

**Zienswijzennota**  
**bestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 2**  
Juni 2018

## 1 Inleiding

Op 5 december 2017 heeft het college van burgemeester en wethouders van Leiden besloten het ontwerpbestemmingsplan 'Rijnsburgerblok deel 2' met identificatienummer NL.IMRO.0546.BP00135-0201 voor zienswijzen vrij te geven en voor een periode van zes weken ter inzage te leggen. Dit ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw van een multifunctioneel gebouw met een hotel, bank, horeca en appartementen op de locatie Rijnsburgerblok deel 2 (Stationsweg 31-33 en Ballonpad 2) mogelijk.

De inzagetermijn van het ontwerp liep van 15 december 2017 tot en met donderdag 25 januari 2018. Gedurende deze termijn zijn acht zienswijzen door in totaal 16 verschillende personen bij de gemeenteraad ingediend.

Alle indieners van een zienswijze zijn in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze mondeling toe te lichten. Hier is in grote mate gebruik van gemaakt. Dit heeft er toe geleid dat de uitleg van enkele zienswijzen, als gevolg van de verduidelijking tijdens de toelichting, is aangepast ten opzichte van de 'papier' zienswijze.

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. In de eerste kolom wordt de zienswijze genummerd aangegeven. De tweede kolom geeft met behulp van een letter (A t/m H) 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.

De zienswijzen zijn per thema samengevat en beantwoord en niet per indiener.

		<b>Samenvatting ingekomen zienswijze</b>	<b>Reactie op de zienswijze</b>	<b>Gevolgen voor het te nemen besluit</b>
1	A	In het bestemmingsplan wordt een tijdlijn gemist van de diverse projecten in het stationsgebied: het is ongewenst dat er twee of meer projecten gelijktijdig in uitvoering zijn. Dat levert namelijk grote hinder op voor voetgangers, fietsers en OV-gebruikers. De toegankelijkheid van het station is dan in het geding. In het plan moet worden opgenomen dat er maar één project tegelijkertijd aan de Stationsweg wordt uitgevoerd.	In de eerste plaats dient opgemerkt te worden dat in het bestemmingsplan geen termijnen worden opgenomen: het bestemmingsplan maakt een nieuwe ontwikkeling mogelijk, maar verbindt hier geen termijn van bouwen aan. Strikt genomen heeft deze zienswijze dan ook geen betrekking op de inhoud van het bestemmingsplan. Wij zijn ons uiteraard bewust van de situatie dat het stationsgebied de komende jaren veel bouwactiviteiten kent en dat dit overlast met zich meebrengt. Dat het station voor iedereen,	Geen.

			<p>en zeker ook voor voetgangers, fietsers en OV-gebruikers goed bereikbaar moet zijn is echter een randvoorwaarde. Het station verwerkt grote aantallen reizigers per dag en dit zal de komende jaren nog toenemen. Om deze reizigers veilig en snel, en liefst ook comfortabel, van en naar het station te brengen is het noodzakelijk dat ook tijdens de bouw de bereikbaarheid gegarandeerd is. De afgelopen jaren is al voortdurend gekeken naar de plannings van de diverse projecten en hoe deze op elkaar aan moeten sluiten, onder andere om de overlast zo klein mogelijk te houden. Er is dus wel degelijk rekening gehouden met de tijdlijnen van de projecten en de invloed hiervan op de beschikbare openbare ruimte.</p> <p>In de praktijk zal het er op neerkomen dat er maximaal twee projecten tegelijkertijd in aanbouw zullen zijn. Het Rijnsburgerblok deel 1 (Lorentz) en het Rijnsburgerblok deel 2 (nu in procedure) kunnen gelijktijdig gebouwd worden, beide projecten zitten aan dezelfde kant van de Stationsweg en dit heeft als 'enige' resultaat dat het bouwhenk van Lorentz wat verder doorloopt richting Stationsweg 31-33. Dit heeft dus geen beperking voor de route naar het station. Bovendien zal pas gestart worden met het Rijnsburgerblok deel 2 als de ruwbouw van Lorentz, en daarmee het grootste vrachtverkeer, klaar is. Pas nadat Lorentz is opgeleverd, kan gestart worden met de bouw van De Geus (het huidige pand met de Jumbo) aan de overkant van de Stationsweg. Dit is onder andere gedaan omdat pas bij de oplevering van Lorentz de nieuwe fietsenstalling in dat gebouw ook in gebruik kan</p>	
--	--	--	---	--

			<p>worden genomen.  In de praktijk zullen de Stationsweg en het Stationsplein altijd toegankelijk blijven. De bereikbaarheid van het station is dan ook gegarandeerd tijdens de bouw van de diverse projecten. Het Rijnsburgerblok deel 2 specifiek belemmert geen fiets- en voetverbindingen, na oplevering van het Rijnsburgerblok deel 1 is er wel een extra langzaam verkeerverbinding bijgekomen: de Ballonstraat. Hiermee wordt de bereikbaarheid van het station zelfs verbeterd omdat fietsers dan vanaf het Schuttersveld ook via de Ballonstraat richting het Stationsplein kunnen fietsen.</p>	
2	B	<p>Het Ballonpad is te smal om alle typen verkeersstromen veilig te laten plaats vinden. Hier worden grote verkeersstagnaties voorzien, mede omdat de ontwikkeling op het Rijnsburgerblok een zwaar aanzuigende verkeerswerking heeft.</p>	<p>Door Goudappel Coffeng is onderzocht hoe het verkeer naar het Rijnsburgerblok deel 1 (Lorentz) en deel 2 op een goede manier afgewikkeld kan worden. Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng, dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, blijkt dat beide gebouwen op een goede manier via het Ballonpad en het Schuttersveld ontsloten kunnen worden.  Daarnaast zal in de nieuwe situatie het Ballonpad alleen gebruikt gaan worden door 'bekenden' met de verkeerssituatie: parkeren wordt alleen mogelijk gemaakt voor bewoners en vaste werknemers die bekend zijn met de verkeerssituatie aldaar. Bezoekers kunnen geen gebruik maken van de parkeergarages in de bouwprojecten maar dienen in de openbare parkeergarages (Lammermarkt, Morspoort) te parkeren. Hiermee wordt voorkomen dat de bouwprojecten en te grote verkeersaanzuigende werking hebben voor bezoekers die onbekend zijn met de verkeerssituatie.</p>	Geen.
3	B	<p>In het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng dat als bijlage bij het bestemmingsplan is</p>	<p>Op pagina 15 van het genoemde onderzoek is door Goudappel Coffeng vermeld</p>	Geen.

		<p>gevoegd is vermeld dat tijdens de bouw uitsluitend het Ballonpad gebruikt wordt en wel binnen venstertijden.</p> <p>Di is onacceptabel, want ook tijdens venstertijden dient het kantoorgebouw op Schuttersveld 9 bereikbaar te zijn.</p> <p>Daarnaast leert de praktijk dat vrachtverkeersstromen alsnog tijdens kantooruren plaatsvinden. Dit is in de praktijk bij de bouw van Lorentz ook al het geval.</p>	<p>dat het aan te bevelen is om venstertijden in te stellen voor bouwverkeer, niet dat dit een verplichting is. Bovendien wordt voorgesteld om tijdens de voorgestelde venstertijden, namelijk in de ochtend- en avondspits, juist geen bouwverkeer te laten plaatsvinden om zodoende de bereikbaarheid van het station en van Schuttersveld 9 te bevorderen.</p> <p>Juist in de ochtend- en avondspits zullen de meeste medewerkers van de kantoren in Schuttersveld 9 op hun werk arriveren en vertrekken en is het niet gewenst om dit te mengen met bouwverkeer.</p> <p>Daarnaast is het ook niet gewenst om het bouwverkeer te mengen met al het forensenverkeer van en naar Leiden Centraal en alle scholieren op de fiets naar school.</p> <p>Het bouwverkeer zal dus wel tijdens kantoor tijden, maar buiten de spittijden plaats vinden. Hiermee worden verkeersconflicten zoveel mogelijk voorkomen. Deze afspraken kunnen worden vastgelegd via een verkeersbesluit, daarvoor zal een aparte procedure worden doorlopen die apart voor zienswijzen open staat. In overleg met de bouwer kunnen ook afspraken worden gemaakt over de tijden waarop het bouwverkeer rijdt, dan is een verkeersbesluit over het instellen van venstertijden niet nodig.</p> <p>Naar aanleiding van deze zienswijze zijn diverse gesprekken gevoerd met de belanghebbenden. Momenteel is in principe overeenstemming bereikt over de bouwlogistiek.</p>	
4	B	<p>Tijdens het Leidens Ontzet dient de voorzijde van Schuttersveld 9 voortaan volledig bereikbaar te blijven voor autoverkeer.</p> <p>Handhaving van de kermis voor de deur is niet meer acceptabel: de kermis dient dus geheel te verdwijnen voor de deur van</p>	<p>Gedurende de 3 oktoberkermis is het pand Schuttersveld 9 tijdelijk bereikbaar via een maatwerkoplossing. Er is tijdens de viering zelf geen verkeer mogelijk naar het pand, tijdens de op- en afbouw is er wel verkeer mogelijk via</p>	Geen.

		Schuttersveld 9.	de Anthony Fokkerweg. De bereikbaarheid tijdens de kermis wordt niet geregeld via het onderhavige bestemmingsplan: het kermisterrein maakt geen onderdeel uit van het plangebied van bestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 2.	
5	B	Indiener van deze zienswijze heeft een vergunning voor de bouw van een WKO. Deze WKO mag niet interfereren met eventuele nieuw te bouwen WKO's in de omgeving. Het verzoek is om met indiener van deze zienswijze tijdig in overleg te treden over eventuele nieuwe WKO's in de omgeving.	Het college onderschrijft deze zienswijze: het is niet in het belang van WKO's om te interfereren omdat daarmee de goede werking van een WKO beperkt kan worden. Het college zal tijdig met indiener van deze zienswijze in overleg treden indien er een nieuwe WKO gebouwd zal worden. Het bestemmingsplan maakt een WKO mogelijk, maar schrijft niet voor aan wie de betreffende WKO toebehoort: hierover dienen dus apart afspraken gemaakt te worden. Zo'n afspraak is sowieso nodig indien de WKO in de openbare ruimte, en dus op gemeentegrond, wordt gerealiseerd.	Geen.
6	C	Het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op verouderde uitgangspunten. Het gaat nog steeds uit van de gebiedsontwikkeling STEO. Dit project is niet gebaseerd op doelstellingen die waarborgen scheppen of verbeteringen nastreven ten aanzien van het openbaar vervoer, kent geen waarborgen of verbeteringen voor de verkeersveiligheid in het stationsgebied, milieu- en gezondheid, leefbaarheid of duurzaamheid in de meest brede zin van het woord. Het STEO verhoudt zich ook niet tot de nieuwe beleidsuitgangspunten die tevens door de gemeente zijn geformuleerd, waarin duurzaamheid in de meest brede zin, en ook klimaatadaptie en energietransitie serieuze beleidsdoelstellingen zijn geworden. Uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt op geen enkele wijze dat herijking van het	Het ontwerpbestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 2 is gebaseerd op het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied. Dit is geen verouderd uitgangspunt: het is immers een stedenbouwkundig plan dat de raad heeft vastgesteld en nog steeds actueel is. Sterker: het stedenbouwkundig plan zal ook in de nabije toekomst nog de onderlegger zijn voor nieuwe bouwplannen in het stationsgebied. Actualisatie van een plan is nodig op het moment dat zo'n plan niet meer werkbaar is, omdat uitgangspunten zijn verouderd, er nieuwe uitgangspunten zijn vastgesteld of er andere prioriteiten worden gelegd. Dit is bij het stedenbouwkundig plan niet het geval. Het stedenbouwkundig plan is een plan op hoofdlijnen, dat ruimte laat om op specifieke thema's	Geen.

	<p>ontwerpbestemmingsplan heeft plaatsgevonden en is geactualiseerd</p>	<p>nadere invulling te geven, zonder het plan te hoeven herzien. Denk aan de inpassing van warmte en koude oplossingen in de bodem om van gas los te gaan, klimaatadaptieve maatregelen en extra vergroening en biodiversiteit. Juist de afgelopen jaren heeft, met de terecht genoemde (duurzaamheids)documenten die nadien zijn vastgesteld, het stedenbouwkundig plan zich bewezen als een flexibel uitgangspunt voor gebiedsontwikkeling. Juist voor de genoemde verkeersveiligheid in het stationsgebied, milieu- en gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid biedt het stedenbouwkundig plan een sterke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Ten aanzien van duurzaamheid biedt het stedenbouwkundig plan de juiste onderlegger: compact bouwen in de nabijheid van openbaar vervoer, verplichte groene daken voor alle nieuwbouwprojecten, functiemenging en extra parkjes ten behoeve van wateropvang en biodiversiteit. Wij vinden compact bouwen rond het station een belangrijke vorm van duurzaamheid: bij het gebouw Lorentz worden 160 woningen per 1,5 hectare gebouwd, indien deze woningaantallen in laagbouw gebouwd zouden worden, dan was 8 hectare grond nodig. De keuze om deze hoge dichtheid te bouwen in de nabijheid van het station wordt nog eens extra ondersteund door de Leidse Milieuraad: hij stelt "Beperking van het aantal autokilometers is een belangrijke opgave voor de verstedelijking. De keuze van bouwlocaties voor nieuwe woningen moet in nauwe samenhang met de behoefte aan transport gepland worden. Er zal veel meer dan vroeger moeten worden ingezet op</p>	
--	---	--	--

			<p>vervoerswijzen die weinig ruimte vragen (lopen, fiets, ov). Voor de ruimteslokop auto is steeds minder plek.”</p> <p>Tenslotte moet worden opgemerkt dat het een stedenbouwkundig plan betreft: het biedt de basis voor de diverse bouwveloppen, en deze bouwveloppen worden achter elkaar ingevuld. Per invulling wordt gekeken naar de dan huidige stand van zaken ten aanzien van gewenst programma, duurzaamheid, etc. Het stedenbouwkundig plan biedt dus de mogelijkheid om van project tot project te kunnen voorzien in de behoefte van dat moment. Per project, en dus per kavel, is er ook een apart uitvoeringsbesluit dat aan de raad wordt voorgelegd zodat er iedere keer weer sprake is van een actueel besluit en bij-tijd uitgangspunten. De afgelopen jaren heeft het stedenbouwkundig plan zich al bewezen: zowel op het gebied van bouwmassa als programma is per deelproject gekeken naar de actuele behoefte en is daarin voorzien. Ook de openbare ruimte, een onderdeel van het STEO, wordt ingevuld naar de huidige stand van de tijd: hierin is dus in de toekomst zeker ruimte voor extra maatregelen in de bodem en ten aanzien van de maaiveldinrichting. Hiermee toont het STEO zich zeer flexibel en bestand tegen de tijd.</p> <p>De toets of het bestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 2 nog actueel is ten aanzien van uitgangspunten op het gebied van (regionale) woningbouw is door de provincie uitgevoerd: de provincie heeft het bestemmingsplan beoordeeld en akkoord bevonden: er is geen zienswijze door de provincie ingediend.</p>	
7	C	Er dient gekeken te worden wat de gevolgen van het	Het ontwerpbestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 2 en de	Geen.

	<p>ontwerpbestemmingsplan zijn op bereikbaarheid van het stationsgebied. Hierbij moet ook gekeken worden naar de verwachte groei van openbaar vervoergebruik.</p> <p>Er dient te worden toegelicht hoe de uitwerking van STEO zich verhoudt tot de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het is noodzakelijk om het stationsgebied flexibel te houden om toekomstige openbaar vervoerontwikkelingen mogelijk te maken.</p>	<p>onderlegger daarvan, het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied, zijn gebaseerd op onder andere het SVIR, zoals ook is opgenomen in de toelichting. Er is onderzocht wat de effecten zijn van het ontwerpbestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 2 op de bereikbaarheid van het stationsgebied en Leiden als geheel. Hierbij is onder andere gekeken naar verkeersprognoses voor de komende jaren, en daarbij dus ook naar de nog steeds groeiende mobiliteit, zowel in het autoverkeer als het openbaar vervoer en langzaam verkeer (waar fietsverkeer onder wordt gerekend). Het STEO kent juist een grote verkeerskundige component waarbij gekeken is om alle verkeersstromen in de toekomst veilig en soepel door het stationsgebied te laten vloeien. Flexibiliteit wordt geboden: reeds bij de bouw van Lorentz is het indicatieve programma uit het stedenbouwkundig plan aangepast aan de huidige behoefte (minder detailhandel, wel een hele grote fietsenstalling). Ook het behoud van het busstation op de huidige locatie kan, zij het met verkeerskundige aanpassingen, binnen het stedenbouwkundig plan worden opgelost. Dit houdt onder andere in dat het kavelpaspoort voor de locatie van het busstation, B1 genaamd, aangepast wordt aan de huidige stand van de tijd. Dit geldt ook voor het kavelpaspoort van de Trafolocatie, T1 genaamd. Het station zelf kan ook binnen de kaders van het stedenbouwkundig plan op diverse manieren worden aangepast om aan toekomstige behoeften te voldoen. Het stedenbouwkundig plan maakt dit voor de toekomst niet onmogelijk. Het STEO biedt</p>	
--	--	---	--



			<p>dus voldoende flexibiliteit voor de toekomst. De flexibiliteit in het stationsgebied leidt er echter niet toe dat de ontwikkeling van het Rijnsburgerblok deel 2 dient te worden heroverwogen.</p>	
8	C	<p>Ten aanzien van de stedenbouwkundige inpassing moet worden toegelicht hoe de ontwikkeling van het Rijnsburgerblok deel 2 zich verhoudt tot het beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied. Ook moet worden aangegeven hoe het advies van de welstandscommissie in overweging zal worden genomen.</p>	<p>Het beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied is het welstandskader voor nieuwbouw in het stationsgebied, met andere woorden: de welstandscommissie toetst nieuwbouwplannen in het stationsgebied (waaronder dus ook voor het Rijnsburgerblok deel 2) aan het beeldkwaliteitsplan. Omdat welstand geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan, welstand gaat immers over architectuur en niet over ruimtelijke ordening, is geen advies van de welstandscommissie in het bestemmingsplan opgenomen. Het bouwplan voor het Rijnsburgerblok deel 2 is gebaseerd op de uitgangspunten zoals die zijn opgenomen in het beeldkwaliteitsplan en bovendien is het voorlopig ontwerp al in een vroeg stadium getoetst aan het beeldkwaliteitsplan. Deze toets is uitgevoerd door Rients Dijkstra, de supervisor van het stationsgebied. De supervisor adviseert ten tijde van de schetsplanprocedure en vervolgens bij de aanvraag om omgevingsvergunning. De supervisor adviseert de welstandscommissie, waarbij het oordeel van de supervisor zwaarwegend is.</p>	Geen.
9	C	<p>Als gevolg van de nieuwe hoogbouw in het stationsgebied zal het windklimaat naar verwachting verslechteren, dit komt de aantrekkelijkheid voor fietsers en voetgangers niet ten goede. Dit rijmt niet met de duurzaamheidsgedachte. Er dient dus goed te worden onderzocht wat de effecten zijn van de hoogbouw op het windklimaat.</p>	<p>Reeds bij de opstelling van het stedenbouwkundig plan is een windhinderonderzoek uitgevoerd. Dit is een windtunnelonderzoek geweest, uitgevoerd door Peutz. Bij dit onderzoek is een maquette van het stationsgebied in de windtunnel geplaatst en is er gekeken naar de effecten van de diverse bouwveloppen op het windklimaat.</p>	Geen.

			<p>Vervolgens wordt per bestemmingsplan, dus eerst voor Lorentz en nu voor het Rijnsburgerblok deel 2, een nieuw onderzoek gedaan zodra bekend is welke vorm en hoogte de hoogbouw precies krijgt. Dit is een zogenaamd CFD-onderzoek: een computersimulatie waarin diverse gegevens van het KNMI worden verwerkt. Dit CFD-onderzoek wordt door DGMR uitgevoerd, dus bewust een ander bureau om als goede 'second opinion' te kunnen dienen.</p> <p>Als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 2 is het windhinderonderzoek bijgevoegd dat is uitgevoerd door DGMR. Dit onderzoek geeft een nauwkeurig beeld van het toekomstige windklimaat in het stationsgebied. Onder andere op het Schuttersveld blijft, ook na oplevering van de hoogbouw, een goed windklimaat (klasse a, b of c, dus in het 'groene' gebied). Slechts op één plek is het windklimaat niet goed: onder de SVB-toren. Dit is echter ook in de huidige situatie al een locatie met een slecht windklimaat. Het Rijnsburgerblok deel 2 heeft geen nadelig effect op het windklimaat: dit specifieke plan zorgt niet voor een slechter windklimaat in de omgeving van het stationsgebied dan in de huidige situatie.</p>	
10	C	<p>Het cultuurhistorische en duurzame karakter van de stad wordt ondergeschikt gemaakt aan het verouderde STEO-project. Uitgelegd zou moeten worden waarom de bouw van woon- en kantoorstorens in het stationsgebied belangrijker is dan het bewaken van het historische karakter van de stad. Denk hierbij aan de negatieve effecten op de molenbiotoop van molen De Valk en de sloop van een gemeentelijk monument aan de Stationsweg voor de bouw van De Lorentz. Ook het ABN AMRO-</p>	<p>Voor wat betreft de vermeende veroudering van het stedenbouwkundig plan verwijzen wij naar onze eerdere beantwoording. In de toelichting van het bestemmingsplan is uiteengezet waarom de ontwikkeling van het stationsgebied in enkele gevallen prevaleert boven het belang van behoud van alle bebouwing met een (cultuurhistorische) waarde. Het belangrijkste argument is:</p>	Geen.

	<p>pand heeft een cultuurhistorische waarde.</p>	<p>Leiden heeft een grote (woning)bouwopgave. Om groengebieden zoals de Oostvlietpolder, de Leidse Hout en Cronesteyn geheel vrij te kunnen houden van bebouwing dient er compact gebouwd te worden in de bestaande stad. Omdat de binnenstad van Leiden uniek en grotendeels nog gaaf is, is dit ook niet de juiste plek voor (te veel) verdichting. Het stationsgebied is wel een plek waar dit kan, en moet. De nabijheid van het openbaar vervoer is vanuit oogpunt van duurzaamheid een van de grote redenen om juist hier wel te verdichten. Zowel voor de bouw van Lorentz als voor de bouw van het Rijnsburgerblok deel 2 hoeven geen monumenten te worden gesloopt (het pand Stationsweg 37 dat moest wijken voor Lorentz was een karakteristiek pand, geen monument). Het ABN AMRO-pand heeft weliswaar een cultuurhistorische waarde in die zin dat het pand een sprekend voorbeeld is van haar architectuurtijd, maar het pand heeft geen monumentale status. Behoud van dit pand is niet mogelijk om de gewenste doelstellingen ten aanzien van verdichting en multifunctioneel gebruik te bereiken. Hier is dus sprake van een belangenafweging waarbij van grote betekenis is geweest dat het pand geen monumentenstatus heeft. Wat betreft de molenbiotoop hebben de nieuwbouwplannen voor het stationsgebied inderdaad gevolgen voor molen De Valk. Om deze reden is in overleg met de eigenaar van de molen, Erfgoed Leiden en Omsteken (ELO) en met de provincie Zuid-Holland gekeken naar een goede oplossing. Deze oplossing is er in gevonden dat er vanuit het STEO-project een extra molenaar wordt aangesteld waardoor de molen het</p>	
--	--	--	--

			theoretische verlies aan draaiuren in de praktijk kan compenseren.	
11	C	De toelichting van het bestemmingsplan maakt niet helder wat de gevolgen van het bestemmingsplan op het gebied van ecologie zijn, bijvoorbeeld op het Natura 2000-gebied van Meijndel en Berkheide alsmede op nabijere groengebieden zoals het Bos van Bosman en het Singelpark.	<p>In het kader van de bestemmingsplanprocedure is door Bureau Stadsnatuur Rotterdam, onderdeel van het Natuurhistorisch Museum Rotterdam, een onderzoek uitgevoerd naar flora en fauna. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.</p> <p>Uit dit onderzoek blijkt dat het bestemmingsplan gevolgen heeft voor fauna in het gebied, deze zijn opgesomd in de toelichting van het bestemmingsplan. Met het nemen van maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke eisen.</p> <p>De effecten van het plan (of beter gezegd: het ontbreken van effecten van het plan) op de Natura 2000-gebieden Meijndel, Berkheide en Coepelduynen zijn onderzocht in het kader van de vormvrije Mer-beoordeling die als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Tevens is de AERIUS-berekening bijgevoegd ten behoeve van het onderzoek naar de effecten op de Natura 2000-gebieden.</p> <p>Ten aanzien van de verbinding met bijvoorbeeld het Bos van Bosman en het Singelpark geldt dat met de oplevering van de nieuwbouw er aan het Ballonpad ook een parkje wordt aangelegd. In de huidige situatie is het gebied verhard. Denk hierbij aan het schoolplein van het voormalige schoolgebouw aan het Ballonpad 2. In de nieuwe situatie komt er meer ruimte vrij tussen de nieuwbouw en de flat op de hoek van het Schuttersveld. Op basis van het stedenbouwkundig plan komt hier een parkje te liggen, openbaar groen dus. Het plan biedt dus nieuwe kansen voor vergroening van het stationsgebied.</p>	<p>Ja. De AERIUS-berekening is bijgevoegd.</p> <p>Het bestemmingsplan wordt daarnaast op de volgende punten aangevuld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het beoogde parkje krijgt een groenbestemming in plaats van een verkeersbestemming.</li> <li>• Via een voorwaardelijke verplichting wordt in het bestemmingsplan vastgelegd dat de bebouwing over groene daken moet beschikken. Hierbij wordt aangegeven voor welk percentage van het dak dit geldt. Tevens wordt hierbij aangegeven wat de minimale capaciteit van de waterbuffering moet zijn.</li> </ul>

			<p>Alle nieuwe bebouwing in het stationsgebied dient bovendien te beschikken over groene daken, zowel voor de beeldkwaliteit, het woongenot als voor waterbuffer en biodiversiteit. Ook dit biedt dus kansen voor de ecologie in het gebied.</p> <p>Om de aanleg van genoemd parkje en de aanleg van groene daken ook juridisch te verankeren wordt het bestemmingsplan aangevuld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het beoogde parkje krijgt een groenbestemming in de plaats van een verkeersbestemming. Binnen de bestemming Verkeer is openbaar groen weliswaar ook toegestaan, maar door deze bestemming te wijzigen in een bestemming Groen wordt ook echt vastgelegd dat het parkje een groene invulling krijgt waarbij verharding ondergeschikt is.</li> <li>• via een voorwaardelijke verplichting wordt in het bestemmingsplan vastgelegd dat de bebouwing over groene daken moet beschikken. Hierbij wordt aangegeven voor welk percentage van het dak dit geldt. Tevens wordt hierbij aangegeven wat de minimale capaciteit van de waterbuffering moet zijn.</li> </ul>	
12	C	<p>Volgens de toelichting van het bestemmingsplan is er geen Milieueffectrapportage nodig. Geldt dit echter ook voor alle STEO-projecten samen? Dan is er sprake van een grote ontwikkeling, waarbij mogelijk wel een Milieueffectrapportage nodig is. Zijn er recente metingen gedaan naar luchtkwaliteits- en geluidseffecten van de beoogde bebouwing en de te verwachten</p>	<p>Een milieueffectrapportage op basis van de Wet milieubeheer is nodig indien een project voorkomt in de bijlage, onderdeel C, van het Besluit milieueffectrapportage. Het gehele STEO-project tezamen komt niet in deze lijst voor. Daarnaast zijn er projecten waarvan beoordeeld moet worden of er een milieueffectrapportage nodig is.</p>	<p>Ja. Als bijlage bij het bestemmingsplan wordt de vormvrije Mer-beoordeling en het Mer-beoordelingsbesluit apart als bijlage bijgevoegd. Ook de AERIUS-berekening wordt apart als bijlage bijgevoegd. Tenslotte wordt de Mer-toets</p>

	<p>verkeersintensiteiten? Ook dient er gekeken te worden naar de effecten op Natura 2000-gebieden zoals Meijndel en Berkheide.</p>	<p>In de Wet milieubeheer, artikelen 7.16 tot en met 7.20 is dit opgenomen. Hierbij wordt verwezen naar onderdeel D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage. Hierin is ten aanzien van een stedelijk project zoals het STEO onder punt 11.2 het volgende aangegeven: “De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.”</p> <p>Vervolgens dient te worden getoetst of het project wel of niet binnen de drempelwaarden valt. De omvang van het project STEO ligt beneden de drempelwaarden. Deze activiteit heeft betrekking op:</p> <p>“1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer,  2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of  3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.”</p> <p>Dit is bij het gehele STEO-project niet het geval. Deze check is gedaan bij de vaststelling van STEO in 2012. Aanvullend hierop is opnieuw een Mer-toets uitgevoerd voor het gehele STEO-project om te kijken of de resultaten uit 2012 nog steeds actueel zijn. Deze nieuwe toets is als bijlage bij deze zienswijzennota toegevoegd. Ook uit deze actuele toets blijkt dat het gehele STEO-project niet Mer-plichtig is.</p> <p>Naast de ‘overkoepelende’ Mer-toets wordt er per bestemmingsplan ook gekeken naar de criteria uit de Mer-regelgeving. Deze specifieke toets is van belang omdat pas bij het opstellen van een bestemmingsplan een juridisch bindend kader wordt opgesteld. Daarbij zal weliswaar altijd onder de Mer-plicht worden</p>	<p>voor het gehele STEO-project als bijlage bij deze zienswijzennota gevoegd.</p>
--	--	---	---

			<p>gebleven, maar is wel een aanmeldnotitie in het kader van de Mer nodig. Deze aanmeldnotitie geldt voor het specifieke project in een specifiek postzegelbestemmingsplan. Deze meldnotitie is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.</p> <p>Met betrekking tot het optreden van milieueffecten kan nog het volgende worden vermeld.</p> <p>De belangrijkste nadelige milieueffecten die als gevolg van dit stedelijk project kunnen optreden zijn milieueffecten die samenhangen met de veranderingen in de verkeerssituatie die door het project en eventueel in samenhang met andere projecten plaatsvinden. Het gaat hierbij om milieueffecten die betrekking hebben op geluid, luchtkwaliteit en de eventuele negatieve invloed op nabij gelegen Natura-2000 gebieden (Meijndel, Berkheide en Coepelduynen). Bij het onderzoek naar deze milieuaspecten vormt het resultaat van het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng het uitgangspunt. Belangrijk uitgangspunt van dit verkeersonderzoek is dat het in dit onderzoek gehanteerde verkeersmodel voor de toekomst rekening houdt met vastgestelde ontwikkelingen tot 2030 en een autonome groei van het verkeer. Uit het verkeersonderzoek blijkt ook dat rekening is gehouden met ontwikkelingsprojecten in het stationsgebied en omgeving.</p> <p>Verder wordt gewezen op het onderdeel gebiedsbescherming zoals opgenomen in de toelichting. Er is met behulp van een AERIUS-berekening nagegaan of het plan een significant negatief effect heeft</p>	
--	--	--	--	--

			<p>op de instandhoudingsdoelstellingen van de stikstofgevoelige habitattypen in nabij gelegen Natura 2000 gebieden. De reden hiervoor is of een passende beoordeling en daarmee automatisch plan-MER nodig is op grond van artikel 2.7 van de Wet natuurbescherming. Uit de berekening is gebleken dat (zelfs bij het gehanteerde worst-case scenario) er geen significant negatief effect is op de instandhoudingsdoelstellingen van de stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000 gebieden.</p> <p>Tenslotte zijn in het bestemmingsplan zeer recente (eind 2017) metingen en onderzoeken opgenomen ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidseffecten van de beoogde bebouwing. Ook deze onderzoeken zijn in reeds het bestemmingsplan opgenomen, net als de conclusie: het beoogde bouwplan is zondermeer mogelijk op deze locatie.</p>	
13	C	<p>De toelichting van het bestemmingsplan met betrekking tot verkeer en vervoer zou inzicht moeten geven hoe rekening is gehouden met de onduidelijkheid die er nog steeds bestaat over de toekomstige busroutering (wel of niet over de Stationsweg). Is de recente ontwikkeling dat het busstation op de huidige locatie meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan? Indien er gekozen wordt voor een busvrije Stationsweg, dan dienen de effecten op de Rijnsburgerweg en Bargelaan onderzocht te worden. Het mag niet zo zijn dat de effecten van het ontwerpbestemmingsplan worden opgelost door elders een groter probleem te veroorzaken.</p>	<p>Het wel of niet rijden van bussen over de Stationsweg is geen onderdeel van de bestemmingsplanprocedure voor het Rijnsburgerblok deel 2: de Stationsweg (het gedeelte waar thans de bussen rijden) valt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt dus geen bussen mogelijk of onmogelijk op de Stationsweg. Indirect heeft het plan natuurlijk wel effect: het bouwplan op de locatie Rijnsburgerblok deel 2 genereert verkeer en dit heeft effect op het omliggende wegennet. Deze effecten zijn berekend door Goudappel Coffeng. Dit bureau heeft gekeken naar de verkeersaantrekkende werking van het Rijnsburgerblok deel 2 en de effecten hiervan op de omgeving. Hierbij is rekening</p>	Geen.



			<p>gehouden met het uitgangspunt dat er geen autoverkeer door de Ballonstraat komt te rijden en dat er geen wijzigingen op het omliggende wegennet plaats vinden. Het uitgangspunt is dus bussen door de Stationsweg in de autonome situatie en in de situatie inclusief plan.</p> <p>Indien de Stationsweg busvrij gemaakt zal worden, dan dient in dat kader onderzocht te worden welke effecten dat heeft op het omliggende wegennet.</p>	
14	C	<p>In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat Goudappel Coffeng constateert dat er 'nauwelijks effecten op het omliggende wegennet' te verwachten zijn als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. Hierbij dient te worden toegelicht welke gegevens ten aanzien van het huidige en toekomstige verkeer zijn gehanteerd. Houdt het onderzoek ook rekening met het eventueel handhaven van busverkeer over de Stationsweg?</p>	<p>Als bijlage bij het bestemmingsplan is een onderzoek van Goudappel Coffeng opgenomen over de verkeerseffecten van het bestemmingsplan.</p> <p>In dit onderzoek (op pagina 4 en 5) is aangegeven welke cijfers zijn gebruikt en waarom. Als bijlage bij het onderzoek zijn alle gegevens cijfermatig opgenomen. Het bestemmingsplan biedt dus voldoende inzicht welke gegevens ten aanzien van het huidige en toekomstige verkeer zijn gehanteerd.</p> <p>Ten overvloede: in het verkeersonderzoek zijn alle 'vaste' plannen meegenomen, dus plannen die zijn vastgesteld. Dit houdt in dat in de onderzoeken is uitgegaan van het busstation op de huidige locatie en busverkeer door de Stationsweg. Indien dit laatste wijzigt in de toekomst, dan zal in dat kader ook opnieuw onderzocht moeten worden welke effecten dat heeft op het wegennet.</p>	Geen.
15	C	<p>In de toelichting wordt gesteld dat er voldoende parkeerplekken zijn in de openbare ruimte. Hoe is dit onderbouwd?</p> <p>Ten aanzien van de bereikbaarheid van de parkeergarage is het de vraag of er rekening is gehouden met het handhaven van busverkeer over de Stationsweg.</p>	<p>In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat er voldoende openbare parkeerplaatsen in de beschikbare parkeergarages zijn voor bezoekersparkeren. Bezoekers zijn aangewezen op de openbare parkeervoorzieningen zoals de Lammermarktgarage en de Morspoortgarage.</p> <p>De bewoners en vaste</p>	Geen.

			<p>gebruikers van het nieuwe gebouw kunnen parkeren in de eigen parkeergarage onder het beoogde gebouw.</p> <p>Wat betreft de in- en uitrit van de parkeergarage: deze is gepland aan het Ballonpad en sluit dan aan op het Schuttersveld. De Ballonstraat wordt autovrij. Het wel of niet laten rijden van bussen over de Stationsweg heeft dus geen effect op het autoverkeer van en naar de parkeergarage. Overigens geldt ook hier dat er bij de verkeersberekeningen rekening is gehouden met het busstation op de huidige locatie, inclusief bussen door de Stationsweg.</p>	
16	C	Ten aanzien van het waterbeheer is het de vraag hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de klimaatadaptatieplannen die de gemeente heeft ontwikkeld.	<p>Het bestemmingsplan voldoet aan de eisen die door het Hoogheemraadschap Rijnland worden gesteld. Daarbovenop biedt het plan ten aanzien van klimaatadaptatie nog enkele extra's:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• op de daken wordt een groenpakket aangelegd, mede bedoeld om als waterbuffer te dienen;</li> <li>• anders dan in de huidige, geheel verharde situatie, zal in de nieuwe situatie het 'Ballonparkje' worden aangelegd: een nieuw parkje aan het Ballonpad.</li> </ul> <p>Bovenstaande punten worden nu ook via de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan verankerd en daarmee juridisch afdwingbaar. Hiermee biedt het Rijnsburgerblok deel 2 in de beoogde situatie een beter waterbeheer dan in de huidige situatie.</p> <p>Voor het stationsgebied in het algemeen geldt dat er verdere klimaatadaptatieve maatregelen in de openbare ruimte nog onderwerp van studie zijn. Het stationsgebied is aangewezen als pilotgebied vanuit het project SPONGE2020. Die maatregelen spelen echter geen rol in het kader van het</p>	<p>Ja. Het bestemmingsplan wordt op de volgende punten aangevuld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het beoogde parkje krijgt een groenbestemming in plaats van een verkeersbestemming.</li> <li>• Via een voorwaardelijke verplichting wordt in het bestemmingsplan vastgelegd dat de bebouwing over groene daken moet beschikken. Hierbij wordt aangegeven voor welk percentage van het dak dit geldt. Tevens wordt hierbij aangegeven wat de minimale capaciteit van de waterbuffering</li> </ul>

			bestemmingsplan voor het Rijsburgerblok deel 2.	moet zijn.
17	C	Het is opvallend dat er ten aanzien van participatie slechts gekozen is voor 'huiskamergesprekken' en niet een bredere groep is uitgenodigd. In het kader van het participatieproces voor het busstation is er immers ook een groot aantal opmerkingen gerezen ten aanzien van de ontwikkeling van het stationsgebied.	Het bestemmingsplan Rijsburgerblok deel 2 is gebaseerd op het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied dat eind 2012 door de raad is vastgesteld. De kaders voor deze bouwlocatie liggen dus al vast. Participatie is in dit specifieke geval dus vooral bedoeld voor de direct omwonenden van het beoogde project: zij zullen immers de meeste directe gevolgen van het plan ondervinden. Om deze groep op een goede manier te kunnen informeren is er bewust gekozen om 'huiskamergesprekken' te voeren: een zo laag mogelijke drempel om kennis te nemen van de plannen en hier iets van te vinden. Daarnaast is recent, in januari 2018, ook een informatieavond georganiseerd. Deze avond kende een brede aankondiging en uitnodiging, was openbaar en is goed bezocht geweest. De vragen en opmerkingen die gerezen zijn in het kader van de participatie voor het busstation zijn bekend bij de gemeente, maar hebben niet geleid tot een besluit om het gehele stedenbouwkundig plan, en dus ook de bouwvelop voor het Rijsburgerblok deel 2, aan te passen. Daardoor vormt het stedenbouwkundig plan nog steeds het kader voor bestemmingsplan Rijsburgerblok deel 2.	Geen.
18	D	Indiener van deze zienswijze is het niet eens met de stelling in de Hoogbouw Effect rapportage (HER) dat er minder gewicht moet worden toegekend aan het belang van bestaande panden ten opzichte van de beoogde nieuwbouw. Door schaduw zal een deel van de avondzon weggenomen worden. Dit is dus zeker een vermindering van het woongenot, en niet een 'waarschijnlijke' vermindering van het woongenot zoals in de	Uit de HER blijkt inderdaad dat een deel van de woningen aan de Rijsburgersingel in de avonduren in de schaduw van de nieuwbouw komt te liggen. Wij begrijpen dat het woord 'waarschijnlijk' niet correct is, nu vaststaat dat er extra schaduwwerking plaats vindt. Dit woord zullen wij uit de toelichting van het bestemmingsplan schrappen. Bovenstaande laat onverlet dat wij een afweging hebben	Ja, in de toelichting wordt de betreffende 'waarschijnlijke' vermindering van het woongenot aangepast: de nieuwe tekst luidt dat er een vermindering van het woongenot zal zijn in de toekomstige situatie met bouwplan doordat in de avonduren een deel van de woningen aan

		toelichting gesteld.	<p>gemaakt tussen de belangen van omwonenden en de belangen die met de nieuwbouw zijn gemoeid. Ook na het beoordelen van de zienswijzen staan wij nog steeds op het standpunt dat deze belangenafweging in het voordeel van het bouwplan dient door te slaan. Wij kunnen ons voorstellen dat indieners van deze zienswijze het niet eens zijn met deze keuze, maar wij vinden dat wij onze afweging en uiteindelijke keuze wel duidelijk hebben gemotiveerd. Deze motivering is onder andere gebaseerd op het feit dat er in de avonduren, vanaf circa 17 uur, sprake zal zijn van schaduw hinder bij circa 10 woningen aan de Rijnsburgersingel, maar dat deze hinder niet voor een groot deel van de dag zal gelden maar voor een beperkt aantal avonduren. Hierbij is getoetst aan de TNO-normen.</p> <p>Om te voldoen aan deze norm moet er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Hierbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvind.</p> <p>In het geval van het Rijnsburgerblok deel 2 blijven (ruim) meer dan drie zonuren per dag over voor de woningen aan de Rijnsburgersingel. Dit is weliswaar een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie maar wel aanvaardbaar in een dichtbebouwd stationsgebied, zo zijn wij van mening. Bij het maken van de belangenafweging is dit ook de kern om tot de afweging te komen dat het project naar onze mening doorgang zou moeten vinden: de nadelige gevolgen voor een aantal woningen aan de Rijnsburgersingel zijn evident, en kunnen daarmee ook duidelijk worden afgezet tegenover de voordelen die het project biedt.</p>	de Rijnsburgersingel schaduw hinder zal ondervinden als gevolg van het beoogde bouwplan.
19	D	Wat betreft de zichtlijnenstudie in	Om deze zienswijze goed te	Ja. Als bijlage bij het

		<p>de HER wordt er geen rekening gehouden met het zicht vanuit de huis- en slaapkamers van de woningen aan de Rijnsburgersingel. Hier dient meer inzicht in gegeven te worden.</p>	<p>kunnen beantwoorden is een extra studie uitgevoerd: met behulp van een 3D-simulatie zijn de bestaande situatie en de beoogde situatie weergegeven zoals deze zichtbaar zijn, en worden, vanaf de woningen van de indieners van deze zienswijze. Hierbij is gekozen voor een hoogte van 1,65 m boven maaiveld (ooghoogte) en 4,5 m boven maaiveld, namelijk zithoogte vanaf de eerste etage van de betreffende woningen aan de Rijnsburgersingel. Met deze studie wordt goed inzichtelijk hoe het beeld vanaf de genoemde standpunten wijzigt.</p>	<p>bestemmingsplan wordt een extra onderzoek bijgevoegd: een zichtlijnenstudie vanuit een aantal woningen aan de Rijnsburgersingel met standpunten op 1,65 m hoogte en 4,5 m hoogte. Deze standpunten zijn in overleg met de bewoners tot stand gekomen.</p>
20	D	<p>Het beeldkwaliteitsplan biedt geen kader voor de achtergevel van het nieuwbouwblok, terwijl dit wel de meest zichtbare kant is vanuit de Rijnsburgersingel.</p>	<p>Het klopt dat in het beeldkwaliteitsplan (BKP) de achtergevel van de sokkel niet is terug te vinden in de indeling 'sokkel publiek' en 'sokkel buurt' (blz. 16, BKP gebouwen). Het is niet zo dat daarmee de beoogde kwaliteit in ontwerp en uitwerking voor de gebouwen in het stationsgebied voor deze gevel niet zou gelden. Het ontwerp en de uitwerking van de gevels is in alle richtingen consistent. Wel laat het ontbreken in het BKP van voorschriften voor de sokkelgevel aan de 'achterkant' van de nieuwbouw ruimte voor overleg tussen de ontwikkelaar en omwonenden: in overleg tussen de ontwikkelaar en omwonenden kan gekozen worden voor een gevel die past bij het gebouw en de wensen van de ontwikkelaar en die voldoet aan de wensen van omwonenden.</p> <p>Wel zichtbaar vanaf de woningen aan de Rijnsburgersingel zijn de twee woontorens. De ontwerprichtlijnen voor de torens zijn alzijdig in hun geldigheid: deze kennen geen voor- of achterkanten. De torens moeten dus aan alle zijden voldoen aan het BKP.</p>	<p>Geen.</p>

			Overigens benoemt het bestemmingsplan geen welstandseisen: het bestemmingsplan biedt slechts kaders ten aanzien van bouwmassa en programma. De architectuur van de achtergevel biedt ruimte voor gesprek tussen alle belanghebbenden.	
21	D	Er wordt geen aandacht besteed aan duurzaamheid, bijvoorbeeld aan duurzame energievoorziening of de integratie hiervan met de bestaande bouw aan de Rijnsburgersingel.	<p>In de ontwikkeling van het bouwplan wordt duurzaamheid op verschillende aspecten meegenomen:</p> <p>Energetisch: zowel voor de levering van koude als warmte in het gebouw worden duurzame bronnen onderzocht. Er wordt een afweging gemaakt tussen collectieve systemen die in het stationsgebied aanwezig zijn en duurzame bronnen die op de locatie zelf te realiseren zijn, of een mix daarvan. In die afweging spelen beschikbaarheid, betrouwbaarheid, leveringsvoorwaarden en energieprestatie van de bronnen een rol. De nieuwbouw wordt gasloos uitgevoerd.</p> <p>(De schil van) het gebouw zal minimaal aan het Bouwbesluit voldoen, onderzocht wordt op welke delen een verbetering ten opzichte van deze eisen te realiseren is. Hierbij valt te denken aan warmteterugwinning van het douchewater, CO2 regeling van de ventilatie, energiezuinige verlichting en regeling daarvan, een verbeterde thermische isolatie bijvoorbeeld door triple glas, en zonwering.</p> <p>Het dak van het gebouw wordt groen ingericht. Dit groen dient meerdere doelen. Als eerste ziet het er aantrekkelijk uit. Het kan tevens gebruikt worden als leef- en foerageergebied voor fauna in het stationsgebied. Onder het groen komt een leeflaag die, naast het voorzien</p>	<p>In de toelichting van het bestemmingsplan wordt een duurzaamheidsparagraaf (paragraaf 3.6) opgenomen.</p> <p>Daarnaast wordt in de regels van het bestemmingsplan de verplichting van een groen dak opgenomen alsmede van de aanleg van een parkje..</p>

			<p>van water en voedingsstoffen voor het groen, kan dienen als extra isolatielaag voor het gebouw en temperatuurschommelingen buffert. In de winter houdt het gebouw meer warmte vast en in de zomer warmt het minder snel op. Een groen dak heeft in de zomer ook een koelend effect op de directe stedelijke omgeving. Het groene dak kan ook een rol spelen als waterbuffer in de waterbeheersing in het stationsgebied. Er wordt onderzocht hoe dit effect gemaximaliseerd kan worden ten bate van de gehele stationsomgeving. De verplichting van een groen dak wordt ook in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd en daarmee juridisch afdwingbaar.</p>	
22	D	<p>De wijziging van een publieke ruimte naar een private, aan de zuidzijde van het Rijnsburgerblokgebouw, geeft door de beperking van de hoeveelheid zonne-uren weinig mogelijkheden voor het toepassen van zonnepanelen of zonneboiler. Hiermee is het heel moeilijk om bestaande woningen te verduurzamen. De beoogde bouw van het Rijnsburgerblok deel 2 maakt dit nog moeilijker. Maak van de bouw van dit project ook een voordeel voor de bestaande bewoners, bijvoorbeeld door gezamenlijk op te trekken om zowel nieuwbouw als bestaande bouw te verduurzamen.</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op de door een aantal bewoners van de Rijnsburgersingel geuite wens om hun woningen te verduurzamen. Wij ondersteunen deze wens van harte. In overleg met de bewoners kan, niet alleen bij de bouw van het Rijnsburgerblok deel 2 maar ook bij opvolgende projecten in het stationsgebied, waaronder de inrichting van de openbare ruimte, gekeken worden welke mogelijkheden hier toe zijn. Ook in gesprek met de ontwikkelaar van het Rijnsburgerblok deel 2 kan verder onderzocht worden of dat specifieke project nog een goede bijdrage kan leveren aan verduurzaming van de bestaande woningen. Dit zijn vooral afspraken op privaat vlak en betekent het kiezen van bepaalde technieken. In principe maakt het onderhavige bestemmingsplan veel oplossingen mogelijk: wat ons betreft leidt deze zienswijze dan ook niet tot een aanpassing aan het bestemmingsplan maar wel tot een oproep aan de</p>	Geen.

			<p>ontwikkelaar en zeker ons college zelf om het thema duurzaamheid (nog) hoger op de agenda te zetten bij de uitwerking van de plannen.</p> <p>Specifiek wat betreft zonnepanelen stellen wij nog het volgende: de ruimte aan de zuidzijde van het Rijsburgerblok deel 2 zal een private ruimte blijven. Door de schaduwwerking zal er inderdaad schaduwwerking optreden bij een aantal woningen aan de Rijsburgersingel, maar dan pas vanaf 17 uur-18 uur 's avonds. Bij het toepassen van zonnepanelen zullen deze, ook zonder bouw van het Rijsburgerblok deel 2, al niet op de noordwestzijde gericht worden maar eerder op de zuidoostzijde.</p>	
23	D	<p>Waterberging behoeft speciale aandacht in verband met het niveauverschil tussen Rijsburgersingel en Ballonpad. De invulling ('verstening') van de zuidzijde van het Rijsburgerblok is onvoldoende duidelijk. Dit heeft in het verleden al reeds voor problemen gezorgd. Geveltuinen (verticale tuin) zouden wellicht een mooie oplossing bieden voor een aantal van de eerder genoemde issues.</p>	<p>De precieze invulling van de genoemde grond ten zuiden van het Rijsburgerblok deel 2 zal, in overleg met de omwonenden, uitgewerkt worden. Dit zal wel (grotendeels) uit verharding bestaan omdat de genoemde strook tevens zal dienen als fietsenstalling en toegangsweg voor Eigenzorg. In overleg met de omwonenden kan wel gekeken worden naar geveltuinen en andere oplossingen om de trachten wateroverlast in de toekomst te beperken.</p> <p>Door de aanleg van groene daken en de aanleg van een parkje bij het Ballonpad wordt al onverhard terrein toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie hetgeen moet leiden tot een betere waterbuffer bij ernstige regenbuien. Dit wordt nu ook in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd.</p>	<p>Ja. In de regels van het bestemmingsplan worden het beoogde parkje en de verplichting tot de aanleg en in stand houding van groene daken vastgelegd en daarmee juridisch afdwingbaar.</p>
24	D	<p>Het bestemmingsplan geeft niet aan hoe de beoogde daktuinen en dakterrassen gevrijwaard zullen worden van meeuwen in verband met overlast in de buurt.</p>	<p>De invulling van de daktuinen alsmede het beheer ervan zijn aan de eigenaar van het beoogde gebouw. Ook zal de eigenaar verantwoordelijk zijn om eventuele meeuwenoverlast te beperken</p>	<p>Geen.</p>



			in de toekomst. Het bestemmingsplan biedt helaas verder geen mogelijkheden om meeuwenoverlast te beperken. Dit zal vooral door de bewoners zelf moeten gebeuren in de zin van zorgvuldig met voedsel en afval omgaan. Ook zal bij de keuze van vegetatie van het groene dak gekeken worden naar mogelijkheden die het verblijven en broeden van meeuwen ontmoedigen.	
25	D	Als gevolg van de parkeergarage zal er lichtvervuiling, geluidsoverlast en luchtvervuiling (ventilatie) komen. De in het bestemmingplan uitgevoerde studies naar luchtvervuiling (bijlage 15 van het bestemmingsplan) zijn gericht op verkeersbewegingen op de huidige wegen en nemen niet in ogenschouw de verkeersbewegingen in de garages en de ventilatie naar buiten toe.	Het uitgangspunt voor de parkeergarage is natuurlijke ventilatie. Doordat het gaat om een beperkt aantal auto's (in het voorlopige ontwerp 72 autoparkeerplaatsen in de garage) levert dit geen onaanvaardbare extra luchtvervuiling op. Ook bij natuurlijke ventilatie wordt voldaan en de normen ten aanzien van luchtvervuiling.	Geen.
26	D	Lichtvervuiling en inkijk (beperking van privacy) vanuit de hotelkamers is in het geheel niet genoemd in het bestemmingsplan. Met name voor de bewoners van de Rijnsburgersingel is door de geringe afstand tussen het nieuwe hotelgebouw en deze huizen inkijk en lichtvervuiling zeer waarschijnlijk.	De afstand van de bestaande woningen tot aan de gevel van het nieuwe hotel bedraagt op het smalste punt circa 10 meter, de gevel van het hotel is hier ook circa 10 meter lang. Hierna wijkt de gevel van het hotel en neemt de afstand toe tot circa 45 meter, waarbij ook de woningen van de Paviljoenshof tussen singel en hotel komen te liggen. Ter vergelijking: de kortste afstand van het huidige schoolgebouw tot aan de woningen bedraagt circa 12 meter. Wij vinden de minimale maat van 10 meter aanvaardbaar in een stedelijke omgeving in de directe nabijheid van het station. Dat neemt niet weg dat er sprake zal zijn van een aanzienlijk verschil tussen de huidige situatie en de nieuwe situatie. Lichtvervuiling zal bij een normaal gebruik van een woning of hotelkamer over een afstand van 10 meter of meer niet optreden: deze maat is groter dan menig steegje in de binnenstad waar ramen tegenover elkaar zitten. Ook ten aanzien van privacy is een	Geen.

			<p>afstand van 10 meter of meer in een dichtbebouwde stedelijke context aanvaardbaar. Bovendien is het de verwachting dat juist een hotelkamer voor minder inkijk zal zorgen dan bijvoorbeeld een woning of kantoor: een hotelkamer zal minder vaak 'bemand' zijn dan een woonkamer of kantoorkamer. Hoewel een hotelkamer met name in de avonden wel bezet zal zijn, zal dit wat betreft privacy niet anders zijn dan een slaapkamer behorende bij een woning waarbij de gordijnen ook dicht zullen gaan 's avonds. Tenslotte: in het voorlopige ontwerp van het bouwplan zijn geen ramen opgenomen in het 10 meter lange gebouwdeel van het hotel dat het dichtst op de achtergevel van de woningen aan de Rijnsburgersingel zit. Op dit smalste deel worden directe inkijk en mogelijke lichthinder dus vanuit het bouwplan al voorkomen.</p>	
27	D	<p>Het uitzicht zal verslechteren door de uitkijk op een parkeergarage en hotel in de plaats van een historisch schoolgebouw. Hoe groen gaat dit ogen?</p>	<p>Dat het uitzicht vanaf de woningen aan de Rijnsburgersingel zal veranderen is een feit. Het huidige schoolgebouw zal inderdaad plaats maken voor nieuwbouw waarbij vanuit de betreffende woningen vooral de parkeergarage en het hotel zichtbaar zullen zijn. De ontwikkelaar heeft aangeboden om samen met omwonenden te kijken naar de gevel van de parkeergarage. Hiermee hebben de omwonenden invloed op de uiteindelijke gevel van de parkeergarage. Wij denken dat in de nieuwe situatie er meer groen zal zijn dan in de huidige situatie: het dak van de sokkel en de daken van de torens worden als groen dak uitgevoerd waarbij het beeldkwaliteitsplan vereist dat het dakgroen zichtbaar is door de balustrade. Aan het Ballonpad komt een nieuw parkje. Mogelijk wordt</p>	Geen.

			<p>ook de gevel van de parkeergarage met groen bekleed als 'verticale tuin', dit laatste in overleg met de ontwikkelaar en omwonenden. Het materiaalgebruik van de gevel is niet iets wat het bestemmingsplan regelt: dit is een architectonische uitwerking waar de welstand een advies over zal geven. vanuit het oogpunt van duurzaamheid steunt de gemeente iedere vorm van extra groen op een aan het gebouw.</p>	
28	D	<p>Geluidsoverlast wordt gevreesd als gevolg van het lawaai van de bevoorrading aan het Ballonpad. Het akoestische onderzoek (bijlage 14 van het bestemmingsplan) kijkt alleen naar weg- en railverkeer. Geluidsdruk van vrachtwagens bij laden en lossen, vriesinstallatie etc. zijn niet meegenomen en het bestemmingsplan geeft geen begrenzingen hieraan. Het aantal bevoorradingen is onbegrensd, alle dagen van de week elk uur van de dag? Fungeert het gebouw op de hoek van het Schuttersveld met de Rijnsburgersingel als geluidsreflector?</p>	<p>Het laden en lossen ten behoeve van het hotel zal waarschijnlijk plaats vinden aan het Ballonpad, op de hoek met de Ballonstraat. Dit is op een afstand van circa 50 meter van de achtergevels van de woningen aan de Rijnsburgersingel. Door deze afstand is de kans op geluidsoverlast al geminimaliseerd. Daarnaast zullen venstertijden gaan gelden voor het Ballonpad en Ebel Magninpad. De bevoorrading van de bank en horeca aan de zijde van de Stationsweg zal plaats vinden via de Stationsweg, binnen de daarvoor geldende venstertijden. Het klankkasteffect wordt tegengegaan doordat bij het laden en lossen in het Ballonpad het geluid naar diverse kanten (Ballonstraat, Ebel Magninpad) 'weg' kan. Tenslotte wordt de ruimte tussen het Ballonpad en de bestaande halfronde flat ingevuld met een parkje, waarbij het groen en bomen ook geluiddempend werken.</p>	Geen.
29	D	<p>De locatie van afvalberging (glas) van hotel en flatgebouw is niet aangegeven. Voor geluidsoverlast hiervan (als mede voor het ophalen ervan) wordt gevreesd. Meer duidelijkheid hierover is noodzakelijk.</p>	<p>In het bestemmingsplan wordt niet geregeld op welke wijze het afval wordt opgehaald en op welke locatie dit plaats zal vinden. Wel kan er het volgende over afval worden gezegd. Het uitgangspunt bij de nieuwbouw van appartementen is dat afvalinzameling inpandig gebeurt, waarbij er tweemaal per week een vrachtauto langs</p>	Geen.

			<p>komt om het afval op te halen. De meest logische plaats om deze containers op te stellen tijdens de ophaaldag lijkt op de hoek van het Ballonpad met de Ballonstraat. Zie ook onze beantwoording over het laden en lossen zoals onder punt 28 opgenomen.</p> <p>Een alternatief is dat er ondergrondse containers voor huishoudelijk afval geplaatst worden. Dit zal in overleg met gemeente en omwonenden gebeuren, waarbij gekeken wordt naar de meest optimale locatie. Op dit moment is nog geen keuze gemaakt over deze twee vormen van ophalen van huishoudelijk afval. Hierdoor is ook de locatie op dit moment nog niet bekend.</p> <p>Wat betreft bedrijfsafval geldt dat dit niet door de gemeente wordt opgehaald, maar dat het hotel hier zelf afspraken over dient te maken met een afvalinzamelingsbedrijf. randvoorwaarde hierbij is dat de inzameling van afval inpandig moet plaats vinden en de containers alleen buiten mogen staan op de ophaaldag van het afval.</p> <p>De uiteindelijke keuze voor een vorm van afvalberging is een belangenafweging. Deze afweging wordt gemaakt bij de uitwerking van het bouwplan.</p>	
30	D	In het bestemmingsplan wordt geen rekening gehouden met waarschijnlijke lichtreflectie via de hotelgevel naar de achterzijde van de huizenrij aan de Rijnsburgersingel.	<p>In overleg met de bewoners van de Rijnsburgersingel zal gekeken worden op welke manier de gevel aan deze kant vormgegeven zal worden. Hierbij kan dus ook gekeken worden naar het lichtaspect. In het algemeen kunnen wij wel aangeven dat wij de kans op lichthinder zeer klein achten: slechts een klein deel van het beoogde bouwplan grenst op een afstand van circa 10 meter aan de achtergevels van de woningen aan de Rijnsburgersingel. Dit geldt dan ook voor een beperkt aantal bestaande woningen. Bovendien is erbij reflectie sprake van een bron, en deze bron is naar ons idee niet van</p>	Geen.

			<p>dien aard dat daar reflectie van verwacht wordt: de bron bestaat uit een aantal bestaande woningen aan de Rijnsburgersingel en mogelijk koplampen van auto's die naar Eigenzorg rijden, via het achterom. Dit gaat om een zeer beperkt aantal verkeersbewegingen, waarbij eventuele reflectie ook alleen zal kunnen optreden in de (latere) avonduren, als het donker is.</p> <p>Wij denken dat de kans op lichtreflectie op basis van bovenstaande verwaarloosbaar is en de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.</p>	
31	D	<p>In het bestemmingsplan wordt niets gezegd over lichtvervuiling als gevolg van mogelijke nieuwe straatverlichting voor de nieuwe aanvoerweg naar Eigenzorg. In het ergste geval zullen sommige bewoners dag en nacht lichtinval hebben aan voor- en achterzijde van het huis. Wellicht dat hier een duurzame 'intelligente' invulling (led + bewegingssensoren) een oplossing kan bieden?</p>	<p>Bij het ontwerp van de achterom zal er overleg plaats vinden met de bewoners van dit gedeelte van de Rijnsburgersingel, waarbij ook de toe te passen verlichting aan de orde zal komen. Wij hebben er vertrouwen in dat er in dat overleg gekomen kan worden tot een oplossing die voor alle partijen aanvaardbaar is.</p>	Geen.
32	D	<p>In de huidige situatie is het schoolplein een afgesloten gebied wat de toegang tot de achterkant van de huizen aan de Rijnsburgersingel beperkt. In de toekomstige situatie zal dit grotendeels openbaar worden met meer horeca en passanten. In het bestemmingplan (paragraaf 2.2.2.) wordt al aangegeven dat het gebied een matige sociale veiligheid kent maar er wordt niet aangegeven hoe de veiligheid in de nieuwe situatie niet verder zal verslechteren behalve door meer sociale controle? Wat wordt de verdere toegankelijkheid van het gebied aan de zuidzijde van het Rijnsburgerblok (lees: de weg naar Eigenzorg)? Hoe zal overlast vanuit het toekomstige Rijnsburgerpark bestreden worden. Het beeldkwaliteitsplan (deel II par 5.9 pg 77) geeft zelfs aan dat de buurtparkjes ook 's</p>	<p>Er zal in de nieuwe situatie inderdaad een open strook blijven tussen de beoogde nieuwbouw en de achterzijde van de woningen aan de Rijnsburgersingel respectievelijk het Paviljoenshof. Deze weg zal echter afgesloten worden voor onbevoegden: de weg is uitsluitend toegankelijk voor de gebruikers van de nieuwbouw (personeel hotel, etc.) en de huidige bewoners en gebruikers van het Eigenzorgpand. De sociale controle zal in de nieuwe situatie dus niet verslechteren. Wij denken dat de sociale controle zal verbeteren door: meer woningen aan het Ballonpad en de Ballonstraat toe te voegen, meer functies met een direct zicht op de straat (het hotel, de entree van de woningen), het maken van duidelijke straten zonder</p>	Geen.

		<p>avonds aantrekkelijk zouden moeten zijn? Tenslotte: komt er een doorgang vanaf de Paviljoenshof richting de Rijnsburgersingel?</p>	<p>'donkere hoeken', met maken van de entree van de tweede woontoren aan het nieuwe parkje bij het Ballonpad. Het Ballonparkje moet inderdaad een aantrekkelijk parkje gaan worden waar ook 's avonds gebruik gemaakt kan worden. Doordat er woningen rondom dit parkje komen verwachten wij dat er voldoende sociale controle zal zijn om ook 's avonds een veilige (woon)omgeving te bieden. In het ontwerp van het parkje zal er aan dit aspect ruimschoots aandacht besteed worden. Tenslotte nog: er is geen doorgang gepland vanaf de Paviljoenshof naar de Rijnsburgersingel. Deze doorgang is ook niet opgenomen in het stedenbouwkundig plan.</p>	
33	D	<p>In de plannen ontbreekt een vooropname van de monumentale woning aan de Rijnsburgersingel 46 te Leiden. Door de heiwerkzaamheden (palen en damwand), verlaging grondwaterpeil, afgravingen, zwaar transport (zandwagens of bouwverkeer) kan schade ontstaan aan mijn monumentale woning. Als gevolg van genoemde zaken kunnen er scheuren in de buitenmuren ontstaan, scheefstand kan toenemen, draaiende kozijnen kunnen gaan klemmen, maar ook tegelwerk, stucwerk of siertegelwerk kan losraken en scheuren.</p>	<p>Alvorens de werkzaamheden starten zal een vooropname van de woningen aan de Rijnsburgersingel plaatsvinden. Het is correct dat deze vooropname nog niet is gedaan: zo'n vooropname wordt korte tijd voor de werkzaamheden uitgevoerd om een betrouwbaar beeld te krijgen. Indien er schade optreedt, hetgeen niet de verwachting is maar helaas nooit valt uit te sluiten, dan wordt deze schade vergoed door de verzekeringsmaatschappij van de uitvoerende partij. De vooropname is in dat geval nodig om de precieze schade goed te kunnen vaststellen. Alvorens de vooropname wordt uitgevoerd wordt er contact gezocht door de partij die de vooropname zal uitvoeren. Tijdens de bouwwerkzaamheden wordt voortdurend gemonitord op onder andere trillingen en zettingen: hierdoor kunnen de werkzaamheden worden stilgelegd zodra zich iets afwijkends voordoet. Omdat een vooropname een onderdeel is van de sloop- en</p>	Geen.

			bouwwerkzaamheden, zit er geen vooropname in het bestemmingsplan.	
34	D	<p>De voorgestelde maximale bouwhoogte (33m) staat niet in verhouding tot de directe omliggende bebouwing, in het bijzonder het blok van de Leidsche Bouwvereniging en het Paviljoenshof. Los van de verwachte toename van schaduw, wind en geluid. Zulke hoogbouw tast het karakter van de directe, karakteristieke omgeving aan. Het blok van de Leidsche Bouwvereniging is een gemeentelijk monument. Dat brengt niet alleen verplichtingen mee voor de eigenaren. De bewoners dienen bepaalde verkleuren te gebruiken en de gevel in tact te laten. Tevens geldt dat er bepaalde aanpassingen juist niet gedaan mogen worden zoals zonwering aan de buitenkant of zonnepanelen.</p> <p>Op de gemeente rust de verplichting het karakter van het bouwwerk niet aan te tasten door in de directe omgeving nieuwbouw toe te staan die daarmee in strijd is.</p>	<p>De maximale bouwhoogte van 33 meter die het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt is inderdaad fors hoger dan de bestaande bebouwing aan de Rijnsburgersingel en het Paviljoenshof. Dit is ook een bewust uitgangspunt van het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied: het maken van eens schaalsprong. Deze schaalsprong laat zich inderdaad het meeste zien bij het Paviljoenshof en de woningen aan de Rijnsburgersingel. Het doel van deze schaalsprong is enerzijds om het stationsgebied een eigen karakter te geven: door middel van een lage sokkel met hoge, terugliggende torens, wordt een nieuw stedenbouwkundig concept voor Leiden geïntroduceerd. Anderzijds is de gekozen hoogte noodzakelijk om voldoende nieuw programma te kunnen toevoegen. Het is, onder andere vanuit het oogpunt van duurzaamheid, gewenst om extra functies toe te voegen in de nabijheid van het station. Leiden heeft een grote woningbouwbehoefte. Het is wenselijk om deze woningen in de nabijheid van de binnenstad en het station te bouwen. Door voor het stationsgebied te kiezen voor hoogbouw kan het gewenste programma worden toegevoegd met zo min mogelijk nadelige effecten voor de historische stad. Dat dit bij de Paviljoenshof en de Rijnsburgersingel tot een contrast leidt is daarbij een gegeven dat wij accepteren. Sterker: wij zien de schaalsprong ook als een kwaliteit: het stationsgebied laat zich zo duidelijk zien en biedt een aantrekkelijk contrast met de lagere bebouwing in de directe omgeving. Het monumentale karakter van de woningen van de Leidsche</p>	Geen.

			<p>Bouwvereniging aan de Rijnsburgersingel dient inderdaad in stand te blijven door bijvoorbeeld bepaald kleurgebruik voor te schrijven. Het unieke karakter van de woningen blijft zo in stand. Dat, vanaf een afstand, de nieuwbouw van het stationsgebied boven de historische woningen uit komt voegt een extra dimensie toe aan het stadsbeeld maar verstoord naar onze mening niet het monumentale karakter van de woningen van de Leidsche Bouwvereniging.</p>	
35	D	<p>De voorgestelde maximale bouwhoogte tast de historische molenbiotoop van Molen de Valk aan. Molen de Valk neemt een buitengewoon belangrijke plaats in het stationsgebied in. Het vormt het historische hart. Door in de directe omgeving van Molen de Valk hoogbouw met deze hoogte toe te staan, wordt het karakter van Molen de Valk zelf en zijn naaste omgeving ernstig aangetast.</p>	<p>Het is correct dat de voorgestelde bouwhoogte in het bestemmingsplan in strijd is met de molenbiotoop van Molen De Valk. Door het aanstellen van een extra molenaar zal de molen naar verwachting echter in de praktijk naar onze inschatting weinig hinder ondervinden van de nieuwbouw: de theoretische vermindering van draaiuren wordt in ieder geval deels gecompenseerd doordat er vaker een molenaar in de molen aanwezig kan zijn. Deze extra molenaar betreft een structurele functie en niet een tijdelijke.</p> <p>Molen De Valk neemt vanzelfsprekend een belangrijke plaats in Leiden in: de molen is immers ook een molenmuseum en trekt jaarlijks vele bezoekers uit binnen- en buitenland. Door de directe omgeving van de molen, de Lammermarkt en omgeving, te vernieuwen komt de molen nog beter tot zijn recht.</p> <p>Het stationsgebied zal vanuit diverse standpunten achter de molen zichtbaar zijn: dat is in de huidige situatie ook al het geval met de SVB-toren en De Kijker. In de toekomstige situatie zal meer hoogbouw zich achter de molen zichtbaar maken, hier wordt de schaa sprong naar het stationsgebied zichtbaar. vanuit het stationsgebied richting de binnenstad zal de</p>	Geen.



			<p>achtergrond van de molen niet wijzigen: de binnenstad blijft immers, de hoge nieuwbouw van Museum De Lakenhal uitgezonderd, op de bestaande hoogte.</p> <p>Wij vinden de vernieuwing van het stationsgebied en het behoud van Molen De Valk goed samen gaan en zijn ook van mening dat de mogelijke nadelige effecten van de nieuwbouw op de molenbiotoop in voldoende mate zijn gecompenseerd. De provincie is dit met ons eens: er is een ontheffing verleend voor de molenbiotoopregels.</p>	
36	E	<p>Het Rijnsburgerblok deel 2 lijkt niet (meer) te passen in de ambities die de gemeente met duurzaamheid lijkt te hebben. Het stationsgebied moet een gebied worden waarin milieu, duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid centraal staan. Daarnaast blijft het natuurlijk een OV-knooppunt.</p> <p>Het zou mooi zijn als de gemeente samen met burgerinitiatieven met vernieuwende ideeën voor het stationsgebied aan de slag zou gaan.</p> <p>Indiener is niet tegen het bouwplan maar de manier en inpassing in het omliggende gebied baart zorgen.</p>	<p>Naar ons oordeel is het bestemmingsplan juist passend binnen de gestelde duurzaamheidsambities: het plan voorziet in hoge dichtheid in de directe nabijheid van het station. Daarnaast zal de aanwezigheid van groene daken en het nieuwe parkje bij het Ballonpad zorgen voor een groenere omgeving dan in de huidige situatie en daarmee ook meer kansen voor vogels, insecten en als waterbuffer bij hevige regenval. Deze zijn nu ook vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. De openbare ruimte rondom het plan moet nog worden ontworpen, maar ook hierin worden de ambities ten aanzien van beperken van wateroverlast en hittestress, vergroening en vergroting van de biodiversiteit ingepast. Het stationsgebied moet inderdaad een gebied worden waarin duurzaamheid centraal staat.</p> <p>Een groot deel van deze thema's komt terug in het beeldkwaliteitsplan en de inrichting van de openbare ruimte. Het bestemmingsplan maakt de mogelijke aanpassingen in bijvoorbeeld de openbare ruimte wel mogelijk.</p> <p>Overigens zijn er al burgerinitiatieven om het vernieuwende ideeën in het stationsgebied aan de slag te</p>	<p>Ja. In de regels van het bestemmingsplan worden het beoogde parkje en de verplichting van de aanleg van een groen dak juridisch vastgelegd.</p>

			gaan. Wij nodigen indiener van deze zienswijze dan ook uit om hier (nog meer) betrokken in te zijn.	
37	E	<p>Indiener van deze zienswijze vraagt zich af of het huidige bouwplan, naast leefbaarheid, wel voldoet aan de eisen van het stationsgebied als aantrekkelijke visitekaartje van de stad Leiden. Is hoogbouw hier wel noodzakelijk? Hoe is de aansluiting op de bestaande historische omgeving gemaakt? De zichtlijnen vanaf het station en de Rijnsburgersingel zijn niet meegenomen in het bestemmingsplan.</p>	<p>Het bestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 2 maakt een bouwplan mogelijk dat voldoet aan de eisen van het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied en daarmee een de eisen van een aantrekkelijke entree van de stad. Hoogbouw is op deze locatie inderdaad noodzakelijk: Leiden heeft behoefte aan extra woningen en andere functies en deze dienen bij voorkeur geconcentreerd te worden in de directe nabijheid van het station. Hiermee wordt getracht de nieuwe bewoners zoveel mogelijk van het openbaar vervoer te laten gebruikmaken. Ook biedt hoogbouw rond het station de kans om andere delen van Leiden, bijvoorbeeld de binnenstad, laag te houden. Het is dus een bewuste keuze om hoogbouw in het stationsgebied toe te staan. De aansluiting op de bestaande historische omgeving is als volgt. Door de 'sokkel' laag te houden en in baksteen uit te voeren wordt hier de maat gehouden van de historische stad. De hogere gebouwen liggen terug ten opzichte van deze sokkel en zijn vanaf de straat hierdoor niet of minder goed waarneembaar. Hierdoor ontstaat op straatniveau de schaal van de historische stad. Aan de andere kant is het stationsgebied ook een dynamisch gebied waar verdichting dient plaats te vinden vanuit onder andere duurzaamheidsoogpunt. Hoogbouw is dus ook noodzakelijk. Deze hoogbouw is vanaf een grotere afstand wel zichtbaar, hier is sprake van een schaalsprong. Zo'n schaalsprong is dus duidelijk zichtbaar vanaf de historische binnenstad: de hogere</p>	<p>De zichtlijnenstudie die als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen wordt uitgebreid met een extra onderzoek met daarin twee nieuwe standpunten: vanaf het Stationsplein en de Rijnsburgersingel (straatniveau)</p>

			<p>gebouwen steken boven de lage bebouwing uit. Dit is overigens nu ook al het geval met de SVB-toren en De Kijker. Deze schaa sprong laat zich het meeste zien bij de Rijnsburgersingel: hier is het verschil tussen historische stad en nieuwbouw het meest aanwezig.</p> <p>De zichtlijnenstudie laat dit ook het beste zien vanuit het standpunt van de Lammermarkt. Om aan deze zienswijze tegemoet te komen zijn ook twee nieuwe fotomontages opgenomen: vanaf het station en vanaf de Rijnsburgersingel op straatniveau. Hiermee wordt dus inzichtelijk gemaakt welk effect dit bestemmingsplan heeft op het zicht vanaf het Stationsplein en de Rijnsburgersingel.</p>	
38	E	<p>Door het ontbreken van groen in het plan is waterbeheer een punt van zorg. De aanwezigheid van een groen dak is weliswaar positief, maar is dit voldoende toekomstbestendig? Ook hier is de vraag of hier de aansluiting is gemaakt met het gehele stationsgebied.</p>	<p>Het voorgenomen bouwplan beschikt inderdaad over een groen dak: dit is voorgeschreven in het beeldkwaliteitsplan en dient dus ter worden opgenomen in het bouwplan. Ook is in de regels van het bestemmingsplan opgenomen dat de gebouwen dienen te beschikken over een groen dak. Een groen dak heeft een positief effect op de beeldkwaliteit, het woongenot van de nieuwe en bestaande bewoners en op het punt van waterbeheer.</p> <p>Daarnaast worden maatregelen tot behoud van de populatie van mussen in het gebied in deze daktuin genomen, door bijvoorbeeld specifieke beplanting aan te brengen.</p> <p>Naast het groene dak zal er een nieuw parkje worden aangelegd bij het Ballonpad. Hier staat nu nog een schoolgebouw (en is de grond dus geheel verhard), in de toekomst zal er tussen het nieuwe gebouw en de bestaande 'blauwe flat' op de hoek van het Schuttersveld met de Rijnsburgersingel een</p>	<p>Ja. De verplichting van de aanleg van een groen dak is ook in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd en daarmee juridisch afdwingbaar. Hierbij is ook bepaald wat een groen dak moet inhouden en welke capaciteit waterbuffering het groene dak moet hebben.</p>

			<p>parkje worden aangelegd. Hierdoor zal er in de toekomstige situatie meer onverhard terrein zijn dan in de huidige situatie, met een positief effect op onder andere de waterhuishouding. Het parkje vormt een deel van het stedenbouwkundig plan voor het gehele stationsgebied: in de toekomst zal er meer groen in het stationsgebied zijn dan in de huidige situatie, onder andere door de voorgeschreven groene daken en het parkje bij het Ballonpad. Ook streven we er naar zoveel mogelijk groen in te passen in de buurtstraten die om de plannen ontstaan, in dit geval de nieuwe Ballonstraat, van Schuttersveld naar Stationsweg. Het blijft echter een feit dat het stationsgebied straks dichtbebouwd wordt met weinig ruimte voor grotere onverharde stukken. Dit heeft tot doel om juist in de nabijheid van openbaar vervoer een hoge dichtheid te creëren en daardoor andere delen van de stad weer minder intensief te hoeven bebouwen. Bijvoorbeeld: een groene Oostvlietpolder is daarmee in zekere zin afhankelijk van een dichtbebouwd stationsgebied.</p>	
39	E	Het effect van de geplande bouw op het windklimaart dient beter onderzocht te worden. Is er naast het algemene windklimaat iets te zeggen over uitschieters bij verschillende windintensiteiten en richtingen?	<p>Uitschieters zoals de storm van afgelopen januari zullen altijd kunnen plaatsvinden. De kans op zo'n storm is zeer klein. Voor het berekenen van de kans op windhinder en windgevaar wordt rekening gehouden met een langjarige windstatistiek. Aangezien zo'n storm maar zeer sporadisch voorkomt, telt zo'n storm maar voor een heel klein gedeelte mee in het bepalen van windhinder en windgevaar. De effecten van zo'n storm zijn dan ook niet of nauwelijks terug te vinden in de berekeningen voor windhinder en windgevaar. Tijdens zo'n storm zal er daarom altijd windhinder en windgevaar zijn, mogelijk ook op plekken waar</p>	Geen.

			normaal geen windhinder en windgevaar te verwachten is.	
40	F	Het is voor de huidige bewoners aan de Rijnsburgersingel niet geheel duidelijk wat er daadwerkelijk voor nadelige gevolgen zijn als gevolg van het voorgenomen bouwplan. Er wordt nu voorrang gegeven aan het feit dat de gemeente huizen wil bouwen in plaats van aan de bestaande bewoners.	<p>Wij hebben de belangen van de bestaande bewoners nadrukkelijk betrokken in de planvorming. De bestaande bewoners zijn ook diverse malen uitgenodigd om hun mening te geven over de plannen. Het is wel correct dat er aan het nieuwbouwplan voorrang wordt gegeven: dat is echter het resultaat van een zorgvuldige belangenafweging.</p> <p>Wij hebben daarnaast geprobeerd om voor de bestaande bewoners de effecten van het bouwplan zo goed mogelijk inzichtelijk te maken. Zo zijn onder andere bezonnings- en zichtlijnstudies aan het bestemmingsplan toegevoegd. Ook is een windhinderonderzoek gedaan. Tijdens de informatieavond is wel de opmerking geplaatst door diverse bewoners van de Rijnsburgersingel dat het zichtlijnenonderzoek geen montagefoto's heeft vanuit de achterraamen van de woningen aan de Rijnsburgersingel. Dat vinden wij een goed argument, bij het vast te stellen bestemmingsplan hebben wij dan ook een extra studie toegevoegd waarin een aantal montagefoto's is opgenomen van het uitzicht van de bestaande woningen aan de Rijnsburgersingel met en zonder bouwplan. Dit geeft een goed beeld van het effect van het bouwplan op de woningen aan de Rijnsburgersingel.</p>	Er wordt een extra zichtlijnenstudie opgenomen met daarin een aantal extra standpunten, waaronder standpunten vanaf enkele ramen aan de achtergevel van de woningen aan de Rijnsburgersingel. Deze standpunten zijn tot stand gekomen tijdens de bewonersavond waarin indieners van een zienswijze de mogelijkheid hebben gekregen de zienswijze mondeling toe te lichten.
41	F	Er zal een toenemende luchtvervuiling optreden als gevolg van het bestemmingsplan. De verkeersstromen moeten door een nu niet geheel duidelijk gebied lopen waarover schimmig wordt gedaan. Het gehele gebouw De Lorentz wordt op een slinkse wijze vermeden.	Allereerst zijn wij van mening dat er niet schimmig wordt gedaan over welk onderzoek dan ook: ook ten aanzien van verkeer en luchtkwaliteit zijn alle onderzoeken volledig als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen en zijn samenvattingen in de toelichting opgenomen. Daarnaast blijkt uit de onderzoeken dat Lorentz in zijn geheel wordt betrokken bij alle	Geen.

			<p>onderzoeken: het bestemmingsplan voor De Lorentz (Rijnsburgerblok deel 1) is immers onherroepelijk en dient dus ook betrokken te worden bij de onderzoeken. Dit is gebeurd.</p> <p>De verkeersstromen van en naar het Rijnsburgerblok deel 2 gaan lopen via het Schuttersveld en het Ballonpad. De effecten hiervan, ook ten aanzien van luchtkwaliteit, zijn in de diverse onderzoeken opgenomen. De conclusies luidt dat zowel verkeerskundig als wat betreft luchtkwaliteit er geen belemmeringen zijn voor het bestemmingsplan. Er zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit geen enkele overschrijdingen van de normen berekend. Verkeerskundig kan de gehele ontsluiting van het bouwplan zonder problemen via het Ballonpad en Schuttersveld plaatsvinden.</p>	
42	F	Mogen nieuwe bewoners ook een parkeervergunning aanvragen, nu er al grote parkeerproblemen in de buurt zijn?	<p>Ja: in Leiden is het voor bewoners in een bepaalde parkeerzone toegestaan om een parkeervergunning aan te vragen voor de betreffende zone. Het huidige parkeerbeleid biedt niet de mogelijkheid om een parkeervergunning te weigeren indien een bewoner voor de eigen parkeerzone een vergunning aanvraagt. Wij gaan er wel van uit dat dit in de praktijk niet zal voorkomen: er wordt een parkeergarage onder het nieuwbouwproject gebouwd voor de bewoners van de nieuwbouwappartementen. Wij gaan er dus ook van uit de bewoners in de eigen parkeergarage zullen parkeren en niet een vergunning zullen aanvragen voor de openbare ruimte.</p>	Geen.
43	F	Het bestemmingsplan geeft aan dat het gebied in een PRA-gebied is gelegen. Hier wordt verder niets over medegedeeld.	In het bestemmingsplan is een PRA opgenomen (Projectgebonden risicoanalyse). Dit houdt in dat het projectgebied verdacht is op explosieven uit de Tweede Wereldoorlog.	Geen.

			Het gehele onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en in de toelichting van het bestemmingsplan is een samenvatting opgenomen. Ook is aangegeven dat de aanbevelingen uit het onderzoek worden overgenomen.	
44	F	De schaduwstudie laat zien dat de woning van indiener van deze zienswijze in de toekomst vanaf 17 uur in de schaduw komt te liggen.	De woning van indiener van deze zienswijze zal, zoals in de schaduwstudie is opgenomen, in de zomermaanden na 18 uur in de schaduw komen. Om 17 uur valt er nog geen schaduw over de betreffende woning. In de wintermaanden is de zon na 17 uur weg. Wij onderkennen dus dat de betreffende woning vanaf 18 uur (in de zomermaanden) in de schaduw komt te liggen. Wij hebben dan ook nogmaals een belangenafweging gemaakt van het bouwplan versus de bestaande woningen. Ondanks het verlies aan directe zonlichtinval in de avonden prevaleert het belang van het bouwplan: hierbij wordt nadrukkelijk betrokken dat, hoe vervelend voor de betrokkenen ook, de schaduw in de avonden zal vallen en er tot aan de avond (tot 18 uur in de zomer) geen schaduwhinder voor de woningen aan de Rijnsburgersingel zal optreden. Hier tegenover staat het belang van de ontwikkeling van het stationsgebied en de bouw van extra woningen, waaraan grote behoefte is en met name op deze stationslocatie.	Geen.
45	G	Indiener van deze zienswijze is de ontwikkelaar van Lorentz. Hij vreest grote problemen met de bouwlogistiek, nu Lorentz in aanbouw is en het beoogde bouwplan op het Rijnsburgerblok deel 2 tegelijkertijd in aanbouw zal gaan. Het bestemmingsplan zou regels moeten bevatten over de fasering, zodat juridisch wordt geborgd dat de realisatie van beide projecten op elkaar wordt afgestemd. In het bestemmingsplan is nu onvoldoende rekening gehouden met de belangen van indiener van	Naar het oordeel van het college is het bestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 2 wel in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening: het bestemmingsplan ziet op een eindsituatie en die is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Deze zienswijze ziet op de periode tijdens de bouw. In het bestemmingsplan is inderdaad geen fasering opgenomen, maar het spreekt voor zich dat de bouwwerkzaamheden van Lorentz en het Rijnsburgerblok	Geen.

		<p>deze zienswijze op het gebied van bouwlogistiek, bouwoverlast en verkeershinder. Het plan is hiermee niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>deel 2 op elkaar afgestemd worden. De bouw van Lorentz moet zonder grote hinder voortgang kunnen vinden, de gemeente is, in overleg met alle betrokken partijen, al enige tijd bezig om alle werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Dit overleg heeft momenteel geleid tot principe overeenstemming tussen alle belanghebbenden over de bouwlogistiek.</p> <p>Bij de verlening van de omgevingsvergunning voor het Rijnsburgerblok deel 2 dient onder andere een bouwveiligheidsplan te worden bijgevoegd waarin precies staat aangegeven wanneer en op welke wijze er gebouwd zal gaan worden. Het moge duidelijk zijn dat twee grote bouwprojecten naast elkaar hoe dan ook voor tijdelijke situaties zullen zorgen waar niet iedereen blij van wordt, het doel is om dit zo weinig mogelijk te laten voorkomen.</p>	
46	H	<p>Indiener van deze zienswijze maakt er bezwaar tegen dat er in het bestemmingsplan geen vooropname van zijn woning zit. Gevreesd wordt voor schade aan de woning als gevolg van bouwwerkzaamheden.</p>	<p>Alvorens de werkzaamheden starten zal een vooropname van de woningen aan de Rijnsburgersingel plaatsvinden. Het is correct dat deze vooropname nog niet is gedaan: zo'n vooropname wordt korte tijd voor de werkzaamheden uitgevoerd om een betrouwbaar beeld te krijgen.</p> <p>Indien er schade optreedt, hetgeen niet de verwachting is maar helaas nooit valt uit te sluiten, dan wordt deze schade vergoed door de verzekeringsmaatschappij van de uitvoerende partij. De vooropname is in dat geval nodig om de precieze schade goed te kunnen vaststellen.</p> <p>Alvorens de vooropname wordt uitgevoerd wordt er contact gezocht door de partij die de vooropname zal uitvoeren.</p> <p>Tijdens de bouwwerkzaamheden wordt voortdurend gemonitord op onder andere trillingen en zettingen: hierdoor kunnen de</p>	Geen.



			<p>werkzaamheden worden stilgelegd zodra zich iets afwijkends voordoet. Omdat een vooropname een onderdeel is van de sloop- en bouwwerkzaamheden, zit er geen vooropname in het bestemmingsplan.</p>	
--	--	--	--	--

### 3 Conclusie

Met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Rijnsburgerlok deel 2 zijn acht zienswijzen ingediend door 16 personen.

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'.

De aanpassingen hebben er met name mee te maken dat de Hoogbouw Effect Rapportage (HER) zal worden aangevuld met een aantal extra standpunten om de zichtlijnen en daarmee de impact van het beoogde bouwplan nog beter inzichtelijk te maken.

Het bestemmingsplan is ook ambtelijk op enkele onderdelen gewijzigd, ook deze wijzigingen zijn in de 'Staat van wijzigingen' 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.

#### Bijlagen bij deze zienswijzennota:

- Mer-beoordeling gehele STEO-project inclusief bijbehorende AERIUS-berekeningen