

Zienswijzennota

bestemmingsplan Haarlemmerweg

Oktober 2019

1 Inleiding

Op 2 oktober 2018 heeft het college van burgemeester en wethouders van Leiden besloten het ontwerpbestemmingsplan 'Haarlemmerweg' met identificatienummer NL.IMRO.0546.BP001113-0201 voor zienswijzen vrij te geven en voor een periode van zes weken ter inzage te leggen. Dit bestemmingsplan maakt de herinrichting van de Haarlemmerweg en de Haarlemmertrekvaart mogelijk.

Het plangebied betreft een gedeelte van de Haarlemmerweg en Haarlemmertrekvaart gelegen tussen de spoorlijn Leiden-Amsterdam en de gemeentegrens met Oegstgeest, ter hoogte van het Trekvaartplein.

De inzagetermijn van het ontwerp liep van 9 november 2018 tot en met 20 december 2018. Gedurende deze termijn zijn zeven zienswijzen bij de gemeenteraad ingediend. Eén zienswijze is door meerdere personen ondertekend en één gelijkkluidende zienswijze is door acht personen ingediend.

In deze notitie worden de zienswijzen behandeld. De beantwoording van de zienswijzen vindt plaats via een tabel. De notitie rondt af met een conclusie.

2 Zienswijzen en beantwoording

In onderstaande tabel worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn per thema samengevat en beantwoord en niet per indiener. In de eerste kolom wordt de zienswijze genummerd aangegeven. De tweede kolom geeft met behulp van een letter (A t/m G) aan door wie de zienswijze is ingebracht. In de derde kolom wordt de inhoud van de zienswijze samengevat. De vierde kolom geeft de reactie van het college op de zienswijze weer. In de vijfde kolom tenslotte wordt aangegeven of de zienswijze gevolgen heeft voor het te nemen besluit.

		Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie op de zienswijze	Gevolgen voor het te nemen besluit
1	A	Het bestemmingsplan heeft een onjuist kader: in de Nota van uitgangspunten Trekvaartplein e.o. van juli 2008 staat dat de Haarlemmerweg opgeknapt wordt. Opknappen is iets heel anders dan herinrichten.	Het uitgangspunt voor de Haarlemmertrekvaart is altijd geweest om: • de weg, die in slechte staat verkeert, opnieuw in te richten; • de waterkering opnieuw aan te leggen; • de kavels opnieuw in te richten en daarmee ook de beleving van de weg en de Haarlemmertrekvaart te verbeteren. Het kader uit 2008 is dus het juiste uitgangspunt voor het bestemmingsplan en wat ons betreft is er geen discrepantie tussen de termen 'opknappen'	Geen.

			en 'herinrichten' zoals verwoord in de Nota van Uitgangspunten uit 2008.	
2	A, F	In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat erfafscheidingen niet meer dan 1,20 meter hoog mogen zijn. Deze hoogte garandeert geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De tuinen worden als achtertuin gebruikt en daar dient de privacy gewaarborgd te zijn. De gemeente geeft voor de lage hoogte als argument dat er zicht op het groen moet zijn, maar hier ligt al jaren een woonwijk. De zichtlijnen zijn voldoende gewaarborgd door de 5 meter vrije ruimte tussen de woonschepen. De hoogte van 1,20 meter is ook niet gemotiveerd: in de Nota van uitgangspunten wordt 1,50 meter gehanteerd. Doordat de Haarlemmerweg een doorgaande weg is met veel fietsers en brommers en bovendien een regionale fietsroute is, is een afscheiding van 1,8 meter hoog noodzakelijk om de privacy te borgen.	De bouwhoogte van de erfafscheidingen is in het ontwerpbestemmingsplan gemaximeerd op 1,20 meter hoog, met uitzondering van het gedeelte grenzend aan de parkeerplaatsen waar 1,50 meter hoog is toegestaan. Deze keuze is gemaakt om enerzijds de geparkeerde auto's aan het zicht van de woonbootbewoners te onttrekken, en anderzijds de tuin van de woonboot de aanblik van een voortuin te geven: het is immers de tuin die naar de openbare weg gekeerd is. In de regels is de volgende definitie van voorgevel opgenomen: de gevel van een woonboot die gericht is op de straatzijde. De tuin voor de voorgevel is daarom aan te merken als een voortuin. Wij begrijpen dat, gezien het feit dat in de huidige situatie vrijwel uitsluitend (niet vergunde) erfafscheidingen van 1,80 meter hoog staan, het een grote overgang is naar een erfafscheiding van 1,20 meter. Wij komen aan deze zienswijze tegemoet door het bestemmingsplan aan te passen: het gedeelte van de erfafscheiding dat grenst aan de parkeerplaatsen mag maximaal 1,80 meter hoog worden in de plaats van 1,50 meter hoog. Het gedeelte dat niet grenst aan de parkeerplaatsen mag eveneens maximaal 1,80 meter hoog worden maar hier is als extra regel opgenomen dat het gedeelte van de erfafscheiding boven de 1,20 meter hoogte transparant uitgevoerd moet worden, bijvoorbeeld door een gaashekwerk in de plaats van een houten schutting. Het doorslaggevende argument om een (beperkt) gedeelte van de erfafscheiding	Ja: de maximale bouwhoogte van een deel van de erfafscheidingen wordt verhoogd van 1,20 en 1,50 meter hoog naar 1,80 meter hoog. Hierbij wordt de extra voorwaardelijke verplichting opgenomen dat een gedeelte van de erfafscheiding vanaf een hoogte van 1,20 meter transparant uitgevoerd moet worden en als zodanig in stand gehouden moet worden.

			vanaf een hoogte van 1,20 meter transparant uit te voeren is de volgende: Het is in het kader van verkeersveiligheid onaanvaardbaar om een gehele schutting op 1,80 meter hoogte toe te staan: het uitrijden uit de nieuwe parkeerplaatsen maakt dat er voldoende zicht moet zijn vanaf de parkeerplaats op de Haarlemmerweg om tegemoet komend verkeer tijdig te kunnen zien en zo veilig uit te kunnen rijden. Bij een hoge schutting heeft een automobilist geen zicht op het naderende verkeer op de Haarlemmerweg. Een fietser is dan bijvoorbeeld snel over het hoofd gezien tijdens het uitrijden van de parkeerplaats. Ook is in de gekozen inrichting van de Haarlemmerweg en oever er sprake van dat na het verlaten van de voortuin er geen trottoir ligt; vanuit de voortuin stap je direct op straat. Ook in dat geval is het niet veilig om een hoge schutting te hebben staan zonder zicht op de weg: bij het verlaten van de voortuin en het betreden van de openbare weg is er geen veiligheidsbuffer in de vorm van trottoir. Door een gedeelte van de erfafscheiding transparant uit te voeren, bijvoorbeeld met gaashekwerk in de plaats van een dichte schutting, blijft er voldoende zicht vanuit de parkeerplaatsen en de voortuin op de Haarlemmerweg. Via een voorwaardelijke verplichting wordt geregeld dat een deel van de erfafscheiding deels transparant moet blijven. Door de erfafscheidingen parallel aan de parkeerplaatsen te verhogen van 1,50 meter naar een hoogte van 1,80 meter wordt tegemoet gekomen aan het argument van privacy: personen die van en naar een geparkeerde auto gaan kunnen niet meer in de voortuin van de	
--	--	--	---	--

			woonboot kijken. Wij vinden dit een valide argument. Naast het ophogen van de erfafscheiding zal de geplande schuur in de voortuin direct tegen de parkeerplaatsen aan worden gebouwd. Een schuur mag maximaal 2,50 meter hoog worden, dus feitelijk wordt de erfafscheiding langs een deel van de parkeerplaatsen in de praktijk 2,50 meter hoog in de plaats van 1,50 meter of 1,80 meter.	
3	A, G	Een bijboot en een vlot zijn toegestaan binnen de kavel die de gemeente voorstelt, maar een sloep niet. Er dient in het bestemmingsplan te worden opgenomen dat een pleziervaartuig ook is toegestaan (op naam van de ligplaatshouder) en dat hiervoor eventueel ook de 5 meter vrije zone gebruikt mag worden.	Volgens de regels van het ontwerpbestemmingsplan is het afmeren van een sloep (hierna: pleziervaartuig) inderdaad niet toegestaan. Wij begrijpen de wens om dit in het bestemmingsplan toe te staan. Wij gaan mee in deze zienswijze en nemen binnen het bestemmingsplan een afwijkingsmogelijkheid op waarmee het mogelijk wordt om een pleziervaartuig af te meren buiten de woonkavel. Dit is conform het beleid in Leiden waarbij het afmeren van pleziervaartuigen bij woonboten in principe wordt toegestaan (mits er een ligplaatsvergunning voor het pleziervaartuig is verleend). De criteria waaraan voldaan moet worden om een pleziervaartuig af te meren zijn: • doorvaarbaarheid (het pleziervaartuig mag het doorgaande scheepvaartverkeer in de Haarlemmertrekvaart niet hinderen/beperken); • brandveiligheid; • maximaal 1 pleziervaartuig per woonboot. Binnen de woonkavel (het gedeelte van het bestemmingsplan waar een woonboot is toegestaan) wordt zonder afwijkingsmogelijkheid het afmeren van een pleziervaartuig toegestaan (hier geldt ook dat er een ligplaatsvergunning verleend	Ja: binnen het bestemmingsplan wordt het afmeren van pleziervaartuigen – onder voorwaarden- toegestaan.

			moet zijn). Het afmeren van een pleziervaartuig in de vrije zone van 5 meter tussen de kavels blijft uitgesloten: daardoor zou het vrije zicht vanaf de Haarlemmerweg op de Haarlemmertrekvaart te veel beperkt worden terwijl juist een van de uitgangspunten van het bestemmingsplan is om vrije doorzichten tussen de woonboten te maken. Ook het brandveiligheidsargument weerhoudt het afmeren van pleziervaartuigen op deze locatie.	
4	A, G	De 5 meter vrije zone tussen de woonboten blijft openbaar. Dit is een forse inbreuk in het woon- en leefklimaat. Op dit gedeelte mag niet gerecreëerd worden. In het bestemmingsplan valt niet terug te lezen dat deze gedeelten met een hek worden afgesloten en dat er groen wordt geplant. Voorgesteld wordt om de 5 meterzone te betrekken bij de woonkavels.	De 5 meter vrije zones zullen niet worden betrokken bij de woonkavels: daarmee wordt een van de hoofdonderdelen van de herinrichting (meer zicht op het water vanaf de Haarlemmerweg, meer openheid) teniet gedaan. Deze zone blijft dus openbaar. Bij de feitelijke herinrichting zal echter gekozen worden voor een zodanige begroeiing dat het ontmoedigd wordt dat mensen zich in deze zone kunnen bevinden (bijvoorbeeld door de keuze voor groen met doorns), maar waarbij het zicht vanaf de Haarlemmerweg op het water wel mogelijk blijft (dus geen hoogopgaande beplanting maar lage struiken). De gemeente is eigenaar van deze grond en kan dus ook zorg dragen voor de groenbeplanting. Het bestemmingsplan maakt deze beplanting mogelijk binnen de groenbestemming. Zoals besproken met de bewoners zal bekeken worden of het beheer door de bewoners kan gaan plaatsvinden.	Geen.
5	A	In de regels staat opgenomen dat een parkeerplaats een afmeting moet hebben van 6 meter lengte en 2 meter breedte, en dat bij de aanleg van twee parkeerplaatsen deze in de breedte naast elkaar gelegen dienen te zijn. De strook die bestemd is voor 'specifieke vorm van groen – parkeren' is echter precies twee meter breed, dus hier zijn geen twee	Wij begrijpen de verwarring die is ontstaan over het begrip 'in de breedte': hiermee wordt bedoeld twee parkeerplaatsen parallel aan de Haarlemmerweg. Het klopt dus dat de strook twee meter breed is. Wij zullen de tekst in het bestemmingsplan verduidelijken zodat hier geen misverstand meer over	Ja: de tekst in het bestemmingsplan wordt aangepast zodat er geen misverstand meer kan bestaan.

		parkeerplaatsen naast elkaar mogelijk. In het uitvoeringsbesluit is opgenomen dat er sprake is van openbare parkeerplaatsen. Het is onredelijk en onrechtvaardig dat er een gedeelte van de tuin moet worden afgestaan voor twee openbare parkeerplaatsen.	bestaat. Het blijven wel openbare parkeerplaatsen: dit is een van de uitgangspunten van de herinrichting. Het (ontwerp) bestemmingsplan heeft niet tot gevolg dat een gedeelte van de tuin moet worden afgestaan. Het ontwerp bestemmingsplan heeft tot gevolg dat op gemeentegrond die nu gebruikt wordt als privétuin de bestemming groen komt te liggen, al dan niet met de aanduiding 'tuin' of de aanduiding 'specifieke vorm van groen - parkeerplaatsen'. Voor zover het huidige gebruik van de bewoners als houder moet worden beëindigd, zal de gemeente dat gebruik beëindigen (door enkelzijdige opzegging) en zal in de nieuwe situatie een stuk grond met de bestemming groen en de aanduiding tuin aan de bewoners in gebruik worden gegeven (waarbij de vergoeding middels publiekrechtelijke weg zal worden geregeld).	
6	A, F	Het bestemmingsplan mag bewoners niet in hun rechten beperken: het bestemmingsplan dient de bestaande situatie te formaliseren en verbeteren.	Het bestemmingsplan beoogt de Haarlemmerweg te herinrichten en de woonboten te herschikken in de Haarlemmertrekvaart. Hiermee wordt de situatie geformaliseerd en verbeterd, onder andere door te gaan voldoen aan de brandveiligheidseisen. De bestaande situatie kan niet geformaliseerd worden binnen de uitgangspunten van het bestemmingsplan.	Geen.
7	A, F	Hoe verhoudt het overgangsrecht (artikel 12 van de regels van het bestemmingsplan) zich tot het gegeven dat er van rechtswege een Wabo-vergunning wordt verleend? Verder dient er in de overgangsbepaling te worden opgenomen dat deze bepaling geldt voor bouwwerken zonder vergunning die aanwezig zijn door ontstane rechten of het oude gemeentelijke beleid van vrije	Bouwwerken die zonder vergunning zijn gebouwd op gemeentegrond zijn uitgesloten van het overgangsrecht. Verder geldt het volgende: Van oudsher was het stuk water langs de Haarlemmerweg in Leiden door de gemeenteraad aangewezen als gebied voor de vrije vestiging van woonboten. Dit betekende dat voor het innemen van een ligplaats met	Geen.

		vestiging.	een woonschip aldaar geen ligplaatsvergunning was vereist. In de Verordening op de woonschepen en bedrijfsvaartuigen (vastgesteld 25 september 1989 en in werking getreden op 7 maart 1990) en het bijbehorende ligplaatsenplan is de aparte status van vrije ligplaatsen geschrapt. Sindsdien is ook voor het innemen van een ligplaats met een woonschip aan de Haarlemmerweg een ligplaatsvergunning vereist. Woonboten zonder vergunning werden niet door het overgangsrecht bij die verordening beschermd zodat daarvoor ook een ligplaatsvergunning moest worden aangevraagd. Voor woonboten waarvan de ligplaatsvergunning gelijk gesteld wordt met een omgevingsvergunning voor bouwen geldt dat die op dat punt niet onder het overgangsrecht vallen.	
8	B	Op grond van artikel 3:105 van het Burgerlijk Wetboek (BW) verkrijgt degene die het goed bezit op het tijdstip waarop de verjaring van de rechtsvordering strekkende tot beëindiging van het bezit wordt voltooid dat goed, ook al was zijn bezit niet te goeder trouw. Deze verjaringstermijn bedraagt 20 jaar. Indieners van deze zienswijze wonen sinds het begin van de jaren '80 van de vorige eeuw op hun woonschip aan de Haarlemmerweg. Aangrenzend aan het woonschip ligt een stuk grond van circa 144 m². Deze grond vormt samen met het woonschip een geheel en vormt de voortuin behorende bij het woonschip. Op de grond bevindt zich ook een schuur. Deze grond is de afgelopen 40 jaar nooit door de gemeente opgeëist. De gemeente kan niet verlangen dat het woonschip verplaatst wordt. Hierdoor resteert een tuin van slechts 51 m² in de plaats van 144 m². Indieners van deze zienswijze zijn feitelijk en juridisch eigenaar	De gemeente Leiden is in de openbare registers ingeschreven als eigenaar van het water en de oever. Er kan geen sprake zijn van verjaring in het geval van de woonboten en het bijbehorende oevergebruik van de Haarlemmerweg. Het gebruik van de grond is immers aangevangen op grond van houderschap met het doel om bij de woonboot te kunnen komen. Op grond van artikel 3:111 van het Burgerlijk Wetboek kan een houder zichzelf geen bezitter maken. Van verjaring kan daarom geen sprake zijn.	Geen.

		van de grond geworden. Indieners van deze zienswijze zijn dus door verjaring eigenaar van de grond geworden. De rechtsvordering tot verplaatsing van het woonschip mist dan ook elke grondslag.		
9	C	Indiener van deze zienswijze is eigenaar van een 50 kV-verbinding die in en langs het plangebied lopen. Gevraagd wordt om deze leiding, inclusief bijbehorende regels, in het bestemmingsplan op te nemen.	De genoemde verbinding zal gehandhaafd blijven en wordt op de verbeelding en in de regels van het vast te stellen plan opgenomen conform de wens van indiener van deze zienswijze, dus met een afstand van 1,5 meter van hart leiding tot grens van de dubbelbestemming.	Ja: de genoemde 50 kV-leiding wordt in het bestemmingsplan opgenomen.
10	D, E	Indiener van deze zienswijze verzoekt om een extra ligplaats op te nemen in de Haarlemmertrekvaart ter vervanging van de voormalige ligplaats P13/4. Ter onderbouwing wordt verwezen naar RV09.0003 – amendement 1.	Deze zaak betreft ligplaats P13/4 die is opgeheven in de Trekvllet (een ander plangebied). Daarbij is een ligplaatsvergunning (voor een niet meer bestaande boot) ingetrokken. Bij het besluit tot aanpassing van het ligplaatsenplan woonschepen heeft de raad via amendement 1 behorende bij RV09.0003 besloten om houdster van de ligplaatsvergunning een vergoeding in de vorm van nadeelcompensatie toe te kennen. Vervolgens is bepaald hoe hoog deze nadeelcompensatie is. Hier is vervolgens een second opinion op uitgevoerd waarin het bedrag van de nadeelcompensatie wordt bevestigd. Aan amendement 1 is dus geheel tegemoet gekomen: aan houdster is een nadeelcompensatie verleend (ter hoogte van nul euro). Het is dus uitgesloten dat er opnieuw gekeken moet worden naar een nadeelcompensatie. Ook naar een nadeelcompensatie in de vorm van een nieuwe ligplaats hoeft dus niet gekeken te worden. Het opnemen van een extra ligplaats is niet wenselijk binnen het plangebied en zal dan ook niet gebeuren.	Geen.
11	F	De maximale maatvoering van een bijgebouw van 9 m ² is te klein.	De maximale oppervlakte van een bijgebouw blijft	Geen.

		Voorgesteld wordt een berging van 15 m ² .	gehandhaafd op 9 m ² . Dit is al een grotere maatvoering dan de standaardmaatvoering die bij woonschepen elders in Leiden wordt toegepast (namelijk 6 m ²) en die ook voor dit bestemmingsplan het oorspronkelijke vertrekpunt was. Na overleg met de bewoners is de berging echter vergroot tot 9 m ² . Een nog grotere berging zou betekenen dat een te groot gedeelte van de voortuin bebouwd zal worden. Dit levert geen goede woonomgeving op voor de (bewoner van de) woonboot omdat een deel van de woonboot dan nagenoeg tegen een bijgebouw aan komt te liggen. Dit zou betekenen dat er minder zicht en lichttoetreding in de woonboot is. Ook wordt er dan over een te grote breedte een hoge 'muur' van 2,5 meter gebouwd waarmee het uitgangspunt van meer openheid teniet wordt gedaan. Niet wordt onderbouwd waarom een berging van 9 m ² niet zou volstaan.	
12	Fh	Een al te uniforme inrichting van de leefomgeving is schadelijk voor het welzijn van de bewoners: een variatie aan schuurtjes, omheiningen en vooral groen zorgt voor een gezonde leefomgeving. Het Trekvaartplein is een droef voorbeeld van een plan waar groen is gesneuveld en waar van herbegroening niet veel is terecht gekomen.	Door verschillende hoogtes in erfafscheiding op te nemen en een afwisseling van woonbootkavels met tuinen en 5 meter brede vrije zones ertussen, met zicht op de Haarlemmertrekvaart, ontstaat afwisseling. Doordat de vrije zones groen worden ingericht komt er ook meer groen terug dan er in de huidige situatie aanwezig is. Het bestemmingsplan maakt bovengenoemde punten mogelijk. Ook maakt het bestemmingsplan mogelijk dat de hoogte van de schuttingen, de positie van de parkeerplaatsen en de positie van de bergingen per woonboot gespiegeld kan worden. Hiermee ontstaat ook variatie, passend binnen de ritmiek van erfafscheidingen, bergingen en open ruimte.	Geen.
13	Fh	Over de waterkwaliteit van de Haarlemmertrekvaart is veel overleg geweest met het	Het hoogheemraadschap van Rijnland heeft het bestemmingsplan beoordeeld	Geen.

		hoogheemraadschap. Er werd na monsterring en peiling een rapport toegezegd, dit is nog niet bekend.	en goedgekeurd. Hiermee is het plan niet in strijd met de eisen van het waterschap. Rijnland heeft ook geen zienswijze ingediend in het kader van het ontwerpbestemmingsplan. De waterkwaliteit is overigens een thema dat weliswaar heel belangrijk is, maar geen plaats heeft in het bestemmingsplan.	
14	Fh	Er is al jaren geleden toegezegd dat de doorvaarthoogte van de Kwaakbrug minimaal 2,25 meter zal zijn in verband met de noodzaak van behandeling van het stalen casco van de woonboot eens in de zeven jaar. Hierover is een briefwisseling met de gemeenten Leiden en Oegstgeest geweest.	Dit valt buiten het bereik van onderhavig bestemmingsplan. In het kader van het bestemmingsplan Haarlemmerweg kan hier dan ook niet op worden ingegaan.	Geen.
15	G	De toelichting van het bestemmingsplan gaat voorbij aan het feit dat op het gedeelte van de Haarlemmertrekvaart nabij de Kikkermolen er al gedurende 350 jaar sprake is van vrije vestiging van woonschepen en dat de thans hier wonende bewoners afstammen van schippersfamilies die van oudsher Leiden via de Haarlemmertrekvaart van handel voorzagen. In de zomer woonden die schippersfamilies in hun schepen op dit gedeelte van de Haarlemmertrekvaart. De aanwezigheid van woonboten op dit gedeelte is dus van groot cultuurhistorisch belang. De voorgenomen herinrichting van de Haarlemmerweg grijpt in het licht van deze sociale geschiedenis diep in in de woonomgeving. De cultuurhistorische analyse die bij het bestemmingsplan is gevoegd gaat hieraan ten onrechte voorbij.	Zie onze beantwoording zoals opgenomen onder nummer 7 ten aanzien van de in het verleden geldende vrije vestiging van woonschepen op deze locatie. Daarnaast staan wij op het standpunt dat in de cultuurhistorische analyse wel degelijk is ingegaan op de aanwezigheid van woonboten: in de analyse is gesteld dat er pas sinds de jaren '60 van de vorige eeuw sprake is van een aaneengesloten lint woonboten. In de analyse, die als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd, is de volgende tekst opgenomen: “Concluderend kan worden gesteld, dat de aanwezigheid van het aaneengesloten lint woonboten niet kan worden gerelateerd aan een historische situatie. Incidenteel zullen in het verleden wel eens tijdelijke lig- of overwinterplaatsen voor vaartuigen in de vaart zijn geweest, maar tot na de Tweede Wereldoorlog waren beide oevers in het plangebied vrij van vaste ligplaatsen.”	Geen.
16	G	Wat betreft bouwregels is er rechtsongelijkheid tussen de woonwagens op het Trekvaartplein	Wij kunnen ons niet vinden in het opgevoerde argument dat het Trekvaartplein en de	Geen.

		en de woonschepen aan de Haarlemmerweg. Het ontwerpbestemmingsplan geeft de woonbootbewoners minder rechten dan de woonwagenbewoners. Zo ontstaat rechtsongelijkheid tussen de oostkant en westkant van de Haarlemmerweg terwijl de bewoners elkaars overburen zijn. Een aantal punten: • maximale oppervlakte bijgebouwen Trekvaartplein is 15 m², voor de Haarlemmerweg 9 m²; • maximale bouwhoogte bijgebouwen Trekvaartplein is 3 meter, Haarlemmerweg 2,5 meter; • maximale hoogte erfafscheidingen Trekvaartplein is 1,8 meter, Haarlemmerweg 1,2 meter.	Haarlemmerweg ten onrechte verschillende bouwregels hebben. Dat de overburen van dezelfde straat verschillende bouwregels hebben, is een situatie die in vele straten in Leiden voorkomt. De bouwregels worden opgesteld aan de hand van een specifieke situatie. De situatie op het Trekvaartplein is een andere dan die van de Haarlemmerweg: het Trekvaartplein is een woonwijkje, bestaande uit straten in een gridpatroon en bebouwing in de vorm van hoofdzakelijk woonwagens. De Haarlemmerweg is een doorgaande (fiets)route, bestaande uit een lint met woonboten in de naastgelegen Haarlemmertrekvaart. Stedenbouwkundig is hier dus sprake van een geheel andere situatie. De gekozen maatvoeringen voor de bijgebouwen en erfafscheidingen aan de Haarlemmerweg zijn bewust gekozen en op de specifieke situatie aangepast. Wij kunnen ons dus niet vinden in het argument dat er sprake is van rechtsongelijkheid: er is sprake van twee verschillende situaties die verschillend beoordeeld worden.	
17	G	De maximale hoogte van een woonboot wordt op basis van het bestemmingsplan berekend vanaf het gemiddelde peil ter hoogte van het bouwwerk. Het peil varieert echter van jaar tot jaar en kan door het waterschap worden gewijzigd. De hoogte van een woonboot dient gemeten te worden vanaf het oppervlak van het water waar de boot in drijft, onafhankelijk van hoe hoog of laag het waterpeil (gemiddeld) staat.	Bij de berekening van de maximale bouwhoogte wordt gerekend met het gemiddelde peil ter hoogte van het bouwwerk, dit houdt dus in dat de hoogte van de woonboot berekend wordt vanaf het oppervlak van het water. Dit in de praktijk de hoogte van de woonboot dus van tijd tot tijd kan variëren ten opzichte van NAP is dus logisch: de woonboot drijft op het water. De Haarlemmertrekvaart is overigens boezemwater. Dit heeft tot gevolg dat het peil redelijk constant blijft en daarmee de hoogte van de woonboot ten opzichte van NAP (en de oever).	Geen.
18	G	Er dient in het plan te worden toegevoegd dat het overgangsrecht	Deze suggestie wordt niet overgenomen: het	Geen.

		ook geldt bij de verplaatsing van een woonboot naar een andere plek en dat de overgangsrechten die op de oude plek golden ook gelden voor de nieuwe plek.	bestemmingsplan beoogt om een nieuwe inrichting mogelijk te maken waarbij de diverse woonboten verplaatst zullen worden. Dit houdt in dat bestaande (erf)bebouwing niet gehandhaafd kan blijven en dus ook niet in het overgangsrecht wordt opgenomen.	
19	G	Het plan houdt onder andere de gedwongen verplaatsing in van indieners van deze zienswijze. Aan een indiener van deze zienswijze is eerder een bestuurlijke toezegging gedaan dat hij bij eventuele herinrichting zijn huidige plek zal behouden. Het bestemmingsplan maakt dit niet mogelijk en is daarmee in strijd met de wet.	In het uitvoeringsbesluit heeft de raad besloten om alle kavels opnieuw in te richten en de bewoners een nieuwe plek te geven. Dit is op dit moment de enige bestuurlijke lijn. Wij zijn niet bekend met enige andersluidende toezeggingen. Bij de uitvoering wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de wensen van de bewoners, om deze reden vindt ook intensief contact met de bewoners plaats. Er kan echter niet aan alle wensen worden voldaan: dat is ruimtelijk niet gewenst (onder andere om de molen(biotop) van de Kikkermolen zo veel mogelijk vrij te geven) en heeft financiële gevolgen: de gemeenteraad heeft in het uitvoeringsbesluit ook ingestemd met de kosten die gemaakt kunnen worden voor de herinrichting. Tenslotte is ook de techniek leidend, passend binnen de financiële kaders.	Geen.
20	G	Het bestemmingsplan dient ook de mogelijkheid te bieden dat er vijf in de plaats van twee woonboten gerealiseerd mogen worden ten noorden van de Kikkermolen. Deze variant is mogelijk zonder gedwongen verplaatsing van de vijf bewoners die deze zienswijze hebben ingediend. Bovenstaande is temeer van belang, nu de beperking van het ontwerpbestemmingsplan tot twee woonboten ten noorden van de Kikkermolen het gevolg is van de voorgenomen bouw van de brug vanaf de Oegstgeesterweg naar Poelgeest. Dit bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk.	De bouw van de brug van de Oegstgeesterweg naar Poelgeest is een van de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan: het bestemmingsplan Brug Poelgeest is vastgesteld door de raad en inmiddels in werking getreden. Ook in het geval de brug niet gebouwd zou worden, zou het argument blijven staan om de woonboten te herschikken conform het bestemmingsplan: de uitgangspunten van het bestemmingsplan tot onder andere meer openheid en zicht op de Haarlemmertrekvaart en de Kikkermolen blijven ook zonder brug in stand. Ook dient de walkant sowieso vernieuwd	Geen.

			te worden, dient de Haarlemmerweg te worden heringericht en moet een brandveilige situatie worden gecreëerd. Hier heeft de brug naar Poelgeest geen enkele invloed op.	
21	G	Het ontwerpbestemmingsplan heeft voor een aantal woonboten tot gevolg dat het tuinoppervlakte wordt gehalveerd. Het is onacceptabel dat daarvan de helft moet worden ingeleverd zonder dat daar iets tegenover staat.	Het (ontwerp) bestemmingsplan heeft niet tot gevolg dat een tuin wordt gehalveerd. Het ontwerp bestemmingsplan heeft tot gevolg dat op gemeentegrond die nu gebruikt wordt als privétuin de bestemming groen komt te liggen, al dan niet met de aanduiding 'tuin'. Voor zover het huidige gebruik van de bewoners als houder moet worden beëindigd, zal de gemeente dat gebruik beëindigen (door enkelzijdige opzegging) en zal in de nieuwe situatie een stuk grond met de bestemming groen en de aanduiding tuin aan de bewoners in gebruik wordt gegeven (waarbij de vergoeding middels publiekrechtelijke weg zal worden geregeld).	Geen.
22	G	Het parkeren op de weg heeft de voorkeur van alle woonbootbewoners, deze variant dient dan ook mogelijk te worden gemaakt in het bestemmingsplan. Waarom zijn er trouwens twee parkeerplaatsen nodig? waarom zijn de parkeereisen voor nieuwbouw van toepassing bij de herschikking van woonboten, terwijl huidige bewoners niet eens een auto (willen) hebben.	Na overleg met de betrokken bewoners is besloten om de locatie van de parkeerplaatsen te handhaven. Het parkeren aan de weg is deels niet mogelijk vanwege de geringe breedte van de Haarlemmerweg: niet alle functies (voortuin woonboot, trottoir, rijbaan fietsstraat, parkeerplaatsen) kunnen naast elkaar worden opgenomen in de smalle delen van de Haarlemmerweg. Aan de kant van het Trekvaartplein is het wel mogelijk om parkeerplaatsen in te passen, maar een meerderheid van de betrokken bewoners heeft zich uitgesproken voor het handhaven van de parkeerplaatsen aan de kant van de woonboten. De parkeerplaatsen worden niet, zoals wordt gesuggereerd in deze zienswijze, aangelegd uitsluitend voor de betreffende woonboot waar de parkeerplaatsen naast liggen:	Geen.

			de parkeerplaten worden openbare parkeerplaatsen en zijn dus bijvoorbeeld ook voor bezoekers bedoeld die met de auto komen. Het worden openbare parkeerplaatsen die door eenieder gebruikt kunnen worden.	
23	G	De stukken land van vijf meter tussen de tuinen in worden plekken waar illegaal vuilnis wordt gestort, waar zwerfvuil zich ophoopt, waar mensen gaan vissen, wildplassen en picknicken. Dit tast de privacy en leefkwaliteit en (inbraak)veiligheid onaanvaardbaar en onevenredig aan. Deze stukken grond dienen betrokken te worden bij de tuinen. Hiermee wordt ook het genoemde verlies van vierkante meters tuin (deels) verzacht en het bespaart de gemeente onderhoud.	Zie onze beantwoording onder 4.	Geen.
24	G	Uit het Peutz-rapport 'berekening invloed windvang Kikkermolen' blijkt dat de negatieve impact van de geplande Brug Poelgeest op de windvang van de Kikkermolen gaat worden gecompenseerd door de ligplaatsen voor woonboten tegenover de molen op te heffen. De bewoners zijn dan ten onrechte de sluitpost.	De procedures voor de Brug Poelgeest en de Haarlemmerweg zijn afzonderlijke procedures, de ene is niet afhankelijk van de andere. De ligplaatsen voor woonschepen zullen, ook zonder brug naar Poelgeest, verder van de molen af gepland worden vanwege de aanwezige molenbiotoop, los van een nieuwe brugverbinding naar Poelgeest of niet.	Geen.
25	G	Het woonschip van één van de ondertekenaars van deze zienswijze is volledig ontworpen op de huidige ligplaats: de positie van de ramen in de boot is zodanig gekozen dat er optimale zichtlijnen zijn naar onder andere de Kikkermolen en de ijsbaan nabij kasteel Oud Poelgeest. Het verplaatsen van dit woonschip naar een ligplaats waar hij niet in harmonie mee ontworpen is zal de belevingskwaliteit en de marktwaarde van de woonboot doen dalen. De belangen van de eigenaar van deze boot zijn niet meegewogen in de keuze van ligplaatsen in het bestemmingsplan.	Bij het verlenen van de ligplaatsvergunning voor dit betreffende woonschip was reeds bekend dat de herinrichting plaats zal vinden. Hiertoe is ook een specifieke tekst in de vergunning opgenomen. Deze tekst luidt (samengevat): "In de ligplaatsvergunning is gewezen op de aankomende herinrichting en is opgenomen dat sprake kan zijn van het mogelijk vrijmaken van de locatie van het toekomstige woonschip."	Geen.
26	G	Het afmeren van bijboten wordt beperkt tot bijboten die niet groter mogen zijn dan 5 m ² en niet hoger	Wij kunnen ons vinden in het argument dat 5 m ² oppervlak (net) te weinig is om een	Ja, de maatvoering van bijboten wordt aangepast van 5 m ²

		dan 1 meter. De standaardmaat van een koppelbaar vlot is 1,2 meter bij 2,4 meter. Bij het koppelen van twee van deze vloten resulteert dit in een oppervlakte van 5,76 m². Het bestemmingsplan dient aangepast te worden zodat tenminste twee, maar bij voorkeur vier van deze vloten afgemeerd kunnen worden.	standaardvlot neer te leggen. Om deze reden wordt de oppervlakte vergroot naar 6 m² zodat twee standaardvloten gekoppeld kunnen worden. Het koppelen van meer vloten is niet wenselijk: een bijboot is toegestaan voor het plegen van onderhoud aan de woonboot. Een oppervlakte van 6 m² volstaat naar ons oordeel ruim om op een goede wijze onderhoud aan de woonboot te plegen.	naar 6 m² maximaal.
27	G	Er komen veel meer dier- en plantsoorten voor in het plangebied dan uit de quick scan behorende bij het bestemmingsplan blijkt. Dit onderzoek schiet ernstig tekort en de werkelijke natuurwaarden van het gebied zijn daardoor onvoldoende in kaart gebracht en meegewogen. Zo is ten onrechte niet gekozen voor natuurlijke oevers en natuurlijke oeverbegroeiing. Er ligt een groot onbenut potentieel voor de open stukken tussen de woonbootkavels in. Ook individuele bewoners zouden de kans moeten krijgen om een diervriendelijke natuurlijke oever aan te leggen.	Het ecologisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) en bespreekt niet overige (gewaardeerde) natuurwaarden. De Wnb ziet toe op de strikte bescherming van in gebruik zijnde nesten van inheemse vogels. Slechts voor een beperkt aantal soorten, waaronder de huismus, geldt dat een broedlocatie met directe leefomgeving jaarrond beschermd is. Voor overige inheemse soorten, waaronder merel, ijsvogel en fuut, geldt dat nesten buiten gebruik géén beschermde status hebben. Van de lijst vogelsoorten met jaarrond beschermd nest wordt enkel de huismus broedend binnen het plangebied voor mogelijk gehouden. Toetsing vond plaats op basis van de Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Zuid-Holland (d.d. 9 november 2016). Er geldt een algemene vrijstelling voor een aantal landelijke beschermde soorten, bij bestendig beheer of onderhoud en de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Derhalve genieten diverse Wnb-soorten in de provincie geen bescherming (o.a. bruine kikker, bunzing en egel); vanzelfsprekend geldt wel de zorgplicht voor deze en overige soorten flora en fauna. Wat betreft de oever: het betreft hier een waterkering die aan bepaalde eisen moet voldoen. De gemeente legt	Geen.

			deze waterkering aan waarbij gekozen is voor een bepaalde techniek. Dit houdt in dat er niet door individuele bewoners wijzigingen aan de oever gedaan kunnen worden, dit zou het dijklichaam aantasten. De oever is en blijft ook eigendom van de gemeente.	
28	G	Bij de inrichting van de Haarlemmerweg als fietsstraat is er onvoldoende waarborg voor de verkeersveiligheid.	Het bestemmingsplan regelt niet de feitelijke inrichting van de straat: het plan geeft slechts een verkeersbestemming aan de Haarlemmerweg. Indien er bezwaar bestaat tegen de herinrichting als fietsstraat, dan dient er bezwaar gemaakt te worden tegen het verkeersbesluit dat daarvoor noodzakelijk is. Wat stellen daarnaast nog het volgende in reactie op deze zienswijze: Het door indiener van deze zienswijze bijgevoegde stuk is een afstudeeronderzoek uit 2013. Sindsdien is het onderzoek naar fietsstraten voorgezet door het CROW fietsberaad. In december 2018 is er een notitie uitgekomen met aanbevelingen voor fietsstraten binnen de bebouwde kom. In deze notitie wordt ook verder ingegaan op een aantal van de aangehaalde punten uit het onderzoek van 2013. Fietsstraten zijn sindsdien steeds vaker toegepast en worden door weggebruikers steeds beter begrepen en geaccepteerd. Dit komt mede doordat er een aantal karakteristieken zijn die een fietsstraat een fietsstraat maken. Binnen de inrichting van de Haarlemmerweg zijn we voornemens om zoveel mogelijk, maar minimaal de essentiële, vormgevingselementen van een fietsstraat toe te passen. Hiermee zijn wij van mening de verkeersveiligheid niet alleen te waarborgen, maar zelfs te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.	Geen.

3 Conclusie

Met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Haarlemmerweg zijn in totaal zeven zienswijzen ingediend waarbij één zienswijze door meerdere personen is ondertekend en één gelijkkluidende zienswijze door acht personen is ingediend.

Deze reacties zijn beoordeeld, afgewogen en beantwoord. De reacties geven aanleiding het bestemmingsplan op enkele onderdelen aan te passen. Deze aanpassingen zijn ook opgenomen in een aparte 'Staat van wijzigingen' waarin ook de ambtelijke wijzigingen zijn opgenomen.

De belangrijkste aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen zijn de volgende:

- de hoogte van de erfgrens wordt gedeeltelijk van 1,50 meter hoogte naar 1,80 meter hoogte gebracht en gedeeltelijk van 1,20 meter hoogte naar 1,80 meter hoogte. Om de verkeersveiligheid te waarborgen is bepaald dat een deel van de erfafscheiding boven de 1,20 meter transparant uitgevoerd moet worden en blijven;
- binnen het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opgenomen voor het afmeren van een pleziervaartuig bij een woonboot;
- de maatvoering van bijboten wordt aangepast zodat een vlot met een standaardafmeting passend binnen het bestemmingsplan afgemeerd kan worden.
- de in het plangebied aanwezige 50 kV-hoogspanningsleiding wordt in het plan opgenomen.

Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan –in aangepaste vorm- doorgang kan vinden en dat het plan verder in procedure kan worden gebracht. Dit houdt in dat het gewijzigde bestemmingsplan inclusief de bijbehorende zienswijzennota en staat van wijzigingen ter vaststelling aan de raad kan worden aangeboden.

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.