



Leiden

Zienswijzennota

Ontsluiting Meerburgerpolder



november 2014

Zienswijzennota bestemmingsplan Ontsluiting Meerburgerpolder	
Procedure Procedureonderdeel	Artikel 3.1 Wro Beantwoording zienswijzen
Onderwerp Datum	Ontwerp bestemmingsplan Ontsluiting Meerburgerpolder 10 november 2014

1. Inleiding

Op 15 juli 2014 heeft het College van Burgemeester en Wethouders het ontwerp bestemmingsplan Ontsluiting Meerburgerpolder vastgesteld en op basis van afdeling 3:4 Awb voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen. De zienswijzentermijn is gestart op donderdag 31 juli 2014 en eindigde op woensdag 10 september 2014. Tijdens de zienswijzentermijn zijn vier zienswijzen ingediend.

In deze zienswijzennota wordt eerst kort de voorgeschiedenis van het project en de verdere bestemmingsplanprocedure beschreven. Vervolgens zijn de zienswijzen zakelijk weergegeven en beantwoord. De nota sluit af met een staat van wijzigingen.

2. Voorgeschiedenis

Door het aangaan van de zogeheten 'Overeenkomst W4', op 14 februari 2002, besloten de gemeenten Leiden, Leiderdorp, Zoeterwoude, de provincie Zuid-Holland en de toenmalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM tot het verbreden en verdiept aanleggen van het deel van de A4 ter hoogte van de drie gemeenten, en het ontwikkelen van een aantal gebieden aan weerszijden van de verdiepte snelweg. Voor Zoeterwoude ziet de overeenkomst op de mogelijkheid tot het ontwikkelen van woningen en kantoren in de Meerburgerpolder.

De Overeenkomst W4 was gestoeld op het Masterplan W4 uit 2001, dat datzelfde jaar is uitgewerkt in een globaal stedenbouwkundig schetsplan van bureau Khandekar. Daarin was een rij van 40 bij 40 meter brede bouwblokken aan weerszijden van de verdiepte A4 geprojecteerd, waarbij de rij bouwblokken aan de Leidse zijde ter plaatse van de huidige Willem van der Madeweg was ingetekend. De bouwblokken werden ontsloten via een rondweg rondom het ontwikkelingsgebied, die deels ter plaatse van de huidige Vitruviusstraat was beoogd. Ongeveer ter hoogte van de huidige Fortunaweg was een overkluizing over de verdiepte A4 voorzien voor langzaam verkeer. In de jaren na het ondertekenen van de Overeenkomst W4 is het schetsplan uit 2001 door bureau Khandekar verder uitgewerkt, hetgeen uiteindelijk heeft geleid tot het Beeldkwaliteitplan Verde Vista Meerburch van juli 2007.

Voorafgaand aan het opstellen van het Beeldkwaliteitplan was in 2006 al door de gemeente Leiden begonnen met de tweede fase van de ontwikkeling van Roomburg, aan weerszijden van de huidige Vitruviusstraat. Deze ontwikkeling maakte dat ook de in 2001 voorziene ontsluiting van de ontwikkeling aan de Zoeterwoudse kant van de snelweg opnieuw tegen het licht moest worden gehouden, want de eerder beoogde rondweg kwam daarmee te vervallen. Uit de daarop volgende studie bleek een primaire ontsluiting in het verlengde van de Fortunaweg op alle vlakken de beste keuze.

Om die reden besloten B&W van Leiden op 13 februari 2007 in te stemmen met de realisatie van de primaire ontsluiting van Verde Vista Meerburch op de Willem van der Madeweg, ter hoogte van de Fortunaweg. Die ontsluitingsroute is vervolgens in het Beeldkwaliteitplan opgenomen, en in het tracébesluit A4 uit 2009 werd op die keuze voortgeborduurd door de bouw van het fysieke viaduct over de verdiepte A4 alvast mogelijk te maken. Dat was op dat moment nodig, omdat het viaduct in constructief opzicht onderdeel is van de verdiepte tunnelbak. Met de komst van een viaduct moest dus rekening worden gehouden bij het ontwerpen en bouwen van de bak. Het planologisch toestaan van verkeer over het viaduct zag het ministerie van VROM als aangelegenheid van de betrokken gemeenten.

De tunnelbak van de A4, en daarmee ook het in ruwbouw inmiddels opgeleverde viaduct, liggen op Leids grondgebied. Het is daarom aan de gemeente Leiden het viaduct alsnog een verkeersbestemming te geven, in overeenstemming met het Beeldkwaliteitplan uit 2007. Om die reden is op 15 juli 2014 het ontwerp bestemmingsplan 'Ontsluiting Meerburgerpolder' vrijgegeven voor het indienen van zienswijzen. Het ontwerp bestemmingsplan heeft conform afd. 3:4 Awb voor een periode van zes weken ter inzage gelegen, van 31 juli 2014 tot en met 10 september 2014. Tijdens die termijn zijn vier zienswijzen ontvangen.

3. Vervolg bestemmingsplanprocedure

De ingediende zienswijzen zijn in paragraaf 4 van deze zienswijzennota samengevat weergegeven en beantwoord. In de laatste kolom van tabel 4.2 is aangegeven of de zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Ambtshalve wijzigingen zijn toegelicht in de staat van wijzigingen.

Het bestemmingsplan, waarin alle in deze nota genoemde wijzigingen zijn verwerkt, wordt tezamen met deze zienswijzennota aan het College van B&W aangeboden. Wanneer het College instemt met de zienswijzennota en het bestemmingsplan, worden beide documenten doorgestuurd naar de griffier van de raadscommissie Stedelijke

Ontwikkeling of de raadscommissie Leefbaarheid en Bereikbaarheid. De raadscommissie behandelt het bestemmingsplan doorgaans twee maal. Indieners van een zienswijze die hun zienswijze mondeling bij de raadscommissie willen toelichten krijgen daartoe de gelegenheid tijdens de eerste raadscommissievergadering. Bij een tweede vergadering wordt het bestemmingsplan inhoudelijk behandeld en wordt een advies uitgebracht aan de gemeenteraad, om het plan al dan niet gewijzigd vast te stellen. Tijdens de gemeenteraadsvergadering kunnen vervolgens nog moties en amendementen tegen het voorstel worden ingebracht door de raadsleden.

Nadat het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld, wordt het bestemmingsplan voor de derde keer ter inzage gelegd. Tijdens die termijn kunnen indieners van een zienswijze, die zich niet kunnen verenigen met (onderdelen van) het vastgestelde bestemmingsplan, een beroep schrift indienen bij de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State. Een dergelijk beroep schrift kan alleen gericht zijn tegen die aspecten van het plan waartegen ook de zienswijze was ingebracht. Daarnaast kunnen belanghebbenden een beroep schrift indienen tegen eventuele onderdelen van het vastgestelde bestemmingsplan die zijn gewijzigd ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij naast een beroep schrift ook een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de Raad van State. In dat geval treedt het bestemmingsplan pas in werking wanneer door de Voorzieningenrechter op het verzoek is beslist.

4. Beantwoording van de zienswijzen

4.1 Lijst van indieners (niet opgenomen in de digitale publicatie van deze zienswijzennota):

4.2 Thematische behandeling van de zienswijzen

	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het College	Gevolgen voor het bestemmingsplan
1	In het informatiecentrum in Leiderdorp is aangegeven dat de nieuwe ontsluitingsweg uitsluitend bestemd zou worden voor busverkeer en fietsers/voetgangers van en naar de nieuwe wijk Verde Vista Meerburg. <i>Ingediend door 1</i>	In het aanvankelijke stedenbouwkundige schetsplan van bureau Khandekar uit 2001 (zie bijlage 1) was inderdaad een overkluizing van de A4 voorzien voor langzaam verkeer, ongeveer ter hoogte van de huidige Fortunaweg. Naar aanleiding van enkele wijzigingen ten opzichte van dat eerste schetsplan, waaronder de realisatie van grondgebonden rijwoningen in plaats van gestapelde woningen aan de Vitruviusstraat, de verlegging van de Willem van der Madeweg en bovenal het schrappen van de aanvankelijk beoogde rondweg tussen de N11 en Hoge Rijndijk, werd het noodzakelijk Verde Vista Meerburg op een andere manier te ontsluiten. Op 13 februari 2007 besloten B&W van Leiden dat te doen door een ontsluitingsroute over de verdiepte A4 te realiseren ter hoogte van de Fortunaweg, en die aan te laten takken op de Willem van der Madeweg. Die keuze is vervolgens verankerd in het Beeldkwaliteitplan van bureau Khandekar van juli 2007 (zie bijlage 2). Dat betekent dat de eerste generatie kopers van een woning ten noorden van de Vitruviusstraat ten tijde van de koop van hun woning inderdaad nog niet bekend konden zijn met de uiteindelijke oplossing voor de ontsluiting van Verde Vista Meerburg. Tijdens de verkoop en oplevering van woningen ten zuiden van de Vitruviusstraat en de woningen in de twee blokken aan het begin van de Fortunaweg, die samen de eerstelijns bebouwing vormen langs het kruispunt, was die beslissing echter al genomen en bekendgemaakt.	In de toelichting van het bestemmingsplan zijn de achtergrond en het tijdspad van de planvorming rondom Verde Vista Meerburg en de beoogde ontsluiting verduidelijkt.
	Bij de bouw en de oplevering van de nieuwe wijk Roomburg is er altijd vanuit gegaan dat er alleen een fiets- en voetgangersverbinding over de A4 mogelijk zou worden. Dat is voor veel jonge gezinnen de reden geweest om in Roomburg een huis te kopen. Het is, mede door tegenstrijdige informatie in het bestemmingsplan A4/Cronesteyn en het tracébesluit A4, nooit duidelijk geweest dat het de intentie was de primaire verkeers-ontsluiting van Verde Vista Meerburg op deze locatie te realiseren. De gemeente Leiden wil kennelijk voldoen aan afspraken die indertijd in de luwte zijn gemaakt. <i>Ingediend door 4</i>		

2	De samenwerkende buurtorganisaties in Leiden Oost zijn niet overtuigd van nut en noodzaak van de voorgestelde ontsluiting, omdat onduidelijk is hoe groot de onzekerheid is in de gebruikte verkeerscijfers. Uit de beoordeling van het verkeersmodel dat voor LAB071 wordt gebruikt bleek een onzekerheidsmarge van 20%. De vraag is of voor het bestemmingsplan dezelfde cijfers zijn gebruikt, en welke effecten eventuele in de praktijk hoger uitvallende intensiteiten hebben op de doorstroming, de luchtkwaliteit en de geluidsbelastingen. <i>Ingediend door 3</i> De inschattingen van de toekomstige verkeersdruk en de daardoor verhoogde CO₂-uitstoot zijn niet realistisch. Onderzoek naar verkeersintensiteiten zou moeten worden uitgevoerd door een onafhankelijke partij, zoals de TU Delft. <i>Ingediend door 4</i>	Voor milieuonderzoek in het kader van bestemmingsplannen schrijven de Wet geluidhinder en Wet milieubeheer het gebruik van etmaalintensiteiten voor. Voor alle bestemmingsplannen van de gemeenten in de regio Holland Rijnland worden de etmaalintensiteiten uit de Regionale Verkeer en Milieukaart (RVMK) gebruikt. De RVMK is een statisch verkeersmodel dat voor het leveren van etmaalintensiteiten verreweg het meest betrouwbaar is. Voor de onderzoeken in het kader van LAB071 is een dynamisch model gebruikt, dat is toegespitst op het leveren van intensiteiten voor de twee uur durende ochtend- en avondspitsen. Dat model is geschikter voor reistijdenberekeningen, maar levert geen betrouwbare etmaalintensiteiten en mag daarom ook niet worden gebruikt voor milieuonderzoek naar de etmaalgemiddelde geluidbelasting op omliggende woningen of de achtergrondconcentraties stikstofdioxide en fijn stof. Juist omdat geen enkel verkeersmodel bij een planhorizon van tien jaar op de verkeersbeweging nauwkeurig kan voorspellen hoeveel auto's in de toekomst over onze wegen zullen rijden, en ook bij de RVMK een bepaalde onzekerheidsmarge hoort, is voor het milieuonderzoek in dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van een pessimistisch scenario, dat uitgaat van een relatief hoge autonome groei van het autogebruik. De geluidbelasting op woningen binnen de geluidszone van de Willem van der Madeweg en de Molentocht zijn onderzocht door bureau Rho en de luchtkwaliteit bij die wegen is onderzocht door de Omgevingsdienst West-Holland. Beide bureaus zijn onafhankelijk en deskundig. Het berekenen van zowel de geluidbelasting op omliggende woningen als de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied heeft daarnaast plaatsgevonden op basis van de door de Rijksoverheid vastgestelde meet- en rekenvoorschriften. De gemeente Leiden ziet daarom niet in hoe berekeningen van een ander bureau andere uitkomsten zouden kunnen hebben.	Geen
3	Verde Vista Meerburg wordt al uitstekend ontsloten, namelijk via de Stadhouderslaan en Hoge Rijndijk, en via een drietal bruggen over Meerburgerwating. Er is daarom geen noodzaak een nieuwe ontsluitingsweg over de verdiepte A4 te realiseren. <i>Ingediend door 2 en 3</i> De Hoge Rijndijk, waar de Willem van der Madeweg op aansluit, zit al over haar verkeerscapaciteit heen. Bij een geopende Stierenbrug en/of Wilhelminabrug leidt de huidige situatie tot langdurige opstoppen op deze wegen en op de	De bestaande brug tussen Verde Vista Meerburg en de Industrieweg, over de Meerburgerwating, heeft een tijdelijk karakter. Deze brug zal worden afgebroken zodra de Stadhouderslaan is doorgetrokken naar de Hoge Rijndijk, of zodra de ontsluiting op de Willem van der Madeweg over de verdiepte A4 is gerealiseerd, al naar gelang wat eerder plaatsvindt. Een permanente brug voor gemotoriseerd verkeer over de Meerburgerwating is niet gewenst, omdat het bestemmingsverkeer uit Verde Vista Meerburg in dat geval over een bedrijventerrein zou moeten rijden en bovendien een aanzienlijk langere afstand aflegt naar de A4. Een permanent karakter van deze brug is dan ook niet toegestaan op basis van het Zoeterwoudse bestemmingsplan 'Meerburgerpolder Noord 2014'. In de bestaande planologische situatie, waarin het nu voorliggende bestemmingsplan voor een ontsluiting over de verdiepte A4 nog geen status heeft, wordt zodoende al het verkeer van en naar Verde Vista Meerburg afgewikkeld via de Stadhouderslaan en de Hoge Rijndijk, waarna het leeuwendeel van dat verkeer het kruispunt tussen de Hoge Rijndijk en de Willem van der Madeweg aandoet. Zoals terecht opgemerkt door indiener 2 is dat kruispunt in de bestaande situatie al relatief zwaar belast. Juist om die reden zien de gemeenten Leiden en Zoeterwoude een	Geen

	Kanaalweg. Het valt te verwachten dat dit verergerd wanneer de beoogde ontsluiting wordt gerealiseerd. <i>Ingediend door 2</i>	zeer groot belang in het realiseren van een directe aansluiting op de Willem van der Madeweg, ter hoogte van de Fortunaweg. Daarmee wordt het kruispunt tussen de Hoge Rijndijk en de Willem van der Madeweg juist aanzienlijk ontlast ten opzichte van de bestaande planologische situatie. Door de nieuwe ontsluiting te gebruiken kan het verkeer van en naar Verde Vista Meerburg het kruispunt Willem van der Madeweg - Hoge Rijndijk immers ontwijken. De beoogde nieuwe ontsluiting zorgt ten opzichte van de bestaande planologische situatie op geen enkel wegvak voor een toename van de verkeersintensiteiten, terwijl de onderstaande wegvakken juist minder verkeer te verwerken krijgen. Dit omdat het verkeer door de aanleg van de nieuwe ontsluiting straks niet meer over deze wegvakken hoeft te rijden: 1) de Willem van der Madeweg, tussen de Fortunaweg en de Hoge Rijndijk; 2) de Hoge Rijndijk, tussen de Willem van der Madeweg en de Stadhouderslaan, en; 3) de Stadhouderslaan, tussen de Hoge Rijndijk en de Molentocht. Figuren 13, 14 en 15 in paragraaf 4.6.2 van het bestemmingsplan laten die gunstigere verdeling van het verkeer door de aanleg van de nieuwe ontsluiting goed zien.	
	De leefbaarheid en bereikbaarheid van bewoners van Roomburg, Meerburg, Waardeiland en aan de Hoge Rijndijk en de Kanaalweg nemen nog verder af en worden kritisch door de toename van (vracht)verkeer met 25% door de beoogde ontsluiting. <i>Ingediend door 2</i>		
5	In het bestemmingsplan is onterecht geen aandacht voor sluipverkeer door Meerburg en Roomburg, maar wel voor sluipverkeer door Verde Vista. <i>Ingediend door 4</i>	De bussluis tussen Roomburg en Meerburg maakt dat gemotoriseerd verkeer uitsluitend via de Fortunaweg Roomburg in en uit kan rijden. Verkeer dat via die straat Roomburg in rijdt is daarom per definitie bestemmingsverkeer. Ook Meerburg kan in de afwikkeling van het verkeer tussen Verde Vista en de rest van Leiden geen rol spelen, omdat Meerburg geen schakel vormt tussen Verde Vista en de rest van de stad. Toekomstige bewoners en bezoekers van Verde Vista, die naar Leiderdorp of naar de Leidse binnenstad willen rijden, zullen dat net zoals in de bestaande situatie via de Hoge Rijndijk doen. Zij hebben er geen enkel belang bij eerst door Meerburg te rijden, omdat dat geen kortere of snellere route vormt. Een deel van het langzame verkeer (bromverkeer, fietsers en voetgangers) tussen Verde Vista en de binnenstad zal door Roomburg en over de Julius Caesarbrug gaan, maar die verbinding is in het huidige bestemmingsplan A4/Cronesteyn al toegestaan. Met dit nieuwe bestemmingsplan wordt daar nu alleen de mogelijkheid voor gemotoriseerd verkeer om over het viaduct te rijden aan toegevoegd.	Geen

6	De nieuwe ontsluitingsweg gaat veel hinder veroorzaken voor de bewoners van [adres indiener 1], doordat auto's die vanuit Verde Vista Meerburg komen met hun koplampen in de tuin zullen schijnen. Daarnaast zal de privacy sterk afnemen door het extra verkeer op het kruispunt. De gemeente zou concrete voorstellen moeten doen om die hinder te beperken, bijvoorbeeld in de vorm van een extra groenvoorziening of verhoging van de erfafscheiding. <i>Ingediend door 1</i>	Over de Willem van der Madeweg rijden in de bestaande situatie al ca. 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Inkijk in de tuin van de betreffende woning is daarmee in de huidige situatie al een serieus punt, daar draagt de aantakking van Verde Vista Meerburg verhoudingsgewijs slechts in relatief beperkte mate aan bij. De gemeente ziet inschijning door koplampen echter wel als een nieuw thema, dat mogelijk door de realisatie van de ontsluiting wordt geïntroduceerd. De gemeente is dan ook graag bereid om samen met de bewoners te kijken naar een oplossing. Mogelijke oplossingen zijn getoond in bijlage 3. Welke van deze oplossingsrichtingen het meest effectief en het beste toepasbaar blijkt, zal afhangen van de verdere detaillering van het kruispuntontwerp. Wij stellen daarom voor bij de uitwerking van het ontwerp gezamenlijk een keuze te maken, waarbij de gemeente de kosten voor de uitvoering van de maatregel draagt.	Geen
7	Wij verzoeken de gemeente aan te geven wat het financiële en maatschappelijke rendement is van de investering in de nieuwe ontsluiting. <i>Ingediend door 3</i>	Voor de bewoners van de ruim 300 nieuwe woningen in Verde Vista Meerburg en de werknemers in de maximaal 52.250m² aan kantoren in de nieuwe wijk, wordt de route van en naar de A4 zo'n 980 meter korter, waarbij het drukke kruispunt tussen de Hoge Rijndijk en de Willem van der Madeweg wordt omzeild. Voor velen van hen maakt dat de dagelijkse rit van huis naar het werk en vice versa enkele minuten korter. De ruim 30.000 automobilisten die in 2025 nog wel dagelijks over het kruispunt Hoge Rijndijk – Willem van der Madeweg rijden treffen een rustiger kruispunt aan in vergelijking met de bestaande planologische situatie. Bij dat kruispunt kunnen zij daardoor beter doorstromen, staan zij gemiddeld minder lang voor een rood stoplicht, en vindt minder 'terugslag' door wachtende auto's plaats op de Hoge Rijndijk. De 39 huishoudens die aan de Willem van der Madeweg wonen, tussen de Fortunaweg en Hoge Rijndijk, de zes huishoudens aan de Hoge Rijndijk (tussen de Willem van der Madeweg en Stadhouderslaan) en de kleine 200 toekomstige huishoudens die aan het noordelijke deel van de Stadhouderslaan komen te wonen, tussen de Hoge Rijndijk en Molentocht, zullen afhankelijk van hun woonlocatie dagelijks 3000 tot 8000 minder motorvoertuigbewegingen voor hun woningen langs krijgen. Hun woongenot zal daardoor sterk toenemen. Deze baten laten zich grotendeels niet anders uitdrukken dan in termen van woongenot, door kortere reistijden (en daarmee meer vrije tijd), minder frustraties bij het wachten op stoplichten, een lagere geluidbelasting en een betere luchtkwaliteit. Deze toename in woongenot laat zich niet concreet uitdrukken in een 'financieel rendement'. De gemeenten Leiden en Zoeterwoude schatten de waarde van de bovengenoemde baten op termijn echter aanzienlijk hoger in dan de daarvoor noodzakelijke investering in de reconstructie van het kruispunt met de Willem van der Madeweg plus de lasten voor een zeer beperkt aantal huishoudens (zoals geuit in zienswijze 6).	Geen
8	In Leiden, Leiderdorp en	De mogelijkheid tot het bebouwen van de	Geen

	Zoeterwoude is meer dan voldoende ruimte beschikbaar om te voldoen aan de huidige vraag naar bedrijfsruimte, die overigens aanzienlijk is verminderd sinds het begin van de eeuw. Het zou verstandig zijn bestaande leegstaande gebouwen geschikt te maken voor bewoning, zodat het groene deel van de Randstad niet kleiner hoeft te worden gemaakt. De gemeente zou de in 2002 gemaakte afspraken nog eens onder het licht moeten houden en afzien van de beoogde ontsluiting. <i>Ingediend door 4</i>	Meerburgerpolder is met de inwerkingtreding van de Zoeterwoudse bestemmingsplannen 'Meerburgerpolder Noord 2014' en 'Meerburgerpolder Zuid 2014' een gegeven. Het nu voorliggende bestemmingsplan heeft geen invloed op het bouwprogramma in Verde Vista, het regelt slechts de manier waarop die nieuwe wijk wordt ontsloten. Door dit bestemmingsplan nu niet vast te stellen en af te zien van de beoogde ontsluiting kan Verde Vista nog steeds worden ontwikkeld, al zal de volledige wijk dan via de Hoge Rijndijk worden ontsloten. Het verkeer komt daarmee uiteindelijk nog steeds op de Willem van der Madeweg terecht, maar zal alvorens daar aan te komen eerst nog het kruispunt Hoge Rijndijk / Willem van der Madeweg belasten. Met deze nieuwe ontsluiting wordt dat voorkomen. De gemeente Leiden zou daarom ook graag aan de realisatie van de nieuwe ontsluiting meewerken als zij zich daaraan niet al had gecommitteerd.	
--	--	--	--

5 Staat van Wijzigingen

5.1 Inleiding

De ontvangen zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan, zoals samengevat weergegeven en beantwoord in paragraaf 4, hebben geleid tot één aanpassing in de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast is een aantal ambtelijke wijzigingen doorgevoerd, onder andere vanwege de inmiddels door de straatnamencommissie gegeven naam aan de nieuwe ontsluiting (Molentocht) en de sinds de opstelling van het ontwerp bestemmingsplan geactualiseerde provinciale structuurvisie en Verordening Ruimte. De wijzigingen hebben allen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan en zijn opgesomd in de onderstaande lijst.

5.2 Wijzigingen in de toelichting

1	In paragraaf 1.1 (Aanleiding) is de achtergrond en het verloop van de planvorming voor de beoogde ontsluiting duidelijker omschreven, naar aanleiding van één van de ingebrachte zienswijzen. Aan hoofdstuk 3 is daarnaast een paragraaf ingevoegd over het Beeldkwaliteitplan Verde Vista Meerburg, dat het eerste ruimtelijke kaderdocument vormt waarin de ontsluiting (naar aanleiding van een besluit van B&W van februari 2007) is beschreven.
2	In het gehele bestemmingsplan is de naam 'Stationssingel' (de werknaam voor de beoogde nieuwe ontsluitingsweg over de verdiepte A4) vervangen door de naam 'Molentocht', die de Leidse straatnamencommissie inmiddels aan de weg heeft gegeven.
3	Nu beide tunnelbuizen van de verdiepte A4 zijn vrijgegeven is de laatste zin van paragraaf 2.2 aangepast, waarin nog stond dat slechts één tunnelbuis was opengesteld voor doorgaand verkeer.
4	In de paragrafen 3.3.1 en 3.3.2 zijn de teksten aangepast aan de geactualiseerde provinciale structuurvisie en Verordening Ruimte. Deze nieuwe provinciale kaders hebben inhoudelijk geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

6 Bijlagen

- Bijlage 1: Inrichtingstekening uit het stedenbouwkundig schetsplan van bureau Khandekar, 2001
- Bijlage 2: Inrichtingstekening uit het Beeldkwaliteitplan Verde Vista Meerburg, 2007
- Bijlage 3: Opties ter voorkoming van inschijning