

Zienswijzennota

bestemmingsplan Schipholweg 130

November 2018

1 Inleiding

Op 3 juli 2018 heeft het college van burgemeester en wethouders van Leiden besloten het ontwerpbestemmingsplan 'Schipholweg 130' met identificatienummer NL.IMRO.0546.BP00142-0201 voor zienswijzen vrij te geven en voor een periode van zes weken ter inzage te leggen. Dit bestemmingsplan maakt de bouw van een nieuwe brandweerkazerne en maximaal 180 appartementen mogelijk op de locatie Schipholweg 130 (het voormalige postgebouw van PostNL).

De inzagetermijn van het ontwerp liep van 13 juli 2018 tot en met 23 augustus 2018. Gedurende deze termijn zijn zes zienswijzen door in totaal 9 verschillende partijen 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. De zienswijzen zijn per thema samengevat en beantwoord en niet per indiener. In de eerste kolom wordt de zienswijze genummerd aangegeven. De tweede kolom geeft met behulp van een letter (A t/m F) 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	Indiener van deze zienswijze maakt zich zorgen om de combinatie van wonen met een brandweerkazerne: • een brandweerkazerne is meer dan stalling en uitrukplaats voor brandweervoertuigen. Een kazerne is 24 uur bemand en er wordt gesport, geoefend en gewerkt aan de voertuigen. Bij het oefenen met deze voertuigen zal hinder ontstaan voor de omwonenden in de nieuwbouw. Ook bij nachtelijke oefeningen zal door het gebruik van schijnwerpers (licht)overlast ontstaan. • Hoe wordt omgegaan met	In de eerste plaats willen wij benadrukken dat indiener van deze zienswijze woonachtig is op meer dan 1,5 kilometer van de ontwikkeling. Wij zien derhalve niet welk direct belang indiener van deze zienswijze heeft bij de beoogde ontwikkeling. De beoogde brandweerkazerne aan de Schipholweg 130 krijgt een andere functie dan de huidige kazerne aan de Gooimeerlaan: het wordt uitsluitend een zogenaamde 'uitrukkazerne'. Zo'n uitrukkazerne kan op een goede manier gecombineerd worden met andere functies, bijvoorbeeld wonen. Hiermee wordt een bijdrage geleverd	Geen.

		de tijdelijke opslag van chemische producten? Daarnaast zijn een of meerdere tanks aanwezig met brandstof en zuurstof. Is het wel veilig wonen voor de bewoners boven de kazerne? • In het buitenland, onder andere in Oostenrijk en Duitsland, wordt er weliswaar ook gewoond boven brandweerkazernes, maar dan uitsluitend door brandweer- of ander overheidspersoneel. Bestem in dit geval de woningen boven de kazerne ook specifiek voor deze doelgroep.	aan het multifunctionele gebruik van de schaarse Leidse grond. • Doordat de beoogde kazerne een uitrukkazerne betreft zal er geen hinder voor omwonenden optreden. De kazerne is weliswaar 24 uur bemand (door 8 tot maximaal 10 personen), maar dit levert geen overlast op: er wordt geslapen, gegeten en gewerkt (alles inpandig). Het oefenen met voertuigen zal niet in deze kazerne plaats gaan vinden. Nachtelijke oefeningen op deze locatie zijn dus ook niet aan de orde. Ook wordt er niet gesport op deze locatie. • Op de beoogde locatie worden geen chemische stoffen opgeslagen. Ook zijn er geen brandstof- en zuurstoftanks aanwezig. De brandstof voor de voertuigen wordt elders getankt en de zuurstofflessen worden bijgevuld op de kazerne aan de Rooseveltstraat en vervolgens in de daartoe bestemde flessen voor op de rug afgeleverd bij de beoogde kazerne aan de Schipholweg. Het is voor bewoners zondermeer veilig wonen boven de kazerne. • Uiteraard is de genoemde specifieke doelgroep welkom in de woningen boven de kazerne. De woningen zullen echter aan eenieder aangeboden worden: doordat er zonder gevaar en	
--	--	--	--	--

			hinder gewoond kan worden nabij de kazerne is de keuze gemaakt om op deze specifieke locatie de kazerne te combineren met een groter aantal woningen, beschikbaar voor eenieder.	
2	A	Er is net voldoende parkeerruimte aanwezig voor de bewoners maar niet voor bezoekers. Bovendien is er gekozen voor een minimale parkeernorm. Bezoekers moeten op grotere afstand parkeren en dat is voor mindervalide bezoekers een groot struikelblok. Breid het aantal parkeerplaatsen voor bewoners uit en bestem enkele plaatsen voor mindervaliden.	De parkeerbehoefte van de kazerne en de woningen wordt op eigen terrein opgelost. Mindervalide bewoners hebben dus desgewenst de beschikking over een eigen parkeerplaats. De keuze om bezoekers niet te laten parkeren in de eigen garage is gebaseerd op meerdere argumenten: • in de nabijheid van het plangebied zijn voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar, een grote parkeergarage bouwen voor de leegstand is niet wenselijk; • door bezoekers geen parkeerplek op eigen terrein aan te bieden wordt bezoekers gestimuleerd om te kiezen voor andere vervoerswijzen zoals de fiets en of het openbaar vervoer; • door uitsluitend vaste gebruikers (brandweerlieden, bewoners) gebruik te laten maken van de parkeergarage komen er geen 'vreemden' op de uitrit die mede door de brandweer wordt gebruikt. Bekende gebruikers zijn vertrouwd met de verkeerssituatie. • zoals volgt uit de plantoelichting (paragraaf 4.7.2.2) en de regels voorziet het bestemmingsplan in een correcte regeling om te waarborgen dat er voldoende parkeerplaatsen op	Geen.

			eigen terrein worden gebouwd en/of aangelegd en dat het bezoekersparkeren eveneens op een goede manier opgelost kan worden. Hiermee wordt aangesloten op de bestemmingsplannen voor het stationsgebied waarin eveneens een afwijking van de Beleidsregels Parkeernormen wordt toegestaan voor bezoekersparkeren.	
3	A	In het bestemmingsplan is het geluid van de spoorbaan niet meegenomen. Doe alsnog een akoestisch onderzoek naar het spoorweggeluid.	In het kader van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is een tweetal onderzoeken uitgevoerd naar het spoorgeluid: een onderzoek naar spoorweglawaaï van rijdende treinen en een onderzoek naar het spoorwegemplacement (rangerende treinen). Deze onderzoeken zijn als bijlage bij het plan gevoegd, in de plantoelichting (paragraaf 4.5.4) is vermeld dat beide onderzoeken aantonen dat wonen en een brandweerkazerne op deze locatie mogelijk zijn.	Geen.
4	A	Voor het bestemmingsplan is een ontheffing verleend door de provincie vanwege overschrijding van de molenbiotoop. Doe alsnog onderzoek of aantasting van de molenbiotoop wel echt nodig is.	De mogelijkheid van een plan dat niet leidt tot aantasting van de molenbiotoop is onderzocht maar om meerdere redenen niet wenselijk geacht: • de ontwikkeling is in dat geval niet langer financieel haalbaar, hetgeen betekent dat geen nieuwe brandweerkazerne wordt gerealiseerd; • een lagere bouwhoogte op deze locatie is stedenbouwkundig niet wenselijk; • Leiden heeft behoefte aan extra woningen, juist ook in de nabijheid van binnenstad en openbaar vervoer. Deze locatie biedt een	Geen.

			kans om een flink aantal betaalbare woningen toe te voegen. Overigens is de huidige bebouwing op deze locatie (het voormalige postkantoor) ook reeds hoger dan de 8 meter die is toegestaan volgens de regels van de molenbiotoop: namelijk deels 10 en deels 16 meter hoog met een opbouw van 19 meter. Het bestemmingsplan voorziet in een maximale bouwhoogte van 16 meter hoog.	
5	A	In het ontwerp van de nieuwe brandweerkazerne zit bijna geen parkeerruimte voor de brandweer terwijl het terrein aan de Gooimeerlaan nu goed gevuld is, onder andere met materiaal voor de regionale inzet. Ook is op de tekening niet duidelijk waar het oefenterrein of de appelplaats is. Kijk nog eens goed naar het ruimtebeslag dat nodig is, onder andere omdat de vrijwilligers meestal in de avonduren oefenen.	In de beoogde kazerne zal niet geoefend worden, overdag niet en 's avonds niet. Van de opslag van materieel voor regionale inzet is ook geen sprake meer in de nieuwe kazerne. De nieuwe kazerne kent ook geen oefenterrein of appelplaats: deze zijn hier niet nodig. De brandweer beschikt over ruim voldoende parkeerplaatsen in het eigen gedeelte van de parkeergarage van het gebouw alsmede een aantal plekken op het buitenterrein.	Geen.
6	A	Hoe wordt de veiligheid gewaarborgd bij de uitruk van brandweervoertuigen? Zowel een tweerichting fietspad als een trottoir moet worden gekruist alvorens de brandweervoertuigen op de Schipholweg zitten. De blauwe lampen en sirenes gaan ook pas aan op de Schipholweg, dus voor die tijd zijn het geen voorrangsvuurtuigen in de zin van de Verkeerswet.	Bij het verlaten van de kazerne zullen bij het trottoir, het fietspad en op de Schipholweg zelf verkeerslichten branden om het verkeer te laten stoppen. Op deze manier kunnen de brandweervoertuigen ongehinderd uitrukken. Deze verkeerslichtinstallatie zal door de gemeente geplaatst worden voordat de kazerne in gebruik wordt genomen.	Geen.
7	A	Uit de stukken en de bijlagen wordt niet duidelijk in hoeverre er rekening is gehouden met toekomstige verkeersontwikkelingen en verkeersstromen.	In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is onderzoek geweest naar de huidige en verwachte verkeersintensiteit. Uit dit onderzoek blijkt dat de verkeersaantrekkende werking van het beoogde bouwplan minder is dan van het bestaande pand: de brandweerkazerne met appartementen trekt minder	Geen.

			verkeer aan dat het postkantoor en postdistributiebedrijf. Als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan is er dus een vermindering van verkeer op de huidige ontsluiting te verwachten. Doordat de huidige ontsluiting wordt ontlast, is er verkeerskundig geen obstakel om het beoogde bouwplan te ontwikkelen en te ontsluiten via de huidige uitrit. In het kader van het bestemmingsplan behoeft dan ook geen nader onderzoek gedaan te worden naar de verkeerskundige ontsluiting, nu er geen verslechtering optreedt. Wel is er in het kader van de plannen voor de Leidse Ring Noord gekeken naar de robuustheid van de huidige ontsluiting in relatie tot de te verwachten extra verkeersstromen op de Schipholweg. Uit dit onderzoek, een zogenaamde 'VISSIM-onderzoek', Uit deze VISSIM-studie blijkt dat een ontsluiting via de Schipholweg mogelijk is. In de VISSIM-studie is rekening gehouden met toekomstige verkeersintensiteiten doordat gerekend is met de prognoses tot 2030. Op die lange termijn is het wel wenselijk om aanvullende maatregelen te nemen om een goede (snelle en veilige) ontsluiting te blijven garanderen. Een aanvullende maatregel kan bestaan uit het plaatsen van een extra VRI in combinatie met extra uitvoegstroken. Deze maatregel past reeds in het vigerende bestemmingsplan voor de Schipholweg. De Schipholweg is ook eigendom van de gemeente dus de uitvoerbaarheid van deze maatregel op langere termijn is gewaarborgd. Vanuit verkeerskundig oogpunt is een goede ontsluiting dus mogelijk op korte en lange termijn.	
--	--	--	--	--

8	A	In de stukken of de bijlagen is niets opgenomen over gereserveerde ruimte voor toekomstige brandweertaken in het kader van interregionale bijstand. De kazerne aan de Gooimeerlaan was al na een paar jaar te klein en de kazerne Centrum is overgegaan naar de Rooseveltstraat.	De kazerne zuid is gehuisvest aan de Rooseveltstraat. Dit is daarmee tevens de hoofdvesting van de Leidse brandweer geworden. De kazerne aan de Gooimeerlaan is hiermee een uitrukkazerne geworden. Ook de kazerne aan de Schipholweg 130 zal een uitrukkazerne worden, maar dan met minder faciliteiten dan de huidige kazerne aan de Gooimeerlaan. De kantoorfuncties aan de Gooimeerlaan zullen op een andere (kantoor)locatie worden gehuisvest. Hierbij kan ook gedacht worden aan het huren van kantoorruimte in een bestaand kantoorgebouw. Er hoeft geen ruimte te worden gereserveerd voor toekomstige brandweertaken in het kader van interregionale bijstand.	Geen.
9	A	Er is in het bestemmingsplan niets te vinden over de gedeeltelijke afsluiting van de Schipholweg tijdens de viering van Leids Ontzet.	De Schipholweg wordt tijdens het Leids Ontzet niet afgesloten voor verkeer: dit blijft altijd een belangrijke wegverbinding voor Leiden. Juist om deze reden is de beoogde kazerne aan de Schipholweg geprojecteerd.	Geen.
10	A	Er is onduidelijkheid over het voortbestaan van de brandweerkazerne aan de Rooseveltstraat. Verwacht mag worden dat er in Leiden minimaal twee brandweerkazernes blijven bestaan gezien de aanrijtijden en de mogelijke verkeershinder.	De kazerne aan de Rooseveltstraat blijft inderdaad behouden: dit is kazerne zuid. De beoogde kazerne aan de Schipholweg is kazerne noord en daarmee de vervanging van de huidige kazerne noord aan de Gooimeerlaan.	Geen.
11	B	Is er een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige gevolgen van het bestemmingsplan in relatie tot de ontsluiting via de Schipholweg? Deze ontsluiting (de huidige ontsluiting van het PostNL-gebouw) wordt ook gebruikt door het kantoorpand Schipholweg 70-128. De (53) parkeerplaatsen van dit kantoorpand worden, via een recht van overpad, ontsloten via het erf van voorheen PostNL.	In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is reeds gekeken naar de verkeerskundige gevolgen van het bestemmingsplan. op basis daarvan is geconcludeerd dat de brandweerkazerne op deze locatie verkeerskundig mogelijk is (par. 4.7.2.1 plantoelichting). In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is onderzoek geweest naar de huidige en verwachte verkeersintensiteit. Uit dit onderzoek blijkt dat de verkeersaantrekkende werking van het beoogde bouwplan minder is dan van het bestaande pand: de brandweerkazerne met	Geen.

		appartementen trekt minder verkeer aan dat het postkantoor en postdistributiebedrijf. Als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan is er dus een vermindering van verkeer op de huidige ontsluiting te verwachten. Doordat de huidige ontsluiting wordt ontlast, is er verkeerskundig geen obstakel om het beoogde bouwplan te ontwikkelen en te ontsluiten via de huidige uitrit. In het kader van het bestemmingsplan behoeft dan ook geen nader onderzoek gedaan te worden naar de verkeerskundige ontsluiting, nu er geen verslechtering optreedt. Wel is er in het kader van de plannen voor de Leidse Ring Noord gekeken naar de robuustheid van de huidige ontsluiting in relatie tot de te verwachten extra verkeersstromen op de Schipholweg. Uit dit onderzoek, een zogenaamde 'VISSIM-onderzoek', Uit deze VISSIM-studie blijkt dat een ontsluiting via de Schipholweg mogelijk is. In de VISSIM-studie is rekening gehouden met toekomstige verkeersintensiteiten doordat gerekend is met de prognoses tot 2030. Op die lange termijn is het wel wenselijk om aanvullende maatregelen te nemen om een goede (snelle en veilige) ontsluiting te blijven garanderen. Een aanvullende maatregel kan bestaan uit het plaatsen van een extra VRI in combinatie met extra uitvoegstroken. Deze maatregel past reeds in het vigerende bestemmingsplan voor de Schipholweg. De Schipholweg is ook eigendom van de gemeente dus de uitvoerbaarheid van deze maatregel op langere termijn is gewaarborgd. Vanuit verkeerskundig oogpunt is een goede ontsluiting dus mogelijk op korte en lange	
--	--	--	--

			termijn.	
12	B	De extra aantallen auto's als gevolg van het beoogde nieuwbouwplan zullen tijdens het spitsuur zorgen voor een dagelijks verkeersinfarct ter hoogte van de uitrit bij de Schipholweg.	De verkeersaantrekkende werking van het nieuwbouwplan is kleiner dan van het bestaande pand: er treedt dus geen verslechtering op. Er zal dus geen sprake zijn van een verkeersinfarct ter hoogte van de uitrit. Als gevolg van de te verwachten groei aan autoverkeer op de Schipholweg in 2030 zijn in de toekomst wel maatregelen nodig om een goede ontsluiting te waarborgen. Zo'n maatregel kan er bijvoorbeeld uit bestaan dat er een extra VRI wordt geplaatst voor autoverkeer dat van de uitrit gebruik maakt. Deze extra VRI is met name nodig omdat de zogenaamde 'hiaten' in de 'pelotons' steeds kleiner worden. Dat wil zeggen dat de 'gaten' die in de autostromen op de Schipholweg vallen steeds kleiner worden, en het daarmee moeilijker wordt om de Schipholweg op te rijden. Dit kan goed ondervangen worden met een extra VRI omdat de VRI dan voor een hiaat zorgt. Deze oplossing op de lange termijn is mogelijk op basis van het vigerende bestemming, waarin een verkeersbestemming is opgenomen voor de betreffende gronden.	Geen.
13	B	De toename aan verkeersdruk zorgt ook voor een gevaar voor de verkeersveiligheid. Er lopen onder andere een tweerichting fietspad en een busbaan langs de Schipholweg ter hoogte van de locatie van de uitrit.	De verkeersdruk die ontstaat door de nieuwbouw zal ten opzichte van de huidige situatie verminderen: in de huidige situatie vinden er meer verkeersbewegingen plaats dan in de toekomstige situatie. Het bestemmingsplan zorgt dus niet voor een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Uit de VISSIM-studie naar de toekomstige verkeerssituatie (met de Leidse Ring Noord) blijkt dat de ontsluiting via de huidige uitrit mogelijk is, maar niet optimaal. Dit is in de huidige situatie ook al het geval: de autonome groei op	Geen.

			de Leidse Ring Noord zorgt voor een verslechtering, niet het bouwplan. In het kader van de plannen voor de Leidse Ring zal dan ook een maatregel worden genomen om ook in de verdere toekomst een goede ontsluiting te blijven garanderen. In de VISSIM-studie zijn fiets- en busverkeer meegenomen in de simulatie. Er is dus gekeken naar de ontsluiting van autoverkeer, rekening houdend met het busverkeer en fietsverkeer. Voor het fietsverkeer is rekening gehouden met een groei van 40% tot aan 2030, dus een zeer forse groei.	
14	B	De brandweer moet in geval van calamiteiten een onbeperkte uitrit hebben. Dit kan niet gewaarborgd worden in het spitsuur, als de uitrit helemaal vol staat met auto's.	Uit de in het kader van de Leidse Ring Noord uitgevoerde VISSIM-studie blijkt ook dat de uitruk van de brandweer mogelijk is in de nieuwe situatie: Ten behoeve van de simulatie is in beide spitsuren (ochtend- en avondspits) tweemaal het uitrukken van de brandweer gesimuleerd: één keer rechtsaf in de richting van de Dellaertweg en één keer linksaf richting de Willem de Zwijgerlaan. Deze uitrukken blijken mogelijk, zo laat de simulatie zien. Dit komt met name doordat bij een uitruk van de brandweer al het autoverkeer op de Schipholweg wordt stopgezet en de Schipholweg ter plaatse van de uitrit hierdoor leeg wordt. De auto's die dan eventueel op de uitrit staan kunnen vervolgens snel en ongehinderd wegrijden, waardoor de brandweer altijd binnen de gestelde normtijden kan uitrijden. De extra VRI die deze ongehinderde uitruk mogelijk maakt, wordt geplaatst voordat de brandweerkazerne in gebruik wordt genomen. Vanaf de eerste dag zal een snelle en veilige uitruk van de brandweer dan ook gewaarborgd zijn. Deze VRI is een VRI die rood geeft voor de auto's op de	Geen.

			Schipholweg en gekoppeld is aan de bestaande VRI's. Deze VRI staat op 'zwart' als de brandweer geen oproep geeft.	
15	B	De huidige uitrit is niet berekend op de toenemende verkeersdruk en zal gaan verzakken.	De uitrit is ook in de voorgaande situatie, waarbij de uitrit werd gebruikt door PostNL met vrachtwagens en busjes, reeds zwaar belast geweest en is nog in goede staat. Het onderhoud van de uitrit is aan de eigenaar van de grond, thans de Veiligheidsregio Hollands-Midden. De eigenaar dient er voor te zorgen dat de uitrit heel en veilig blijft. Hierbij heeft de eigenaar ook een groot eigen belang: brandweerwagens moeten ongehinderd kunnen uitrukken.	Geen.
16	B	Indiener van deze zienswijze verwacht veel extra geluidshinder van de sirenes van uitrijdende brandweerauto's.	De brandweer rukt gemiddeld drie keer per dag uit met sirenes. In de huidige situatie rijdt een deel van de uitrukkende voertuigen ook over de Schipholweg. Een toename is dus aanwezig maar, naar onze mening, gering: drie keer per dag (gemiddeld) is in combinatie met de aanwezige omgevingsgeluiden (weg-, spoor- en vliegverkeer) geen grote extra geluidsbelasting voor het kantoorpand. Wij zijn van oordeel dat er geen sprake is van 'veel' extra geluidshinder van sirenes nu het om een toename gaat van gemiddeld minder dan drie keer per dag.	Geen.
17	B	In de Haalbaarheidsstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd staat opgenomen dat de afstand van een brandweerkazerne tot aan bestaande of geplande woningen minimaal 30 meter dient te bedragen. Hoe verhoudt deze regel zich tot het kantoorgebouw van indiener van deze zienswijze? Hier zitten kantoorgebruikers die ook last krijgen van de sirenes van de brandweer en bedrijfsactiviteiten op het terrein van de brandweer.	De afstand van de beoogde kazerne tot aan het bestaande kantoorpand bedraagt ruim 20 meter, van gevel tot gevel. Vanaf het buitenterrein van de kazerne tot aan de gevel van het kantoorpand bedraagt de afstand ruim 10 meter. De 30 meter die in de haalbaarheidsstudie is genoemd betreft de richtafstand tussen een brandweerkazerne en een geluidsgevoelige functie zoals die is voorgeschreven door de VNG. Een richtafstand is geen norm, maar een wenselijke afstand. Een geluidsgevoelige	Geen.

			functie is een woning, ziekenhuis of vergelijkbare functie. Een kantoorgebouw is geen geluidsgevoelige functie. Hier geldt dan ook niet de wenselijke minimale afstand van 30 meter zoals de VNG die voorschrijft. Daarnaast zal de kazerne geen bedrijfsactiviteiten zoals oefeningen op het buitenterrein uitvoeren: het betreft uitsluitend een uitruckazerne. De ruimte ontbreekt ook om oefeningen en dergelijke te houden op het terrein. Vanwege het feit dat het om een uitruckazerne gaat en een kantoorgebouw geen geluidsgevoelige functie is, zijn wij van mening dat de beoogde kazerne goed inpasbaar is in de bestaande omgeving.	
18	B	Als gevolg van de geluidshinder verwacht indiener van deze zienswijze ook een schadepost doordat het kantoorgebouw extra geïsoleerd moet worden. Daarnaast daalt de huuropbrengst doordat het kantoorgebouw minder goed te verhuren is.	Wij menen dat de toename aan geluidshinder zeer beperkt is en niet de noodzaak tot extra geluidsisolatie met zich meebrengt. Hiermee verwachten wij ook niet dat de huuropbrengsten minder zullen worden. Wij nemen hier mede in overweging dat het vigerende bestemmingsplan voor deze locatie een bestemming Bedrijf-Nuts mogelijk maakt en daarmee ook al een brandweerkazerne.	Geen.
19	B	De beste oplossing zou zijn om het brandweercomplex in zijn geheel los te koppelen van de woningen en op een andere locatie te bouwen.	Uit de Haalbaarheidsstudie van de Veiligheidsregio Hollands-Midden blijkt dat deze locatie de voorkeur geniet voor een brandweerkazerne. Uit de plantoelichting, in combinatie met de uitgevoerde onderzoeken, volgt bovendien dat een brandweerkazerne op deze locatie ruimtelijk aanvaardbaar is.	Geen.
20	B	Mocht een andere locatie voor de brandweerkazerne niet mogelijk zijn, dan zou het beter zijn om de kazerne te verplaatsen naar de noordzijde van het perceel. Dan kan daar een uitgang worden gemaakt. Hiermee wordt de verkeersdrukke meer gespreid hetgeen bijdraagt aan de verkeersveiligheid op de drukke Schipholweg. Ook is dan het	Deze optie is onderzocht, maar niet wenselijk: een extra ontsluiting aan de Schipholweg nabij het kruispunt met de Oegstgeesterweg is niet mogelijk vanwege het complexe kruispunt aldaar. Een uitgang aan de Oegstgeesterweg is niet haalbaar vanwege de groenstrook met fietspad, het	Geen.

		onbelemmerd uitrukken van de brandweer gewaarborgd.	hoogteverschil met genoemde weg en het feit dat de voertuigen dan alleen maar richting Leiden/Leiderdorp kunnen uitrukken en niet richting Oegstgeest. De bestaande uitrit zal gehandhaafd moeten blijven. Twee uitritten aan de Schipholweg zijn in het kader van de plannen voor de Leidse Ring Noord niet wenselijk: dat beperkt de doorstroming op de Schipholweg te veel door twee korte stops achter elkaar.	
21	C	Omdat de beoogde ontwikkeling op de Schipholweg 130 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. De raad wordt aangeraden om het aspect trillinghinder wel af te wegen bij de uiteindelijke besluitvorming over het bestemmingsplan.	Als gevolg van deze zienswijze is een trillingsonderzoek uitgevoerd door Peutz. Uit het onderzoek blijkt dat de trillingniveaus, bij een goed gedimensioneerde fundering, acceptabel zijn en voldoen aan de richtwaarden uit SBR richtlijn B. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en vormt daarmee een onderdeel van de belangenafweging van dit bestemmingsplan.	Geen.
22	C	Gezien de afstand van het beoogde project tot aan het spoor is de Spoorwegwet van toepassing. Gevraagd wordt hier rekening mee te houden.	Wij houden rekening met dit gegeven.	Geen.
23	D	Indiener van deze zienswijze is eigenaar van een aantal 50 kV-verbindingen die in en langs het plangebied lopen. Gevraagd wordt om deze leidingen, inclusief bijbehorende regels, in het bestemmingsplan op te nemen.	De genoemde verbindingen ten noorden en zuiden van de beoogde ontwikkeling zullen gehandhaafd blijven en worden op de verbeelding en in de regels van het vast te stellen plan opgenomen conform de wens van indiener van deze zienswijze, dus met een afstand van 1,5 meter van hart leiding tot grens van de dubbelbestemming. De verbinding die het gebouw snijdt zal niet worden opgenomen in het bestemmingsplan. Deze verbinding zal in verband met de bouw van het nieuwe gebouw verplaatst worden en zal vervolgens buiten het plangebied van dit bestemmingsplan lopen. Deze verbinding wordt dus niet opgenomen in het bestemmingsplan.	Ja: de genoemde 50 kV-leidingen ten noorden en zuiden van het beoogde gebouw worden in het bestemmingsplan opgenomen.

24	E	Indiener van deze zienswijze is partner in de 'Green Deal Duurzaamste Kilometer van Nederland'. Indiener van deze zienswijze constateert dat het bestemmingsplan 'Schipholweg 130' niet bijdraagt aan een leefbaar, Leids en duurzaam Stationsgebied. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt nergens hoe de Schipholweg gaat passen in de 'Duurzaamste Kilometer van Nederland'.	Indiener van deze zienswijze maakt niet duidelijk waarom dit bestemmingsplan op geen enkele manier zou bijdragen aan een 'leefbaar, Leids en duurzaam stationsgebied'. Wij zijn van mening dat het plan bijdraagt aan de leefbaarheid door toevoeging van woningen op een voorheen bedrijfs- en kantorenlocatie. Ook biedt het plan een flink aantal woningzoekenden de kans om in de directe nabijheid van het station te wonen en daarmee de fiets en het openbaar vervoer als belangrijkste vervoermiddel te kiezen. Dit laatste punt scharen wij zondermeer onder de noemer 'duurzaamheid'. Ook het opheffen van een drietal verouderde kazernes en het concentreren in één compacte, nieuwe kazerne vinden wij een goed voorbeeld van duurzaam omgaan met de beschikbare ruimte, grondstoffen en energie. Wat indiener van deze zienswijze met een 'Leids' stationsgebied bedoelt wordt ons niet duidelijk, wel vinden wij de schaal van het beoogde nieuwbouwcomplex niet detoneren met de omgeving. Overigens is het bouwplan voor de Schipholweg 130 tot stand gekomen ruim voordat de 'Green Deal' werd ondertekend. Het project en het bestemmingsplan hebben een lange geschiedenis en de overeenstemming over het project ligt reeds sinds geruime tijd vast. Gelet op reeds gemaakte afspraken met de ontwikkelaar kan het plan in dit stadium niet meer worden gewijzigd. Wat betreft de ontwikkeling van de rest van de Schipholweg heeft ons college op 18 september 2018 besloten om tot een gebiedsvisie te komen waarin alle aspecten van de 'duurzaamste kilometer van Nederland' veel aandacht zullen krijgen. Hiermee gaat de Schipholweg goed passen	Geen.
----	---	---	---	-------

			binnen de 'duurzaamste kilometer'.	
25	E	Het college dient met actief beleid te komen om burgers, ondernemers en stakeholders serieus een stem te geven in de ontwikkeling van het Stationsgebied, inclusief de Schipholweg.	Ten aanzien van onderhavig bestemmingsplan is met diverse omwonenden en stakeholders, waaronder de ondernemersvereniging van de Schipholweg, gesproken. Ook is een informatieavond georganiseerd waarop eenieder welkom was. Wij denken dat wij alle betrokkenen op genoemde manieren de mogelijkheid hebben geboden hun stem te laten horen met betrekking tot het voornemen onderhavig bestemmingsplan in procedure te brengen. Daarnaast wordt voor de verdere ontwikkeling van de Schipholweg een gebiedsvisie opgesteld waarbij burgers, ondernemers en stakeholders worden uitgenodigd een serieuze stem te geven in de ontwikkeling van de Schipholweg.	Geen.
26	F	Het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd op verouderde uitgangspunten. Zo is de in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking aangehaalde woningbouwbehoefte gebaseerd op verouderde cijfers. In de toelichting wordt een woningbouwbehoefte van 10.380 woningen genoemd. Momenteel gaat de gemeente uit van 8.500 woningen. Uit de toelichting blijkt ook niet dat rekening is gehouden met de Regionale Woonagenda 2017 en de reactie daarop van de provincie Zuid-Holland. Ook is geen rekening gehouden met de aandacht die de provincie vraagt voor onder andere: • de versterking van de sociaal-economische vitaliteit door middel van een integrale benadering; • het oplossen van het tekort aan woningen in met name lagere prijsklassen; • energietransitie, klimaatadaptatie en mobiliteit. De vraag is hoe bovenstaande zich verhoudt tot het bestemmingsplan	De Regionale Woonagenda is op 14 maart 2018 vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland. In deze agenda staat voor de periode 2017 - 2030 opgenomen aan hoeveel woningen er in de diverse gemeenten binnen de regio Holland-Rijnland behoefte is. Voor Leiden is de woningbehoefte vastgesteld op 8.180 woningen. In het Beleidsakkoord is vervolgens een maximum van 8.500 woningen opgenomen omdat dit beleidsakkoord ook 'over 2030 heen kijkt'. Op 26 juni 2018 heeft de provincie Zuid-Holland ingestemd met de Regionale Woonagenda. De voorgaande agenda bevatte voor Leiden een woningbouwbehoefte van 10.380 woningen voor de periode 2012 – 2029. Dat de woningbehoefte thans lager uitvalt komt door het feit dat Leiden in de periode 2012 – 2017 (start van de nieuwe agenda) reeds een flink aantal woningen heeft bijgebouwd. Uit	Ja. De tekst in de plantoelichting al worden uitgebreid met de regionale Woonagenda 2017 – 2030.

	en of de provincie is betrokken bij de planvorming van dit bestemmingsplan.	de agenda blijkt dat er nog een flinke behoefte aan nieuwe woningen is voor de komende periode en dat het plan voor de Schipholweg 130 voorziet in die behoefte. Het beoogde plan voldoet ook aan de andere door indiener van deze zienswijze aangedragen punten. Zo worden de woningen gebouwd in een lagere prijsklasse en is er sprake van duurzame stedenbouw. Ten aanzien van mobiliteit zegt de provincie letterlijk (in de brief waarin de provincie de goedkeuring voor de Regionale Woonagenda uitspreekt): “Het principe van nabijheid van wonen, werken en voorzieningen maakt dat het bouwen binnen bestaand stads- en dorpsgebied de voorkeur geniet boven locaties aan de randen van steden en dorpen. Benodigde investeringen in het infrastructurele netwerk worden hierdoor eerder rendabel. Daarbij zijn wij benieuwd naar welke locaties nabij hoogwaardig openbaar vervoer kansrijk zijn voor woningbouw.” Onderhavig bestemmingsplan voldoet hier bij uitstek aan. De provincie is vanzelfsprekend betrokken bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan en wel op diverse manieren: • via diverse vooroverleggen met de provincie; • op de voorgeschreven wijze via het e-formulier van de provincie, waarin alle ruimtelijke plannen moeten worden aangeboden bij de provincie; • door het verlenen van de ontheffing molenbiotoop door de provincie. Hierbij heeft de provincie nadrukkelijk	
--	--	--	--

			afgewogen dat het belang van woningbouw op deze locatie zwaarder weegt dan het strikt voldoen aan de bepalingen van de molenbiotoop.	
27	F	Er wordt in de toelichting niets vermeld over de regionale omgevingsvisie.	In de toelichting zal een tekst worden opgenomen over de regionale omgevingsvisie.	Ja. De tekst in de plantoelichting zal worden uitgebreid met de regionale omgevingsvisie 'Hart van Holland'.
28	F	Er dient te worden gekeken wat de effecten van het bestemmingsplan zijn op intensievere bebouwing en de bereikbaarheid van het stationsgebied, de Leidse Ring Noord en het Houtkwartier. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de beoogde groei van openbaar vervoer- en fietsgebruik. Er dient eerst een regionale openbaar vervoersvisie voor Leiden centraal te worden opgesteld alvorens de planvorming van het stationsgebied en omgeving verder gaat.	De effecten van het onderhavige bestemmingsplan op de (toekomstige) verkeersstromen zijn onderzocht. Hierbij is rekening gehouden met de groeicijfers voor autoverkeer op de Leidse Ring Noord (mede als gevolg van voorgenomen ontwikkelingen elders in Leiden) en is tevens rekening gehouden met een groei van het fietsgebruik van 40% in 2030. De planvorming van onderhavig bestemmingsplan is niet afhankelijk van een regionale openbaar vervoersvisie.	Geen.
29	F	In de toelichting wordt gesteld dat Leiden geen 'black spots' kent (locaties met bovenmatige ongevallencijfers). Hier ontbreekt een nadere (cijfermatige) onderbouwing. Er dient vanwege de intensiteit van diverse verkeersdeelnemers goed naar de verkeersconsequenties te worden gekeken. Het toevoegen van een brandweerkazerne dient zorgvuldig te worden afgewogen.	Juist omdat een brandweerkazerne een zeer specifieke functie is, is er uitvoerig onderzoek gedaan naar een veilige en snelle uitruk van de brandweervoertuigen. Dit is onder andere gesimuleerd in een verkeersmodel. Hieruit blijkt dat de nieuw te plaatsen VRI een veilige en snelle uitruk garandeert. Ook de overige verkeersconsequenties zijn onderzocht, onder andere in de genoemde simulatie waarbij iedere (geprognosticeerde) fietser, auto en brandweerauto als individueel object is meegenomen.	Geen.
30	F	In de toelichting wordt opgemerkt dat het busstation Leiden Centraal zal verhuizen naar de zeezijde. Op dit punt behoeft de toelichting een actualisatie.	Dit onderdeel zal in de toelichting worden aangepast naar de huidige stand van zaken.	Ja. De tekst in de toelichting wordt aangepast.
31	F	Het is onbegrijpelijk dat de locatiekeuze voor de brandweerkazerne is gebaseerd op	Het haalbaarheidsonderzoek is niet verouderd: de uitgangspunten die voor de	Geen.

		een haalbaarheidsonderzoek uit 2010. Gezien de nadien uitgewerkte plannen voor het stationsgebied met intensiever verkeer als gevolg dient deze haalbaarheidsstudie te worden geactualiseerd.	brandweer van belang zijn, zijn niet gewijzigd. Wel zullen de verkeersintensiteiten op de Schipholweg wijzigen als gevolg van de plannen voor de Leidse Ring Noord. Mede hierom wordt bij de oplevering van de brandweerkazerne een VRI geplaatst die een snelle en veilige uitruk van de brandweer garandeert. In het kader van de Leidse Ring Noord is onderzocht wat de effecten van de beoogde ontwikkeling op de Schipholweg in 2030 zijn, rekening houdend met de groei van het autoverkeer op deze weg en een groei van het fietsverkeer met 40% ,en of de brandweer dan nog steeds vanuit deze locatie veilig en snel kan uitrukken. Uit het onderzoek blijkt dat in 2030, met de toegenomen verkeersintensiteiten, een veilige en snelle uitruk gewaarborgd is. Dankzij de te plaatsen VRI kan de brandweer ook met een forse groei aan verkeer de locatie aan de Schipholweg veilig en snel uitrijden en komt daarmee de hulpverlening in Leiden, Oegstgeest en Leiderdorp en eventueel daarbuiten niet in gevaar.	
32	F	Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt niet hoe de ecologische structuur van de omgeving is meegewogen. Er dient te worden toegelicht hoe het bestemmingsplan van invloed is op de verbinding die er zou moeten zijn voor vogels tussen het Singelpark en de Leidse Hout. Ook is niet gekeken naar de Natura 2000-gebieden Meijendel en Berkheide.	In de Mer-aanmeldingsnotitie is ingegaan op de mogelijke effecten op gebieden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland en Natura 2000-gebieden (waaronder het gebied Meijendel en Berkheide). Gezien de afstand tot deze gebieden en de aard en omvang de herontwikkeling kunnen nadelige effecten worden uitgesloten. Uit de resultaten van de Aerius-berekening (onderdeel van de Mer-beoordeling) blijkt dat geen sprake is van een toename van stikstofdepositie binnen het gebied Meijendel en Berkheide. De herontwikkeling van de	Geen.

			locatie aan de Schipholweg 130 heeft geen relevante gevolgen voor de groenstructuur en bebouwingsstructuur en daarmee ook geen nadelige gevolgen voor een eventuele ecologische verbinding tussen het Singelpark en de Leidse Hout. Doordat er, anders dan in de huidige situatie, meer groen alsmede een gedeeltelijk groen dak bijkomt is er in de nieuwe situatie zelfs een betere kans voor vogels om van deze locatie gebruik te maken.	
33	F	In de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesteld dat er geen milieueffectrapportage (Mer) nodig is, waarbij wordt verwezen naar de Mer-aanmeldingsnotitie. Deze notitie is gebaseerd op verouderde informatie, bijvoorbeeld dat verplaatsing van het busstation naar de zeezijde van Leiden Centraal. Ook is niet duidelijk hoe de Mer-aanmeldingsnotitie zich verhoudt tot de bouw- en mobiliteitsontwikkelingen in het stationsgebied. De gemeente past een 'salamitactiek' toe door ieder plan in het stationsgebied en omgeving apart in procedure te brengen, zonder naar het geheel te kijken. Hierbij wordt ook verwezen naar de bestemmingsplanprocedure voor het Rijnsburgerblok deel 2. Hierbij moet ook worden bekeken wat de gevolgen zijn voor de omliggende Natura 2000-gebieden.	De afbeelding in de Mer-aanmeldingsnotitie met de Voorkeursuitwerking Leidse Ring Noord (inclusief verplaatsing van het busstation) is uitsluitend opgenomen om een beeld te geven van de ruimtelijke dynamiek rond de Leidse Ring Noord. Het niet verplaatsen van het busstation heeft geen gevolgen voor de resultaten en conclusies zoals die zijn gepresenteerd in de Mer-beoordelingsnotitie. Het apart in procedure brengen van bestemmingsplannen voor afzonderlijke initiatieven hangt samen met het feit dat sprake is van verschillende initiatiefnemers waarbij ieder project een eigen dynamiek kent. Dat betekent echter niet dat sprake is van een 'salamitactiek'. Voor de meeste aspecten zal geen sprake zijn van cumulatieve milieugevolgen. Daar waar dat wel het geval kan zijn (in het bijzonder als het gaat om de mobiliteitseffecten) heeft de gemeente nadrukkelijk oog voor de opeenstapeling van mogelijke gevolgen door de verschillende ontwikkelingen in het gebied rond het station. In de verkeersmodellen die ten grondslag liggen aan de te treffen mobiliteitsmaatregelen is rekening gehouden met alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen. Waar het gaat	Geen.

			om de effecten op omliggende Natura 2000-gebieden verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 34. Ook cumulatief zullen er geen effecten op Natura 2000 optreden.	
34	F	Onduidelijk is welke plannen zijn meegenomen in de AERIUS-berekening die onderdeel vormt van de Mer-aanmeldingsnotitie.	De Aerius-berekening richt zich op de mogelijke (maximale gevolgen) van het beoogde programma op de locatie Schipholweg 130. Aangezien de toekomstige functies geen gasaansluiting krijgen worden de mogelijke gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 uitsluitend bepaalde door de verkeerseffecten. Zoals gemotiveerd in de mer-aanmeldingsnotitie is het gezien de afstand tot de omliggende Natura 2000 (> 3 kilometer) uitgesloten dat verkeerstoenames in de omgeving van deze locatie leiden tot een toename van stikstofdepositie binnen Natura 2000, ook niet wanneer rekening wordt gehouden met andere plannen in de omgeving. Het rekenmodel Aerius neemt verkeersemisies op een afstand van meer dan 3 km van Natura 2000 niet mee bij het bepalen van de depositie. Binnen een afstand van 3 km van het Natura 2000-gebied Meijndel en Berkheide is geen sprake van relevante mobiliteitseffecten ten gevolge van de ontwikkelingen in het stationsgebied.	Geen.
35	F	Het is de vraag hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de duurzaamheidsambities, zoals onder andere vastgelegd in het Sponge 2020-project en de 'Duurzaamste kilometer van Nederland'. Daarbij wordt verwacht dat de gemeente heldere randvoorwaarden en criteria formuleert om van de Schipholweg een onderdeel van de 'duurzaamste kilometer van Nederland' te maken. Verwacht mag worden dat ieder plan aan de Schipholweg de hoogst mogelijke duurzaamheidsambitie nastreeft.	De 'Green Deal' is op 6 juni 2018 vastgesteld in de vorm van de ondertekening ervan door diverse partijen. De plannen voor de Schipholweg 130 zijn al enkele jaren geleden tot ontwikkeling gekomen op basis van de toenmalige uitgangspunten. Gelet op reeds gemaakte afspraken met de ontwikkelaar kan het plan in dit stadium niet meer worden gewijzigd. Daarnaast geldt dat ook het huidige plan voor de Schipholweg 130 voldoet aan enkele duurzaamheidsambities	Geen.

			die ook zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. • er is sprake van duurzame stedenbouw door de concentratie van (in dit geval) woningen in hoge dichtheid rond een OV-knooppunt. • Daarnaast zal de brandweer na de oplevering van de nieuwe kazerne die gasloos, energiearm en compact is, drie verouderde locaties verlaten: de Gooimeerlaan, Leiderdorp en Oegstgeest. De verhuisoperatie levert dus ook een bijdrage aan de duurzaamheidsambities. Op gebouwniveau draagt het ontwerp als volgt bij aan de duurzaamheidsambities van het college: • Het gebouw wordt gasloos uitgevoerd. • Het dak van het gebouw wordt gedeeltelijk als groen dak ingericht. • Een gedeelte van de grond behorende bij het huidige PostNL-gebouw is thans verhard en in gebruik (geweest) als parkeerplaats. Deze verharding zal worden vervangen door groen. Hiermee wordt het verharde oppervlakte van het perceel verminderd. • Op het dak komen zonnepanelen.	
36	F	Het is opvallend dat in de planvorming een verslechtering van de luchtkwaliteit wordt geaccepteerd. Dit strookt niet met de wens tot de bouw van de 'duurzaamste kilometer van Nederland'.	De beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen als gevolg van de herontwikkeling van de locatie Schipholweg 130 vindt ver onder de wettelijke grenswaarden plaats. Uit de	Geen.

			modellen blijkt verder dat in de toekomst de concentraties verder zullen dalen ten gevolge van dalende achtergrondconcentraties en schonere auto's. De gevolgen voor de luchtkwaliteit conflicteren derhalve niet met de wens tot de bouw van de duurzaamste kilometer van Nederland. Daarnaast worden, juist door te kiezen voor nieuwe woningbouw nabij station Leiden Centraal en de binnenstad, nieuwe bewoners gestimuleerd om zo veel mogelijk gebruik te maken van de fiets en het openbaar vervoer.	
37	F	Hoe verhoudt het bestemmingsplan zich tot de wens van burgers, ondernemers en stakeholders tot een integrale benadering van het stationsgebied? De gemeente heeft de ambitie om burgers, ondernemers en stakeholders meer te betrekken bij de planvorming. Moet de gemeente dan niet meer inspanningen plegen om hen te betrekken bij de planvorming van onderhavig bestemmingsplan?	Bij de totstandkoming van onderhavig bestemmingsplan zijn omwonenden en stakeholders, waaronder de ondernemersvereniging Schipholweg, actief betrokken. Ook is een informatieavond georganiseerd. Wij zijn van mening dat wij hiermee voldoende inspanning hebben gepleegd om burgers, ondernemers en stakeholders te betrekken bij de planvorming. Daarnaast heeft het college op 18 september 2018 besloten om toe te werken naar een integrale gebiedsvisie voor de Schipholweg. Hiertoe wordt ook een nieuw participatieproces opgestart waarvoor onder andere indiener van deze zienswijze is uitgenodigd. De plannen voor de Schipholweg 130 zijn reeds jaren geleden tot stand gekomen en hebben om die reden een apart participatietraject doorlopen. Het college heeft derhalve voldoende inspanningen gepleegd ten behoeve van onderhavig project en heeft tegelijkertijd, nu zich in navolging van onderhavig project meer initiatieven aandienen voor de Schipholweg, besloten om een integrale gebiedsvisie op te	Geen.

			stellen in overleg met onder andere omwonenden en stakeholders.	
--	--	--	---	--

3 Conclusie

Met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Schipholweg 130 zijn in totaal zes zienswijzen ingediend door negen partijen.

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

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.