

Zienswijzennota bestemmingsplan De Geus

Maart 2021

1 Inleiding

Op 16 juni 2020 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden besloten het ontwerpbestemmingsplan De Geus (NL.IMRO.0546.BP00139-0201) voor zienswijzen vrij te geven. Dit bestemmingsplan maakt de bouw van een multifunctioneel gebouw (bestaande uit bioscoop, horeca, detailhandel en woningen) mogelijk op de 'YNS-locatie', gelegen op de hoek van de Stationsweg en het Stationsplein. Het huidige, te slopen, gebouw heeft de adressen Stationsweg 36-46 en Stationsplein 24. De inzage termijn van het ontwerp liep van 26 juni 2020 t/m donderdag 6 augustus 2020. Gedurende deze termijn zijn zeven zienswijzen bij de gemeenteraad ingediend. In deze notitie worden de zienswijzen behandeld. De beantwoording van de zienswijzen vindt plaats via een tabel. De notitie rondt af met een conclusie.

2 Zienswijzen en beantwoording

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

		Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie op de zienswijze	Gevolgen voor het te nemen besluit
1	A	Omdat de beoogde ontwikkeling dichtbij het spoor staat kan trillinghinder van het spoor ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel hier geen wettelijke normen voor bestaan dient er met dit aspect wel rekening te worden gehouden in de planvorming en dient hier in de toelichting van het bestemmingsplan aandacht aan besteed te worden.	Als gevolg van deze zienswijze is een trillingsonderzoek uitgevoerd door Peutz. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en vormt daarmee een onderdeel van de belangenafweging van dit bestemmingsplan. Uit het trillingsonderzoek blijkt dat de nieuwbouw op deze locatie mogelijk is zonder nadelige gevolgen voor het (woon)klimaat. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat de afstand van het spoor tot aan de beoogde nieuwbouw te groot is om effecten in de vorm van trillingen teweeg te brengen.	Ja. Er is een trillingsonderzoek uitgevoerd om de effecten van het treinverkeer op de beoogde locatie te onderzoeken. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. In de toelichting is een extra paragraaf over trillingshinder opgenomen.
2	B	De ontheffing die de provincie Zuid-Holland heeft verleend ten aanzien van de molenbiotoop is verlopen. In de ontheffing is aangegeven dat deze kan worden	In de verleende ontheffing is opgenomen dat de ontheffing ingetrokken <u>kan</u> worden. Dit is aan de provincie. In dit geval is de ontheffing niet ingetrokken	Geen.

		ingetrokken indien het opvolgend besluit niet binnen twee jaar na verlening van de ontheffing is vastgesteld. Omdat de ontheffing in 2017 is verleend, is deze dus verlopen voor De Geus.	en daarmee nog steeds geldig, dit is ook door de provincie ambtelijk bevestigd en tot uitdrukking gebracht doordat de provincie geen zienswijze heeft ingediend. Daarmee geeft de provincie aan dat het bestemmingsplan niet in strijd is met de provinciale verordening of een verleende ontheffing.	
3	B	De 'compensatieregeling molenbiotoop' kan "op incidentele basis" worden ingezet bij een uitzonderlijke onvoorziene ontwikkeling binnen de molenbiotoop, en waarbij die ontwikkeling leidt tot hogere kosten van beheer of onderhoud van de molen". De ontwikkeling van De Geus is geen uitzonderlijke, noch onvoorziene ontwikkeling, omdat de gemeente Leiden al reeds vele jaren planologische studies heeft laten opstellen voor het ontwikkelen van het Stationsgebied.	De compensatieregeling molenbiotoop van de provincie Zuid-Holland is een door GS vastgestelde regeling waar GS gebruik van kunnen maken indien een ontheffing verleend wordt. De toepassing van de compensatieregeling is aan GS en kan door GS worden toegepast indien er een ontheffing wordt verleend. GS hebben besloten voor molen De Valk een ontheffing te verlenen en daar een compensatie voor te verlangen. Voor het Stationsgebied heeft GS voor het eerst de compensatieregeling toegepast. Nadien is deze toegepast voor het bestemmingsplan voor de herontwikkeling van Schipholweg 130.	Geen.
4	B	Indiener van deze zienswijze betoogt dat de gemeente Leiden niet op incidentele basis gebruik maakt van de Compensatieregeling Molenbiotopen, maar in de afgelopen jaren veelvuldig beroep heeft gedaan op deze afwijkmogelijkheid.	Deze zienswijze kunnen wij niet helemaal volgen: de gemeente Leiden heeft inderdaad de afgelopen jaren diverse malen een verzoek om afwijking dan wel ontheffing van de molenbiotoopregels bij de provincie aangevraagd. De provincie heeft daarbij in een tweetal gevallen (waarvan één keer voor het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied) toepassing gegeven aan de compensatieregeling. Wat ons betreft past de provincie de compensatieregeling dus incidenteel toe. De ontheffing is voor het stationsgebied, zoals vervat in het stedenbouwkundig plan, afgegeven terwijl uitvoering wordt gegeven aan het stedenbouwkundig plan	Geen.

			middels een aantal postzegelbestemmingsplannen . Daarmee lijkt het wellicht alsof veelvuldig van de afwijkmogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Alle ontwikkelingen zijn echter terug te voeren op het stedenbouwkundig plan.	
5	B	De bij het bestemmingsplan bijgevoegde rapporten ‘Onderzoek met betrekking tot de invloed van het stedenbouwkundig plan Stationsgebied op het windaanbod van Molen De Valk en Molen De Put te Leiden’ en ‘Leiden Stationsgebied Molenbiotoop’ van bureau Peutz zijn niet toepasbaar voor de effectbeschouwing van De Geus op de molenbiotoop van molen De Valk te Leiden om de volgende redenen: 1. De documenten zijn gedateerd, respectievelijk van 30 augustus 2012 en 15 december 2016. Dat is inmiddels acht en vier jaar geleden en niet recent te noemen. Er dient een nieuw onderzoek gedaan te worden. 2. De toren in de maquette die onderzocht is ter plaatse van De Geus in het onderzoek van Peutz heeft een hoogte van 50 meter. Dit is 20 meter lager dan de benoemde bouwhoogte van 70 meter in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan De Geus. Dit is een toename van 40% in hoogte. Dit heeft een invloed op de windvang en is niet nader onderzocht. 3. De vorm van de toren in de maquette is afwijkend van de vorm van het bouwvlak in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan De Geus. Dit heeft een invloed op de windvang en is niet nader onderzocht. 4. De locatie van de toren in de maquette is afwijkend van de locatie van het bouwvlak in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan	1. Peutz heeft op 10 november 2020 een notitie opgeleverd waarin zij inhoudelijk reageert op deze zienswijze. Deze notitie is als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan gevoegd en maakt op die manier een onderdeel uit van de besluitvorming over de vaststelling van het bestemmingsplan. In de beantwoording hieronder is de reactie van Peutz, samengevat, weergegeven. De volledige reactie is zoals gesteld als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. De gemeente stelt zich op het standpunt dat Peutz een degelijk onderzoek heeft afgeleverd waarop de gemeente zijn besluitvorming dan ook kan baseren. 1. Peutz concludeert dat nieuw onderzoek niet nodig is, omdat slechts sprake is van een beperkte wijziging ten opzichte van het stedenbouwkundig plan. Bovendien is geen sprake van een gewijzigde onderzoeksmethode of nieuwe inzichten, waardoor een nieuw onderzoek gerechtvaardigd zou zijn. 2. Ten aanzien van de wijziging in bouwhoogte heeft Peutz in de notitie inzichtelijk gemaakt dat achter het gebouw van De Geus dat een hoogte van 70 meter zal krijgen, in dezelfde windrichting reeds een andere toren van 70 meter is gepland. De wind uit deze richting bij de molen is dus reeds verstoord, zodat de invloed van het verhogen van de toren van De Geus van 50 naar 70 meter minimaal zijn. Bij de toren die 50 in plaats van 70 meter is geworden is geen achterliggende hoge toren	Geen.

		De Geus. Dit heeft een invloed op de windvang en is niet nader onderzocht. 5. Het rapport Peutz maakt gebruik van de NEN: NPR 6097:2006 nl. Deze statistische gegevens zijn inmiddels 14 jaar oud. Volgens het KNMI2 is een verschuiving van windrichtingen, de frequentie en kracht daarvan, met name in de kustregio's, aantoonbaar en zal in de toekomst naar verwachting verder toenemen. 6. Het rapport Peutz maakt gebruik van de NEN: NPR 6097:2006 nl. Deze statistische gegevens zijn bedoeld voor "de bepaling van het lokale windklimaat op 60 meter hoogte voor elke gewenste situatie in Nederland en is bedoeld te worden toegepast bij bouwplannen zoals hoogbouw en andere architectonische en stedenbouwkundige omgevingen. Deze NPR kan worden gebruikt bij een toetsing van bouwplannen op windhinder en windgevaar." De askop van molen De Valk ligt op een hoogte van 28,10 meter vanaf maaiveld ter plaatse. De wind op deze hoogte gedraagt zich anders dan op 60 meter hoogte, waardoor de methodiek van Peutz om niet toegepast kan worden. 7. Het rapport Peutz maakt gebruik van de NEN: NPR 6097:2006 nl. Deze statistische gegevens zijn bedoeld voor "de bepaling van het lokale windklimaat op 60 meter hoogte voor elke gewenste situatie in Nederland en is bedoeld te worden toegepast bij bouwplannen zoals hoogbouw en andere architectonische en	aanwezig of gepland. Hierdoor is er geen sprake van een negatieve wijziging, zodat nader onderzoek niet is vereist. 3 en 4. De wijzigingen in vorm en locatie van de toren zijn beperkt, waardoor de invloed op de belemmering eveneens beperkt zal zijn. Daarbij komt dat uit onderzoek blijkt dat bij de betreffende windrichting nauwelijks bruikbaar windaanbod te verwachten is in de toekomstige situatie, waardoor een eventuele wijziging van het windaanbod minimaal zal zijn. Nader onderzoek is derhalve niet nodig. 5. Door Peutz is tevens aangetoond dat bij de betreffende windrichting nauwelijks bruikbaar windaanbod valt te verwachten in de toekomstige situatie, zodat een eventuele wijziging van het windaanbod minimaal zal zijn. Ook gelet daarop is nader onderzoek niet nodig. Peutz heeft tevens opgemerkt dat de gehanteerde data die in de methode van Peutz zijn gebruikt, zijn voorgeschreven conform NPR 6097:2006. Langjarige meetgegevens van diverse meteostations zijn middels een rekentool van het KNMI getransleerd naar de planlocatie op basis van de terreinruwheid van de omgeving. Hiermee ontstaat een locatiespecifieke windstatistiek, hetgeen nodig is voor een realistische vertaling van meetdata uit de windtunnel naar de daadwerkelijke situatie. Peutz heeft tevens onderzocht tot in hoeverre er een verschil bestaat met de windstatistiek die op de website van het KNMI beschikbaar is voor recentere jaren. Het meteostation in Voorschoten ligt het dichtstbij de planlocatie. Peutz heeft de data van dit meteostation vergeleken met de in het onderzoek gehanteerde locatiespecifieke windroos. Hieruit volgt dat geen sprake is	
--	--	--	--	--

		stedenbouwkundige omgevingen. Deze NPR kan worden gebruikt bij een toetsing van bouwplannen op windhinder en windgevaar.”. De NPR is nadrukkelijk bedoeld om te gebruiken voor “hoogbouw, architectonische stedenbouwkundige omgevingen”. Echter, een molen is een werktuigbouwkundige installatie. Dit blijkt uit de omschrijving van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.	van een significante verandering van windsnelheid en windrichting voor de vergeleken perioden. De gehanteerde locatiespecifieke windstatistiek blijft volgens Peutz de best toepasbare data. 6. Ten aanzien van de toepassing van NPR 6097:2006 merkt Peutz op dat met behulp van windtunnelmetingen de gedragingen van de wind en de verhoudingen tussen de windsnelheden ter plaatse van de molen en de windsnelheid op 60 meter hoogte is bepaald. Vervolgens is de windstatistiek met deze verhoudingen vertaald naar de wind op de hoogte van de molen. Dit is een juiste toepassing van de windstatistiek en de beste methode om de invloed van geplande bebouwing op de windvang van de molen vast te kunnen stellen. 7. Anders dan in de zienswijze wordt verondersteld, is het doel van de NPR 6097:2006 het bepalen van het lokale windklimaat op 60 meter hoogte voor elke gewenste situatie in Nederland. Hier vallen ook werktuigbouwkundige installaties onder. In de NPR 6097:2006 is bijvoorbeeld ook opgemerkt dat de richtlijn kan worden gebruikt bij andere toepassingen zoals bijvoorbeeld voor de bepaling van de luchtdichtheid van gevels of de bepaling van het windklimaat op de bouwplaats in verband met de berekening van het aantal werkbare dagen voor het werken met hoge bouwkranen. De NPR 6097:2006 is dus correct toegepast. Wij menen dat met de notitie van Peutz voldoende is onderbouwd dat geen nieuwe onderzoeken hoeven te worden uitgevoerd.	
6	B	De conclusies van beide rapporten van Peutz ten aanzien van de molenbiotoop zijn onvoldoende	Er bestaan geen richtlijnen of grenswaarden voor het aantal uren dat een molen moet	Geen.

		onderbouwd. In deze rapporten wordt geconcludeerd dat door de Stationsgebied ontwikkeling, respectievelijk een afname van 21% en 12% van de draaiuren voor Molen De Valk veroorzaakt wordt. Volgens jurisprudentie zijn de rapporten van Peutz niet toereikend om te concluderen dat het windaanbod voldoende is om de molen als werkend monument te kunnen behouden, op de volgende gronden: 1. Beide rapporten tonen niet aan dat een zekere continuïteit van de wind behouden blijft door het voorkomen van aaneengesloten winduren, waardoor de molen kan draaien én kan malen. 2. Uit beide rapporten valt niet af te leiden hoeveel uren de molen moet draaien en malen om als werkend monument te kunnen worden behouden. 3. Dat de afwijkingsbevoegdheid van de gemeente ten aanzien van de molenbiotooprichtlijnen dient te worden toegepast bij het voorleggen van een concreet bouwplan, waarbij compenserende maatregelen getroffen kunnen worden.	kunnen draaien of malen om als werkend monument te kunnen worden behouden. Feit is dat is vastgesteld dat een groot deel van de bestaande draaicapaciteit ook in de geplande situatie met alle hoogbouw in het Stationsgebied behouden blijft. Dit is aangetoond in het onderzoek van Peutz en de notitie in beantwoording op de zienswijze.	
7	B	De (wind)molenbiotoop is bedoeld om de windvang van de monumentale molen te behouden. Alhoewel in de jurisprudentie aangegeven wordt dat windvang geen onderdeel is van de monumentale waarde van de molen (omdat deze niet vermeld staat in de redengevende omschrijving in het monumentenregister) is het kunnen draaien én malen met de molen wel degelijk onderdeel van de monumentale waarde. Verslechtering van de windvang van molen De Valk is een aantasting van de monumentale waarde van deze molen.	Wij ontkennen niet dat de beoogde en reeds uitgevoerde nieuwbouw in het stationsgebied invloed heeft op de molen en de molenbiotoop. Hoewel weliswaar sprake is van een verslechtering van de windvang van de molen, vinden wij deze verslechtering niet onacceptabel als het maatschappelijke belang hiertegen wordt afgewogen. Wij vinden het dan ook te ver gaan om te spreken van een aantasting van de monumentale waarde van de molen nu de molen nog steeds kan draaien en malen. Nog los daarvan geldt dat wij groot belang toekennen aan de monumentale waarde van de	Geen.

			molen die wij, onder andere door de herinrichting van de Lammermarkt waar molen De Valk staat, juist extra benadrukken.	
8	B	Indiener van deze zienswijze onderschrijft de noodzaak om te allen tijde twee molenaars aanwezig te hebben op de molen. Echter, de noodzaak hierin ligt, vanwege de museumfunctie en de bezoekers, om zodoende zo veilig mogelijk te kunnen draaien c.q. malen. De aanwezigheid van twee molenaars is geen manier om de schadelijke invloed op de windvang door de hoogbouw van De Geus ongedaan of verantwoord te maken. De grote toename van windhinder door de hoogbouw kan tot gevaarlijke situaties leiden, waarop een molenaar moeilijk kan anticiperen, ondanks dat hij/zij te allen tijde aanwezig is op de stelling. Dit komt door de volgende factoren: 1. Hoogbouw belemmert het zicht op het weer, waardoor het inschatten van het effect en de verandering van weersomstandigheden in een hoog stedelijke omgeving veel moeilijker is dan in open polderlandschap. Zelfs met 100% aanwezigheid van een molenaar op de stelling is dit verschil niet weg te nemen. 2. Omdat adequaat inschatten van het weer in een aantal gevallen, waarbij het weer ruw en onvoorspelbaar kan zijn, belemmerd wordt door de hoogbouw, kan het zijn dat de molenaar ervoor kiest om maar helemaal niet te draaien met de molen. Het is immers niet mogelijk om de molen per kwartier op- en af te zeilen, aan de vang te hebben en weer te lichten. Het bedienen van de molen vergt enige arbeidsinspanning en –tijd. Hierdoor is het windbelemmerende effect	Ook in de huidige situatie is er sprake van een molen in stedelijk gebied met al aanwezige hoogbouw. De toren van De Geus is een relatief smalle toren, deze zal naar onze mening niet het gehele zicht op het (naderende) weer weg nemen. Bij de ontwikkeling van het stationsgebied is er voor gekozen om relatief smalle torens te bouwen op een bredere sokkel. Hiermee ontstaat geen ‘muur’ van hoogbouw. Door Peutz is geconcludeerd dat de wind, door de aanwezige en nog geplande hoogbouw in het stationsgebied, al verstoord is vanuit westelijke richting en er vanuit deze hoek al een zodanige beperking is dat draaien met westelijke windrichting niet goed meer mogelijk is. De ontwikkeling van De Geus zorgt dus niet voor het omslagpunt dat draaien met westenwind niet meer mogelijk is.	Geen.

		van de hoogbouw nog veel groter dan berekend door Peutz, omdat de molen langer aaneengesloten stil staat.		
9	C, D	Het ontwerpbestemmingsplan wijkt af van de stedenbouwkundige visie uit 2012: de toren wordt 20 meter hoger dan volgens de stedenbouwkundige visie. Ook de plint wordt hoger. De toren zou niet hoger mogen worden dan de 50 meter van Lorentz.	Het klopt dat de hoogte afwijkt van het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied. Wij hebben in het bestemmingsplan dan ook aangegeven dat er a) sprake is van afwijking van het stedenbouwkundig plan en b) waarom hiervan wordt afgeweken. Wij hebben tevens in het bestemmingsplan gemotiveerd waarom wij een hoogte van 70 meter op deze locatie aanvaardbaar vinden. Dit hangt onder samen met de bouw van Lorentz: volgens het stedenbouwkundig plan mogen de torens van Lorentz 50 meter (1x) en 70 meter (2x) hoog worden. In de praktijk zijn de nu gebouwde torens van Lorentz 48 en 54 meter hoog. De hoge toren van Lorentz op de hoek met het Schuttersveld wordt 72 meter hoog. Doordat de toren van Lorentz op de hoek van het Stationsplein geen 70 maar ruim 50 meter hoog is, is de hoogte van De Geus juist van 50 naar 70 meter gegaan. In het stedenbouwkundig plan staat nadrukkelijk opgenomen dat de torens in het stationsgebied in hoogte moeten afwisselen. Deze afwisseling is nu zodanig gekozen dat Lorentz lager is geworden en De Geus hoger. Verder zijn de bouwhoogtes in het stedenbouwkundig plan zodanig gekozen dat de hoogte van de torens toeneemt vanaf de kant van de binnenstad richting het station. Ook de aangepaste hoogte van De Geus past binnen dit principe nu De Geus in de zone vlak bij het station ligt.	Geen.
10	C, D	De extra hoogte is bezwaarlijk voor de woonomgeving door extra schaduwwerking en windhinder.	Zoals reeds in de onderzoeken bij het voorontwerp als bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen blijkt dat de toegenomen hoogte van De	Geen.

			Geus geen significante nadelige gevolgen heeft voor de schaduwwerking en windhinder.	
11	C, D	De extra hoogte doet afbreuk aan het beschermd stadsgezicht.	De extra hoogte van De Geus (van 50 naar 70 meter) maakt dat De Geus op enkele locaties in het beschermd stadsgezicht zichtbaarder wordt: uit de zichtlijnenstudie blijkt dat er een aantal zichtlijnen is waar De Geus beter zichtbaar wordt door de extra hoogte. Wij vinden dat met het feit dat De Geus beter zichtbaar wordt vanuit enkele locaties, nog geen sprake is van afbreuk aan het beschermd stadsgezicht: de toren steekt niet dominant uit boven de historische stad maar is slechts voor een klein deel zichtbaar vanuit enkele zichtlijnen. Wij hebben nadrukkelijk de afweging gemaakt of de nieuwbouw in het stationsgebied vanuit enkele locaties in de historische binnenstad zichtbaar mag zijn of niet. Het stationsgebied mag zichtbaar zijn vanaf de historische binnenstad en daarmee een extra, bescheiden 'laag' toevoegen aan de horizon, gezien vanuit enkele standpunten waar er een verre zichtlijn is, zoals op het Rapenburg en de Aalmarkt. Deze extra laag vinden wij geen afbreuk doen aan het beschermd stadsgezicht omdat het nooit dominant wordt. Het enkele feit dat de toren vanuit enkele locaties in de binnenstad zichtbaar is maakt nog niet dat dit onacceptabel is. Leiden is een stad die in de loop van honderden jaren is gegroeid, waar bebouwing is gekomen, sommige bebouwing weer is gesloopt maar altijd met het doel om huisvesting te bieden aan de diverse functies in de stad. Het silhouet van de stad is voortdurend in verandering geweest en dit is nu ook het geval bij de nieuwbouw in het stationsgebied. Dit is op zich geen onacceptabel	Geen.

			verschijnsel. De effecten dienen goed in kaart te worden gebracht en op basis daarvan moet beoordeeld worden of een extra element aan de horizon van de betreffende zichtlijn zo dominant wordt dat dit de rest van de zichtlijn onevenredig aantast. Bij De Geus is dit naar onze mening niet het geval. Ja, de toren is zichtbaar, maar nee: niet op zo'n manier dat hiermee de gehele zichtlijn vanuit de genoemde standpunten 'bedorven' wordt.	
12	C, D	De wens voor een hogere toren is ingegeven vanuit de behoefte aan woningen. De woningen zijn echter niet bereikbaar voor de meeste Leidse woningzoekenden omdat het om dure vrije sector huurwoningen gaat.	In de zienswijze wordt niet onderbouwd waarom de voorgenomen woningen niet bereikbaar zouden zijn voor Leidse woningzoekenden. In het bestemmingsplan zijn geen regels opgenomen voor welk type woning gebouwd mag worden in De Geus: het maximum aantal woningen is vastgelegd, niet het type woning. Hiermee wordt flexibiliteit geboden om dat type te bouwen waar de meeste behoefte aan bestaat. Bovendien is in de verkooptender geen verplichting opgenomen om een bepaald type woning te bouwen: hierover zijn dus reeds afspraken gemaakt. Afgaande op het voorlopig ontwerp gaat het om huurwoningen in de vrije sector met een gemiddelde oppervlakte van circa 65 m ² . In dit oppervlakesegment kan gesproken worden van goedkope tot middeldure vrije sector huurwoningen. Dit betreft een segment waar veel vraag naar is. Bovendien kunnen deze woningen voor doorstroming zorgen waardoor andere woningen weer beschikbaar komen.	Geen.
13	C, D	Aan de wens om meer woningen te bouwen kan tegemoet worden gekomen door geen grote kantoorgebouwen toe te voegen aan het Stationsgebied en in een gedeelte van de sokkel woningen te ontwikkelen in plaats van kantoren en zodoende de voor	In het voorlopig ontwerp van De Geus zijn geen kantoren opgenomen: de plint zal de functies bioscoop, horeca en supermarkt krijgen. Dit zijn naar onze mening allen functies die op diverse momenten van de dag sociale	Geen.

		kantoren gereserveerde ruimte te bestemmen voor woningen. Hierdoor wordt de situatie in het Stationsgebied veiliger in sociaal opzicht. Woningen vanaf een hoogte van 15 m dragen hier vrijwel niet toe bij. Meer kantoren zijn niet nodig.	veiligheid brengen in het stationsgebied: niet alleen overdag maar ook in de avonden en in het weekend. Het stationsgebied is een gemengd gebied en moet een gemengd gebied blijven: het gebied is een levendige stadswijk waar gewoond, gewerkt en gewinkeld/uitgegaan wordt. De plannen voor het stationsgebied zijn ook bedoeld om dit te versterken. Ook de bouw van kantoren hoort in deze visie, deze kantoren zijn echter voor het grootste deel opgenomen in Lorentz. Volgens de regels van bestemmingsplan De Geus mag er maximaal 1.000 m² bvo kantoor worden gebouwd, dit is een bescheiden maatvoering en bedoeld om eventueel een kleinschalig kantoor mogelijk te maken als onderdeel van de gemengde plint van het gebouw.	
14	C, D	Een horecafunctie van maximaal 1.700 m² is veel te ruim. Horeca mag maximaal 500 m² bedragen, gekoppeld aan de bioscoop. In de regels is geen link gelegd tussen de horecabestemming en de bioscoopbestemming waardoor deze niet aan elkaar gekoppeld hoeven te worden. Een nieuw zelfstandig grootschalig horecabedrijf is niet gewenst in De Geus. Dit levert geen gewenste entree van Leiden op: die mag niet alleen maar uit horeca bestaan. Dit levert extra hinder op (overlast en criminaliteit).	In het voorlopig ontwerp voor De Geus is een tweetal horecagelegenheden opgenomen: aan de bioscoop gerelateerde horeca in de plint en een zelfstandige horecavestiging in de eerste bouwlaag van de toren, met terras op het dak van de sokkel. Er is inderdaad geen beperking in de regels opgenomen voor uitsluitend aan de bioscoop gerelateerde horeca. Wij vinden dat met de gekozen maximum aantallen m², in relatie tot de andere functies in het gebouw en in de omgeving, er sprake is van een goed afgewogen functiemenging. Volgens het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied is de locatie Stationsplein, en dus De Geus, mede 'bestemd' voor horeca waar bijvoorbeeld het Morssingelterrein en het Morspoortterrein primair voor wonen zijn bedoeld. Het is dus niet zo dat het gehele stationsgebied met horeca wordt gevuld: alleen de Stationsweg en het	Geen.

			Stationsplein zijn locaties waar horeca een goede functie is om de gewenste levendige stadswijk te maken. Door horeca te concentreren zal de rest van het stationsgebied juist een rustiger beeld krijgen. Geconcentreerde horeca is ook beter te handhaven dan verspreide horeca. Wij denken dat met de gemaakt keuze een goede afweging is gemaakt tussen enerzijds een levendige straat (Stationsplein/Stationsweg) en anderzijds een rustiger woongebied (onder andere Morssingelterrein).	
15	C, D	Volgens de regels van het bestemmingsplan wordt het Stationsplein een evenemententerrein. Op 3 oktober na zouden er echter geen andere evenementen toegestaan mogen worden hier: het gaat om een zeer druk gebied. Een evenement tast de verkeersveiligheid en de geluidsvolumes in een woon-en leefgebied zeer ernstig aan. Door de veel ruimere mogelijkheden in de planvoorschriften (maximaal 10 per jaar) kunnen meer grootschalige evenementen niet worden geweerd.	De aanduiding 'evenemententerrein' die deels op het Stationsplein is gelegd, vloeit voort uit het evenementenbeleid van de gemeente Leiden. De aanduiding is inderdaad – mede- bedoeld om de 3 oktoberviering mogelijk te maken. Verder is het Stationsplein een van de evenementenlocaties zoals de raad die in het evenementenbeleid heeft vastgelegd. Dit draagt naar onze mening bij aan de gewenste ontwikkeling van het stationsgebied tot een gemengde stadswijk waar gewoond, gewerkt en uitgegaan wordt. Het bestemmingsplan volgt hier dus het door de raad vastgestelde evenementenbeleid.	Geen.
16	C, D	Bovenop de 14,5 m hoge sokkel is over de volledige lengte en ook nog aansluitend aan de zuidkant een horecaterras toegestaan. Hiertegen bestaat groot bezwaar in verband met de te verwachten overlast hiervan voor de bewoners hier tegenover in de Lorentz en de hoek Morssingel/Stationsweg.	Het dak van de sokkel is gedeeltelijk bestemd voor een horecaterras. De effecten van zo'n terras op de omgeving zijn onderzocht in een akoestisch onderzoek. Uit dit onderzoek blijkt dat de effecten niet leiden tot een ongewenst woon- en leefgebied: de effecten van dit terras op Lorentz en de bestaande woningen aan de Stationsweg en het Morssingelterrein zijn zodanig gering dat er sprake blijft van een goed woonklimaat.	Geen.
17	C,	Het voorstel om slechts 110	De groene gevel en de	Geen.

	D	vierkante meter groen aan de gevel van de nieuwbouw te realiseren is te weinig, zeker in een omgeving waarin toch al weinig groen is. Dit groenoppervlak moet vergroot worden tot minimaal 550 vierkante meter.	opgenomen minimale oppervlakte daarvan hangt samen met de functie in de plint: een bioscoop. Daar waar deze bioscoop blinde zijmuren heeft, kan groen worden aangebracht. Niet overal is het wenselijk om groen aan te brengen aan de gevel: daarmee zou de gevel te gesloten worden en daardoor weer niet bijdragen aan meer sociale veiligheid in het stationsgebied. De gekozen oppervlakte is dus bepaald op basis van de afweging tussen enerzijds een (gesloten) groene gevel en anderzijds een open gevel. Eén van de sterke kanten van het voorlopig ontwerp van De Geus is juist dat het een 'alzijdig' gebouw is: een gebouw dat naar alle zijden toe open is en daarmee geen blinde muren heeft waardoor bijvoorbeeld de sociale veiligheid in het geding kan komen (denk aan de huidige Haverzakgang waar de huidige blinde muur niet bijdraagt aan de sociale veiligheid). Door wel een oppervlakte op te nemen voor een groene gevel wordt in ieder geval wel bewerkstelligd dat die delen van de gevel die wel gesloten zijn (doordat zij grenzen aan een bioscoopzaal) groen worden uitgevoerd en daarmee bijdragen aan de biodiversiteit.	
18	C, D	De openbare ruimte aan de voorzijde van de nieuwbouw wordt verkleind. Het is zeer gewenst dat er binnen de verkeersbestemming langs de bebouwing van de Geus bomen worden geplant.	In de uiteindelijke inrichting van het Stationsplein en de Stationsweg zal ruimte worden opgenomen voor extra groen. De inrichting van het openbaar gebied wordt niet geregeld in een bestemmingsplan.	Geen.
19	C, D	Het ontwerp bestemmingsplan strekt zich slechts uit tot de bouwlocatie van de Geus, maar heeft grote gevolgen voor de directe omgeving.	Het is correct dat het bestemmingsplan betrekking heeft op de locatie De Geus. De onderzoeken die bij het bestemmingsplan zijn bijgevoegd maken inzichtelijk wat de effecten van het plan op de omgeving zijn. De periode van sloop- en bouwwerkzaamheden zal in overleg met de wijkvereniging en omwonenden worden	Geen.

			ingevuld.	
20	C, D	De aan- en afvoer van bouwmaterialen zal plaatsvinden vanaf de Morssingel via de bestaande doorgang. Door het vele zware verkeer kan schade ontstaan aan de gebouwen langs de Morssingel. De gemeente cq bouwer dient in verband hiermee een opname van de staat van de bebouwing tot stand te brengen en ook aan indiener van deze zienswijze voor te leggen, alvorens de bouw start. De laatste tijd is er al sprake van schade door de bevoorrading van de supermarkten via deze doorgang. Het bouwverkeer kan niet samengaan met de bevoorrading van de momenteel al aanwezige grote supermarkten.	Wij onderkennen dat de doorgang tussen de appartementengebouwen aan de Morssingel smal is voor vrachtverkeer. Vrachtverkeer kan elkaar niet gelijktijdig passeren, maar dient op elkaar te wachten. In het verkeersonderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd wordt ook ingegaan op deze doorgang en wordt geconcludeerd dat deze voldoende capaciteit biedt voor een goede verkeersafwikkeling. Het is gebruikelijk voor een project als De Geus dat er van te voren een opname wordt gemaakt van de panden in de omgeving. In overleg met de bouwer zal bekeken worden welke panden van te voren opgenomen worden. Hierover worden uiteraard afspraken gemaakt met de betreffende VVE. Deze opname vindt plaats voordat de sloop- en bouwwerkzaamheden starten: de opname dient als nulmeting. Wat betreft het bouwverkeer: In het bouwveiligheidsplan, dat verplicht is voor de start van de bouw, zal ingegaan worden op de precieze bouw tijden en de wijze waarop het bouwverkeer zal plaatsvinden. Hier kan aandacht worden besteed aan de bevoorrading van de supermarkten die uiteraard ook zal blijven plaatsvinden.	Geen.
21	C, D	In verband met de voorkoming van schade en zoveel mogelijk overlast dient er niet te worden geheid bij de fundering maar dient er geboord te worden voor het inbrengen van de palen.	De precieze bouwmethode is op dit moment nog niet bekend. De bouwmethode hangt van diverse factoren af, waarvan overlast en voorkomen van schade voor de omgeving belangrijke mee te wegen aspecten zijn.	Geen.
22	C, D	Bij voorkeur wordt een andere oplossing gevonden voor de doorgang tussen de Morssingel wooncomplexen door een doorgang vanaf het Stationsplein te maken.	Een definitieve keuze voor het bouwtransport en de afvoer van sloopmateriaal is op dit moment nog niet gemaakt, maar naar verwachting zal dit wel via de Morssingel gebeuren. Wij hebben de andere alternatieven (via de	Geen.

			Stationsweg en via het Stationsplein) onderzocht maar deze opties zijn bezwaarlijk in verband met verkeersveiligheid en doorstroming. De Stationsweg is druk met bussen, fietsers en voetgangers. Dit verhoudt zich slecht tot bouwverkeer. De doorgang vanaf het Morssingelterrein naar het Stationsplein (naast het Ibishotel) is in theorie breed genoeg voor een ontsluiting maar dit betekent dat bouwverkeer tegen de richting in over een drukke busbaan moet rijden, waar bovendien ook veel fietsers gebruik van maken. De Morssingel is relatief rustig en daarom veilig te gebruiken zonder dat de doorstroming beperkt wordt.	
23	C, D	De gemeente behoort te zorgen dat de afvalverwerking gedurende het sloop-en bouwproces en de periode erna behoorlijk verloopt. Waarom: op meerdere plaatsen op het Morssingelterrein staan huisvuilcontainers. Die zijn voor de bewoners. Er zijn winkels, kantoren en horeca aan de Stationsweg die tijdens de sloop en de bouw open blijven en ook zij moeten hun afval kwijt. Hierdoor moet voorkomen worden dat bewoners met afvalbergen te maken krijgen.	Wij doen er natuurlijk alles aan om de 'normale' verkeersstromen en dus ook het ophalen van afval ongehinderd door te laten gaan. Bewoners en bedrijven mogen er op vertrouwen dat er geen afvalbergen ontstaan. Bij de (tijdelijke) herinrichting van het Morssingelterrein zullen bewoners en de wijkvereniging ook worden betrokken.	Geen.
24	C, D	De gemeente moet afdoende maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat bij de bevoorrading van winkels en horeca die direct grenzen aan het Morssingelterrein voorkomen wordt dat dit ten koste gaat van de bewoners rondom het Morssingelterrein en ten koste gaat van het groen op het binnenterrein en de parkeerplaatsen van vergunninghouders, die wonen rondom het binnenterrein.	Wij hebben op dit moment nog geen definitieve keuzes gemaakt over de inrichting van het Morssingelterrein tijdens de sloop- en bouwperiode. Wij zullen dit in overleg met de betreffende bewoners en de wijkvereniging verder uitwerken. De wensen van de bewoners en van de wijkvereniging zijn ons bekend en wij kunnen ons deze wensen ook wel goed voorstellen. Wij zullen hier zwaar gewicht aan toekennen bij de belangenafweging in het kader van de te treffen maatregelen.	Geen.
25	C, D	Een belangrijk deel van het huidige Morssingelterrein zal worden gebruikt voor de bouw van De Geus. De gemeente heeft een	Wij hebben op dit moment nog geen definitieve keuzes gemaakt over de inrichting van het Morssingelterrein tijdens de	Geen.

		kaart gepresenteerd waarin de huidige groenzone achter de Morssingelflat gewijzigd wordt in tijdelijk parkeren. Dit is in strijd met het huidige bestemmingsplan. De gemeente en de bouwer zullen dus met een andere oplossing moeten komen voor het tijdelijke tekort aan parkeerplaatsen voor vergunninghouders door bijvoorbeeld de mogelijkheid te creëren in de Morspoortgarage te parkeren en op het terrein achter Stationsplein 107. Op deze eerder naar voren gebrachte suggesties is in de inspraaknota overigens niet ingegaan.	sloop- en bouwperiode. Wij zullen dit in overleg met de betreffende bewoners en de wijkvereniging verder uitwerken. De wensen van de bewoners en van de wijkvereniging zijn ons bekend en wij kunnen ons deze wensen ook heel goed voorstellen. Wij zullen hier zwaar gewicht aan toekennen bij de belangenafweging in het kader van de te treffen maatregelen. Wat betreft de strijdigheid met het bestemmingsplan: het is correct dat deze groenzone een groenbestemming heeft. Van het bestemmingsplan kan middels een tijdelijke omgevingsvergunning afgeweken worden. De precieze omvang van het bouwterrein is ook nog niet bepaald. Het bouwterrein komt wel grotendeels te liggen op het gedeelte van het parkeerterrein waar nu fietsenrekken geplaatst zijn. Mochten er ook een aantal van de huidige autoplekken verdwijnen op het Morssingelterrein zal bekeken worden wat de gevolgen zijn. Indien blijkt dat als gevolg van het tijdelijk verdwijnen van een aantal parkeerplaatsen er te weinig plek is voor vergunninghouders zal gekeken worden in hoeverre daarvoor andere oplossingen zoals de Morspoortgarage ingezet kunnen worden. De gemeente is eigenaar van het Morssingelterrein en van de Morspoortgarage dus kan hier ook zelf in sturen.	
26	C, D	Het is ongewenst en onbehoorlijk deze parkeeroplossing voor te stellen in een omgeving waar toch al zo weinig groen is. Het woonmilieu wordt hierdoor geschaad, terwijl ook de stadsvogels weer gebied verliezen. Bovendien komen er in het Stationsgebied steeds meer woningen bij, wat eigenlijk betekent dat er groen moet worden toegevoegd aan de wijk maar in	Wij hebben nog geen definitieve keuze gemaakt voor de tijdelijke inrichting van het Morssingelterrein. Wij dienen wel met diverse belangen rekening te houden: er is ook vraag naar voldoende parkeerruimte op het Morssingelterrein, zowel vanuit bewoners al van ondernemers. Uiteindelijk dienen wij een zorgvuldige belangenafweging	Geen.

		plaats daarvan beroofd wordt van het enige aanwezige groen met enige omvang.	te maken en op basis daarvan een voorstel te doen voor herinrichting. Uiteraard zullen de bewoners en de wijkvereniging daarbij betrokken worden.	
27	C, D	Het ecologisch onderzoek voor de Geus beperkt zich tot het bouwproject, zodat de ecologische gevolgen van het groengebied op het Morssingelterrein niet zijn onderzocht. Het bewijst alleen maar dat het maken van een bestemmingsplan van zo'n beperkte omvang in planologisch opzicht niet leidt tot een verantwoorde belangenafweging.	Het ecologisch onderzoek dat bij het bestemmingsplan is gevoegd is bedoeld om de effecten in het kader van de Wet natuurbeheer (Wnb) in kaart te brengen. Het gaat dan onder andere om de directe verstoring van broed- en verblijfplaatsen van beschermde dieren alsmede de aanwezigheid van beschermde planten. Bij de sloop van het huidige gebouw komen die immers direct in gevaar. Het bestaande groengebied op het Morssingelterrein valt buiten de herontwikkelingslocatie en is daarom niet meegenomen. Indien een keuze gemaakt wordt om dit groengebied te wijzigen, in welke vorm dan ook, dan zal op dat moment ook een onderzoek gedaan moeten worden naar de gevolgen van zo'n ingreep.	Geen.
28	C, D	De gemeente moet met passende alternatieven voor het parkeerprobleem van auto's en fietsen komen. Is er een inventariserend onderzoek gedaan naar de feitelijke parkeerbehoefte van auto's en fietsen? Het huidige Morssingelterrein is al zwaar belast. Het dient zowel als parkeergelegenheid voor de vergunninghouders, bewoners als het overige betaald parkeren, dat na 21.00 uur s 'avonds vrij is. Dit levert nu al problemen op voor bewoners die s 'avonds later thuis komen. Hoe moet dat straks, als alle nieuwe functies inclusief de nieuwe woningen van De Geus er bij komen? Het huidige Morssingel dient als parkeerterrein een exclusieve functie te krijgen voor bewoners uit het Stationsgebied (vergunninghouders) en dus ook niet voor het gehele centrum.	De nieuwe bewoners die in De Geus gaan wonen hebben, op basis van het recente parkeerbeleid, geen recht op een parkeervergunning. Wij verwachten dus niet dat deze doelgroep voor extra parkeerdruk zal zorgen. Wel hebben deze nieuwe bewoners de mogelijkheid om een abonnement te kopen voor een van de gemeentelijke parkeergarages (Lammermarkt of Morspoort). In het verkeersonderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd wordt hier ook op ingegaan en wordt geconcludeerd dat er in deze garages nog voldoende restcapaciteit aanwezig is om deze eventuele abonnees op te vangen. Indien op het Morssingelterrein uitsluitend het parkeren van vergunninghouders mogelijk zou zijn, da levert dat conflicten	Geen.

			op met andere functies rond dit terrein: ook bezoekers van de supermarkten hebben 'recht' op een parkeerplaats. Indien in de toekomst de parkeerdruk op het Morssingelterrein te groot wordt kan overwogen worden een specifiek parkeerregime in te zetten. Hierbij zal dan aansluiting worden gezocht bij de mogelijkheden die het recente parkeerbeleid geeft. Via monitoring van de parkeersituatie zal de gemeente een goed beeld krijgen van de bezetting van het Morssingelterrein en kan dan ook ingrijpen mocht de situatie hier uit de hand lopen. Doordat de gemeente eigenaar is van het Morssingelterrein heeft de gemeente hier ook de mogelijkheden toe.	
29	D	De huidige Morssingelflats moeten in het kader van de verrijking van het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied als bestaande bebouwing worden opgenomen. Er is dus geen ruimte voor een nieuwe steeg. Ook dient het bestaande groen gehandhaafd te blijven.	Deze wens van de bewoners en de wijkvereniging is ons bekend. Die wens zullen wij betrekken bij de 'verrijking' van het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied die thans gaande is in de vorm van een nieuwe gebiedsvisie voor het stationsgebied. De genoemde steeg en het genoemde groengebied vallen buiten de plangrens van bestemmingsplan De Geus. In de besluitvorming over dit bestemmingsplan blijven deze steeg en het groengebied dus buiten beschouwing.	Geen.
30	E	Indiener van deze reactie heeft ook een inspraakreactie ingediend op het voorontwerp. Met het thans ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan zijn de bezwaren echter niet weggenomen. Het hele participatietraject blijkt feitelijk een wassen neus te zijn geweest. Naar de mening van indiener van deze reactie maak je als college van burgemeester en wethouders een voorontwerp om met belanghebbenden (in de omgeving) in gesprek te gaan en hen daarmee serieus te nemen. Met een dergelijk uitgangspunt zou het	Wij zijn het niet eens met de stelling in deze zienswijze dat de inspraak een 'wassen neus' is: het feit dat de inspraakreacties niet hebben geleid tot grote aanpassingen aan het plan wil niet automatisch zeggen dat de inspraak overbodig of een 'wassen neus' is. In de inspraaktermijn zijn zeer diverse reacties ingediend waardoor er opnieuw een uitvoerige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Het enkele feit dat niet aan de reacties tegemoet is gekomen wil nog niet zeggen dat de hele	Geen.

		ondenkbaar zijn dat van de honderd ingediende reacties, slechts een reactie leidt tot een bovendien summiere aanpassing in de onderbouwing van het plan. Op geen enkel onderdeel hebben de reacties op De Geus geleid tot een inhoudelijke aanpassing waarmee (alsnog) aan belangen van de indieners tegemoet wordt gekomen; al het commentaar is gewoon onverschillig weggeschreven.	inspraak overbodig is. Bij een herontwikkeling in een binnenstedelijk gebied is er altijd een groot aantal belangen, vaak tegengesteld. Op basis van deze diverse belangen dient een goede belangenafweging gemaakt te worden. In de inspraaknota hebben wij uitvoerig gemotiveerd wat er met de diverse reacties is gedaan en waarom. Ook is daarin aangegeven op welke punten het bestemmingsplan wel is aangepast. Wij onderkennen dat veel bezwaren niet zijn weggenomen, dat maakt echter nog niet dat het bestemmingsplan niet in een goede ruimtelijke ordening voorziet.	
31	E	De Geus wijkt af van de kaders zoals vastgelegd in het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied dat de raad in 2012 heeft vastgesteld. Deze afwijkingen maken 'De Geus' een aanmerkelijk forser gebouw dan in het stedenbouwkundig plan op die locatie geschikt is geacht. In het stedenbouwkundig plan is een afweging gemaakt van alle planologische omstandigheden en de samenhang tussen mogelijke ontwikkelingen in het hele stationsgebied. Er kan daarom niet in een ontwerpbestemmingsplan in de mate als hier aan de orde van het stedenbouwkundig plan worden afgeweken. De maten in het stedenbouwkundig plan zijn onder meer ingegeven door de wens een kleinschalige uitstraling te creëren die aansluit bij de Leidse binnenstad. Daarbij is expliciet vastgelegd dat de hoogte van de torens richting de binnenstad afnemen. Het huidige ontwerpbestemmingsplan doorkruist die uitgangspunten. Daarom moet geconcludeerd worden dat het ontwerpbestemmingsplan 'De Geus' niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.	Vooropgesteld dient te worden dat het bestemmingsplan op zijn eigen merites moet worden beoordeeld en dat de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening niet afhankelijk is van de kaders die zijn vastgelegd in het stedenbouwkundig plan. Wij hebben in het ontwerpbestemmingsplan benoemd op welke punten De Geus afwijkt van het stedenbouwkundig plan en hebben ook gemotiveerd waarom er wordt afgeweken. De kleinschalige uitstraling vanuit de binnenstad is met het thans voorliggende plan nog steeds gewaarborgd: De Geus kent nog steeds een sokkel die wat betreft bouwhoogte aansluit bij de binnenstad (en ter vergelijking 2,5 meter lager is dan de sokkel van Lorentz). Ook is er nog steeds sprake van dat de bouwhoogte vanaf de binnenstad richting het station toeneemt: De Geus ligt aan het Stationsplein en daarmee is er nog steeds sprake van hogere bebouwing richting het station en lagere bebouwing richting de binnenstad. De Geus ligt in dezelfde lijn parallel aan het spoor waar ook Lorentz ligt, bij laatstgenoemde is een	Geen.

			bouwhoogte van 70 toegestaan. De wijzigingen in stedenbouwkundige opzet zijn ook nadrukkelijk voorgelegd aan de stedenbouwkundig supervisor en akkoord bevonden. Wij zijn van mening dat het voorliggende bestemmingsplan de uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan niet doorkruist en dat wij voldoende gemotiveerd hebben waarom afgeweken wordt van het stedenbouwkundig plan.	
32	E	De ontheffing voor de molenbiotoop die de provincie heeft afgegeven is niet toereikend voor De Geus: deze ontheffing is afgegeven voor de volumes zoals die vallen binnen het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied. Nu De Geus hoger wordt is deze ontheffing niet geldig. Een deskundige zal moeten beoordelen wat de effecten van een 20 meter hogere toren zijn voor de molen(biotoop).	Wij hebben de wijziging op het stedenbouwkundig plan, zoals die is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, met de provincie besproken. Het plan is op de voorgeschreven wijze ter beoordeling voorgelegd aan de provincie waarbij de provincie beoordeelt of het plan passend is binnen de verordening en een eventueel verleende ontheffing. De provincie heeft geen zienswijze ingediend vanwege strijdigheid met de provinciale verordening of een ontheffing die daaruit voortvloeit. Hiermee geeft de provincie dus aan dat het bestemmingsplan passend is binnen de verordening en de verleende ontheffing.	Geen.s
33	E	In het ontwerpbestemmingsplan wordt slechts ingegaan op de effecten van wegverkeer, railverkeer en geluid komend van het terras. Er zijn echter veel meer geluidsbronnen die het woon- en leefklimaat van de voorziene woningen kunnen beïnvloeden. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het laden en lossen en andere geluidsbronnen van de in 'De Geus' voorziene supermarkt, maar ook van de horeca, de bioscoop en de reeds in de omgeving gevestigde winkels, zoals Aldi. Onderzocht, noch toegelicht, is wat de effecten van die cumulatieve bronnen zijn op het woon- en leefklimaat van de woningen.	Door LBP Sight is een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de cumulatie van de diverse geluidsbronnen. Dat onderzoek hebben wij toegevoegd aan het bestemmingsplan. LBP Sight concludeert in het onderzoek dat ook bij het beschouwen van alle grote geluidbronnen in de omgeving van het plangebied er sprake is van een goed woon- en leefklimaat in de nieuwe woningen in De Geus, rekening houdend met de sterk stedelijke locatie waarin deze nieuwe woningen worden gebouwd: de woningen vallen in een levendige tot luide geluidsklasse. Rekening houdend met de locatie in de	Ja: als gevolg van deze zienswijzen is een extra onderzoek uitgevoerd naar de cumulatie van geluid. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat de cumulatie van geluid niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

			binnenstad van Leiden en naast Leiden Centraal is dit een acceptabele geluidsklasse voor nieuwbouwwoningen. Conclusie is dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	
34	E	Ten aanzien van het aspect parkeren hanteert Goudappel Coffeng onjuiste uitgangspunten bij het bepalen van de restcapaciteit van de openbare parkeergarages en het Morssingelterrein. Als eerste is van belang dat het op grond van het parkeerbeleid van Leiden weliswaar is toegestaan om voor bewoners geen parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, maar een deel van de bewoners zal toch over een auto beschikken die ergens geparkeerd moet worden. Deze bewoners moeten met een abonnement gebruik maken de openbare parkeergarages. Bij het bepalen van de restcapaciteit van die parkeergarages welke aangewend kan worden voor bezoekers en werknemers van 'De Geus', houdt Goudappel Coffeng ten onrechte geen rekening met het parkeren van bewoners van 'De Geus' in die garage. In de tweede plaats is in de ontwerp Parkeervisie 2020-2030 van de gemeente opgenomen dat de Morspoortgarage een nieuwe bestemming krijgt. Deze zal worden ingezet voor P+R. Zodra 'De Geus' zal zijn gerealiseerd zijn de parkeerplaatsen in de Morspoortgarage dus niet meer beschikbaar. Al met al kunnen bij het vaststellen van het bestemmingsplan de plaatsen in de Morspoortgarage niet worden meegerekend. Ook de 158 parkeerplaatsen op het Morssingelterrein die thans op de maatgevende uren overigens al volledig bezet zijn worden in de toekomst opgeheven omdat het Morssingelterrein wordt ontwikkeld als onderdeel van het stationsgebied. De parkeergarage aan de	Wat betreft de zienswijze ten aanzien van het parkeren in de parkeergarages met een abonnement het volgende: Wij onderkennen dat dit aspect niet is onderzocht in het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng dat bij het ontwerpbestemmingsplan was gevoegd. In het aangepaste verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng dat bij het vast te stellen bestemmingsplan is gevoegd wordt wel ingegaan op dit aspect: in dat onderzoek wordt er rekening mee gehouden dat een deel van de bewoners een abonnement koopt om in een gemeentelijke parkeergarage te staan. Bij het berekenen van de restcapaciteit wordt met dit aspect dus wel rekening gehouden. Dit leidt niet tot Wat betreft de toekomst van de Morspoortgarage: deze garage is planologisch geen tijdelijke garage: in het bestemmingsplan Transvaal, het vigerende bestemmingsplan voor de locatie van de Morspoortgarage, is de parkeergarage opgenomen zonder tijdelijke bestemming. Wij ontkennen niet dat in ons recente parkeerbeleid is vastgelegd dat de Morspoortgarage in de huidige vorm zal verdwijnen: de garage is destijds gebouwd als tijdelijke garage die zelfs geheel demontabel is en elders weer opgebouwd kan worden. Op het moment dat de Morspoortgarage op die locatie weg zal gaan, zal onderzocht worden wat de gevolgen daarvan voor de omgeving zijn. Het mag niet zo zijn dat door het verdwijnen van deze garage op deze locatie er een	Ja: het verkeersonderzoek wordt aangepast zodat het aspect 'parkeren door bewoners met een abonnement' meegenomen wordt in de berekening van de restcapaciteit. Voor het uiteindelijke besluit heeft het geen gevolgen: er blijft voldoende restcapaciteit aanwezig om de extra parkeervraag te ondervangen.

		Lammermarkt is zo'n 600 meter van het plangebied gelegen, waardoor er niet langer kan worden gesproken van een acceptabele loopafstand. Goudappel Coffeng rekent derhalve met parkeerplaatsen die in de praktijk niet beschikbaar zullen zijn.	parkeerprobleem ontstaat. Voor de parkeerplaatsen op het Morssingelterrein geldt feitelijk hetzelfde: ook deze parkeerplaatsen zijn als zodanig bestemd in het vigerende bestemmingsplan Stationsbuurt. Indien er een bouwplan voor deze locatie komt, op basis van het stedenbouwkundig plan of de nieuwe gebiedsvisie voor het stationsgebied, dan zal in het kader van die bestemmingsplanprocedure onderzocht moeten worden wat de effecten daarvan zijn op de omgeving. De parkeergarage aan de Lammermarkt is gelegen op circa 300 meter loopafstand van De Geus. Dit vinden wij een acceptabele loopafstand in een binnenstedelijke situatie. Volgens het parkeerbeleid is een acceptabele loopafstand voor de woonfunctie 400 meter, voor overige functies 800 meter. Uit de parkeerberekening van Goudappel Coffeng blijkt dat er voldoende restcapaciteit aanwezig is op de maatgevende momenten.	
35	E	Uit het voorgaande volgt dat realisatie van 'De Geus' zal leiden tot een vergroting van de parkeerdruk en daarmee gepaarde parkeerproblematiek. Dit is voor Aldi zeer problematisch. Aldi onderscheidt zich namelijk als supermarkt met een laag prijsprofiel dat vanwege het beperkte assortiment is gericht op de wekelijks aanvullende aankopen en niet op de dagelijkse boodschappen. Als gevolg daarvan heeft Aldi om levensvatbaar te kunnen zijn een groter verzorgingsgebied nodig dan andere supermarkten. Een veel groter deel van de klanten van Aldi komt daarom ook met de auto; bij Aldi is dat zo'n ten 80% terwijl dat bij een reguliere supermarkt slechts zo'n 40% is. Aldi is daardoor voor haar economisch	Uit de parkeerbalans behorend bij het bestemmingsplan blijkt dat er, na realisatie van De Geus, voldoende parkeercapaciteit voorhanden is om de parkeerbehoefte van de diverse in het gebied gehuisveste functies op te vangen. Wij onderkennen dat de bezoekers van de Aldi die met de auto komen, deze auto op het Morssingelterrein zullen parkeren: de loopafstand tot deze supermarkt is dan het kleinste. Wij verwachten dat er, op basis van de parkeerbalans, geen parkeerprobleem zal ontstaan. In het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng wordt hier uitvoerig op ingegaan: onderzocht is vanuit welke	Geen.

	functioneren dus afhankelijk van voldoende en goed bereikbare parkeergelegenheid. Het aan het Stationsplein gevestigde Aldi-filiaal is dus afhankelijk van het beschikbaar zijn van voldoende parkeerplaatsen op het Morssingelterrein. Dat zal na realisatie van 'De Geus' echter niet het geval zijn. Het Morssingelterrein ligt namelijk direct naast 'De Geus', terwijl de parkeergarages op meer dan 500 meter afstand liggen. Elke bewoner, bezoeker en werknemer van 'De Geus' zal dan ook de voorkeur hebben voor parkeren op het Morssingelterrein. Dat zal als gevolg daarvan overbezet raken, waardoor het Aldi-filiaal niet meer met de auto kan worden bezocht. De kans is zeer reëel dat de Aldi op die locatie dan niet kan voortbestaan, althans in zodanig zware mate wordt aangetast in haar exploitatiemogelijkheden dat cliënte grote schade lijdt.	richtingen (auto)bezoekers van De Geus komen en waar zij naar verwachting hun auto zullen parkeren. Ook heeft Goudappel Coffeng geoordeeld dat de parkeervraag van de Aldi met name doordeweeks en op zaterdag in de middag aanwezig is. Dit zijn, met uitzondering van de zaterdagmiddag, niet de tijden dat de parkeervraag van De Geus groot is. Alleen op de zaterdagmiddag zit er overlap in de parkeerbehoefte van De Geus en de Aldi: op dat moment is de supermarkt druk met bezoekers en komen er ook relatief veel bezoekers naar De Geus volgens de berekeningen. Zelfs op deze zaterdagmiddag is er nog voldoende restcapaciteit aanwezig om de (extra) parkeervraag op te vangen. Mocht in de toekomst blijken dat er toch, bijvoorbeeld op momenten dat juist de supermarkt behoefte heeft aan parkeerplaatsen en deze niet voorhanden zijn, een te grote parkeerdruk ontstaat, dan kan het parkeerregime van het Morssingelterrein worden veranderd. Het recente parkeerbeleid biedt hier de mogelijkheden voor. Het aanpassen van het parkeerregime volgt na het nemen van een parkeerbesluit. dat is een zelfstandig besluit waar ook apart zienswijzen tegen kunnen worden ingebracht. De gemeente is eigenaar van het Morssingelterrein (en ook van de Lammermarkt- en Morspoortgarage) en kan in die hoedanigheid dan ook sturen op het parkeerregime. Wij denken dat met het aanwezig zijn van voldoende restcapaciteit, zelfs op de drukste momenten in de week, en met het feit dat de gemeente kan sturen op het parkeerregime van het	
--	--	--	--

			Morssingelterrein, er geen parkeerproblemen zullen ontstaan. Wij zullen, uiteraard in overleg met bewoners en ondernemers rond het Morssingelterrein, de komende jaren het parkeren op het Morssingelterrein nauwkeurig monitoren zodat wij, mochten er bepaalde parkeerproblemen ontstaan van welke aard dan ook, snel en doelmatig kunnen ingrijpen.	
36	E	Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen van De Geus voor de omgeving en de belangen van Aldi bij het beschikbaar zijn van voldoende parkeergelegenheid. Om te voorzien in een goede ruimtelijke ordening zal, indien die voorhanden is, een oplossing hiervoor in het bestemmingsplan moeten worden verzekerd.	Op basis van de parkeerbalans die bij het bestemmingsplan is gevoegd blijkt dat er als gevolg van De Geus geen onacceptabele parkeerdruk zal ontstaan op het Morssingelterrein en er voldoende parkeerplaatsen voor de Aldi beschikbaar blijven: er is op alle momenten in de week voldoende restcapaciteit beschikbaar om de extra parkeervraag van De Geus op te kunnen vangen. Mocht in de toekomst, na monitoring, blijken dat het wenselijk is om het parkeerregime op het Morssingelterrein aan te passen dan kan dat via een apart besluit ingesteld worden. Hierbij kan dan aansluiting worden gezocht bij het recente parkeerbeleid.	Geen.
37	F	De huidige wijze van participatie is uiterst onbevredigend. Het lijkt er niet op dat de zorgen van de insprekers serieus worden genomen. Van de 100 ingediende inspraakreacties is er met 96 niets gedaan.	Allereerst wijzen wij op het feit dat indiener van deze reactie geen inspraakreactie heeft ingediend en dus ook niet in een eerder stadium heeft deelgenomen aan de inspraak. Het feit dat de inspraakreacties niet hebben geleid tot grote aanpassingen aan het plan wil niet zeggen dat de inspraak overbodig is. In de inspraaktermijn zijn zeer diverse reacties ingediend waardoor er opnieuw een uitvoerige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Alleen het feit dat niet aan de reacties tegemoet is gekomen wil niet zeggen dat de participatie onzorgvuldig is verlopen. Bij een herontwikkeling in een binnenstedelijk gebied is er altijd een groot aantal	Geen.

			belangen, vaak tegengesteld. Op basis van deze diverse belangen dient een goede belangenafweging gemaakt te worden. In de inspraaknota hebben wij uitvoerig gemotiveerd wat er met de diverse reacties is gedaan en waarom. Ook is daarin aangegeven op welke punten het bestemmingsplan wel is aangepast. Wij onderkennen dat veel bezwaren niet zijn weggenomen, dat dat maakt echter nog niet dat het bestemmingsplan niet in een goede ruimtelijke ordening voorziet.	
38	F	Het Stationsgebied is primair een OV knooppunt. Na het besluit om het busstation te handhaven aan de centrumzijde van het station is het qua communicatie volledig stil gebleven. In onze optiek is het nodig om in de eerste plaats een optimaal OV knooppunt te ontwerpen qua ligging, aantallen reizigers, bereikbaarheid, routes etc. Vanuit dit ontwerp kan je dan eisen stellen aan bouwen in de omgeving van het OV knooppunt. Door nu het bestemmingsplan De Geus vast te stellen, wordt de omgekeerde weg gevolgd. De mogelijkheden voor het OV knooppunt worden daarmee afhankelijk gemaakt van de wensen om het stationsgebied vol te bouwen. Dat is een onwenselijke situatie.	Het stationsgebied is in onze optiek niet in de eerste plaats een OV-knooppunt: het is een stadswijk, waar het station (trein, bus, taxi) een belangrijk onderdeel van vormt. Bij het ontwerpen van een stadswijk waar op een plezierige manier gewoond, gewerkt, gewinkeld, uitgegaan en natuurlijk ook gereisd kan worden dient rekening te worden gehouden met diverse wensen en belangen. Het doel is het creëren van een stadswijk waar op alle momenten van de dag door de diverse gebruikers met plezier gebruik van wordt gemaakt en waar de diverse functies elkaar aanvullen. Met die wens in gedachten is het stedenbouwkundig plan ontworpen: het plan schept de voorwaarden voor een goede mix van functies waar het OV natuurlijk een belangrijke plaats in heeft. Om dit plan te actualiseren aan de meest recente ontwikkelingen vindt op dit moment een 'verrijking' plaats, een actualisatie van het plan. Het plan gaat daarmee niet op de schop, maar wordt waar nodig aangevuld. De locatie van De Geus is en blijft een bouwlocatie: een locatie waar diverse functies gecombineerd worden tot een bruisend gebouw dat een belangrijke rol moet vervullen	Geen.

			in het stationsgebied. Hiermee worden geen toekomstige OV-ontwikkelingen onmogelijk gemaakt.	
39	F	In de stukken behorende bij het ontwerpbestemmingsplan (de verbeelding en de regels) is aangegeven dat de bouwgrens wordt uitgebreid richting de Stationsweg. Dit leidt tot beperkingen voor het openbaar vervoer.	Deze rooilijn schuift inderdaad op richting de Stationsweg. Zoals ook in het ontwerpbestemmingsplan aangegeven leidt dit niet tot beperkingen voor de Stationsweg: dit blijft een straat waar met name voetgangers en fietsers gebruik van zullen blijven maken als verblijfsgebied en/of route naar de (binnen)stad. Ook het huidige OV wordt niet beperkt door het opschuiven van de rooilijn.	Geen.
40	F	In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen inzicht gegeven hoe rekening is gehouden met de onduidelijkheid over de busrouting, al dan niet door de Stationsweg. In de huidige situatie hebben de bussen 3 ingangen/uitgangen van en naar het Stationsgebied (Stationsweg, Plesmanlaan en via de Bargelaan). De Stationsweg is daarbij essentieel om de verkeersbelasting op de Bargelaan en Rijsburgerweg te beperken.	Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op het busstation of de routes van de bussen: het bestemmingsplan De Geus maakt op de plaats van een bestaand een nieuw gebouw met nieuwe functies mogelijk. De bestaande openbare ruimte waar bussen rijden wordt niet beperkt als gevolg van dit bestemmingsplan.	Geen.
41	F	Vanuit het Houtkwartier, De Vrienden van de Leidse Hout en het Singelpark bestaat de wens om een ecologische verbinding te realiseren tussen de Leidse Hout en het Singelpark. Dit is op verschillende momenten onder de aandacht gebracht van de gemeente. Dit onderwerp komt op geen enkele manier terug in het ontwerpbestemmingsplan De Geus. Het is niet duidelijk hoe de ecologische structuur van de omgeving is meegewogen in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan De Geus kan meer bijdragen aan de flora en fauna dan de nu voorziene daktuinen en geveltuinen.	De Geus is primair een bouwlocatie, waarbij het gebouw zelf wel passend moet zijn in de ambities voor de Duurzaamste Kilometer van Nederland. Het gebouw zal ook een bijdrage leveren aan de versterking van flora en fauna in het gebied: in de regels van het bestemmingsplan zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen voor groene daken en groene gevels. Hiermee kan er een betere ecologische verbinding ontstaan tussen de Leidse Hout en het Singelpark dan in de huidige situatie. Wij zijn benieuwd naar suggesties om het gebouw nog meer bij te laten dragen aan de flora en fauna in het gebied.	Geen.
42	F	De bouw van De Geus duurt ongeveer 1,5 jaar. Dit kan gevolgen hebben voor de mobiliteit en bereikbaarheid van het stationsgebied. Een wijziging van de busrouting kan grote	Wij onderkennen dat gedurende bouw van met name de kelder van De Geus er een tijdelijke stremming van de Stationsweg optreedt. Dit is een tijdelijke situatie, waarbij	Geen.

		gevolgen hebben voor bereikbaarheid, veiligheid en gezondheid op de Bargelaan en de Rijnsburgerweg indien de bussen langs de zeezijde van het station worden omgeleid.	inderdaad een proces van participatie en onderzoeken doorlopen moet worden voor de tijdelijke omleiding van de busroutes door de Stationsweg. Uiteraard zullen belanghebbenden betrokken worden bij dit proces, dat wel los staat van de bestemmingsplanprocedure.	
43	F	De verdere besluitvorming over het bestemmingsplan De Geus dient opgeschort te worden zodat eerst alle ontbrekende aspecten volledig onderzocht kunnen worden. Daarbij lijkt het logisch om aansluiting te zoeken bij de nieuwe gebiedsvisie voor het Stationsgebied.	Dit is niet aan de orde: alle relevante onderzoeken zijn in het kader van de bestemmingsplanprocedure uitgevoerd. Het bestemmingsplan is gebaseerd op uitgangspunten die door de raad zijn vastgesteld. Op die punten waarop het bestemmingsplan afwijkt van het vastgestelde stedenbouwkundige plan is uitvoerig ingegaan in het bestemmingsplan. Hier zal de raad bij de behandeling van het bestemmingsplan op in gaan. De nieuwe gebiedsvisie zal ook geen betrekking hebben op invulling van de locatie van De Geus: de invulling van die locatie is in lijn met de nieuwe gebiedsvisie.	Geen.
44	G	De inbreng tijdens de inspraak heeft niet geleid tot enige (substantiële) aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Bovendien geven de betreffende antwoorden op de inspraakreacties blijk van een zeer formalistische opstelling vanuit gemeentelijke kant en treffen de antwoorden ook inhoudelijk vaak geen doel, of blijken zelfs aantoonbaar onjuist. De gemeentelijke beantwoording van de inspraakreacties voldoet dus niet aan de eisen die gesteld mogen worden aan een evenwichtige en zorgvuldige afweging van ingebrachte zorgpunten, in overeenstemming met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Indiener van deze zienswijze ziet zich dan ook genoodzaakt de meeste bij het voorontwerp-bestemmingsplan ingebrachte punten onverkort te handhaven en te herhalen.	Wij hebben alle ingediende inspraakreacties zorgvuldig beoordeeld en gemotiveerd beantwoord. Op basis van deze zienswijze die grotendeels overeenkomt met de ingediende inspraakreactie kunnen wij ook niet opmaken welke punten inhoudelijk geen doel treffen. Ook is niet aantoonbaar gemaakt welke punten onjuist zouden zijn. Het feit dat ingediende inspraakreacties niet hebben geleid tot aanpassingen aan het bestemmingsplan wil niet zeggen dat de inspraak niet goed is verlopen: in de inspraaknota is uitvoerig gemotiveerd hoe de reacties zijn afgewogen en waarom die (niet) hebben geleid tot aanpassingen aan het bestemmingsplan.	Geen.
45	G	Het ontwerpbestemmingsplan is	Zoals wij reeds in de	Geen.

		gebaseerd op verouderde uitgangspunten. Volgens de toelichting gaat het nog steeds uit van de gebiedsontwikkelingsplannen ofwel het STEO.	inspraaknota hebben aangegeven is het STEO niet verouderd: dit is nog steeds het door de raad vastgestelde uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. STEO vervalt pas op het moment dat de raad een nieuwe gebiedsvisie heeft vastgesteld.	
46	G	De uitkomsten van de “verrijking” voor het STEO zijn van belang voor het gehele Stationsgebied, dus inclusief het plangebied voor 'De Geus' dat in het onderhavige ontwerpbestemmingsplan aan de orde is. In het onderhavige ontwerpbestemmingsplan wordt ook nergens duidelijk gemaakt waarom de planvorming voor 'De Geus' niet hoeft de voldoen aan de "verrijking" die door de gemeente wel noodzakelijk wordt geacht voor het STEO. De uitsluiting van de planvorming rond 'De Geus' resulteert nu in een onvoldoende afgewogen, onevenwichtig en onzorgvuldig ontwerpbestemmingsplan, dat bovendien op gespannen voet staat met de verdere ontwikkelingen in het Stationsgebied en verdere omgeving.	De verrijking is bedoeld om het STEO te actualiseren: het STEO is in 2012 vastgesteld en met de verrijking kunnen nieuwe ontwikkelingen meegenomen worden. Deze verrijking brengt een eigen proces met zich mee dat zorgvuldig doorlopen dient te worden en uiteindelijk zal de verrijking ook door de raad vastgesteld worden. Tot dat moment gelden de kaders zoals de raad die heeft vastgesteld, in dit geval het STEO. De plannen voor De Geus zijn ontwikkeld op het moment dat de verrijking nog niet aan de orde was. Wij vinden de uiteindelijke keuzes die gemaakt zijn voor de ontwikkeling van De Geus ook passen binnen de ideeën die uitgangspunten voor de verrijking zijn: het thema duurzaamheid op gebouwniveau komt al tot zijn recht in De Geus, net als de wens om niet alleen groene daken te maken, maar ook op andere punten meer kansen voor flora en fauna te bieden. De ontwikkeling van De Geus staat niet op gespannen voet met de verdere ontwikkelingen in het stationsgebied maar sluit hier juist goed op aan. In de nieuwe gebiedsvisie worden ook geen andere uitgangspunten voor de locatie van De Geus opgenomen: de invulling van deze locatie conform het voorliggende bestemmingsplan is geheel in lijn met de op te stellen gebiedsvisie.	Geen.
47	G	Uit de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt op geen enkele wijze dat herijking of	In het bestemmingsplan is uiteengezet dat het plan is getoetst aan het meest recente	Geen.

		verrijking ten aanzien van de planvorming heeft plaatsgevonden en is geactualiseerd op basis van de duurzaamheids-, leefbaarheids- en sociaaleconomische uitgangspunten, en de milieu- en gezondheidsdoelstellingen, en mobiliteitsdoelstellingen die nu actueel zijn voor Leiden. Er wordt op geen enkele wijze duidelijk gemaakt hoe het project 'De Geus' aan deze initiatieven een (bijzondere) duurzaamheidsbijdrage levert.	beleid van rijk, provincie en gemeente. De toelichting van het bestemmingsplan beschrijft tevens op welke wijze het plan een bijdrage levert aan de duurzaamheidsambitie. Dit is ook in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd, bijvoorbeeld via een voorwaardelijke verplichting voor een groene gevel en een groen dak met een waterbufferfunctie. Daarnaast geldt dat, zoals wij ook uiteen hebben gezet in het bestemmingsplan, de Geus getuigt van duurzame stedenbouw: het concentreren van stedelijke functies op een centrale locatie die goed met de fiets en het openbaar vervoer bereikbaar is en het opnieuw benutten van bestaand stedelijk gebied door transformatie.	
48	G	In het ontwerpbestemmingsplan voor 'De Geus' wordt nu nadrukkelijk afgeweken van het beleidskader van het bovengenoemde STEO van 2012, in die zin dat de nu geprojecteerde bebouwing (onder andere) aanzienlijk hoger is dan oorspronkelijk beoogd in het STEO (70 meter in plaats van 50 meter). Dat het STEO is verouderd is reeds eerder geconstateerd, maar een afwijking van het STEO door een keuze die nog meer duurzaamheidsvraagstukken oproept is -zeker zonder een grondige onderbouwing- onbegrijpelijk. Hierbij wordt onder andere verwezen naar de kritische nota van de Leidse Milieuraad van 6 maart 2019 die ingaat op de duurzaamheidsproblematiek die door hoogbouw wordt opgeroepen, ook in de specifieke context van Leiden. Bovendien ontbreekt een onderbouwing waarom het logisch en inhoudelijk gerechtvaardigd zou zijn om van het eerder tot stand gebrachte STEO-project ten aanzien van de projecteerde bouwhoogte op zeer forse wijze af te wijken.	In de toelichting van het bestemmingsplan alsmede in de inspraaknota die als bijlage bij het bestemmingsplan hoort is uiteengezet waarom De Geus op enkele onderdelen afwijkt van de kaders uit het STEO. Hier is uitvoerig gemotiveerd waarom wij tot deze afwijkingen zijn gekomen, wat de gevolgen van deze afwijkingen zijn en waarom die naar onze mening mogelijk zijn op deze locatie. Zoals wij onder punt 46 hebben gesteld is het STEO niet verouderd: dit is nog steeds het door de raad vastgestelde stedenbouwkundig kader voor het stationsgebied. Totdat de raad een nieuw, of aangepast, kader heeft vastgesteld geldt het STEO onverkort. Wij delen de zienswijze dat het STEO op enkele onderdelen, zoals de thema's openbaar vervoer en biodiversiteit, verrijkt kan worden, dit proces is dan ook opgestart. Dit laat echter onverlet dat het STEO het (enige) vastgestelde kader is. Wat betreft het advies van de Leidse Milieuraad ten aanzien	Geen.

			van hoogbouw in Leiden hebben wij in de inspraaknota reeds verwoord dat wij De Geus, 70 meter hoog, passend vinden binnen het advies van de Leidse Milieuraad. Zo wordt in het advies gesproken over verdichting van bestaand stedelijk gebied en dat bij de keuze voor hoogbouw deze tot 70 meter gebouwd zou moeten worden. In het advies staat de volgende (letterlijke) conclusie opgenomen: “Voorrang moet worden gegeven aan de verdichting in stedelijke gebieden, waar een verduurzamingsslag nodig is, zodat de energiebesparing, het aantal woningen en het groen in die gebieden op een hoger niveau komen te liggen. Tevens zal er een bijdrage moeten worden geleverd aan de terugdringing van de automobilititeit. Bij sloop-nieuwbouw of herbouw moet er voor gezorgd worden dat er meer woningen gebouwd worden dan er op die plek aanwezig waren. Gelet op het bovenstaande adviseert de Milieuraad u dan ook om zeer terughoudend te zijn in het toestaan van hoogbouw van meer dan 70m hoogte.” Wij zijn van mening dat juist op een stationslocatie, waar De Geus onderdeel van uitmaakt, er een rechtvaardiging is om de hoogte in te gaan: op die manier worden de grootste dichtheden gebouwd op die locatie die wij, mede op basis van Rijks-, provinciaal- en regionaal beleid, daarvoor het meest geschikt achten.	
49	G	Er moet worden bekeken wat de impact van het ontwerpbestemmingsplan is op intensievere bewoning, en plaatsing van bioscoop- en overige ondernemingen, op de bereikbaarheid/mobilititeit van het stationsgebied. Daarbij dient nader te worden toegelicht en deskundig te worden onderbouwd hoe de uitwerking van	De toelichting van het bestemmingsplan beschrijft waarom gekozen is voor de in De Geus opgenomen functies juist op deze locatie: het gebouw zal plaats bieden aan diverse functies die een bijdrage leveren aan de doelstelling om van het stationsgebied een echte, levendige stadswijk te maken	Geen.

		het STEO-project -en de bovengenoemde "verrijking" van het STEO-project ten aanzien van (onder andere) duurzaamheidsaspecten- en het ontwerpbestemmingsplan van De Geus zich verhouden tot de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012), zoals nu slechts kort genoemd in de toelichting, en hoe de afwegingen zijn gemaakt in het kader van de toepassing van de "ladder voor duurzame verstedelijking", mede met verwijzing naar het onderzoek van Bureau Stedelijke Planning (BSP), zoals genoemd in de toelichting, ten aanzien van de behoefte van een bioscoop en woningen als zodanig, en waarom deze ontwikkeld zouden moeten worden juist op de beoogde locatie, ook gegeven de andere ontwikkelingen in het stationsgebied.	met diverse functies die overdag en 's avonds voor levendigheid zorgen. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de economische doelstellingen van de gemeente, aan de sociale veiligheid, de woningbouwopgave en aan de mobiliteitsambities van de stad. In het rapport van BSP is onderbouwd dat er een regionale behoefte bestaat aan de functies zoals die mogelijk gemaakt worden in het bestemmingsplan. Ook is gemotiveerd waarom deze functies juist op deze plek gewenst zijn. De impact van de toegestane functies op bereikbaarheid en mobiliteit van het stationsgebied staat omschreven in de toelichting alsmede in het rapport van Goudappel Coffeng naar de verkeerseffecten van het bestemmingsplan op de omgeving.	
50	G	Er dient eerst helderheid verkregen te worden over de OV-ontwikkelingen en noodzakelijke aanpassingen dienaangaande in het stationsgebied voordat door de projectontwikkeling de OV-knoop van Leiden Centraal vast is gezet en benodigde flexibiliteit ten behoeve van haar OV-functie verliest. In de inspraaknota wordt gesteld dat de planvorming van 'De Geus' geen gevolgen zou hebben voor de bereikbaarheid van het stationsgebied. Nu uit het onderhavige ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de Stationsweg aanzienlijk wordt versmald -waarbij in ieder geval voor een bepaalde periode het busverkeer onmogelijk zou kunnen worden-, en bovendien wordt ingegrepen op een verkeerspunt dat door de gemeente voor fietsers en voetgangers reeds als zeer kwetsbaar en gevaarlijk is gekwalificeerd.	Wij vinden dat door de ontwikkeling van De Geus de OV-knoop niet 'op slot wordt gezet'. De locatie van De Geus is een bouwlocatie: deze locatie is in het stedenbouwkundig plan en in de in voorbereiding zijnde gebiedsvisie niet voorzien voor aanpassingen aan de OV-knoop. In de zienswijze wordt niet duidelijk gemaakt hoe deze locatie kan bijdragen aan de flexibiliteit van de OV-knoop. De aanpassing van de rooilijn van De Geus heeft geen effecten voor de bereikbaarheid van het station: de rooilijn schuift inderdaad op richting de Stationsweg, maar in de toekomst zal de Stationsweg niet zodanig versmald zijn dat hier geen busverkeer meer kan plaatsvinden. Het is correct dat tijdens de bouw van met name de kelder er een tijdelijke beperking van de doorstroming op de Stationsweg zal plaatsvinden en dat de bussen	Geen.

			tijdelijk om moeten rijden. Het bouwen van een nieuw gebouw in een bestaande stedelijke omgeving brengt sowieso tijdelijke effecten met zich mee. De effecten hiervan zullen, op het moment dat er meer duidelijkheid bestaat over de tijdelijke alternatieve busrouting, worden voorgelegd aan belanghebbenden. Het spreekt voor zich dat de verkeersveiligheid ook in de tijdelijke situatie nooit in het gedrang mag komen.	
51	G	Ten aanzien van de stedenbouwkundige inpassing zou moeten worden toegelicht hoe de ontwikkeling van 'De Geus' op basis van het ontwerpbestemmingsplan zich verhoudt tot het actuele beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied en zou moeten worden aangegeven hoe het advies van de welstandscommissie in overweging zal worden genomen.	Vooropgesteld wordt dat welstand (en dus de toets aan het beeldkwaliteitsplan) over uiterlijk en architectuur gaat en niet over het bestemmingsplan: in het bestemmingsplan wordt alleen een bouwmassa en gebruik vastgelegd. Het beeldkwaliteitsplan is door de gemeenteraad vastgesteld en dient als formeel toetsingskader voor de welstandcommissie. De welstandscommissie beoordeelt een bouwplan in vooroverleg en op basis van de uiteindelijke vergunningaanvraag. Het advies van de welstandscommissie wordt dus in een later stadium aangevraagd.	Geen.
52	G	Volgens de gemeente is het "voorlopig ontwerp" van 'De 'Geus' goedgekeurd door de stedenbouwkundig supervisor. Het betreft hier dus het oordeel van de heer R. Dijkstra die ook reeds als stedenbouwkundig adviseur heeft opgetreden bij de voorbereiding van het nu verouderde STEO-project. Hier keurt de slager zijn eigen vlees.	Juist omdat de heer R. Dijkstra de opstellen van het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan is, is hij aangewezen als supervisor: op die manier kan de kwaliteit het beste geborgd worden en kan een ontwerp getoetst worden aan het beleid dat door de raad is vastgesteld: het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan. De opsteller van deze documenten zal niet afwijken of 'lichtvaardiger omgaan' met de randvoorwaarden die hij zelf, in overleg met de gemeente, heeft opgesteld. De beeldspraak van de slager die zijn eigen vlees keurt gaat hiermee mank. Omdat de gemeente de beste	Geen.

			kwaliteit eist in het stationsgebied, is juist voor deze constructie gekozen.	
53	G	Het college heeft nadrukkelijk de wens uitgesproken als doel van het STEO-project het stationsgebied als visitekaartje van de stad neer te kunnen zetten, met andere woorden: de ingrepen in het gebied worden door het college mede onderbouwd met de wens ook een kwalitatieve verbetering (en dus ook de visuele aantrekkelijkheid) van het gebied te versterken. In het bestemmingsplan wordt geen enkele inhoudelijke toelichting gegeven bij de stelling vanuit gemeentelijke zijde dat "zowel wat betreft massa als programma" het plan van 'De Geus' het "ideale visitekaartje" voor de stad zou zijn en bij zou dragen aan "de gewenste doelstellingen voor het stationsgebied en aan de stad".	Wij menen in het bestemmingsplan uitvoerig te hebben opgeschreven waarom wij van mening zijn dat De Geus bijdraagt aan de doelstellingen voor het stationsgebied: • wat betreft bouwmassa is het plan zorgvuldig afgestemd op de omgeving (alzijdig (geen blinde muren), zorgvuldig gekozen roolijnen en bouwhoogtes, sokkel en setback); • wat betreft functies is het gebouw een mix aan functies waar op deze specifieke locatie behoefte aan is (onder andere wonen en bioscoop); • wat betreft architectuur past het plan in de kaders van het beeldkwaliteitsplan en daarmee binnen de kaders van de gemeenteraad om het stationsgebied visuele kwaliteit te geven.	Geen.
54	G	Nu reeds is het voor voetgangers en fietsers bij enige wind lastig zich door het stationsgebied te bewegen vanwege de aanwezige hoogbouw. De hoogbouwplannen op basis van het STEO, met onder andere de beoogde ontwikkeling van Rijsburgerblok deel 2 en het voorliggende plan voor 'De Geus' gaan dat probleem naar verwachting alleen maar vergroten.	Zowel bij het genoemde Rijsburgerblok deel 2 als voor De Geus is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de nieuwbouw op het windklimaat. Uit deze onderzoeken blijkt dat de genoemde gebouwen geen significante verslechtering van het windklimaat tot gevolg hebben. De vrees die wordt geuit is daarmee ongegrond.	Geen.
55	G	Het is opvallend dat het bureau PosadMaxwan de bezonningsstudie uitvoert, immers dat is het bureau dat tevens het onderliggende STEO heeft ontwikkeld waarmee het de verdenking op zich laat dat hier sprake is van een slager die zijn eigen vlees keurt. In dat licht is het helemaal merkwaardig dat als onderdeel van de (welstands)analyse de hierboven reeds genoemde	Onder punt 53 zijn wij reeds ingegaan op de keuze voor de heer R. Dijkstra als supervisor voor het gebied. Vanuit deze rol is de supervisor ook gevraagd om een oordeel te geven over het voorlopig ontwerp waarin op enkele onderdelen wordt afgeweken van het stedenbouwkundig plan (rooilijn, bouwhoogte). Juist doordat de supervisor een plan dat deels niet past binnen	Geen.

		"stedenbouwkundig adviseur", de heer R. Dijkstra, om nader advies is gevraagd. Immers, de heer Dijkstra is partner bij hetzelfde bureau PosadMaxwan (en bovendien ontwerper van het oorspronkelijke STEO-project). Ondanks het feit dat de heer Dijkstra moet concluderen dat de geprojecteerde bouw tot 70 meter - in plaats van de oorspronkelijke 50 meter- bijvoorbeeld in maart een "behoorlijk verschil" in bezonning oplevert, verrast het geenszins dat de heer Dijkstra (toch) geen negatief advies afgeeft.	de door hem opgestelde kaders moet beoordelen is een kritische blik gewaarborgd: er wordt immers van de door hem opgestelde stedenbouwkundige opzet afgeweken. Wat betreft de zonnestudie snijdt deze zienswijze geen hout: een zonnestudie is niet subjectief, maar wordt op basis van de bekende feiten (de positie en hoogte van het gebouw, de stand van de zon op een bepaald moment van de dag) uitgevoerd. Ieder bureau dat zo'n studie uitvoert zal tot dezelfde resultaten komen omdat de invoerdata bekend en verifieerbaar zijn. Op basis van de resultaten van de bezonningsstudie is geoordeeld dat de beoogde bouwhoogte tot 70 meter geen afbreuk doet aan een goed woon- en leefklimaat.	
56	G	De conclusie zoals genoemd in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan dat schaduweffecten van 'De Geus' op de omgeving "klein en daarmee acceptabel" zouden zijn omdat "geen enkele woning [...] voor meerdere uren in de schaduw" zal komen te liggen is onvoldoende onderbouwd en vatbaar voor discussie.	Uit het schaduwonderzoek blijkt dat de schaduweffecten van De Geus met name optreden bij Lorentz. De woningen van Lorentz zijn allen gelegen in de torens, in de plint van Lorentz bevinden zich horeca en kantoren. Uit het schaduwonderzoek blijkt dat de woningen deels door schaduw worden getroffen, maar dat door het draaien van de zon deze schaduw nooit uren achtereen op dezelfde woning valt: doordat de toren van De Geus een slanke toren is, draait de slagschaduw relatief snel mee. Doordat er dus geen enkele woning langdurig in de schaduw komt te liggen vinden wij de effecten van schaduw klein en daarmee acceptabel. In de toelichting van het bestemmingsplan is ook nadrukkelijk verwoord dat er wel degelijk effecten zijn en wat die effecten precies zijn. Dat er wel degelijk effecten optreden, met name voor de plint waarin de genoemde horeca en kantoren zitten, onderkennen wij terdege en hebben wij ook meegenomen	Geen.

			in de belangenafweging. Ook hier heeft de doorslag gegeven dat deze effecten van tijdelijke aard zijn, dus dat de slagschaduw niet lang op hetzelfde punt valt en bijvoorbeeld het horecaterras niet de hele middag in de schaduw komt te liggen. Op basis van bovenstaande analyse van de schaduwstudie is geoordeeld dat de schaduweffecten van De Geus acceptabel zijn.	
57	G	Ook de zichtlijnenstudie is door PosadMaxwan uitgevoerd en ook hiervoor geldt de verdenking dat de slager zijn eigen vlees keurt. Daarnaast is het opvallend dat ondanks de verstoring van het uitzicht vanuit een aantal monumentale plaatsen in de stad (onder andere het Rapenburg en de Aalmarkt) een geprojecteerde hoogbouw tot 70 meter "acceptabel" wordt geacht.	Ook voor dit punt geldt dat de studie is uitgevoerd op basis van verifieerbare feiten: de positie en hoogte van de bebouwing alsmede de gekozen standpunten van waaruit de foto's zijn genomen zijn door ieder bureau te gebruiken om een dergelijke studie uit te voeren. In de beoordeling is gemotiveerd waarom de bouwhoogte van 70 meter, mede gezien de effecten vanuit de genoemde zichtlijnen, acceptabel zijn. Wij hebben deze studie en de beoordeling ervan door de supervisor zelf ook beoordeeld en kunnen ons vinden in de conclusie van de supervisor. Het enkele feit dat de toren vanuit enkele locaties in de binnenstad zichtbaar is maakt nog niet dat dit onacceptabel is. Leiden is een stad die in de loop van honderden jaren is gegroeid, waar bebouwing is gekomen, sommige bebouwing weer is gesloopt maar altijd met het doel om huisvesting te bieden aan de diverse functies in de stad. Het silhouet van de stad is voortdurend in verandering geweest en dit is nu ook het geval bij de nieuwbouw in het stationsgebied. Dit is op zich geen onacceptabel verschijnsel. De effecten dienen goed in kaart te worden gebracht en op basis daarvan moet beoordeeld worden of een extra element aan de horizon van de betreffende zichtlijn zo dominant wordt dat	Geen.

			dit de rest van de zichtlijn onevenredig aantast. Bij De Geus is dit naar onze mening niet het geval. Ja, de toren is zichtbaar, maar nee: niet op zo'n manier dat hiermee de gehele zichtlijn vanuit de genoemde standpunten 'bedorven' wordt.	
58	G	Uit de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de molenbiotoop van molen De Valk aan de Lammermarkt wordt opgeofferd om geconcentreerde bebouwing mogelijk te maken rond het stationsgebied: dat staat op gespannen voet met de door uw college onderschreven ambities om het Leidse erfgoed te bewaken, die bovendien ook sociaaleconomische ontwikkelingsmogelijkheden van de stad mede bepalen (de stad kan zich met haar erfgoed op meerdere punten gunstig onderscheiden van andere steden/woongebieden in de provincie en regio).	Wij zijn het geheel eens met deze stelling dat de stad zich kan onderscheiden met haar erfgoed. Leiden bezit een prachtige verzameling van gebouwen, straten, grachten en pleinen die samen de stad vormt, waarbij de historische binnenstad, niet voor niets beschermd stadsgezicht, gekoesterd moet worden. Wij vinden dat onze ambities ten aanzien van het stationsgebied niet op gespannen voet staan met onze ambities ten aanzien van (het behoud van) erfgoed. De plannen voor het stationsgebied zijn juist mede ontwikkeld om het erfgoed extra te ondersteunen: een aantrekkelijk stationsgebied draagt bij aan een aantrekkelijker entree van de historische binnenstad. Bovendien dragen extra woningen en voorzieningen bij aan de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Wij zijn het niet eens met de stelling dat (de molenbiotoop van) molen De Valk wordt opgeofferd. Wij ontkennen niet dat deze molenbiotoop negatieve effecten ondervindt van de beoogde nieuwbouw in het stationsgebied, dit blijkt ook uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd. Hier hebben wij echter een afweging gemaakt en de diverse belangen tegenover elkaar afgewogen. Deze afweging hebben wij ook aan de provincie voorgelegd en ook de provincie is van mening, zo blijkt uit het verlenen van een ontheffing, dat het belang van een multifunctioneel, dichtbebouwd stationsgebied prevaleert boven het geheel in stand	Geen.

			houden van de molenbiotoop van De Valk. Om de effecten voor deze molenbiotoop zo klein mogelijk te houden hebben wij een extra molenaar aangesteld zodat er, indien er wel 'geschikte wind' is, er vaker gedraaid kan worden. Het doel van de molenbiotoop is immers om een molen draaiend te houden.	
59	G	In de toelichting ten aanzien van de analyse van de effecten van de hoogbouw op de molenbiotoop van De Valk wordt verwezen naar een windonderzoek dat is verricht door bureau Peutz uit 2012. Het rapport van Peutz is dus gebaseerd op de uitgangspunten die van toepassing waren in 2012 en houdt bijvoorbeeld geen rekening met de nu geprojecteerde bouwhoogte voor 'De Geus' van 70 meter. Het windonderzoek behoeft dus actualisatie in het licht van de huidige (geprojecteerde) bebouwing en geprojecteerde planvorming in het stationsgebied.	Peutz heeft op 10 november 2020 een notitie opgeleverd waarin zij reageert op deze zienswijze. Door Peutz wordt geconcludeerd dat nieuw onderzoek niet nodig is, omdat slechts sprake is van een beperkte wijziging ten opzichte van het stedenbouwkundig plan. Bovendien is geen sprake van een gewijzigde onderzoeksmethode of nieuwe inzichten, waardoor een nieuw onderzoek tot eenzelfde conclusie zou leiden. Ten aanzien van de wijziging in bouwhoogte heeft Peutz in de notitie inzichtelijk gemaakt dat achter het gebouw van De Geus dat een hoogte van 70 meter zal krijgen, in dezelfde windrichting reeds een andere toren van 70 meter is gepland. De wind uit deze richting bij de molen is dus reeds verstoord, zodat de invloed van het verhogen van de toren van De Geus van 50 naar 70 meter minimaal zijn. Bij de toren die 50 in plaats van 70 meter wordt is geen achterliggende hoge toren aanwezig of gepland. Een wijziging in de bouwhoogte van deze toren zal derhalve een groter positief effect hebben op de windvang van de molen dan een eventueel negatief effect van het ophogen van De Geus. In essentie is daarmee geen sprake van een negatieve wijziging, zodat nader onderzoek niet is vereist. Wij menen dat met de notitie van Peutz voldoende is onderbouwd dat geen nieuwe onderzoeken hoeven te worden uitgevoerd.	Geen.

60	G	Ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid -waarmee is inbegrepen de leefbaarheid van de stad- zou uitgelegd moeten worden waarom de bouw van woon- en kantoor-torens in het stationsgebied belangrijker is dan het bewaken van het historische karakter van de stad.	De bouw van kantoor- en woontorens in het stationsgebied is niet belangrijker dan het bewaken van het historische karakter van de stad: het is even belangrijk en er treedt ook een wisselwerking op tussen deze twee uitgangspunten. Een vitaal stationsgebied draagt bij aan het belang van de historische binnenstad, en omgekeerd draagt de prachtige binnenstad ook bij aan het succesvol zijn van het stationsgebied.	Geen.
61	G	Op basis van de toelichting is niet helder in hoeverre de ecologische structuur van de omgeving in overweging is genomen – het plangebied bevindt zich als onderdeel van het stationsgebied reeds in dichte bebouwing en een voor de natuur meer kwetsbaar gebied: de vraag is hoe het ontwerpbestemmingsplan van invloed is op verbinding die er voor bijvoorbeeld vogels zou moeten zijn tussen het Singelpark en het Terweepark, en het meer groene Houtkwartier en het Bos van Bosman aan de zeezijde van het stationsgebied, of betreffende natuurgebieden, zoals bijvoorbeeld voor het Natura-2000-gebied van Meijndel en Berkheide.	De Geus is primair een bouwlocatie op een locatie die nu reeds bebouwd is, waarbij het gebouw zelf passend moet zijn in de ambities voor de Duurzaamste Kilometer van Nederland. Het gebouw zal ook een bijdrage leveren aan de versterking van flora en fauna in het gebied: in de regels van het bestemmingsplan zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen voor groene daken en groene gevels. Hiermee kan er een betere ecologische verbinding ontstaan tussen de Leidse Hout en het Singelpark dan in de huidige situatie. Wij zijn benieuwd naar suggesties om het gebouw nog meer bij te laten dragen aan de flora en fauna in het gebied.	Geen.
62	G	Er moet ecologische winst worden geboekt, zeker in vergelijking met de huidige situatie waarbij op dit moment in het plangebied een sterk verouderd flatgebouw staat met -waarschijnlijk- beperkte ecologische waarde. In de "Gebiedsagenda" voor het Stationsgebied is vanuit gemeentelijke zijde verklaard dat duurzaamheid (bijvoorbeeld ten aanzien van ecologie) "meetbaarheid" vereist. Dit is een duidelijk uitgangspunt dat juist ook ten aanzien van bovengenoemd onderwerp moet worden geoperationaliseerd.	De 'meetbaarheid' van ecologie hebben wij bijvoorbeeld in het bestemmingsplan vastgelegd door juridisch afdwingbare regels op te nemen voor groene daken en groene gevels. Dat er ecologische winst moet worden geboekt ten opzichte van de huidige situatie is voor ons inderdaad uitgangspunt, en wij denken met de genoemde regels dit ook goed vastgelegd te hebben. Wij willen wel benadrukken dat, ondanks de groene gevels en daken van de beoogde nieuwbouw, deze locatie primair een bouwlocatie blijft. Hoewel de ecologische waarde van een 'tiny forest' op deze	Geen.

			locatie wellicht hoger kan zijn in die zin van meer soortenrijkdom in flora en fauna vinden wij het niet getuigen van duurzame stedenbouw om juist een locatie die zo goed bereikbaar is te voet, met de fiets en met het OV onbebouwd te laten: dat zou kunnen betekenen dat de bioscoop gebouwd wordt aan de rand van de stad, op een snelweglocatie. Dat vinden wij geen duurzame oplossing. Ook het bouwen van 120 woningen in minder verstedelijkt gebied en dus buiten de binnenstad van Leiden vinden wij niet getuigen van duurzame stedenbouw.	
63	G	In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat geen Milieueffectrapportage (MER) nodig zou zijn. Dit oordeel heeft nadere toelichting en is in strijd met het oordeel van de Omgevingsdienst West-Holland (ODWH) in haar brief van 13 april 2017 aan de Gemeente Leiden in verband met de planvorming rond 'De Geus'. De ODWH merkt daarbij expliciet op dat er gegeven de omvang van het plan en de aantallen bezoekers op voorhand niet is uit te sluiten dat er geen significant negatieve effecten zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura-2000-gebied van Meijndel en Berkheide	De Omgevingsdienst West-Holland heeft in haar advies van 2017 aangegeven dat op voorhand niet uit te sluiten valt dat er negatieve effecten kunnen optreden. Juist als gevolg van dat advies is een uitvoerige vormvrije MER-beoordeling uitgevoerd door Rho, deze is ook als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit deze beoordeling, die is uitgevoerd op basis van de nieuwste wetgeving en inzichten inzake stikstof, blijkt dat er geen Milieueffectrapportage nodig is. De Omgevingsdienst heeft deze studie beoordeeld en akkoord bevonden. De stellingname in het ontwerpbestemmingsplan is dus niet in strijd, maar in lijn met het advies van de Omgevingsdienst van 2017.	Geen.
64	G	Met betrekking tot een Milieueffectrapportage voor het STEO-project als geheel werd verwezen naar een "MERtoets" van 25 juni 2018 verricht door de ODWH. Deze grondslag van de betreffende onderliggende berekening op basis van het programma "AERIUS" was komen te vervallen gegeven recente uitspraak van 29 mei 2019 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State met betrekking tot het Programma Aanpak Stikstof.	In het kader van de procedure voor het Rijsburgerblok deel 2 is een MER-beoordeling uitgevoerd voor het gehele STEO-project, dus ook inclusief De Geus. Die beoordeling is achterhaald geworden als gevolg van de genoemde uitspraak van de Raad van State van 2019. Het opnieuw uitvoeren van een MER-beoordeling voor het gehele STEO op dit moment is niet op een juiste manier mogelijk: uit de diverse MER-	Geen.

		Diengaan is er van gemeentelijke zijde geen nadere toelichting gegeven en moet geconcludeerd worden dat door het ontbreken van een actuele MER(toets) diengaan een evenwichtige en zorgvuldige beleidsafweging niet heeft plaatsgevonden. Opgemerkt wordt dat het opknippen van het STEO-project in kleinere projecten (of anderzijds bijvoorbeeld het STEO los te knippen van de huidige projecties die in voorbereiding zijn voor de gebiedsontwikkeling van de Schipholweg) om buiten een eventueel wettelijk kader te blijven van een MER-norm (of enig ander wettelijk norm) geen route is waar een milieuvriendelijke gemeente met duurzaamheidsambities, en met zorg voor de gezondheid van bewoners, reizigers en bezoekers van de stad, zich toe wil laten verleiden, en in strijd is met betreffende wettelijke bepalingen en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	beoordelingen die in Leiden voor diverse projecten worden uitgevoerd blijkt dat er in de eindfase eigenlijk nooit een probleem optreedt, maar dat juist de aanlegfase kritiek kan zijn. Voor het STEO-project geldt dat de beoogde nieuwbouw allemaal gasloos wordt uitgevoerd en ook anderszins een kleinere stikstofuitstoot kennen dan de huidige bebouwing. Ten aanzien van de aanlegfase geldt dat de uitvoering van de diverse projecten in het stationsgebied gefaseerd verloopt, dus telkens met een gespreide uitstoot van bouwverkeer en –machines. Ook zal de ontwikkeling van elektrische bouwvoertuigen de komende jaren naar onze verwachting een vlucht nemen en valt daar dus op dit moment moeilijk op te anticiperen. Wij denken dat wij een juiste methode hebben gekozen door per concreet project, voor De Geus nu dus, de stikstofuitstoot in de eindfase en de aanlegfase te berekenen en bij een volgend project, op het moment dat dat plaats gaat vinden, de betreffende berekening voor de aanlegfase dan uit te voeren. Hierbij is geen sprake van een salamitactiek aangezien daarmee wordt geïmpliceerd dat doelbewust het project wordt opgeknipt om gecumuleerde effecten te ontwijken. In dit geval worden de effecten voor stikstof juist bewust per project in kaart gebracht omdat dat de meest representatieve situatie schetst. Op basis van de nu uitgevoerde onderzoeken zijn wij van mening dat het eindbeeld voldoet aan de huidige wet- en regelgeving ten aanzien van stikstof en dat wij per aanlegfase zullen beoordelen wat daar de gevolgen van zijn.	
65	G	Het bestemmingsplan zou inzicht moeten geven hoe rekening is	De busroutering staat los van bestemmingsplan De Geus: dit	Geen.

		gehouden met de onduidelijkheid die er nog steeds bestaat over de toekomstige busrouting (bijvoorbeeld en met name het busverkeer over de Stationsweg) in het stationsgebied. In het STEO-project werd in beginsel gestreefd naar een busvrije Stationsweg: op basis van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt gesteld dat bij de voorliggende planvorming het busverkeer nog steeds door de Stationsweg mogelijk blijft. Een volledige onderbouwing van deze stelling ontbreekt echter. Het had ook in dat verband voor de hand gelegen de uitwerking van de "Gebiedsagenda" voor het Stationsgebied tot een gebiedsvisie -en de opbrengst uit het betreffende participatietraject- af te wachten, en waarbij bijvoorbeeld ook de verkeersontwikkelingen in de omgeving van het Stationsgebied in kaart zullen worden gebracht, alvorens het onderhavige ontwerpbestemmingsplan uit te werken en ter inzage aan te bieden.	bestemmingsplan geeft een verkeersbestemming aan dat gedeelte van de Stationsweg dat binnen het plangebied van dit plan valt. Hiermee is busverkeer mogelijk. Of de bussen in de toekomst al dan niet door de Stationsweg gaan rijden, zal niet uitmaken voor de bouw van De Geus en omgekeerd zal de bouw van De Geus het busverkeer niet belemmeren, afgezien natuurlijk van de tijdelijke bouwphase waarin de kelder wordt gebouwd. Het bestemmingsplan voor De Geus biedt dus naar onze mening voldoende inzicht hoe rekening is gehouden met de diverse mogelijke busroutes in de toekomst. Dit bestemmingsplan vormt echter niet het instrument voor het maken van keuzes rondom de toekomstige busrouting.	
66	G	In de toelichting wordt slechts in algemene zin opgemerkt dat tijdens de bouw "mogelijk beperkingen gelden voor het verkeer, inclusief busverkeer". De onderzoeken die in dit kader door het betreffende gemeentelijke projectteam in december 2017 naar buiten zijn gebracht laten zien dat het busvrij maken van de Stationsweg juist problematisch is. Het is dus evident dat dit potentieel forse gevolgen kan hebben op de mobiliteit en bereikbaarheid van het gebied en zou in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan volledig moeten worden uitgewerkt. In het verleden is door verschillende betrokkenen gewezen op de potentieel (zeer) forse impact van een wijziging van de busrouting -naast een impact op bereikbaarheid bijvoorbeeld ten aanzien van verkeersveiligheid, en milieu- en gezondheidseffecten- op de Bargelaan en de Rijnsburgerweg indien de buslijnen langs de "zeezijde" van het Centraal Station zouden worden	Het bestemmingsplan De Geus beoogt niet om het busstation of het busverkeer te verplaatsen, maar beoogt om een gebouw mogelijk te maken op de locatie van het huidige YNS-gebouw. De gevolgen van het eventueel busvrij maken van de Stationsweg zullen onderzocht worden in het kader van het proces dat daartoe moet leiden, en dat is een ander proces dan de bestemmingsplanprocedure die nu in het kader van De Geus loopt.	Geen.

		omgeleid. In de toelichting wordt verder aangekondigd dat met betrekking tot de planvorming een en ander "in overleg met belanghebbenden [...] zo goed mogelijk" zal worden vormgegeven. Echter, tot op heden is ondanks het herhaald verzoek van verschillende betrokkenen en burgers om aangesloten te blijven bij de planvorming er van gemeentelijk zijde geen sprake geweest van het actief betrekken van de betreffende belanghebbenden.		
67	G	Het kan niet zo zijn dat negatieve milieu- of gezondheidseffecten die mogelijk worden opgeroepen of samenhangen met de bouwplannen zoals weergegeven in het ontwerpbestemmingsplan worden opgelost door een nog groter probleem te veroorzaken aan de zeezijde van het stationsgebied.	Wij menen dat de bouw van De Geus niet leidt tot een groter probleem aan de zeezijde van het station. Om die reden is bijvoorbeeld in het verkeersonderzoek ook gekeken naar de effecten van De Geus aan de zeezijde van het station.	Geen.
68	G	In het verkeersonderzoek behorende bij het bestemmingsplan dienen de verkeers- en milieueffecten van een (tijdelijke) verkeersbelemmering op de Stationsweg in beeld gebracht te worden. Het is volstrekt onbegrijpelijk dat in dit stadium van de planvorming, met een voorliggend ontwerpbestemmingsplan dergelijke analyses nog niet hebben plaatsgevonden, en dat afstemming met burgers, en andere betrokkenen en stakeholders, niet is opgepakt.	Het verleggen van busroutes is een ander proces dan de voorliggende bestemmingsplanprocedure. Duidelijk is dat het bestemmingsplan geen onoverkomelijke verkeersbelemmering oplevert. Op het moment dat meer zekerheden bestaan over het bestemmingsplan en ruim voordat de tijdelijke verkeersbelemmering zich zal voordoen, zullen de effecten van een tijdelijk verlegde busroute in kaart worden gebracht, uiteraard in overleg met betrokkenen.	Geen.
69	G	In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt er vanuit gegaan dat er ook voldoende parkeerplekken zullen zijn in de openbare ruimte. De vraag is op welke wijze deze veronderstelling precies is onderbouwd. Er wordt gesproken van een zogenaamde "dynamische verwijzing [...]" naar beleidsregels parkeernormen", waarmee de te stellen parkeernorm klaarblijkelijk meebeweegt met wat als minimaal vereiste op basis van het algemeen gemeentelijk parkeerbeleid zou hebben te gelden. Gegeven de implicaties van de planontwikkeling	De in het bestemmingsplan opgenomen parkeerregeling, met een 'dynamische verwijzing', is een methode die door de Raad van State wordt geaccepteerd. Deze methode maakt dat er op het moment dat een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, getoetst wordt aan de meest recente beleidsregels omtrent parkeren. Hiermee wordt voorkomen dat er verouderde normen in het bestemmingsplan staan en er dus getoetst moet worden aan verouderde normen.	Geen.

		op de parkeermogelijkheden in de omgeving van het plangebied (dus voor het Stationsgebied en omgeving, met intensieve woon-, werk- en reizigersverkeer) had het voor de hand gelegen de uitwerking van de bovengenoemde "Gebiedsagenda" voor het Stationsgebied tot een gebiedsvisie -en de opbrengst uit het betreffende participatietraject- af te wachten, alvorens het onderhavige ontwerpbestemmingsplan uit te werken en ter inzage aan te bieden.	Wij zien niet in waarom de nieuwe gebiedsvisie, de 'verrijking', voor het stationsgebied afgewacht moet worden: de beleidsregels parkeernormen zijn ook voor die gebiedsvisie een gegeven. Indien de gebiedsvisie andere inzichten biedt in het parkeerbeleid voor het stationsgebied dan kunnen de beleidsregels daar op worden aangepast. Juist door het opnemen van een dynamische verwijzing hoeft het in procedure brengen van een bestemmingsplan niet te wachten op het eventueel herijken van parkeernormen of andere onderdelen van het parkeerbeleid.	
70	G	Ten aanzien van het waterbeheer is de vraag hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de klimaatadaptatie-plannen die de gemeente in samenwerking met andere verantwoordelijke overheidsorganen heeft ontwikkeld en nog wenst te ontwikkelen – in dat verband kan bijvoorbeeld ook gedacht worden aan het bovengenoemde SPONGE2020-project waar de gemeente ten behoeve van de klimaatadaptatie in het stationsgebied vorig jaar een pilot-project is gestart. Met de gebrekkige onderbouwing in het ontwerpbestemmingsplan worden de ambitieuze gemeentelijke initiatieven ten aanzien van duurzaamheid en klimaatadaptatie genegeerd, hetgeen zich bovendien volstrekt niet verhoudt tot het gegeven dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het gemeentelijke initiatief voor Duurzaamste Kilometer van Nederland.	In de planregels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het aanleggen en in stand houden van een groen dak, waarbij ook is bepaald dat het dak een waterbergingscapaciteit moet hebben. Ook is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor een deels groene gevel. Hiermee past het plan binnen onze ambitie ten aanzien van klimaatadaptatie zoals opgenomen in SPONGE2020. Wij vinden dat De Geus zich met trots mag presenteren in de Duurzaamste Kilometer van Nederland.	Geen.
71	G	Zoals bekend trekt het stationsgebied in Leiden en in de Leidse regio al enige jaren ruime aandacht. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het initiatief van Leiden Centraal Park voor een groen, "typisch Leids", duurzaam en met oog op de menselijke maat ontwikkeld stationsgebied, met ruimte voor cultuur en flexibele oplossingen (zoals dat door de Leidse burgers als een winnend idee naar voren is	Wij begrijpen de wens van vele betrokkenen om betrokken te worden bij de planvorming in het stationsgebied en geven hier ook gehoor aan, onder andere door het proces dat nu doorlopen wordt in het kader van de 'verrijking'. Wij zijn bovendien blij met betrokken bewoners en andere stakeholders. Wat betreft De Geus geldt dat	Geen.

		gekomen tijdens de Leidse Burgertop in 2017): de vraag is hoe het ontwerpbestemmingsplan zich tot deze wens van de Leidse burgers verhoudt. Daarbij kan ook worden opgemerkt dat in het kader van het participatietraject omtrent de locatie van het busstation bij Leiden Centraal er ook een grote hoeveelheid aandachtspunten voor de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied naar voren is gekomen, waarbij ook door velen de zorg is geuit wat de beoogde (hoog)bouw in het stationsgebied voor bijvoorbeeld het OV, mobiliteit, milieu, duurzaamheid en leefbaarheid in brede zin zou gaan betekenen. Van verschillende kanten (burgers, ondernemers en andere stakeholders) is dan ook meermaals de wens geuit actief betrokken te worden bij de verdere planvorming in het stationsgebied.	het kader voor deze locatie wordt gegeven door het STEO, dit is immers door de raad vastgesteld als kader voor de herontwikkeling van deze locatie. Op basis van deze kaders heeft een proces plaatsgevonden waarin de gekozen marktpartij een plan kon maken. Zo'n proces om tot een plan te komen kost tijd en geld. Door zo'n proces stop te zetten zou de gemeente Leiden een onbetrouwbare overheid worden. Afspraken zouden dan immers niets waard blijken. Dat is niet de manier waarop Leiden met betrokkenen om wil gaan. Wij vinden dat het plan voor De Geus past binnen de wens van de Leidse burgers voor deze locatie: het plan biedt ruimte aan cultuur, flexibiliteit, is duurzaam en de stedenbouwkundige opzet is ontwikkeld om de 'Leidse maat' ook in het stationsgebied als uitgangspunt te nemen.	
72	G	De planvorming voor 'De Geus' past in het geheel niet -of in ieder geval zeker niet automatisch- in de visie die het burgerinitiatief van Leiden Centraal Park heeft op het Stationsgebied. Om te beginnen ligt het accent bij Leiden Centraal Park nadrukkelijk op minder beton en is de Burgervisie van Leiden Centraal Park zeer kritisch op de ongeremde bouwwoede die spreekt uit het (verouderde) STEO-project, waarop het onderhavige projectplan van 'De Geus' -zoals de gemeente zelf aangeeft- is gebaseerd. De aangegeven uitgangspunten ten aanzien van duurzaamheid in meer brede zin worden bovendien ook door het burgerinitiatief van Leiden Centraal Park aangedragen. Deze duurzaamheidsuitgangspunten ontbreken in het onderhavige projectplan, dat bovendien welbewust buiten de "verrijking" van het STEO-project is gehouden -waarbij opgemerkt wordt dat de "verrijking" van het STEO-project juist beoogt ruimte te maken voor duurzame planvorming. Bovendien	Bij de beantwoording van de zienswijzen 61, 62, 63 en 71 gaan wij nader in op de in deze zienswijze genoemde thema's.	Geen.

		is het onderhavige projectplan ook geen onderwerp gemaakt van een ook door Leiden Centraal Park zo vurig bepleite fatsoenlijke burgerparticipatie. Het is zeer verbazingwekkend dat vanuit gemeentelijke zijde nu toch wordt geclaimd dat het plan zonder meer in overeenstemming zou zijn met de Burgervisie van Leiden Centraal Park omdat er oog zou zijn voor een "hippe wijk, flexibel, verticaal groen, Leids DNA en een OV-knoop". In de onderhavige planvorming voor 'De Geus' wordt echter gekozen voor uitbreiding van bouwoppervlakte, en blijkt de aanleg van (alleen verticaal) groen slechts te moeten maskeren dat er helemaal geen duurzame randvoorwaarden en uitgangspunten zijn geformuleerd voor het project		
73	G	De gemeente dient haar stelling dat zij klaarblijkelijk in lijn zou willen handelen met de uitgangspunten van Leiden Centraal Park handen en voeten te geven door contact te zoeken met vertegenwoordigers van Leiden Centraal Park, en op deze wijze daadwerkelijk te kiezen voor duurzame grondslagen in de planvorming.	Bij de verrijking van het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied vindt een uitvoerig participatietraject plaats. Hier kan onder andere worden meegedacht over het thema duurzaamheid. Ten aanzien van De Geus geldt dat dit plan zich al in een vergevorderd stadium bevindt: het plan kan niet vanaf een wit vel papier opnieuw ontworpen worden. Bovendien zijn wij van mening dat De Geus een grote bijdrage levert aan een duurzamer stationsgebied. De ontwikkelaar van De Geus heeft ook de 'Green Deal' over de Duurzaamste Kilometer van Nederland getekend.	Geen.
74	G	De informatieavond van 4 september 2019 was niet gericht om actieve participatie een kans te geven. In het licht van de Programmavisie Omgevingswet ("Samen maken we de stad") en het Programmaplan Omgevingswet 2017-2018, waar de gemeente Leiden juist als landelijke pilot met het oog op de toekomstige Omgevingswet de burgerparticipatie en de co-creatie in de openbare ruimte aanmoedigt en wil versterken, zou een uitnodiging tot bredere participatie met een open houding richting alle	Bij de verrijking van het stedenbouwkundig plan vindt een uitvoerig participatieproces plaats. In het geval van De Geus geldt dat dit plan zich al in een verder gevorderd stadium bevindt: de informatieavond is dan ook bewust als informatieavond gecommuniceerd. Zoals in de Participatie- en inspraakverordening van de gemeente Leiden is vastgelegd zijn er diverse stappen in de participatie, van informeren tot	Geen.

		betrokkenen voor de hand hebben gelegen.	meebeslissen. De informatieavond van 4 september 2019 is bedoeld om betrokkenen en belangstellenden te informeren over de voorlopige plannen voor De Geus en te reageren op die plannen. Er vond dus informatieverstrekking over het voornemen plaats. Dit is een andere stap in de participatieladder dan meebeslissen over de kaders. De kaders staan immers al vast.	
--	--	--	---	--

3 Conclusie

Met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan 'De Geus' zijn in totaal zeven zienswijzen ingediend. Deze reacties zijn beoordeeld, afgewogen en beantwoord. De reacties geven aanleiding het bestemmingsplan op enkele onderdelen aan te passen. Deze aanpassingen zijn opgenomen in deze zienswijzennota. Deze aanpassingen zijn ook opgenomen in een aparte 'Staat van wijzigingen' waarin ook de ambtelijke wijzigingen zijn 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.