



Leiden

Zienswijzennota LEAD



Definitief
Mei 2021

Zienswijzennota LEAD - gecoördineerde voorbereiding ontwerpbestemmingsplan LEAD met bijbehorende ontwerpomgevingsvergunningen en het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder

mei 2021

1. Inleiding

Het planinitiatief LEAD bevat maximaal 580 wooneenheden met ondersteunende commerciële en maatschappelijke functies. Daarmee samenhangend wordt in het plangebied voorzien in een nieuwe nutsvoorziening voor KPN. Het plangebied omvat concreet de opstallen van het huidige KPN-gebouw en het uitvaartcentrum Monuta, waaronder ook twee bestaande woningen en een deel gemeentegrond aan de Willem de Zwijgerlaan 179 en 181 en de stalling/overkapping aan de Nieuwe Koningstraat 343 te Leiden. Voor het planinitiatief LEAD en de nieuwe nutsvoorziening van KPN is besloten tot een gecoördineerde voorbereiding van samenhangende besluiten. Voorliggende zienswijzennota heeft betrekking op de volgende stukken:

- Ontwerp bestemmingsplan LEAD (NL.IMRO.0546.BP00165-0201)
- Ontwerp omgevingsvergunning Planinitiatief LEAD - nieuwbouw 580 appartementen en een ondersteunend programma van maximaal 600m² aan commerciële en maatschappelijke functies (activiteit Bouwen), aanlegactiviteiten binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden), bouwen binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan), kappen van 33 bomen (activiteit Vellen van een houtopstand), aanleggen van een inrit (activiteit Maken van een inrit), met kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO;
- Ontwerp omgevingsvergunning Planinitiatief LEAD - nieuwbouw KPN schakelstation (activiteit Bouwen), met kenmerk Z/20/1603191 / 5102595 OLO;
- Ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief LEAD, met kenmerk D2020-071358.

2. Inzaget termijn

Het ontwerpbestemmingsplan LEAD is tezamen met bijbehorende ontwerp-omgevingsvergunningen en het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder gecoördineerd in procedure gebracht. De inzaget termijn liep van vrijdag 18 december 2020 tot en met donderdag 28 januari 2021. Er zijn 184 zienswijzen ingediend, allen ontvankelijk.

3. Behandeling zienswijzen

De behandeling van de ingediende ontvankelijke zienswijzen komt in paragraaf 5 aan de orde. De zienswijzen zien op verschillende thema's. Een aantal thema's komt meermaals terug. Ook komen de punten van zorg die zien op die thema's vaak overeen. Om die punten van zorg zoveel mogelijk weg te nemen wordt in paragraaf 5.2 eerst een toelichting gegeven op de relatie tussen de gecoördineerde besluiten en de algemene terugkerende thema's uit de zienswijzen. Onder paragraaf 5.3 van deze nota worden de zienswijzen per indiener samengevat en voorzien van een individuele reactie.

De ambtshalve wijzigingen zijn toegelicht in paragraaf 6. De uiteindelijke Staat van wijzigingen is opgenomen in paragraaf 7.

4. Vervolg gecoördineerde besluitvormingsprocedure

De definitieve besluitvormingsstukken, waarin de aanpassingen zoals genoemd in de Staat van wijzigingen zijn verwerkt, worden tezamen met deze zienswijzennota aan het college aangeboden. Wanneer het college instemt met de zienswijzennota en de besluitvormingsstukken, worden het bestemmingsplan en de zienswijzennota doorgestuurd naar de griffier van de behandelende raadscommissie.

De raadscommissie in Leiden behandelt het bestemmingsplan doorgaans twee maal. Indieners van een zienswijze, die hun zienswijze mondeling bij de raadscommissie willen toelichten, krijgen daartoe de gelegenheid tijdens de eerste raadscommissievergadering. Bij een tweede vergadering wordt het bestemmingsplan inhoudelijk behandeld en wordt een advies uitgebracht aan de gemeenteraad, om het plan al dan niet gewijzigd vast te stellen.

Tijdens de (besluitvormende) raadsvergadering kunnen vervolgens nog moties en amendementen tegen het voorstel worden ingebracht door de raadsleden.

Nadat het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld, kunnen de omgevingsvergunningen verleend worden en zullen alle besluiten wederom ter inzage worden gelegd, de zogenaamde beroepstermijn. De gecoördineerde besluiten treden in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij naast een beroepschrift ook een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In dat geval treden de besluiten pas in werking wanneer op het verzoek om voorlopige voorziening is beslist.

5. Zienswijzen

5.1 Indieners zienswijzen

In het navolgende schema zijn de indieners van de zienswijzen weergegeven. Tevens is daarbij aangegeven ten aanzien van welke ontwerpbesluiten indieners een zienswijze hebben ingediend. De besluiten worden geduid als besluit I tot en met IV.

- Besluit I betreft het ontwerpbestemmingsplan LEAD (NL.IMRO.0546.BP00165-0201).
- Besluit II betreft de ontwerp-omgevingsvergunning voor de woontorens ten behoeve van de nieuwbouw van 580 appartementen en een ondersteunend programma van maximaal 600m² aan commerciële en maatschappelijke functies (activiteit Bouwen), aanlegactiviteiten binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden), bouwen binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan), kappen van 33 bomen (activiteit Vellen van een houtopstand), aanleggen van een inrit (activiteit Maken van een inrit), met kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO.
- Besluit III betreft de ontwerp-omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen KPN-schakelstation, met kenmerk Z/20/1603191 / 5102595 OLO.
- Besluit IV betreft het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief LEAD, met kenmerk D2020-071358.

Nr	Indiener	Adres	Postcode	Plaats	Besluit
1	Geanonimiseerd				Niet benoemd
2	Geanonimiseerd				Niet benoemd
3	Geanonimiseerd				Niet benoemd
4	Geanonimiseerd				Niet benoemd
5	Geanonimiseerd				I
6	Geanonimiseerd				I, II
7	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
8	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
9	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
10	Geanonimiseerd				Niet benoemd
11	Geanonimiseerd				Niet benoemd
12	Geanonimiseerd				Niet benoemd
13	Geanonimiseerd				Niet benoemd
14	Geanonimiseerd				Niet benoemd
15	Geanonimiseerd				Niet benoemd
16	Geanonimiseerd				Niet benoemd

17	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
18	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
19	Geanonimiseerd				Niet benoemd
20	Geanonimiseerd				Niet benoemd
21	Geanonimiseerd				Niet benoemd
22	Geanonimiseerd				Niet benoemd
23	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
24	Geanonimiseerd				Niet benoemd
25	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
26	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
27	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
28	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
29	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
30	Geanonimiseerd				Niet benoemd
31	Geanonimiseerd				II
32	Geanonimiseerd				Niet benoemd
33	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
34	Geanonimiseerd				Niet benoemd
35	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
36	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
37	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
38	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
39	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
40	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
41	Geanonimiseerd				Niet benoemd
42	Geanonimiseerd				Niet benoemd
43	Geanonimiseerd				Niet benoemd
44	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
45	Geanonimiseerd				Niet benoemd
46	Geanonimiseerd				Niet benoemd
47	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
48	Geanonimiseerd				Niet benoemd
49	Geanonimiseerd				Niet benoemd
50	Geanonimiseerd				Niet benoemd

51	Geanonimiseerd				Niet benoemd
52	Geanonimiseerd				Niet benoemd
53	Geanonimiseerd				Niet benoemd
54	Geanonimiseerd				Niet benoemd
55	Geanonimiseerd				Niet benoemd
56	Geanonimiseerd				I
57	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
58	Geanonimiseerd				Niet benoemd
59	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
60	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
61	Geanonimiseerd				Niet benoemd
62	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
63	Geanonimiseerd				Niet benoemd
64	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
65	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
66	Geanonimiseerd				Niet benoemd
67	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
68	Geanonimiseerd				Niet benoemd
69	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
70	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
71	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
72	Geanonimiseerd				Niet benoemd
73	Geanonimiseerd				Niet benoemd
74	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
75	Geanonimiseerd				Niet benoemd
76	Geanonimiseerd				Niet benoemd
77	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
78	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
79	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
80	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
81	Geanonimiseerd				Niet benoemd
82	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
83	Geanonimiseerd				Niet benoemd
84	Geanonimiseerd				Niet benoemd

85	Geanonimiseerd				Niet benoemd
86	Geanonimiseerd				Niet benoemd
87	Geanonimiseerd				Niet benoemd
88	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
89	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
90	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
91	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
92	Geanonimiseerd				Niet benoemd
93	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
94	Geanonimiseerd				Niet benoemd
95	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
96	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
97	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
98	Geanonimiseerd				Niet benoemd
99	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
100	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
101	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
102	Geanonimiseerd				Niet benoemd
103	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
104	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
105	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
106	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
107	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
108	Geanonimiseerd				Niet benoemd
109	Geanonimiseerd				Niet benoemd
110	Geanonimiseerd				Niet benoemd
111	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
112	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
113	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
114	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
115	Geanonimiseerd				I, II
116	Geanonimiseerd				Niet benoemd
117	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
118	Geanonimiseerd				Niet benoemd

119	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
120	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
121	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
122	Geanonimiseerd				Niet benoemd
123	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
124	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
125	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
126	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
127	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
128	Geanonimiseerd				Niet benoemd
129	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
130	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
131	Geanonimiseerd				Niet benoemd
132	Geanonimiseerd				I, II, IV
133	Geanonimiseerd				I, II, IV
134	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
135	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
136	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
137	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
138	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
139	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
140	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
141	Geanonimiseerd				Niet benoemd
142	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
143	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
144	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
145	Geanonimiseerd				Niet benoemd
146	Geanonimiseerd				Niet benoemd
147	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
148	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
149	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
150	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
151	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
152	Geanonimiseerd				I, II, III, IV

153	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
154	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
155	Geanonimiseerd				Niet benoemd
156	Geanonimiseerd				I, II
157	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
158	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
159	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
160	Geanonimiseerd				Niet benoemd
161	Geanonimiseerd				Niet benoemd
162	Geanonimiseerd				Niet benoemd
163	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
164	Geanonimiseerd				Niet benoemd
165	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
166	Geanonimiseerd				Niet benoemd
167	Geanonimiseerd				Niet benoemd
168	Geanonimiseerd				Niet benoemd
169	Geanonimiseerd				Niet benoemd
170	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
171	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
172	Geanonimiseerd				Niet benoemd
173	Geanonimiseerd				Niet benoemd
174	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
175	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
176	Geanonimiseerd				I, II
177	Geanonimiseerd				Niet benoemd
178	Geanonimiseerd				Niet benoemd
179	Geanonimiseerd				Niet benoemd
180	Geanonimiseerd				Niet benoemd
181	Geanonimiseerd				II
182	Geanonimiseerd				Niet benoemd
183	Geanonimiseerd				I, II, III, IV
184	Geanonimiseerd				I, II, III

5.2 Toelichting op de algemene thema's

Zoals eerder aangegeven zijn door de indieners zienswijzen naar voren gebracht die zien op verschillende thema's. In de zienswijzen komen niettemin een aantal thema's meermaals terug. Ook komen de punten van zorg die zien op die thema's vaak overeen. Om die punten van zorg zoveel mogelijk weg te nemen wordt hieronder een toelichting gegeven ten aanzien van de relatie tussen de gecoördineerde besluiten met de algemene terugkerende thema's uit de zienswijzen. Onder paragraaf 5.3 van deze nota worden de zienswijzen per indiener samengevat en voorzien van een individuele reactie.

5.2.1 Verhouding tot Hoogbouwvisie

Door verschillende indieners zijn zorgen geuit over de verhouding tussen de hoogte van het planinitiatief LEAD en de Hoogbouwvisie.

De gemeenteraad heeft op 6 maart 2007 een Hoogbouwvisie vastgesteld. De aanleiding voor het vaststellen van de Hoogbouwvisie is geweest dat de gemeente Leiden één van de grootste adresdichtheden heeft in Nederland. Er is grote vraag naar woningen, maar ook beperkte ruimte. Bij stedelijke ontwikkelingen wordt daarom gestreefd naar verdichting binnen de bestaande verstedelijkte ruimte. Hoogbouw is één van de mogelijkheden om efficiënt met de ruimte binnen de gemeente om te gaan. In de Hoogbouwvisie heeft de gemeente beschreven op welke plaatsen en onder welke omstandigheden hoogbouw gewenst is. Daartoe is de gemeente Leiden in de Hoogbouwvisie verdeeld in vier gebiedstypen, te weten: hoogbouwgebied, stadsboulevards, gemengd gebied en laagbouwgebied. Deze gebiedstypen geven een maximale hoogte aan die als leidraad dient voor de gemeente bij het maken van nieuwe bestemmingsplannen. De typering per gebied is algemeen van aard en het kan dat een ontwerp van een specifieke plek aanleiding geeft tot een overschrijding van de hoogtegrens. De Hoogbouwvisie dient als kader voor de gemeente waarbij het met een goede onderbouwing mogelijk is van de hoogtegrens af te wijken. Ook is in de Hoogbouwvisie een hoogbouwtoets opgenomen aan de hand waarvan de gemeente toetst of een overschrijding van de maximale hoogte toelaatbaar is. In de hoogbouwtoets wordt ingegaan op betekenis van de hoogbouw voor de stad, impact op de omgeving en de maaiveldinrichting.

Zie Hoogbouwvisie, blz. 35-40,49; bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan, par. 3.1.

In de op 20 juni 2019 vastgestelde 'Nota van Uitgangspunten LEAD d.d. 3 december' (Nota uitgangspunten LEAD) is toegelicht dat de Hoogbouwvisie integraal onderdeel uitmaakt van de Structuurvisie Leiden 2025. Uit de toelichting blijkt dat de aandachtspunten van de hoogbouwtoets vergelijkbaar zijn met de criteria van "Eyeline & Skyline". De criteria van "Eyeline & Skyline" zijn afkomstig uit de Verstedelijkingsnotitie Leiden (2018) en zien op de aspecten die de beleving op straatniveau en de aspecten die ertoe doen voor de beleving van hoogbouw op grote afstand te borgen.

Zie Nota uitgangspunten LEAD, blz. 13-14.

Het planinitiatief LEAD maakt onderdeel uit van het gebied stadsboulevards, zoals opgenomen in de Hoogbouwvisie. Dit houdt in dat het gebied waar het planinitiatief LEAD ligt overwegend middelhoogbouw (20-30 meter) heeft met meerdere hoogbouwaccenten (40-50 meter). Per abuis is dit verkeerd in de toelichting bij het bestemmingsplan en de Hoogbouweffectrapportage (bijlage 27 bij de toelichting) opgenomen, nu daarin wordt opgemerkt dat het project is gelegen in het hoogbouwgebied. De eerste alinea van paragraaf 4.10.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal daarom worden aangepast door alsnog te verwijzen naar het gebied stadsboulevards. Eenzelfde aanpassing zal worden doorgevoerd in de Hoogbouweffectrapportage, dat als bijlage 27 onderdeel uitmaakt van de toelichting van

het bestemmingsplan. Dit laat echter onverlet dat het uiteindelijk aangevraagde plan is getoetst aan de criteria van de Hoogbouwvisie, zodat daadwerkelijk een afweging heeft afgewogen van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de hoogbouw in relatie tot de Hoogbouwvisie. Hierop wordt hierna nog uitgebreid ingegaan.

Het planinitiatief LEAD bestaat uit een vrijstaande toren van 115 meter en een bouwwerk met onderbouw met daarop twee woontorens van respectievelijk 65 en 85 meter. Dat betekent dat de torens de maximale hoogten die in de Hoogbouwvisie worden gegeven, overschrijden. In de Hoogbouwvisie is opgenomen dat zich omstandigheden kunnen voordoen waarbij afwijking van de Hoogbouwvisie gewenst is, waarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan gevallen waarbij sprake is van een aantoonbare ruimtelijk kwalitatieve toevoeging van hogere bebouwing dan die in de visie genoemd is. Van een kwalitatieve toevoeging die een afwijking van de maximale hoogten uit de Hoogbouwvisie rechtvaardigt, is in dit geval sprake. Het planinitiatief LEAD biedt een kwalitatieve en kwantitatieve impuls voor de woonvoorraad in Leiden en de ruimtelijke effecten van het project zijn aanvaardbaar.

Zie de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan par. 2.3.2.1 en par. 4.10.2.

Om te toetsen of de overschrijding van de maximale hoogten uit de Hoogbouwvisie met het planinitiatief LEAD toelaatbaar zijn, heeft Mees Ruimte en Milieu onderzoek gedaan naar de effecten van de hoogbouw. In dat kader is ook door de Welstandcommissie de hoogbouwtoets uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd en hier onderdeel van uit maakt.

De hoogbouwtoets is uitgevoerd aan de hand de criteria “Eyeline & Skyline”. Het onderdeel “Eyeline” gaat in op de relatie van de bebouwing met de omgeving op het straatniveau. Dit onderdeel wordt gemeten aan de hand van drie criteria.

Het eerste criterium betreft ‘Hoogbouw heeft altijd een onderbouw’. De twee torens aan de zuidzijde van het plangebied (65 en 85 meter) hebben een gezamenlijke plint van vijf woonlagen. Doordat deze torens via een vertrapping op de onderbouw ‘landen’ ontstaat er een geleidelijke overgang. Ook sluit de hoogte van de onderbouw aan op de schaal van de omliggende bebouwing. De derde toren (115 meter) ligt aan de noordzijde van het plangebied en kenmerkt zich door een onderbouw met een terugliggende plint over twee bouwlagen. Daarmee sluit de onderbouw van de derde toren aan bij de onderbouw van de andere twee torens en wordt een eenduidig ensemble gecreëerd. Aan de eerste voorwaarde wordt dus voldaan.

Het tweede criterium betreft ‘De onderbouw is de schakel met de schaal van de stad c.q. van de omgeving’. Ook hier wordt aan voldaan. Door de getrapte vormgeving wordt de onderbouw op subtiële wijze geïntroduceerd en wordt aangesloten bij de naastgelegen bebouwing van Skyline Next en Koningsstaete. Daarnaast zorgt de open en geactiveerde plint ervoor dat het gebouw een relatie aangaat met de omgeving.

Het derde criterium betreft ‘Onderdeel van de onderbouw is een levendige plint’. De plint van alle bouwdelen kent een diverse invulling met op de hoeken commerciële en maatschappelijke functies. Die functies zijn voorzien van een open en transparante gevel. Ook zijn de centrale entrees voor de woningen en de fietsenstalling dubbel hoog ontworpen en voorzien van een transparante gevel. Aan de zijde van het park bevinden de entrees en woonruimten van de woningen zich juist op het maaiveld. Daardoor ontstaat een levendige plint en wordt aan het derde criterium door het planinitiatief LEAD voldaan.

Zie de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par 4.10.2; bijlage 27 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par. 4.10.2.

In het onderdeel ‘Skyline’ wordt de relatie van de bebouwing met de stad en het stadsilhouet gemeten aan de hand van vier criteria.

Het eerste criterium betreft 'Hoogbouw is niet eenvormig'. De drie torens zijn niet eenvormig. Ze zijn gebaseerd op de zichtlijnen vanuit de omliggende omgeving en hebben afgeschuinde hoeken. Ook zijn de torens uit elkaar geplaatst. Elke toren heeft dus een ander formaat, verdraaiing, hoogte en positie en afhankelijk van het standpunt vormen de torens een andere compositie. Aan dit criterium is dus voldaan.

Het tweede criterium betreft 'Hoogbouw vormt geen wand'. Ook hieraan is voldaan. De drie torens hebben elk een eigen vorm en oriëntatie. Daarbij maken de vertrappingen in de onderbouw van de laagste twee torens deze duidelijk te herkennen als losse torens. Verder zorgt de afstand tussen de torens ervoor dat de torens geen wand vormen en vanuit de stad en vanuit het Groene Hart los herkenbaar zijn.

Het derde criterium betreft 'Hoogbouw is niet dominant ten aanzien van monumenten'. Onder 'monumenten' wordt het beschermd stadsgezicht in het historische centrum verstaan. Door de smalle straten en grachten is het planinitiatief LEAD in het historisch centrum overwegend niet herkenbaar aanwezig. Hoewel het planinitiatief LEAD vanaf een aantal standpunten bij de Singel en de rand van de binnenstad herkenbaar is, is het planinitiatief LEAD niet dominant aanwezig. Daarnaast is het planinitiatief LEAD vanuit het Groene Hart in de verte te onderscheiden, maar voert dit nooit de boventoon. Daarmee is ook aan het derde criterium voldaan.

Het vierde en laatste criterium betreft 'Hoogbouw draagt bij aan het stadssilhouet'. Ook aan dit criterium wordt voldaan. Door de verscheidenheid in hoogte, vorm en oriëntatie van de drie torens ontstaat er vanaf de verschillende zichtlijnen een afwisselend en sterk stedelijk silhouet. Door vormgeving en de materialen van de torens vormt het ensemble niettemin een sterke eenheid. Oplopend van de laagste naar de hoogste toren wordt de kroon van elke toren steeds hoger uitgevoerd waardoor er een subtiele hiërarchie ontstaat met de hoogste toren als duidelijk accent van het ensemble.

Zie de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par. 4.10.2; bijlage 27 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par. 4.1.

Verder is in de Nota van Uitgangspunten LEAD aangegeven dat naast de beoordeling van de criteria "Eyeline & Skyline" ook getoetst moet worden aan een drietal fysieke criteria van de Hoogbouwtoets. Dit betreffen: windhinder, schaduwhinder en hoogtebeperking.

Zie Nota van Uitgangspunten, blz. 26-27; bijlage 27 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par. 4.2.

Voor de criteria windhinder en schaduwhinder verwijzen wij naar paragrafen 5.2.4 en 5.2.7 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat het plan ten aanzien van deze aspecten geen aanpassing behoeft. Het criterium hoogtebeperking houdt in dat het planinitiatief LEAD met de maximale bouwhoogten geen beperking vormt voor Schiphol, straalpaden, molenbiotopen en dergelijke functies die effecten kunnen ondervinden van het project. De toets aan molenbiotopen en dergelijke heeft plaatsgevonden in het kader van het zichtlijnenonderzoek. Voor de toets aan de luchtvaart wordt verwezen naar paragraaf 6.6.6 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Uit de onderzoeken blijkt dat het criterium hoogtebeperking niet aan het planinitiatief LEAD in de weg staat.

Opgemerkt wordt dat de tekst in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan waarin wordt gerefereerd aan het hoogbouwgebied in plaats van stadsboulevards, niet afdoet aan de toets aan de criteria "Eyeline & Skyline" die voor het planinitiatief LEAD is verricht. Die toets heeft namelijk geen betrekking op het type gebied waarin het project is gelegen, maar op de relatie van het planinitiatief LEAD met de omgeving op straatniveau, met de stad en het stadssilhouet. Dit geldt eveneens voor de opgestelde Hoogbouweffectrapportage, dat als bijlage 27 onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan. Gelet op het voorgaande is het plan op basis van de aangevraagde bouwhoogten aan de criteria van Eyeline & Skyline getoetst en daarmee in overeenstemming bevonden.

5.2.2 Parkeerdruk

Door een aantal indieners zijn zorgen geuit over een verwachte toename van parkeerdruk vanwege de realisatie van het planinitiatief LEAD.

Door de realisatie van LEAD zullen 54 plaatsen uit het openbare gebied verdwijnen. In de te realiseren parkeergarage bevinden zich 347 parkeerplaatsen. Per saldo zullen dus 293 autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd voor LEAD. Daarnaast worden ruim 1.700 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, verdeeld over een aantal inpandige locaties en fietsparkeerplaatsen in het te realiseren openbare gebied.

In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het aspect parkeren. Op grond van artikel 11.1 lid 1 van het bestemmingsplan geldt dat bij activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder a en/of onder c van de Wabo is vereist (de activiteiten bouwen en/of het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan), ten behoeve van het parkeren van auto's, fietsen en het laden en lossen in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw of het bijbehorende perceel, dan wel op of onder het betreffende terrein. Bij de beoordeling van de vraag of voldoende ruimte is aangebracht, geldt op grond van artikel 11.1 lid 2 van het bestemmingsplan dat dit wordt beoordeeld aan de hand van de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Leiden. In dit geval wordt getoetst aan de Beleidsregels Parkeernormen 2020, die op 17 juli 2020 door het college zijn vastgesteld.

Door Spark is in dat kader onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte die voortkomt uit het planinitiatief LEAD zoals getoetst aan de Beleidsregels Parkeernormen 2020.

Zie bijlage 25 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.

In dit onderzoek is rekening gehouden met de Parkeervisie 2020-2030 en de Beleidsregels Parkeernormen 2020, zodat is uitgegaan van de meest recente normenkaders. In het onderzoek van Spark is berekend dat de totale parkeerbehoefte voor het project uitkomt op 322 parkeerplaatsen. Onder het planinitiatief LEAD zal een parkeergarage worden gerealiseerd die bestaat uit drie bouwlagen. Op de begane grond zullen 22 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, op de eerste laag (-1) 154 parkeerplaatsen en op de tweede laag (-2) 171 parkeerplaatsen. In totaal worden dus 347 parkeerplaatsen gerealiseerd. 54 van deze parkeerplaatsen gelden als compensatieplekken voor parkeerplaatsen die in het openbaar gebied verdwijnen. Per saldo zijn er 293 parkeerplaatsen beschikbaar voor het planinitiatief, waardoor er een tekort is op de maatgevende werkdagavond van 29 parkeerplaatsen. De Beleidsregels Parkeernormen 2020 bevat echter een mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis. In artikel 11 lid 1 onder c van de Beleidsregels Parkeernormen 2020 is in dat kader bepaald dat kan worden afgeweken indien de ruimtelijke activiteit, zijnde wonen (woningen):

- i. gelegen is binnen een betaald parkeren zone, als bedoeld in de Parkeerverordening, op een loopafstand van minimaal 500 meter tot de dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald parkeren zone, en
- ii. ten minste het bezoekersaandeel van de autoparkeereis op eigen terrein gerealiseerd wordt, wanneer het bouwplan gelegen is buiten de gebieden Historische binnenstad en Stationsomgeving, en
- iii. toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners- en/ of bezoekersparkeervergunning;

In het onderzoek van Spark is gemotiveerd dat aan deze voorwaarden wordt voldaan. De locatie van LEAD is gelegen op een loopafstand van minimaal 500 meter tot de dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald parkeerzone. De dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald

parkeerzone is gelegen op ongeveer 690 meter vanaf LEAD. Er zijn daarnaast ruim voldoende parkeerplaatsen in de garage om bezoekers aan de functies in Lead te kunnen faciliteren op basis van de bezoekersnormen in de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020-2030 alsook een toevoeging voor de compensatie van gemeentelijke openbare parkeerplaatsen op straat in de bestaande situatie die komen te vervallen en worden gecompenseerd in de LEAD garage. Tot slot geldt dat de woningen in een gemeentelijke Parkeren Op Eigen Terrein-lijst worden opgenomen, op grond waarvan bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor bewoners-/bezoekersvergunningen. De parkeergarage voorziet tevens in parkeerplaatsen voor minder validen, zodat ook minder valide bewoners en/of bezoekers een plek kunnen vinden in deze garage. Overigens geldt dat het niet kunnen krijgen van een parkeervergunning ook wordt geborgd op grond van de Parkeerverordening 2021 van Leiden. . Dat bewoners van LEAD geen parkeervergunning kunnen ontvangen wordt dus tevens geborgd op grond van de Parkeerverordening 2021. Gelet hierop kan worden afgeweken van de parkeereis op grond van de Beleidsregels Parkeernormen 2020.

Naast het planinitiatief LEAD voorziet onderhavig bestemmingsplan in een nutsvoorziening voor KPN. De parkeerbehoefte hiervoor zal op eigen terrein van de betreffende voorziening geboden worden, in de vorm van 4 parkeerplaatsen. De capaciteit zal exclusief toegankelijk zijn voor personeel die de voorziening moet kunnen bereiken. Hiervoor is ruim voldoende ruimte beschikbaar.

In het parkeeronderzoek van Spark is tevens de parkeerbehoefte voor fietsen onderzocht. Op het maatgevende moment (de werkdagavond) is sprake van een behoefte aan 1.451 fietsparkeerplaatsen. Hieraan wordt met de realisatie van ruim 1.700 fietsparkeerplaatsen ruim voldaan. Daarnaast geldt dat ook wordt voldaan aan de kwaliteitseisen voor fietsparkeren die volgen uit de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020.

Gelet op het voorgaande voorziet het project in voldoende parkeerplaatsen, conform de Beleidsregels Parkeernormen 2020.

5.2.3 Verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid

Door verschillende indieners zijn zorgen geuit over de effecten van de toename van de verkeersintensiteit op de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid.

De verkeerseffecten van LEAD zijn uitgebreid onderzocht. Door BOOT is onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie van LEAD en de effecten op de afwikkeling van het auto- en fietsverkeer.

Zie bijlage 22 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.

In het onderzoek van BOOT wordt geconcludeerd dat op basis van CROW-kengetallen, de maximale verkeersgeneratie van LEAD circa 2.280 verkeersbewegingen per werkdag bedraagt. Hierbij is geen rekening gehouden met afname van verkeer ten gevolge van het verdwijnen van de bestaande functies op het terrein en is voor de invulling van de plint (worst-case) uitgegaan van de realisatie van 300 m² horeca en 300 m² fysioruimte. In het onderzoek van BOOT wordt geconcludeerd dat het extra verkeer door de ontwikkeling van LEAD afdoende verwerkt kan worden op het kruispunt Willem de Zwijgerlaan – Pasteurstraat – Gooimeerlaan. De wachtrij en de wachttijd op de Pasteurstraat blijft acceptabel. De opstelruimte op de Willem de Zwijgerlaan (vanuit oostelijke richting) om linksaf de Pasteurstraat in te rijden is te kort voor de maximale wachtrij. Dit is echter ook al het geval zonder de ontwikkeling van plan LEAD. Inmiddels is de opstelstrook al verlengd zodat ook in de toekomst, met autonome ontwikkelingen en de ontwikkeling van LEAD, de afwikkeling en veiligheid op het kruispunt goed blijven. Aanvullend moet hierbij worden opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet op traditionele wijze wordt ingericht qua mobiliteitsconcept. Vanuit het plan wordt sterk ingezet op andere vormen van

transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van plan LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen opleveren. Dit wordt ook opgemerkt in het verkeersonderzoek van BOOT

Zie kopje 'conclusie', p. 7, van het verkeersonderzoek van BOOT dat als bijlage 22 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd.

Uit het onderzoek van BOOT blijkt verder dat als gevolg van het planinitiatief LEAD de werkdagintensiteit in de Nieuwe Koningstraat, Schapenwei en de Joulestraat ruim onder de 4.000 verkeersbewegingen per dag blijft, waardoor de oversteekbaarheid aanvaardbaar is. De Nieuwe Koningstraat heeft voldoende breedte om het autoverkeer af te wikkelen. De Schapenwei beschikt ook over voldoende breedte. Bij toenemend parkeren op de rijbaan kan de doorstroming op dit deel wel onder druk komen te staan. Mocht deze situatie zich voordoen dan kan dit worden opgelost door het toepassen van een parkeerverbod op de Schapenwei. De Joulestraat biedt verder voldoende ruimte om het autoverkeer af te wikkelen. Op de Pasteurstraat zullen op het drukste deel (dat wil zeggen, het noordelijke deel, bij de aansluiting op de Willem de Zwijgerlaan) volgens BOOT circa 5.200 verkeersbewegingen per etmaal optreden. Hierdoor vermindert de oversteekbaarheid van dit deel van de weg enigszins gedurende de spits, maar de verkeerslichten bieden hiervoor een goede oplossing nu deze de oversteekbaarheid van de weg reguleren. Ten aanzien van de effecten van de toename van het autoverkeer op het fietsverkeer concludeert BOOT dat voor alle mogelijke routes die fietsers kunnen rijden een goede route aanwezig is.

Tevens is door Goudappel Coffeng een Variantenstudie uitgevoerd, waarbij is gezocht naar de optimale ontsluiting van het autoverkeer van het planinitiatief.

Zie bijlage 23 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.

Goudappel Coffeng concludeert dat alternatieven voor een ontsluiting van het plangebied ten opzichte van de basisvariant – een ontsluiting aan de Edisonstraat – Nieuwe Koningstraat via de Schapenwei en Pasteurstraat – op een aantal punten beter scoren dan deze basisvariant, maar dat twee van de drie alternatieven zorgen voor een onacceptabele situatie op de aansluiting op de Willem de Zwijgerlaan. Het andere alternatief zorgt voor een verslechtering op de Schapenwei, zodat de alternatieven geen meerwaarde opleveren ten opzichte van de basisvariant.

Daarnaast heeft ook de gemeente Leiden een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van LEAD.

Zie bijlage 24 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.

Geconcludeerd wordt dat de verkeersafwikkeling via de bestaande wegenstructuur de meest geschikte ontsluitingsroute is. Verkeerskundig is de toegang voor verkeer van en naar LEAD via de Schapenwei en Pasteurstraat (ook vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen) acceptabel, als op termijn fysieke maatregelen worden genomen. Deze maatregelen houden in dat de linksaf-strook vanaf de Willem de Zwijgerlaan naar de Pasteurstraat verlengd wordt en dat het fietspad bij het kruispunt Pasteurstraat beter wordt ingericht. Beide aanpassingen zijn overigens ook al noodzakelijk zonder de ontwikkeling van LEAD. De beoordeling van de effecten van LEAD heeft plaatsgevonden op basis van de belasting van het wegennet op de maatgevende momenten, de spitsperioden. In deze beschouwde (maatgevende) situaties resulteert een goede afwikkeling van het verkeer. Dit geldt dus voor het beschouwde prognosejaar (2030), waarbij ook de benodigde verlenging van de linksafstrook naar de Pasteurstraat is opgenomen.

Het ontsluiten van het project aan de oostzijde is om meerdere redenen ongewenst en is daarom, vergeleken met de uiteindelijk gekozen ontsluitingsroute, geen alternatief dat eenzelfde resultaat behaalt met aanzienlijk minder bezwaren. Een ontsluiting aan de oostzijde zou moeten worden gerealiseerd via de

Driemanschapskade en de Alexander Gogelstraat, nu een ontsluiting via andere wegen aan de oostzijde van LEAD niet mogelijk is. Het gedeelte van de Driemanschapskade aan de oostzijde van LEAD is bedoeld voor langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers. Er is sprake van een gescheiden verkeerskundige structuur en het langzame verkeer op deze wegen kruist niet met autoverkeer (anders dan aan de westzijde van het plangebied). Het aansluiten van een autoweg op deze route zal zeer waarschijnlijk dan ook aanpassingen op de route voor fietsverkeer noodzakelijk maken. Daarnaast geldt dat een brug moet worden gerealiseerd om het project te kunnen ontsluiten via de Driemanschapskade en de Alexander Gogelstraat. Ook zal het ontwerp van de parkeergarage moeten worden aangepast, om een ontsluiting aan de oostzijde mogelijk te maken. Het ontsluiten aan de oostzijde zou er tevens toe leiden dat de ruimtelijke effecten op de oostzijde van het project, waar gelet op het huidige ontwerp sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat, in negatieve zin zullen veranderen. Het ontsluiten van LEAD via de oostzijde van het plan zorgt er voor dat het karakter van het gebied om de Driemanschapskade verandert en dat de verblijfskwaliteit ter plaatse wordt aangetast. Dat is anders ten aanzien van de ontsluiting aan de westzijde van het project, nu dit gebied reeds wordt gebruikt voor autoverkeer en de verwachte verkeersaantallen na realisatie van het planinitiatief LEAD ook passen bij het type weg ter plaatse. Ook een ontsluiting aan de oostzijde via het Daendelspad en de Daendelsstraat is niet goed mogelijk. Ten aanzien van deze wegen geldt tevens dat deze zijn bedoeld voor langzaam verkeer en dat autoverkeer daarmee niet kruist. Daarnaast zou, om een aansluiting op de Willem de Zwijgerlaan via deze wegen te realiseren, een omslachtige bocht moeten worden gerealiseerd. Gelet daarop is een ontsluiting aan de oostzijde vanuit verkeerskundig oogpunt onwenselijk. Nu kan worden geconcludeerd dat LEAD met de gekozen ontsluiting verkeerskundig goed inpasbaar is, is er geen aanleiding om het project dan wel volledig dan wel gedeeltelijk via de oostzijde van het plan te ontsluiten.

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het plan verkeerskundig goed kan worden ingepast waarbij de gekozen ontsluitingsvariant de beste optie is in vergelijking tot de alternatieve ontsluitingsmogelijkheden die zijn onderzocht. Aangezien de verwachte verkeersintensiteiten passen bij het wegtype van de wegen (erftoegangsweg) en dus voldoende laag zijn, bestaat ook geen aanleiding te verwachten dat de komst van het planinitiatief LEAD voor gevaarlijke situaties leidt voor overstekende kinderen.

5.2.4 Windeffecten

Door verschillende indieners zijn zorgen geuit over de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de mate van windhinder in de omgeving.

Door Actiflow is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de ontwikkeling van het planinitiatief LEAD op het windklimaat in de omgeving van het plangebied. Het onderzoek van Actiflow maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die door Mees Ruimte en Milieu is opgesteld.

Zie bijlage 1 van bijlage 27 bij de toelichting op het bestemmingsplan.

Vooraf wordt opgemerkt dat in Nederland geen wettelijke norm geldt voor de mate van windhinder die aanvaardbaar wordt geacht. In het onderzoek van Actiflow is het windklimaat getoetst aan de hand van NEN-norm 8100:2006 'Windhinder en windgevaar in de gebouwomgeving' (hierna: de NEN-norm). Bij de toets aan de NEN-norm wordt onderscheid gemaakt tussen windhinder en windgevaar voor voetgangers. Van windhinder is voor een gemiddeld persoon sprake wanneer de lokale uurgemiddelde windsnelheid meer dan 5 m/s bedraagt. Windgevaar betreft het optreden van een dusdanig hoge windsnelheid waarbij in ernstige mate problemen optreden bij het lopen, zoals evenwichtsverlies, waardoor het onmogelijk wordt zich staande te houden of zich lopend voort te bewegen. Windgevaar treedt vooral bij vlagen op. Volgens de NEN-norm treedt windgevaar op wanneer de uurgemiddelde lokale windsnelheid meer dan 15 m/s bedraagt. De NEN geeft verder een indeling van de mate van windhinder aan de hand van kwaliteitsklassen. Aan de hand van de kans op overschrijding van de grenswaarde voor windhinder wordt bepaald in welke klasse een locatie valt. Vervolgens wordt – afhankelijk van het gebruiksdoel van de locatie – een bepaalde klasse gekarakteriseerd als goed, matig of slecht.

Zie bijlage 27 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par. 3.2.1; bijlage 1 van bijlage 27 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, blz. 2;

Uit het onderzoek blijkt dat zowel in de winter- als in de zomersituatie geen risico op windgevaar bestaat en het windklimaat na realisatie van het planinitiatief LEAD acceptabel is. Uit het windonderzoek blijkt in de eerste plaats dat het planinitiatief LEAD een positief effect heeft op het windklimaat in de openbare ruimte nabij de omliggende bebouwing, te weten de Willem de Zwijgerlaan, de Driemanschapskade en het Zwarte pad. Verder is in de directe omgeving van LEAD momenteel in diverse situaties een aantal zones met klasse D aanwezig. Klasse D betekent dat het windklimaat voor voetgangers matig tot slecht is. Het windklimaat wordt in die zones veroorzaakt door wind die tussen de gebouwen door trekt en versnelt. Van die zones is in twee gevallen sprake van zones met een verkeersfunctie. Gezien die functie is klasse D daar acceptabel. Daarnaast betreft een zone het plein tussen beide bouwdelen van LEAD. Hier treedt alleen klasse D op in de wintersituatie. Op dat moment is langdurig verblijf op het plein niet aannemelijk. Omdat in de zomersituatie voornamelijk klasse A – een “goed” windklimaat – aanwezig is, wordt het windklimaat op het plein als acceptabel beschouwd. Verder zijn er een tweetal zones met klasse C na voltooiing van het planinitiatief LEAD. Klasse C houdt in dat voor doorlopen sprake is van een “goed” klimaat, voor slenteren sprake is van een “matig” klimaat en voor langdurig stilzitten van een “slecht” klimaat. De eerste zone betreft een verkeersfunctie waardoor klasse C aanvaardbaar is. Bovendien is in die zone in de zomermaanden sprake van klasse A zodat - indien gewenst - langdurig verblijf dan zonder enige hinder kan plaatsvinden. De tweede zone betreft het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw. Voor die functie wordt klasse C aanvaardbaar geacht, daarbij leidt de wind op het fietspad ten noorden en ten oosten van het gebouw nergens tot gevaar.

Zie toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par. 4.10; bijlage 27 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par. 3.2.1; bijlage 1 van bijlage 27 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, hfdst.4 en 5.

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare windhinder en dat de gevolgen van het plan op het windklimaat aanvaardbaar zijn.

5.2.5 Geluid

Door verschillende indieners zijn zorgen geuit over de toename mate van de mate van geluidbelasting vanwege de realisatie van het planinitiatief LEAD.

Door Buro Bouwfysica zijn akoestische onderzoeken uitgevoerd om de akoestische effecten van de realisatie van het planinitiatief LEAD – en de aanvaardbaarheid daarvan – in kaart te brengen.

Zie bijlagen 14 t/m 16 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.

In het onderzoek “Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï “LEAD” te Leiden” van Buro Bouwfysica B.V. van 14 april 2020 is de geluidbelasting voor de toekomstige situatie in 2030 vanwege het wegverkeerslawaaï op de gevels van de nieuwe woningen in het plan in kaart gebracht.

Voor deze nieuwe woningen in het plangebied geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Indien deze voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dient te worden onderzocht tot in hoeverre een hogere waarde kan worden vastgesteld. Hiervoor wordt getoetst aan de notitie “Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder” van de Omgevingsdienst West-Holland. Uit dit beleid volgt dat indien de geluidbelasting op de gevel hoger is dan 53 dB, maatregelen moeten worden getroffen om de geluidbelasting te beperken. De maximaal te verlenen ontheffing van de voorkeursgrenswaarde is 63 dB.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat op bepaalde plekken vanwege de Willem de Zwijgerlaan en de Gooimeerlaan sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. De maximale geluidbelasting die voortkomt vanwege het verkeer op de 30 km/uur wegen is lager dan 48 dB. Het is redelijkerwijs niet mogelijk om de geluidbelasting middels bron- en overdrachtsmaatregelen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. In het onderzoek is verder aangetoond dat op drie (delen van) gevels van planinitiatief LEAD de geluidbelasting van 53 dB wordt overschreden. De maximaal te verlenen ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden. Voor de gevels waar de geluidbelasting hoger is dan 53 dB vanwege de Willem de Zwijgerlaan dient aandacht te zijn voor geluidluwe gevels en - buitenruimten en akoestische compensatie. In het ontwerpbestemmingsplan is in artikel 5.6.1 onder a een voorwaardelijke verplichting opgenomen waaruit volgt dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht pas wordt verleend indien vaststaat dat de geluidsbelasting op de gevels van de woningen de voorkeursgrenswaarde of de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op basis van een Hogere waarde-besluit niet zal worden overschreden. Uit de stukken bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor de bouw van de woontorens volgt dat hieraan wordt voldaan. Ook de cumulatie van geluidbelasting is in dit onderzoek beschouwd en bedraagt ten hoogste 63 dB (exclusief correctie op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder). Dit gecumuleerde niveau wordt acceptabel geacht.

In het onderzoek “Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï effect plan “LEAD” te Leiden op bestaande bebouwing” van Buro Bouwfysica B.V. van 14 april 2020 is daarnaast de geluidbelasting voor de toekomstige situatie in kaart gebracht op de bestaande woningen in de directe omgeving. In het onderzoek is de geluidbelasting onderzocht zoals deze zich autonoom zou ontwikkelen in 2030 afgezet tegen de geluidbelasting zoals deze zich inclusief het planinitiatief LEAD zou ontwikkelen in 2030. Uit het onderzoek volgt dat bij de realisatie van het planinitiatief LEAD de wijziging in verkeersintensiteit ten opzichte van de autonome situatie bij 26 bestaande woningen leidt tot een toename in geluidbelasting die als akoestisch relevant wordt opgemerkt (een toename van 2 of 3 dB). In aansluiting op de eisen in de Wet geluidhinder betreffende de reconstructies van wegen, wordt een toename van 2 dB beoordeeld als akoestisch relevant beschouwd. In het onderzoek wordt geadviseerd om als mitigerende maatregel een stiller wegdek toe te passen op de Pasteurstraat en de Schapenwei. Hiermee wordt het akoestisch effect van het plan LEAD beperkt tot een toename in geluidbelasting van maximaal 1 dB op bestaande woningen, hetgeen voor het menselijk oor niet hoorbaar is en dus niet leidt tot een wezenlijke verandering van de geluidssituatie. In het bestemmingsplan is in artikel 5.6.1 onder b een voorwaardelijke verplichting opgenomen waaruit volgt dat uiterlijk binnen 3 maanden na oplevering van alle gebouwen, die worden gebouwd op basis van de regels zoals opgenomen in artikel 5 (Wonen), het tracé zoals opgenomen in bijlage 2 van de planregels, voorzien dient te zijn van een wegdekverharding waarmee de geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen, vanwege de verkeersbewegingen op dit tracé, maximaal 1dB toeneemt ten opzichte van de situatie ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opgemerkt wordt dat in dit artikellid per abuis wordt verwezen naar de “situatie ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan”. Bedoeld is te bepalen dat de geluidbelasting met maximaal 1dB toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2030, zoals volgt uit het onderzoek van Buro Bouwfysica. Het bestemmingsplan zal hierop worden aangepast. Hiermee is geborgd dat voor alle bestaande woningen in de omgeving een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt geborgd. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning is een tekening (“Overzicht geluidreducerende verharding Boot d.d. 202001113 K18-0124-006”) toegevoegd waarin staat aangegeven waar een stiller wegdek zal worden gerealiseerd. Hiermee is voldoende vast komen te staan dat conform de voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan is voldaan aan de voorwaarde dat de toename in geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen maximaal 1 dB mag zijn ten opzichte van de autonome situatie in 2030, zoals volgt uit het onderzoek van Buro Bouwfysica.. Die eventuele toename van maximaal 1 dB is voor het menselijke oor overigens niet waarneembaar zodat het woon- en leefklimaat niet verslechtert.

In het onderzoek “Akoestisch Onderzoek V4. Geluidbelasting vanwege het 150 kV-transformatorstation op de woontorens van het planinitiatief LEAD te Leiden” van Westerveld Advies van 2 november 2020 is de geluidbelasting afkomstig van het 150 kV-transformatorstation op de woningen in de torens van LEAD in kaart gebracht. Uit het onderzoek volgt dat de geluidbelasting op de woontorens vanwege het 150 kV-station hoogstens 42 dB(A) bedraagt, waardoor ruimschoots wordt

voldaan aan de toetsingswaarde van 50 dB(A) voor gemengde gebieden en tevens wordt voldaan aan de kwaliteitsnorm van 45 dB(A) die geldt voor een rustige woonwijk in de stad. Omdat de geluidbelasting maximaal 42 dB(A) bedraagt is nader onderzoek naar maatregelen die de geluidbelasting beperken niet nodig.

Gelet op het voorgaande zijn de akoestische effecten die voortkomen uit realisatie van de ontwerpbesluiten aanvaardbaar en in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

5.2.6 Zichtlijnen

Door verschillende indieners zijn zorgen geuit over de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de zichtlijnen.

RED Company en Powerhouse Company hebben een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. In het zichtlijnenonderzoek zijn de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor het nationaal landschap “Het Groene Hart” en vanuit het beschermd stadsgezicht in beeld gebracht. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die door Mees Ruimte en Milieu is opgesteld.

Zie bijlage 3 van bijlage 27 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.

In het zichtlijnenonderzoek zijn in het eerste deel 30 standpunten (aanzichten) onderzocht in de binnenstad en de stadssingel van Leiden. Van ieder standpunt is de bestaande en de geplande situatie in een verbeelding weergegeven. Uit het zichtlijnenonderzoek blijkt dat het planinitiatief LEAD in de standpunten buiten het beschermd stadsgezicht één keer niet herkenbaar, drie keer herkenbaar en zeven keer dominant in het zicht aanwezig is. Door de smalle straten en grachten in het historisch centrum is in de standpunten binnen het beschermd stadsgezicht het planinitiatief LEAD in de meeste gevallen, namelijk elf keer, niet herkenbaar aanwezig. Voor acht standpunten binnen het beschermd stadsgezicht geldt dat het planinitiatief LEAD niet dominant, maar wel herkenbaar aanwezig is. Daarnaast is in de Hoogbouwvisie (2007) onder het meewegen van de relatie met cultuurhistorie een aantal “zeer authentieke zichtlijnen” vanuit het beschermd stadsgezicht van de binnenstad opgenomen. Het planinitiatief LEAD is niet binnen - of binnen het verlengde van - deze zeer authentieke zichtlijnen vanuit het beschermd stadsgezicht gelegen.

Zie toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par. 4.2.2.3; bijlage 3 van bijlage 27 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, blz. 2 en 6; Hoogbouwvisie (2007), blz. 41.

Voor de aanzichten waar het planinitiatief LEAD binnen het beschermd stadsgebied wel herkenbaar aanwezig is, zal het – vanuit cultuurhistorisch perspectief – wenselijk behoud van het historisch stadsbeeld worden beïnvloed. Om die beïnvloeding zoveel mogelijk te beperken zijn aan de drie torens een aantal aanpassingen gemaakt. De torens zijn daartoe gedraaid ten opzichte van elkaar, hebben afgeschuinde hoeken en zijn uit elkaar geplaatst. Elke toren heeft dus een ander formaat, verdraaiing, hoogte en positie. Het gevolg daarvan is dat de torens slanker ogen en wandvorming wordt voorkomen. Ook is gekozen voor een lichte kleurstelling van de torens wat zorgt voor minder nadruk in het stadsbeeld. Dit in aanmerking genomen heeft de raad doorslaggevende betekenis toegekend aan de belangen van de duurzame verstedelijking in combinatie met het leveren van een substantiële bijdrage aan de urgente woningbouwbehoefte in de stad. Op basis daarvan zijn de beperkte effecten op de cultuurhistorische waarden geaccepteerd.

Zie toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par. 4.2.2.3; bijlage 3 van bijlage 27 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, blz. 2.

Verder zijn in het zichtlijnenonderzoek vanuit het nationaal landschap “Het Groene Hart” vijf standpunten (aanzichten) geplaatst. Vanuit die aanzichten is het planinitiatief LEAD in de verte herkenbaar aanwezig. Alleen vanuit het perspectief vanaf de Leidseweg te Oud Ade is het planinitiatief LEAD in het stadsilhouet goed waarneembaar. Opgemerkt dient te worden dat in de bestaande situatie het stadsilhouet vanaf dat perspectief ook al goed zichtbaar is. Het planinitiatief LEAD zorgt alleen voor een toegevoegd element in dat silhouet, maar voert hierin niet de boventoon. De herkenbaarheid van Leiden zal met het planinitiatief LEAD alleen versterkt worden zonder dat er een extra onderbreking van het landschap optreedt. Daarmee vindt dus geen onevenredige aantasting van de zichtlijnen plaats.

Zie toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par. 4.2.2.3 en par. 4.10.2; bijlage 3 van bijlage 27 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, blz. 74-75.

Van bijzonder belang is ook dat het planinitiatief LEAD past binnen de kaders van de Verstedelijkingsnotitie Leiden (2018). In het kader van de Verstedelijkingsnotitie heeft reeds de belangenafweging plaatsgevonden tussen enerzijds de toenemende vraag naar binnenstedelijke verdichting en anderzijds de bescherming van het beschermd stadsgezicht. Uitkomst van die belangenafweging is geweest dat slechts onder de criteria van Eyeline & Skyline hoogbouw is toegestaan. Het project voldoet aan die criteria (zie paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota). Ook gelet daarop vindt geen onevenredige aantasting van de karakteristieke zichtlijnen plaats.

Zie toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, par. 4.2.2.3 en par. 4.10.2.

Het bovenstaande in aanmerking genomen is van een onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake en is het plan in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

5.2.7 Bezonnning en schaduwhinder

Door verschillende indieners zijn zorgen geuit over de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de mate van bezonnning in de omgeving.

Opgemerkt wordt dat in Nederland geen wettelijke norm geldt die bepaalt welke mate van bezonnning op een woning moet gelden. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is opgenomen dat voor het bepalen van schaduwhinder bij het planinitiatief de zogenoemde “Haagse bezonningsnorm” wordt gehanteerd. iTX Bouwconsult heeft in dat kader onderzoek gedaan naar de vraag of en zo ja, tot in hoeverre, de voorgenomen ontwikkeling tot schaduweffecten leidt voor omliggende woningen. Het onderzoeksrapport van iTX Bouwconsult d.d. 18 maart 2020 is onderdeel van de Hoogbouweffectrapportage die door Mees Ruimte en Milieu is opgesteld.

Zie bijlage 2 van 27 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

iTX Bouwconsult heeft hierbij getoetst aan de ‘Haagse bezonningsnorm’, conform de Nota van Uitgangspunten LEAD, alsmede aan de (strengere) TNO-norm ‘licht’. Verder is een vierseizoenenonderzoek uitgevoerd, waarmee de zon- en schaduweffecten van het project over het gehele jaar in beeld zijn gebracht. In het onderzoek zijn alle woningen en appartementen beschouwd die worden geraakt door de slagschaduw van het project.

Op basis van de Haagse bezonningsnorm dient de mate van bezonnning te worden gemeten van 19 februari tot 21 oktober. Hierbij wordt uitgegaan van een minimale zonhoogte van 10 graden. In de praktijk betekent dit dat de bezonnning berekend wordt van 9.15 uur tot en met 16.45 uur. De Haagse norm gaat uit van een virtueel meetpunt op 0,75 m¹ hoogte op het midden van de gevel. Verder mogen de bezonnningstijden van voor- en achtergevel bij elkaar worden opgeteld. Uit de door iTX Bouwconsult uitgevoerde studie volgt dat de norm voor alle woningen en appartementen wordt gehaald.

Ten aanzien van de toetsing aan de TNO-norm 'licht' geldt dat deze norm strenger is dan de Haagse bezonningsnorm, omdat anders dan bij de Haagse bezonningsnorm de bezonning op de voor- en achtergevel niet bij elkaar mag worden opgeteld, zodat de norm van 120 minuten gehaald dient te worden op een enkele gevel. Daarnaast beschrijft de Haagse bezonningsnorm een virtueel meetpunt op de gevel op 0,75 m¹. Bij de TNO-norm is sprake van een meetpunt in het raamkozijn. Het verschil in uitkomsten tussen toepassing van de Haagse bezonningsnorm en de TNO-norm 'licht' is blijkens het onderzoek van iTX BouwConsult verwaarloosbaar. In het onderzoek van iTX Bouwconsult zijn enkel de woningen uitgewerkt waarvan na een eerste controle onduidelijk is of ze voldoen aan de TNO-norm 'licht'. Daarbij is tevens gekeken naar de afname van de bezonningsduur. De woningen waarvan bij een eerste controle evident blijkt dat zij voldoen aan de TNO-norm, zijn niet nader genoemd of uitgewerkt in het onderzoek.. Alle bestaande woningen en appartementen voldoen aan de TNO-norm 'licht'.

Tot slot geldt dat een vierseizoenenonderzoek is uitgevoerd door iTX Bouwconsult. Dit is een algemeen aanvaarde onderzoeksmethode waarmee inzicht wordt verschaft in de zon- en schadueffecten die optreden gedurende een jaar. In dat kader zijn vier dagen in het jaar beschouwd die representatief zijn voor de vier seizoenen, waarbij bij elk van de dagen een meting is uitgevoerd om 9.00 uur, 12.00 uur, 14.00 uur en 16.00 uur. ITX Bouwconsult concludeert dat de torens van het planinitiatief LEAD weliswaar een schaduw werpen, maar dat dit lange slagschaduwen zijn waarvan de uiteinden zich verplaatsen met hoge snelheid. Daarnaast wordt geconcludeerd dat de slagschaduwen in het voorjaar, de zomer en de herfst minder voelbaar zullen zijn en bovendien zullen optreden in een kleiner gebied dan in de winterperiode. In de winterperiode zullen de slagschaduwen van LEAD volgens iTX Bouwconsult opgaan in de veelheid van schaduwen door andere omliggende gebouwen als gevolg van de lage stand van de zon.

Gelet op het voorgaande voldoet de voorgenomen ontwikkeling van planinitiatief LEAD aan de normen die gehanteerd worden om te beoordelen of vanuit het aspect bezonning en schaduw wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

5.2.8 Luchtkwaliteit

Door verschillende indieners zijn zorgen geuit over de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen op de luchtkwaliteit in het gebied.

De kwaliteitseisen voor de buitenlucht zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van Wet milieubeheer. Op grond van artikel 5.6 lid 1 van de Wet milieubeheer zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit opgenomen in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer. In Nederland richt de toetsing van projecten aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden zich met name op de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Voor de overige stoffen die genoemd worden in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer liggen de concentraties in Nederland in het algemeen ver onder de wettelijke grenswaarden.

Wettelijk gezien wordt er ten aanzien van luchtkwaliteit een onderscheid gemaakt tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel 'niet in betekende mate' leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van 3%. Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekende mate' de luchtkwaliteit. Op grond van het Besluit niet in betekende mate en de Regeling niet in betekende mate, zijn concrete situaties aangewezen waarbij in ieder geval geen sprake is van een bijdrage in betekende mate. Voor woningbouw geldt dat de realisatie van 1.500 woningen bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen niet in betekende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

Zie voorschrift 3A.2 juncto 4 lid 1 van de Regeling niet in betekende mate in samenhang gelezen met artikel 4 lid 1 van het Besluit niet in betekende mate en artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet milieubeheer.

De voorgenomen ontwikkeling maakt de realisatie van 580 woningen mogelijk, waardoor het uitgangspunt op basis van de wet is dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. Er is daarom geen verplichting om NIBM-projecten te toetsen aan de wettelijke grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

Volledigheidshalve is voor de voorgenomen ontwikkelingen in het kader van het toenemen van het verkeer wel de NIBM-tool ingevuld. Met de NIBM-tool wordt bepaald of een concreet plan in niet-betekende mate bijdraagt aan de concentratie van bepaalde stoffen in de buitenlucht. Door middel van deze tool is een worst-case berekening gemaakt. De NIBM-tool is ingevuld voor het jaar van realisatie van het LEAD-project, te weten 2026. Bij de toepassing van de NIBM-tool is verder uitgegaan van een extra verkeersaantrekkende werking van 2280 verkeersbewegingen per werkdag op basis van het onderzoek uitgevoerd door BOOT ingenieurs.

Het onderzoek van BOOT ingenieurs is als bijlage 22 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.

Uit de berekening bleek dat de bijdrage aan NO₂ niet onder de grens voor “niet in betekenende mate” van 1,2 µg/m³ valt. Vervolgens zijn de concentraties getoetst aan de wettelijke grenswaarden. De toename in NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} concentraties vanwege LEAD is in dat kader opgeteld bij de achtergrondconcentraties ter plaatse van het plangebied zoals aanwezig in 2020. De grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} worden niet bereikt. De gemeten concentraties (27,38 µg/m³ voor NO₂, 20,95 µg/m³ voor PM₁₀ en 11,94 µg/m³ voor PM_{2,5}) liggen ver onder de grenswaarden voor concentraties van deze stoffen (40 µg/m³ voor NO₂ en PM₁₀ en 25 µg/m³ voor PM_{2,5}).

Daarnaast blijkt uit de NIBM-tool dat in het jaar 2027 (circa een half jaar na afronding van het plan) geen sprake meer is van een bijdrage van verkeer dat de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechtert. De maximale bijdrage van NO₂ betreft in 2027 1,12 µg/m³ en de maximale bijdrage van PM₁₀ betreft in 2027 0,35 µg/m³. Dit valt ruim onder de grens voor ‘niet in betekenende mate’ van 1,2 µg/m³.

Tot slot geldt dat de door het RIVM beheerde NSL-monitoringstool voorschrijft dat de achtergrondconcentraties in het jaar 2030 verbeteren ten opzichte van het jaar 2020. Met inachtneming daarvan geldt dat de achtergrondconcentraties voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in de toekomst nog verder zullen afnemen. In de toelichting op het bestemmingsplan is in dat kader inzichtelijk gemaakt dat de achtergrondconcentraties voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} respectievelijk 16,19 µg/m³, 17,87 µg/m³ en 9,57 µg/m³ zullen betreffen. In 2030 zullen de achtergrondconcentraties dus nog verder onder de grenswaarden komen te liggen.

Gelet op het voorgaande voldoet de voorgenomen ontwikkeling van planinitiatief LEAD aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Gelet daarop is voor het aspect luchtkwaliteit sprake van overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

5.2.9 Participatie

Er zijn door indieners zorgen geuit over het participatieproces.

Bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten is groot belang gehecht aan het creëren van draagvlak voor het planinitiatief LEAD. Het overleg tussen de gemeente en RED company over de inrichting van participatieproces is in eerste instantie gevoerd aan de hand van het protocol “Initiatieven van derden, in de fysieke leefomgeving strijdig met het bestemmingsplan”. Dit protocol is opgevolgd door de in oktober 2018 door het college van B&W vastgestelde “Werkwijzer participatie 2018, voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan” (de Werkwijzer participatie 2018).

In goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente is een participatieplan op maat, het participatieplan “LEAD in dialoog” tot stand gekomen (het participatieplan). Hiervan heeft het college met instemming kennisgenomen.

Conform het participatieplan heeft eerst een eerste participatieronde plaatsgevonden. In dat kader heeft een wethouder van de gemeente de eerste publieksbijeenkomst op 11 september 2018 met circa 250 aanwezigen geopend en de verwachting en het doel van de gemeente uitgelegd. Op aangeven van de gemeente werden in de projectomgeving 3.500 uitnodigingen verspreid. Ook in de uitnodiging werd het programma van de eerste publieksbijeenkomst en de vervolgstappen in het participatieproces beschreven. De publieke bekendmaking van het initiatief vond plaats op 27 augustus 2018. Naar aanleiding van de eerste publieksbijeenkomst op 11 september 2018 gaven 40 mensen zich op voor een plangroep om de onderwerpen met de initiatiefnemer te bespreken. Hieraan hebben 35 mensen actief deelgenomen. Er is op verschillende dagen over verschillende thema's geparticipeerd, zoals wonen en duurzaamheid, maar ook over bijvoorbeeld zon, zicht, wind en stedenbouw. Uit de gesprekken zijn verschillende voorstellen gekomen die in het plan zijn doorgevoerd. Op 18 oktober 2018 zijn de uitkomsten gepresenteerd aan circa 150 aanwezigen. Het aangepaste plan kon in dat kader van reacties worden voorzien, waarvan een verslag is gemaakt.

Zie voor de uitvoerige beschrijving van het participatieproces alsmede de uitkomsten en verslagen van de eerste participatieronde bijlage 1 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan ('participatieverslag 2018')

Op basis van de eerste participatieronde is het initiële ontwerp voor LEAD op verschillende punten aangepast. Zo is onder andere meer groen toegevoegd aan het landschapsonwerp en is de afstand tussen de Koningstaete en LEAD vergroot door de oriëntatie van de loggia's aan te passen. Ook zijn zo min mogelijk woonkamers geprojecteerd aan de zijde van de Koningstaete, om de privacy zo veel mogelijk te waarborgen.

Vervolgens is een Nota van Uitgangspunten opgesteld voor het project en voorgelegd aan de gemeenteraad (raad). De raad heeft op 20 juni 2019 de Nota van Uitgangspunten voor LEAD vastgesteld. Die Nota van Uitgangspunten dient zoveel als mogelijk als een zelfbindend toetsingskader waarin de essentiële randvoorwaarden zijn opgenomen voor de voorgenomen ontwikkeling. Ook het participatieproces is hierin uiteengezet alsmede het doel van het participatieproces en de rollen en taken van partijen is daarin uiteengezet.

Binnen de randvoorwaarden van de Nota van Uitgangspunten dient het initiatief te worden uitgewerkt en dient een tweede participatieronde plaats te vinden. Dat is ook ten aanzien van het planinitiatief LEAD gebeurd. In de tweede participatieronde hebben wederom verschillende bijeenkomsten plaatsgevonden. Op 18 februari 2020 heeft een interactieve bijeenkomst plaatsgevonden over speelmogelijkheden in het plan met kinderen van de lokale BSO, waarin speelwensen van kinderen in kaart zijn gebracht. Op 20 februari 2020 heeft een bijeenkomst met een plangroep plaatsgevonden over verkeer, ontsluiting en parkeren alsmede een workshop over groen en openbare ruimte. Bij alle bijeenkomsten van de tweede participatieronden waren ook ambtenaren vanuit de gemeente aanwezig. Zij hebben toelichting gegeven op het gemeentelijk beleid en diverse sessies begeleid. Verder is op 5 maart 2020 gesproken over ruimtelijke aspecten zoals onder meer het gebouwonwerp, verkeer, parkeren, ontsluiting, mobiliteit, groen en de openbare ruimte. De gemeente heeft tijdens die bijeenkomst uitleg gegeven over de Nota van Uitgangspunten LEAD, het gemeentelijk verkeersonderzoek en het vervolg van de procedure. Ook hebben op 23, 24 en 25 maart 2020 webinars plaatsgevonden over de ontsluiting, verkeer, parkeren en de openbare ruimte. Tot slot is een woonenquête gehouden onder ruim 1.300 belangstellenden.

Op basis van de tweede participatieronde zijn een aantal aanpassingen waaronder de aan te houden afstand tussen de kopwoningen van de woningen aan de Nieuwe Koningsstraat en planinitiatief LEAD, geoptimaliseerd.

Zie voor de uitvoerige beschrijving van het participatieproces alsmede de uitkomsten en verslagen van de tweede participatieronde bijlage 2 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan ('participatieverslag 2020')

Gelet op het voorgaande is ruim aandacht geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en heeft die participatie ook geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Hoewel het uitgangspunt bij grote ruimtelijke projecten als de voorliggende is om zoveel mogelijk draagvlak te creëren, zijn de raad en het college zich er evenwel van bewust dat het onoverkomelijk is dat een dergelijk project niet altijd op steun van alle omwonenden kan rekenen. Ten overvloede wordt in dit kader opgemerkt dat het bestaan van een bepaalde mate van draagvlak volgens vaste jurisprudentie ook geen vereiste is om een bestemmingsplan vast te stellen of een omgevingsvergunning te kunnen verlenen.

Zie hiervoor bijvoorbeeld een uitspraak van de Raad van 1 augustus 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BX3276) r.o. 2.4.1: Zie tevens AbRvS 23 december 2020, ECLI:NL:RVS:2020:3112.

Dit laat uiteraard onverlet dat de resultaten van het participatietraject wel worden meegenomen bij de besluitvorming.

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het participatieproces zorgvuldig is verlopen conform de daartoe strekkende kaders. Voor zover onder bepaalde omwonenden (waaronder indieners) geen draagvlak kan worden gevonden voor het planinitiatief LEAD, betekent dit niet dat het bestemmingsplan niet vastgesteld kan worden.

5.2.10 Relatie met hogedruk aardgasleiding

Door een aantal indieners zijn zorgen geuit over de ligging van het planinitiatief LEAD in de nabijheid van een hogedruk aardgasleiding.

Van belang is dat door de Omgevingsdienst West-Holland een verantwoording is opgesteld voor het groepsrisico.

Zie bijlage 18 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.

De verantwoording voor het groepsrisico is mede opgesteld naar aanleiding van het door de Veiligheidsregio opgestelde advies ten behoeve van dit plan en betreft in feite een coproductie van de Omgevingsdienst en de Veiligheidsregio, die door de gemeente is onderschreven. In de verantwoording is ook uitgebreid ingegaan op de relatie van het planinitiatief LEAD met de hogedrukaardgasleiding die op een afstand van ongeveer 40 meter vanaf de dichtst bijgelegen woonbebouwing zal komen te liggen. Het plangebied van LEAD ligt gedeeltelijk binnen een zogenoemd 100% letaliteitsgebied. Binnen een 100%-letaliteitsgebied van een buisleiding zal iedereen komen te overlijden als gevolg van een maatgevende calamiteit met deze leiding. Er is een risicoberekening uitgevoerd ten aanzien van de hogedruk aardgasleiding, waaruit volgt dat de risico's van deze leiding verwaarloosbaar zijn. Zoals in de verantwoording is aangegeven, worden bouwkundige en installatietechnische maatregelen getroffen om voldoende tijd te hebben voor ontvluchting. Een van de aangegeven maatregelen is het uitvoeren van de gevel van de hoogbouw met een voldoende brandwerendheid, inclusief de ramen en de kozijnen. Hiermee wordt een snelle verspreiding van een brand langs de gevel naar boven voorkomen. Ook doorslag naar binnen de woningen in wordt hiermee vertraagd. Daarmee wordt de tijd dat de aanwezige bewoners veilig kunnen vluchten vergroot. Hierbij is ook de ontruimingsinstallatie van belang die in iedere woning aanwezig is.

Gelet op de zeer beperkte kans op calamiteiten in combinatie met de getroffen maatregelen die worden genomen om het aantal potentiële slachtoffers te beperken, worden de zeer beperkte risico's aanvaardbaar geacht.

5.3 Ingekomen zienswijzen

In de navolgende tabel zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. In de eerste kolom is aangeduid welk deel van de zienswijze wordt behandeld en ten aanzien van welke indiener. Het eerste cijfer in de linker kolom staat in dat kader voor de indiener, het tweede cijfer in de linker kolom betreft de nummering van de zienswijzenonderwerpen. Zo wordt het tweede zienswijzenonderwerp van de eerste indiener aangeduid met 1.2. In de tweede kolom wordt een samenvatting gegeven van de ingekomen zienswijze. In de derde kolom geven wij een reactie op de zienswijze. In de vierde kolom wordt aangegeven wat de gevolgen van de zienswijze zijn voor de ontwerpbesluiten.

Indiener & zienswijze	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
1.1	Het plan bevat teveel woningen op een te kleine plek.	Het aantal woningen dat ter plaatse wordt gerealiseerd, leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke gevolgen. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.
1.2	De overlast van hondenpoep zal toenemen door het planinitiatief LEAD. Ook zullen andere problemen met betrekking tot honden erger worden. Er moet vooraf onderzoek worden gedaan naar effectieve maatregelen tegen hondenpoep.	Het aspect hondenpoep is geen ruimtelijk relevant aspect dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan of verlening van een omgevingsvergunning dient te worden betrokken. Het tegengaan van hondenpoep betreft een aspect waartegen op grond van de APV van Leiden wordt gehandhaafd.	Geen.
1.3	Een beter plan is om de torens kleiner te maken.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een (veel) lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het nieuw te realiseren stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. Verder geldt dat met een (veel) lager gebouw niet voldaan kan worden aan de – o.a. in de Nota van Uitgangspunten opgenomen – duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eycline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze	Geen.

		beantwoording in deze zienswijzennota.	
2.1	De bouw is te hoog en te massaal.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De visie dat de gebouwen te hoog en te massaal zijn, wordt niet gedeeld gelet op de overeenstemming van het plan met het geldende beleid en de daarbij behorende afwijkmogelijkheden.	Geen.
2.2	Er worden zorgen geuit over verkeersdrukte	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
2.3	Er worden zorgen geuit over vervuiling	Onduidelijk is voor welke vervuiling indiener vreest. Voor zover wordt bedoeld op vervuiling van de luchtkwaliteit als gevolg van het plan, wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor zover door indiener is bedoeld te zeggen dat vervuiling zal toenemen door bijvoorbeeld een gevreesde toename van zwerfafval, wordt opgemerkt dat – hoewel niet aannemelijk is dat het planinitiatief LEAD enkel door een toename van woningen tot een toename van zwerfafval leidt en de toename van zwerfafval geen ruimtelijk relevant aspect is dat bij de totstandkoming van een bestemmingsplan of omgevingsvergunning dient te worden betrokken - het optreden tegen zwerfafval een handhavingsaspect betreft dat is geregeld in de Afvalstoffenverordening van Leiden.	Geen.
3.1	De samenhang tussen de toren van 115 meter hoog en de rest van het project is zowel qua vormgeving als ligging onduidelijk. De afwezigheid van objectieve bezwaren tegen de bouw van deze toren is onvoldoende. De gemeente heeft rekening te houden met zaken als aantallen bewoners, ruimte tussen de bewoning, parkeerdruk en samenhang	De samenhang van de torens volgt onder meer uit de oplopende bouwhoogte tussen de torens en de keuze van materiaal en detaillering. De afstanden tussen de te realiseren woontorens bieden doorzichten vanuit verschillende richtingen. Door de afgeschuinde gevels zijn de woontorens slank. De woontorens zijn ten opzichte van elkaar gedraaid, waardoor een wisselend beeld ontstaat en zij laten voldoende ruimte open om niet een wand te vormen. Het ensemble van torens is zo gevormd en ontworpen dat minimale hinder door schaduw, zicht en wind ontstaat. Om aantasting van de groene ruimte	Geen.

	tussen deze toren en de rest van het project.	binnen en buiten de stad te voorkomen en genoeg ruimte over te houden voor het programma, gelet op de woningbouwopgave, is ervoor gekozen de vrijstaande toren ranker en hoger te maken. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het project past binnen de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. In het bijzonder wordt in dat kader naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	
4.1	Het project met een toren van 115 meter past niet bij het bestemmingsplan met een maximale hoogte van 75 meter.	In zowel het huidige als in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is geen sprake van een maximumhoogte van 75 voor de genoemde toren. De maximale bouwhoogten in het ontwerpbestemmingsplan komen overeen met de te realiseren torens. De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Om de gewenste ruimtelijke meerwaarde te kunnen bieden (zoals de realisatie van een hoogwaardig stadspark) is een bepaalde hoogte nodig om tot uitvoerbare plannen te kunnen komen. Het woonprogramma realiseren binnen een hoogte van 75 meter leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project, die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.

5.1	Er is onvoldoende aandacht besteed aan de te verwachten problemen omtrent parkeren. In het participatieverslag is aangetoond dat 's avonds en in het weekend de capaciteit van 372 plekken tekort zal schieten. De parkeergarage wordt betaald parkeren voor bezoekers. Er wordt de zorg geuit dat de gemeente dit zal oplossen door de omliggende zones om te zetten naar duurdere zones, waardoor visite van bewoners in die wijken niet meer gratis kan parkeren. Onduidelijk is of bewoners van LEAD wel gratis kunnen parkeren in de garage. Zo niet, dan zullen zij uitwijken naar goedkopere opties.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Indiener geeft aan zich zorgen te maken over de mogelijkheid dat bezoekers gratis kunnen parkeren. Dat is echter niet aan de orde. Bezoekers moeten in beginsel op eigen terrein parkeren en het is daarom onwenselijk als het parkeertarief in de garage te veel afwijkt van het tarief op straat. Dit kan er immers toe leiden dat bezoekers alsnog op straat parkeren, omdat dit goedkoper is. De parkeervisie biedt in dergelijke gevallen handvatten om het beleid op straat aan te passen wanneer dergelijke problemen optreden. Zo kunnen bijvoorbeeld de reguleringstijden aangepast worden als blijkt dat er veel bezoekers na 19.30 uur op straat gaan staan, omdat het dan gratis is en er op eigen terrein betaald moet worden voor het parkeren. Ook is reeds in de parkeervisie opgenomen dat het starttarief van €0,20 voor de eerste twee uur parkeren in woongebieden wordt opgeheven. Dit maakt het kostentechnisch niet interessant om in de openbare ruimte te parkeren in plaats van op eigen terrein. Dat bezoekers zullen uitwijken naar goedkopere opties is dan ook niet aan de orde. Overigens geldt dat door indiener niet is gemotiveerd welke goedkopere opties dat dan zouden zijn. Daarnaast geldt dat het omzetten van omliggende zones naar duurdere parkeerzones vanwege het planinitiatief LEAD niet aan de orde is.	Geen.
6.1	Met de komst van LEAD kan de luchtkwaliteit niet anders dan verslechteren door het verkeer dat toe zal nemen. De vraag wordt gesteld of onderzoek is gedaan naar hoe de komst van de torens de luchtkwaliteit zal beïnvloeden.	Naar de effecten van het project op de luchtkwaliteit is onderzoek gedaan. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
6.2	Met de komst van 580 woningen zal het zwerfafval toenemen.	Opgemerkt wordt dat het optreden tegen zwerfafval een handhavingsaspect betreft dat is geregeld in de Afvalstoffenverordening van Leiden en maakt derhalve geen onderdeel uit van de ter inzage gelegde besluiten. In algemene zin wordt opgemerkt dat het niet aannemelijk is dat de hoeveelheid zwerfafval enkel zal toenemen door een toename van het aantal woningen. In het plangebied zullen (zowel in pandig als in de openbare ruimte) voldoende afvalvoorzieningen aanwezig zijn voor de nieuwe bewoners.	Geen.
6.3	De vraag wordt gesteld waarom geen milieueffectrapport is opgesteld.	Voor het project heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden, waarbij op basis van de aanmeldnotitie van de initiatiefnemer door de Omgevingsdienst West-	Geen.

		Holland namens het college is geoordeeld dat geen sprake is van een activiteit die leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Het opstellen van een milieueffectrapport is gelet daarop niet vereist.	
6.4	De hoogte van de torens is buitenproportioneel gezien de hoogte van de bebouwing in de omgeving.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Om de gewenste ruimtelijke meerwaarde te kunnen bieden (zoals de realisatie van een hoogwaardig stadspark) is een bepaalde hoogte nodig om tot uitvoerbare plannen te kunnen komen. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van het aspect skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project, die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Onderdeel van het ontwerp van de torens is dat zoveel mogelijk is geprobeerd aansluiting te zoeken bij het omliggende gebied. De nieuwbouw sluit aan op de stedenbouwkundige opzet van de aangrenzende wijk, in het bijzonder het patroon van rooilijnen en bouwblokken. De onderbouw van het plan sluit aan op de rooilijn aan de Willem de Zwijgerlaan en voltooit het bouwblok in combinatie met de bestaande gebouwen uit de omgeving: het 150 kV station en het appartementengebouw Koningsstaete. Het project sluit met haar drie hoogteaccenten daarnaast aan op de bestaande stedelijke bebouwing. De gebouwen langs de Willem de Zwijgerlaan hebben een oplopende tred. Met het planinitiatief LEAD wordt de stedelijke wand aan de Willem de Zwijgerlaan, reeds bestaande uit bebouwing met een bouwhoogte van 50 tot 60 meter, door middel van ritmische bebouwing afgemaakt. De rooilijn van LEAD sluit aan de westzijde aan op Skyline Next en door de knik in het ontwerp sluit het eveneens aan	Geen.

		op de oostelijke bebouwing. De hoogte van de torens leidt daarnaast niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	
6.5	Het nu al drukke verkeer aan de Willem de Zwijgerlaan zal door de komst van 580 woningen toenemen. Dit komt de veiligheid niet ten goede.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
7.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
7.2	Er zal schade ontstaan door heiwerkzaamheden in nabij gelegen wijken.	Dat schade zal ontstaan door heiwerkzaamheden is niet aannemelijk. Enerzijds wordt dit geborgd door regelgeving (afdeling 8.1 Bouwbesluit 2012) dat directe werking heeft. Anderzijds is dit middels een voorwaarde expliciet geborgd in de ontwerpomgevingsvergunning voor het planinitiatief LEAD, waar het voorschrift is opgenomen dat de uitgangspunten voor een monitoringsplan moeten worden gedeeld met het bevoegd gezag ter voorkoming van schade aan naburige belendingen. Op basis daarvan moet onder meer een prognose-rapport worden overgelegd over de trillings-invloed op de belendingen ten gevolge van werkzaamheden. Gelet daarop is geborgd dat door de werkzaamheden geen onevenredige schade ontstaat aan bouwwerken in de omgeving van het plangebied.	Geen.
7.3	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt	Geen.

	verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
7.4	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
7.5	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
7.6	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd.	Geen.

		Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
7.7	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
7.8	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
7.9	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes	Geen.

	duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolge van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
7.10	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregistreerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat gedurende het participatietraject niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED Company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan “LEAD in dialoog” tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
8.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor	Geen.

	op de Hoogbouwvisie.	een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	
8.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. In deze paragraaf is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
8.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
8.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
8.5	Naast een appartementencomplex moet ook een	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee	Geen.

	significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontorens geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
8.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is volgens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, volgens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de	Geen.

		openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
8.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
8.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
8.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkens een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals	Geen.

		uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast wordt opgemerkt dat de gemeente wel degelijk is betrokken bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
9.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
9.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
9.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze	Geen.

	in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	
9.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
9.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
9.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is volgens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn.	Geen.

		Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
9.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
9.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten	Geen.

		oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
9.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
10.1	De koopwoningen aan de Groenordstraat zullen in waarde verminderen vanwege schade veroorzaakt door bouwverkeer, omdat de woningen niet meer in een autoluwe rustige wijk liggen en de levenskwaliteit wordt verminderd.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd. Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en	Geen.

		fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De bouw zal in 2022 aanvangen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
10.2	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
10.3	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een	Geen.

	Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
10.4	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
10.5	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
10.6	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met	Geen.

		een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontorens geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
10.7	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan	Geen.

	Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	
10.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
10.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkens een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5,2,9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan “LEAD in dialoog” tot stand is gekomen	Geen.

		(het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
11.1	De koopwoningen aan de Groenordstraat zullen in waarde verminderen vanwege schade veroorzaakt door bouwverkeer, omdat de woningen niet meer in een autoluwe rustige wijk liggen en de levenskwaliteit wordt verminderd.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd. Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De bouw zal in 2022 aanvangen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe	Geen.

		werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
11.2	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
11.3	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
11.4	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
11.5	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.

	redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.		
11.6	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
11.7	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het	Geen.

		plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
11.8	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
11.9	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
11.10	Het participatietraject is onvoldoende, blijkens een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat	Geen.

	woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
12.1	De koopwoningen aan de Groenordstraat zullen in waarde verminderen vanwege schade veroorzaakt door bouwverkeer, omdat de woningen niet meer in een autoluwe rustige wijk liggen en de levenskwaliteit wordt verminderd.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd. Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De bouw zal in 2022 aanvangen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe	Geen.

		bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
12.2	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
12.3	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat	Geen.

	verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
12.4	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
12.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de	Geen.

		woningvoorraad in Leiden.	
12.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
12.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
12.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.

	stikstofproblematiek.	Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
12.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregistreerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
13.1	De koopwoningen aan de Groenordstraat zullen in waarde verminderen vanwege schade veroorzaakt door bouwverkeer, omdat de woningen niet meer in een autoluwe rustige wijk liggen en de	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.

	levenskwaliteit wordt verminderd.	Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De bouw zal in 2022 aanvangen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
13.2	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor	Geen.

	op de Hoogbouwvisie.	een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	
13.3	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
13.4	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
13.5	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
13.6	Naast een appartementencomplex moet ook een	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee	Geen.

	significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
13.7	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is volgens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, volgens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen. Het	Geen.

		planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.	
13.8	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
13.9	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
13.10	Het participatietraject is onvoldoende, blijkens een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader	Geen.

		bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan “LEAD in dialoog” tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
14.1	De vraag wordt gesteld of is onderzocht of de omliggende huisartsen genoeg plekken hebben om de bewoners van LEAD in te schrijven. Tevens wordt de vraag gesteld of is onderzocht of is gekeken naar de beschikbaarheid van andere voorzieningen voor de bewoners, met name (basis)scholen.	De toevoeging van 580 woningen genereert een bepaalde behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen. De programmering van de behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen wordt gezien het groter voedingsgebied van de (maatschappelijke) voorzieningen en de woonopgave voor Leiden Noord bekeken binnen het Ontwikkelperspectief Leiden Noord als geheel. Voor zover in de toekomst blijkt dat naar aanleiding van de realisatie van LEAD een grotere behoefte ontstaat aan (maatschappelijke) voorzieningen, zal hiervoor op wijkniveau naar oplossingen worden gezocht in het ontwikkelperspectief. Daarnaast geldt dat binnen het plan ruimte is voor 600 m2 aan commerciële en maatschappelijke functies, die een gedeelte van deze vraag kunnen opvangen.	Geen.
15.1	LEAD is te groot en te hoog. LEAD domineert het uitzicht.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project, die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de	Geen.

		toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Verder merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	
15.2	LEAD kost teveel groen.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
15.3	LEAD veroorzaakt verkeersproblematiek.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.

15.4	LEAD heeft een negatieve invloed op de woningwaarde van omliggende woningen.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
15.5	LEAD herbergt commerciële activiteiten waar geen behoefte aan is.	Naast het woonprogramma voorziet het planinitiatief LEAD in de plint naast woningen in een ondersteunend programma van maximaal 600 m ² aan commerciële en maatschappelijke functies, waarbij een onderverdeling van maximaal 300 m ² per functie geldt. De definitieve invulling van de plint is nog onbekend. Voor de invulling van de plint kan gedacht worden aan dienstverlenende functies zoals een kapper en een schoonheidsinstituut, aan horeca en aan maatschappelijke functies zoals een fysiotherapeut of een tandartsenpraktijk. Gelet op de omvang van de ontwikkeling behoeven deze functies niet provinciaal of regionaal te worden afgestemd. Het ondersteunend programma voor de plint is met name bedoeld om de behoefte van de toekomstige bewoners te faciliteren en heeft tevens een wijkondersteunende functie. Gelet op het feit dat 580 woningen worden gerealiseerd is voldoende aannemelijk dat voor de kleinschalige ondersteunende functies voldoende behoefte bestaat.	Geen.
16.1	De woontorens worden te hoog.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Om de gewenste ruimtelijke meerwaarde te kunnen bieden (zoals de realisatie van een hoogwaardig stadspark) is een bepaalde hoogte nodig om tot uitvoerbare plannen te kunnen komen. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van het aspect skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project en die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, zoals ook de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan	Geen.

		in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	
16.2	De verkeersbewegingen via de Pasteurstraat zijn onwenselijk	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Dit geldt eveneens voor de Pasteurstraat.	Geen.
16.3	De parkeerplaatsen zijn niet voldoende voor dit grootschalige project.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
17.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
17.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
17.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze	Geen.

	in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	
17.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
17.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
17.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is volgens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn.	Geen.

		Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
17.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
17.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten	Geen.

		oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
17.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
18.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
18.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project.	Geen.

	keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
18.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
18.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
18.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren	Geen.

		ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
18.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
18.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
18.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor	Geen.

	hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
18.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregistreerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan “LEAD in dialoog” tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
19.1	Het plan zet teveel druk op de leefomgeving	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten	Geen.

	(mensen, groen, dieren).	grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden, de effecten op de natuur en het behouden en het realiseren van een groene omgeving onderzocht (zie hoofdstuk 3 en 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD aanvaardbaar is.	
19.2	Het plan leidt tot teveel verkeersdruk in de wijk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
19.3	Er is te weinig parkeergelegenheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
19.4	Indiener wijst op grondwaterstroomverstoringen.	In het kader van de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan heeft een watertoets, inclusief een vooroverleg met het Hoogheemraadschap Rijnland, plaatsgevonden. Het Hoogheemraadschap is akkoord met de ontwikkelingen van het bestemmingsplan en uit de watertoets blijkt dat het aspect water niet aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Daarbij wordt gewezen op bijlage 26 bij de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan. Die bijlage bevat de waterparagraaf met maatregelen ter voorkoming van negatieve effecten op het grondwater (zie blz. 5). Voor grondwaterstroomverstoringen hoeft dus niet te worden gevreesd.	Geen.
19.5	Er is sprake van een aantasting van de skyline van Leiden	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	Geen.
19.6	Er is sprake van vervreemding door monolieten van voor Leiden ongekende hoogten.	Wij begrijpen uit de zienswijze dat de indiener vreest dat de hoogbouw van het planinitiatief LEAD niet past binnen de omgeving en het stadssilhouet van de gemeente.	Geen.

		Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat wordt voldaan aan de criteria van eyeline & skyline zoals opgenomen in de Hoogbouwvisie. Gelet daarop delen wij de mening van indiener dat door de torens sprake is van vervreemding, niet.	
20.1	De hoogte van de gebouwen past niet in het beeld van de historische stad Leiden en veroorzaakt horizonvervuiling. De bouw is niet passend bij de wijk.	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk. Van horizonvervuiling is dan ook geen sprake. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente.	Geen.
20.2	Er worden zorgen geuit over windhinder veroorzaakt door de hoogte van de gebouwen.	Wij verwijzen voor een bespreking van deze zienswijze naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaantvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt.	Geen.
20.3	Er worden oude waardevolle bomen aan de zijde van Nieuw Leyden gekapt.	De gemeente Leiden beschikt over De Groene Kaart 2017. Op deze kaart heeft de gemeente Leiden beschermde bomen vastgelegd. De Groene Kaart is gebaseerd op de Bomenverordening. Op de Groene Kaart zijn zowel de waardevolle bomen als de monumentale bomen en herdenkingsbomen weergegeven. Geen van deze categorieën bomen doen zich voor in het plangebied. Wel zijn er bomen in het plangebied gelegen die effect kunnen ondervinden als gevolg van het planinitiatief LEAD. Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de	Geen.

		omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
20.4	Er is al sprake van een tekort aan parkeerruimte in de wijk, en er komen niet voldoende parkeerplaatsen bij om alle bewoners van LEAD van een parkeerplaats te voorzien. Dit zal zorgen voor parkeeroverlast.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
20.5	De verkeersdrukte op de Willem de Zwijgerlaan zal toenemen en dit zal zorgen voor extra verkeersoverlast en verkeersopstoppen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
20.6	Het plan om af te wijken van de Hoogbouwvisie is verkeerd en de onderbouwing daarvoor is zeer zwak.	De afwijking van hoogbouwvisie met het Planinitiatief LEAD is conform de Hoogbouwvisie toegepast en is uitgebreid onderbouwd. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de afwijking, plus de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht.	Geen.
21.1	De torens worden te hoog, waardoor zicht en zon wordt ontnomen voor woningen/bewoners.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten	Geen.

		grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Met betrekking tot het aspect bezonning wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	
21.2	De hoogte van de torens past niet in het aangezicht van Leiden.	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	Geen.
21.3	Er kunnen tussen de woontorens windgangen ontstaan, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden.	Wij verwijzen voor een bespreking van deze zienswijze primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Daarnaast wordt benadrukt dat in het onderzoek naar het windklimaat ook de effecten van de versnelling van wind tussen gebouwen door is onderzocht. Uit het onderzoek is gebleken dat zowel in de zomer- als in de wintermaanden geen risico op windgevaar bestaat zodat van gevaarlijke situaties geen sprake is.	Geen.
21.4	De ontsluiting komt door de extra bewoners in gevaar. De verkeerssituatie wordt gevaarlijker.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.

21.5	Er zal meer fijnstof ontstaan.	In paragraaf 4.6.4.2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is het aspect luchtkwaliteit beschouwd. Als gevolg van het planinitiatief LEAD neemt in 2026 de hoeveelheid fijnstof in geringe mate toe. Echter, is in paragraaf 4.6.4.2 tevens inzichtelijk gemaakt dat de luchtkwaliteit voor het jaar 2030 verbetert ten opzichte van de voorgaande jaren. Voor een verdere bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit, ook voor wat betreft fijnstof.	Geen.
21.6	Er is al weinig groen in de buurt en dat wordt met de woontorens niet beter.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
22.1	<i>NB: De zienswijze is ingediend in het Engels maar samengevat weergegeven en beantwoord in het Nederlands aangezien het bestemmingsplan en overige besluiten ook in het Nederlands zijn opgesteld.</i> Het aantal parkeerplaatsen is onvoldoende om aan de parkeerbehoefte van inwoners te voldoen en zal	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Bezoekers moeten in beginsel op eigen terrein parkeren en het is daarom onwenselijk als het parkeertarief in de garage te veel afwijkt van het tarief op straat. Dit kan er immers toe leiden dat bezoekers alsnog op straat parkeren, omdat dit goedkoper is. De	Geen.

	geen parkeeropties kunnen bieden voor bezoekers en/of de gebruikers van de faciliteiten van het project. Mensen zullen hun voertuig parkeren aan de andere kant van de Willem de Zwijgerlaan, omdat de parkeerkosten daar 22 keer lager zijn dan het gebied om de torens.	parkeervisie biedt in dergelijke gevallen handvatten om het beleid op straat aan te passen wanneer dergelijke problemen optreden. Zo kunnen bijvoorbeeld de reguleringstijden aangepast worden als blijkt dat er veel bezoekers na 19.30 uur op straat gaan staan, omdat het dan gratis is en er op eigen terrein betaald moet worden voor het parkeren. Ook is reeds in de parkeervisie opgenomen dat het starttarief van €0,20 voor de eerste twee uur parkeren in woongebieden wordt opgeheven. Dit maakt het kostentechnisch niet interessant om in de openbare ruimte te parkeren in plaats van op eigen terrein. Dat bezoekers zullen uitwijken naar goedkopere opties is dan ook niet aan de orde. Voor zover indiener tevens meent dat LEAD een impact zal hebben op het uitzicht vanuit de omliggende woningen, merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	
22.2	<i>NB: De zienswijze is ingediend in het Engels maar samengevat weergegeven en beantwoord in het Nederlands aangezien het bestemmingsplan en overige besluiten ook in het Nederlands zijn opgesteld.</i> De torens hebben een visuele impact op omwonenden en zullen leiden tot verlies aan daglicht	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.

	voor een groot gedeelte van het jaar.		
22.3	<i>NB: De zienswijze is ingediend in het Engels maar samengevat weergegeven en beantwoord in het Nederlands aangezien het bestemmingsplan en overige besluiten ook in het Nederlands zijn opgesteld.</i> Afgevraagd wordt of in het licht van de veranderingen in 2020, waardoor mensen vooral thuiswerken, nog wel een noodzaak bestaat voor drie torens van 115, 85 en 65 meter.	Het enkele feit dat veel mensen vanwege de huidige pandemie thuis werken, laat onverlet dat sprake is van een toenemende woningnood in de gemeente Leiden. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan die woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte.	Geen.
23.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
23.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.

23.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
23.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
23.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
23.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna	Geen.

		alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
23.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
23.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant	Geen.

		negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
23.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
24.1	De gebouwen zouden niet hoger moeten worden dan de nieuwe flatgebouwen die al gebouwd zijn aan de Willem de Zwijgerlaan	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	Geen.
24.2	Er zouden betaalbare koopwoningen moeten komen	Het planinitiatief LEAD draagt bij aan het realiseren van betaalbare koopwoningen voor	Geen.

	voor starters.	starters. Het project voorziet in de realisatie van 580 woningen en de initiatiefnemer heeft daarbij een inspanningsverplichting op zich genomen om minimaal 20% starterswoningen in huur- en/of koopsegment te realiseren (motie 180124). De inspanningsverplichting is vastgelegd in de koop- en ontwikkelovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan). Bovendien is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 van het ontwerpbestemmingsplan voorgeschreven.	
25.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
25.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
25.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.

	geluidsoverlast wordt beperkt.		
25.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
25.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
25.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige	Geen.

		omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
25.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
25.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
25.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkens een	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van	Geen.

	door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregistreerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
26.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
26.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279	Geen.

	straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
26.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
26.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
26.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd.	Geen.

		Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
26.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
26.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
26.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor	Geen.

	hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
26.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan “LEAD in dialoog” tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
27.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten	Geen.

	ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	
27.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
27.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.

27.4	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontorens geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
27.5	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40	Geen

		centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
27.6	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
27.7	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
27.8	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het	Geen.

		bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
28.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
28.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
28.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief	Geen.

	verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	
28.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
28.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontorens geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
28.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn.	Geen.

		Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
28.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
28.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het	Geen.

		ontwerpbestemmingsplan.	
28.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregistreerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
29.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
29.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project.	Geen.

	veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
29.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
29.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
29.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent	Geen.

		overigens niet dat in de woontorens geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
29.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
29.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.

	onderzocht.		
29.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
29.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkens een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregistreerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan “LEAD in dialoog” tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.

30.1	Door het realiseren van de grote hoeveelheid woningen zal het verkeer, met name aan de westzijde van het project, in intensiteit enorm toenemen. Dit leidt tot ernstige verkeersoverlast.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
30.2	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat. Voor velen is het niet mogelijk gebruik te maken van openbaar vervoer, autodelen of de fiets en is autobezit een vereiste. Het bezoekersparkeren zal ten laste komen van de wijken Groen Noord-Zuid en Nieuw Leyden. Er is op dit moment al een parkeerprobleem wat niet opgelost lijkt te gaan worden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
30.3	Er is de keuze gemaakt veel woningen te realiseren door te kiezen voor appartementen en hoogbouw. Er is geen onderbouwing vanuit de gemeente dat dit aansluit bij de behoefte in de markt, of dat dit aansluit bij de identiteit van de stad. Op dit moment is sprake van schaarste op de woningmarkt in alle segmenten, maar specifiek in Leiden zijn relatief veel jonge, hoogopgeleide starters die op zoek zijn naar een eengezinswoning. Het is belangrijk dat deze groep behouden blijft.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
30.4	Voor de realisatie van het project worden veel volwassen bomen gekapt. Dat is niet te verantwoorden, zeker niet als niet wordt voorzien in meervoudige compensatie. Om de gevolgen van klimaatverandering te beperken zullen bomen bijgeplant moeten gaan worden. De	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is volgens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn.	Geen.

	conceptmaterialisatie van beton en staal is verre van duurzaam.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen. Ten aanzien van de gevolgen van klimaatverandering wordt erop gewezen dat LEAD klimaatadaptief is ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Ten aanzien van de materialisatie wordt nog opgemerkt dat wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te	

		(de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd.	
30.5	Er is een participatietraject gestart, maar met de uitkomst is nooit iets gedaan. Er mocht niet gesproken worden over de hoeveelheid te realiseren woningen, waar de kern van het probleem zit.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject.	Geen.
30.6	De hoogte van de torens past niet bij het karakter van de stad met historische identiteit en laagbouw.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project, die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze	Geen.

		beantwoording in deze zienswijzennota.	
31.1	Er worden zorgen geuit over het veroorzaken van files door het in- en uitrijden van auto's uit de parkeergarage van LEAD.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. In het verkeersonderzoek van BOOT is verder ook de situatie gedurende de spits, en de wachtrijen die daaruit voortkomen, in ogenschouw genomen. Uit het verkeersonderzoek volgt dat de invloed van LEAD op de wachtrijen niet zodanig is, dat een verkeerskundig onaanvaardbare situatie ontstaat. Daaruit volgt dat filevorming bij de parkeergarage niet dusdanig is dat dit verkeerskundig onacceptabel is.	Geen.
32.1	Het bouwen van de torens zal zorgen voor enorme overbevolking.	De gemeente heeft voor het vaststellen van het bestemmingsplan alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht en beoordeeld. In hoofdstuk 4 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan zijn alle ruimtelijk relevante omgevingsaspecten toegelicht. De vrees voor overbevolking is geen ruimtelijk relevant aspect dat wij hebben moeten beoordelen. Als gevolg van de verstedelijkingskeuzes van de gemeente acht zij een hogere bevolkingsdichtheid op de betreffende locatie in beginsel aanvaardbaar. Gelet op de uitgevoerde onderzoeken – waarop in het algemeen thematische deel van deze zienswijzennota uitgebreid is ingegaan – en de toelichting van het bestemmingsplan, leidt het planinitiatief LEAD niet tot onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omwonenden.	Geen.
32.2	Er worden zorgen geuit over het gebrek aan parkeerruimte.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
32.3	LEAD kost te veel groen.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het	Geen.

		nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter.. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
32.4	Er worden zorgen geuit met betrekking tot een toename van hondenpoep.	Het aspect hondenpoep is geen ruimtelijk relevant aspect dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan of verlening van een omgevingsvergunning dient te worden betrokken. Het tegengaan van hondenpoep betreft een aspect waartegen op grond van de APV van Leiden wordt gehandhaafd.	Geen.
32.5	De gemeente is tekort geschoten in het participatietraject.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete planwijzigingen.	Geen.
32.6	Wordt verzocht om een klein park te creëren als compensatie voor het toegenomen aantal bewoners.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal hierdoor de hoeveelheid groen in de omgeving toenemen.	Geen.
33.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
33.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project.	Geen.

	keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
33.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
33.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
33.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het	Geen.

		project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontorens geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
33.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
33.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn	Geen.

	overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	
33.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
33.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkens een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan “LEAD in dialoog” tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de	Geen.

		gemeente het participatietraject doorlopen.	
34.1	Er worden zorgen geuit over het toenemen van het aantal honden, wat zou leiden tot overlast en een grote infectiedruk.	De gemeente heeft in het kader van het vast te stellen bestemmingsplan alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht. De zorgen voor het toenemen van het aantal honden is daarbij niet ruimtelijk relevant. Indien overlast door een niet te verwachten toename van honden zich voordoet kan op grond van de APV van Leiden worden gehandhaafd. Niet wordt daarnaast ingezien hoe het aantal honden wezenlijke invloed heeft op de infectiedruk.	Geen.
34.2	Er worden zorgen geuit over het afnemen van licht en zon.	Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.
34.3	Er worden zorgen geuit over het afnemen van groen.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
35.1	Er worden zorgen geuit over de effecten van het planinitiatief LEAD op de luchtkwaliteit, vanwege toename van verkeersbewegingen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
36.1	Er worden zorgen geuit over de hoogte van LEAD en het toenemen van verkeer en luchtverontreiniging. Daarnaast zijn er zorgen over toenemende windsnelheden door de hoogbouw en de effecten die dit heeft op ouderen.	Ten aanzien van het aspect verkeer wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ten aanzien van het aspect windklimaat wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze	Geen.

		zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Benadrukt wordt daarnaast dat in het onderzoek ook de effecten van de versnelling van de wind tussen gebouwen door is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de gebouwen van het planinitiatief LEAD niet leiden tot een verslechtering van de windklasse tussen de hoogbouw. Voor effecten van de wind tussen de gebouwen van planinitiatief LEAD op ouderen hoeft dus niet te worden gevreesd.	
37.1	LEAD wijkt af van de Hoogbouwvisie van de gemeente. De afwijking is onvoldoende onderbouwd.	De afwijking van de Hoogbouwvisie van de gemeente met het planinitiatief LEAD is niet onvoldoende onderbouwd. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
37.2	De parkeernorm die aangehouden wordt is uitermate onvoldoende. Er worden zorgen geuit over het gebruiken van parkeerplaatsen van LEAD-bewoners in eigen wijk/straat.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Daarnaast wordt opgemerkt dat de adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat voor bewoners van LEAD geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen.	Geen.
37.3	De verkeersdruk neemt door het volume van dit project onaanvaardbaar toe.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
37.4	Er worden zorgen geuit over de veiligheid op straat door toegenomen verkeersdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
37.5	Er worden zorgen geuit over meer geluidhinder door het toegenomen verkeer.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
37.6	Er worden zorgen geuit over meer stikstof.	Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase	Geen.

		van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
37.7	Er worden zorgen geuit over meer fijnstof.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit, waaronder voor fijnstof.	Geen.
37.8	Er worden zorgen geuit over meer windvorming tussen de gebouwen van LEAD.	Voor een bespreking van deze zienswijze voor wat betreft de zorgen over het windklimaat wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Benadrukt wordt daarnaast dat in het onderzoek ook de effecten van de versnelling van de wind tussen gebouwen door is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat hoewel het windklimaat vanwege de realisatie van de gebouwen van LEAD verandert , nergens sprake is van een slecht windklimaat.	Geen.
37.9	Er worden zorgen geuit over meer algemene drukte en overlast en het afnemen van de leefbaarheid in het hele gebied.	Als gevolg van de verstedelijkingskeuzes van de gemeente acht zij een hogere bevolkingsdichtheid op de betreffende locatie in beginsel aanvaardbaar. Gelet op de uitgevoerde onderzoeken – waarop in het algemeen thematische deel van deze zienswijzennota uitgebreid is ingegaan – leidt het planinitiatief LEAD niet tot onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omwonenden. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zodat de zorgen voor het afnemen van de leefbaarheid niet nodig zijn. Mocht in de toekomst overlast zich voordoen dan betreft dit een aspect van handhaving waarop op grond van de APV van Leiden zal worden gehandhaafd.	Geen.
37.10	Er worden zorgen geuit over de waardevermindering van eigen woning.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.

37.11	Er is geen alternatief plan geboden door de gemeente.	Vooropgesteld wordt dat het bij een privaat initiatief niet aan de gemeente is om actief te zoeken naar alternatieven. Relevant is of het aangevraagde project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en of gelet daarop planologische medewerking kan worden verleend. Gelet op hetgeen is overwogen in de toelichting op het bestemmingsplan en hetgeen is opgemerkt in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota, is dat het geval.	Geen.
38.1	Het verkeersonderzoek toont aan dat LEAD ca. 2.280 mvt/etmaal genereert. Verkeerstellingen hebben aangetoond dat 11% van de verkeersstroom plaatsvindt tussen 8.00 en 9.00 's ochtends. Daarmee zullen ca. 250 motorvoertuigen LEAD in- en uitrijden. Ieder voertuig heeft gemiddeld 14 seconden om de uitrit in- of uit te rijden. Bewoners zullen niet gelijkmatig verdeeld over een uur hun woning willen bereiken of verlaten. Er kunnen opstoppen ontstaan, misschien al in de parkeergarage. Dit wordt versterkt door verkeer dat vanuit andere richtingen komt. Bestemmingsverkeer gaat tegen de verkeersstroom in tijdens de ochtendspits. Er zullen ook fietsers door het autoverkeer rijden. Op het Koningsparkje is recent een speelplek ingericht. Kinderen lopen en rennen van en naar het parkje.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. In het verkeersonderzoek van BOOT is opgemerkt dat voor alle mogelijke routes die fietsers kunnen rijden een goede route aanwezig is. Het is aan de fietser zelf om hier gebruik van te maken. Dat fietsers door het autoverkeer zullen rijden is dan ook niet noodzakelijk. In het verkeersonderzoek van BOOT is verder ook de situatie gedurende de spits, en de wachtrijen die daaruit voortkomen, in ogenschouw genomen. Uit het verkeersonderzoek volgt dat de invloed van LEAD op de wachtrijen niet zodanig is, dat een verkeerskundig onaanvaardbare situatie ontstaat.	Geen.
38.2	Er worden minder parkeerplaatsen in de parkeergarage gerealiseerd dan het aantal woningen en dan de oorspronkelijke parkeernormen voorschrijven. De bewoners van LEAD zonder parkeerplaats krijgen geen parkeervergunning. Er zijn veel redenen om aan te nemen dat bewoners zonder parkeerplek toch een auto nodig hebben of dat dit anderszins verkeer genereert.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
38.3	Er is onvoldoende onderbouwd of een directe ontsluiting van LEAD op de Willem de Zwijgerlaan mogelijk is met grootschalige aanpassing van kabels en leidingen.	Verwezen wordt in de eerste plaats naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota. Daarin is uitgebreid ingegaan op de alternatievenonderzoeken, waaruit blijkt dat alternatieven geen meerwaarde hebben ten opzichte van de basisvariant. Hierbij geldt dat de aanpassing van kabels en leidingen – hoewel onderdeel van de analyse - niet de	Geen.

		doorslag heeft gegeven voor de keuze voor de basisvariant. Goudappel Coffeng concludeert dat alternatieven voor een ontsluiting van het plangebied ten opzichte van de basisvariant – een ontsluiting aan de Edisonstraat – Nieuwe Koningstraat via de Schapenwei en Pasteurstraat – op een aantal punten beter scoren dan deze basisvariant, maar dat twee van de drie alternatieven zorgen voor een onacceptabele situatie op de Willem de Zwijgerlaan. Het andere alternatief zorgt voor een verslechtering op de Schapenwei, zodat de alternatieven geen meerwaarde opleveren ten opzichte van de basisvariant. Ook in het verkeersonderzoek van de gemeente Leiden is uitgebreid ingegaan op de mogelijke alternatieven, waarbij is geconcludeerd dat varianten ofwel niet haalbaar zijn ofwel niet effectief in het beperken van de verkeerstoename op de bestaande wegen in de wijk waarbij zij tevens belangrijke nadelen kennen.	
38.4	Verkeer door de wijk als gevolg van LEAD kan worden verminderd door minder dan de geplande 347 parkeerplaatsen onder LEAD te realiseren. Dit kan als zoveel mogelijk verkeersgerelateerde functies op andere locaties worden ondergebracht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Aanvullend moet hierbij worden opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet op traditionele wijze qua mobiliteitsconcept wordt ingericht. Vanuit het plan wordt sterk ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van plan LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen opleveren. Dit wordt ook opgemerkt in het verkeersonderzoek van BOOT. Een beperking van het aantal parkeerplaatsen is gelet op voorgaande niet noodzakelijk. Overigens wordt opgemerkt dat ook in de Parkeervisie 2020-2030, waarin de visie op zowel autoparkeren als fietsparkeren in de gemeente is vastgelegd, de auto een minder prominente rol heeft als mobiliteitsoptie. Duurzame, schone vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang. Op basis van de Parkeervisie wordt er in dat kader bijvoorbeeld op aangestuurd dat kwalitatief hoogwaardige alternatieven worden geboden voor autobezit en –gebruik en parkeervergunningen worden niet meer verleend voor bewoners van nieuwbouw. Het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn volgens de Parkeervisie logische alternatieven. Het planinitiatief LEAD en de daarbij gehanteerde parkeereis past ook in die beleidsuitgangspunten van de Parkeervisie. De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020, waaraan LEAD ook is getoetst en waaraan LEAD voldoet.	Geen.

38.5	De verkeerssituatie rond de diverse uitritten aan het einde van de Nieuwe Koningstraat is niet meegenomen in de verkeersonderzoeken die zijn gepresenteerd. Daarmee is de verkeersveiligheid en het voorkomen van hinder door verkeer in de wijk als gevolg van het realiseren van LEAD onvoldoende onderbouwd.	In het verkeersonderzoek van BOOT is ook de Nieuwe Koningstraat onderzocht. Het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie op de Nieuwe Koningstraat is in dat kader op basis van CROW kencijfers en een verkeersmodel inzichtelijk gemaakt. De prognoses uit het verkeersmodel zijn gecombineerd met telcijfers op de kruispunten tijdens de spits. Daarbij is ook in het bijzonder gekeken naar de lokale situatie ter plaatse. In het verkeersonderzoek van BOOT is de CROW norm van maximaal 6.000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen zoals de Nieuwe Koningstraat niet strikt toegepast en is juist oog geweest voor de lokale situatie. Voor de onderzochte erftoegangswegen geldt dat is gekeken naar de lokale aspecten zoals wegbreedte, oversteekvoorzieningen, parkeervoorzieningen en hoeveelheid fietsverkeer. Gelet daarop is door BOOT geconcludeerd dat het wenselijk is dat voor deze wegen de intensiteit onder de 4.000 mvt/etmaal blijft. Zelfs in het worst-case scenario wordt ruim onder dit aantal verkeersbewegingen gebleven. Gelet hierop is voldoende aannemelijk dat op de Nieuwe Koningstraat geen verkeersonveilige situaties zullen optreden, ook niet voor wat betreft de uitritten.	Geen.
39.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
39.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-	Geen.

		case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
39.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
39.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
39.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
39.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens,	Geen.

	biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
39.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
39.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase	Geen.

		van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolge van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
39.9	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
40.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
40.2	De hoogte leidt tot horizonvervuiling en belemmert	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht	Geen.

	het uitzicht van omwonenden.	van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Verder wordt voor het aspect zicht in paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota toegelicht op welke wijze het aspect zicht is onderzocht en dat met het planinitiatief LEAD geen onevenredige aantasting is van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht. Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk. Van horizonvervuiling is gelet daarop naar ons idee geen sprake. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente.	
40.3	De vraag wordt gesteld of rekening is gehouden met mogelijke rukwinden tussen de torens in.	Voor een bespreking van deze zienswijze voor wat betreft de zorgen over het windklimaat wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare	Geen.

		verslechtering van het windklimaat optreedt. Daarnaast wordt erop gewezen op dat in het onderzoek ook de effecten van de versnelling van de wind tussen gebouwen door is onderzocht. Daaruit is gebleken dat de gebouwen van het planinitiatief LEAD niet leiden tot een verslechtering van de windklasse tussen de hoogbouw. Met de mogelijkheid tot 'rukwinden' tussen de gebouwen van het planinitiatief LEAD is derhalve rekening gehouden.	
40.4	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
40.5	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
40.6	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.

	Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.		
40.7	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
40.8	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is volgens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, volgens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het	Geen.

		ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
40.9	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
40.10	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
40.11	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen	Geen.

		verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
41.1	Er is door de gemeente niet genoeg geluisterd naar de betrokken burgers.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Hoewel het uitgangspunt bij grote ruimtelijke projecten als de voorliggende is om zoveel mogelijk draagvlak te creëren, zijn de raad en het college zich er evenwel van bewust dat het onoverkomelijk is dat een dergelijk project niet altijd op steun van alle omwonenden kan rekenen. Voor zover de concrete wensen van indiener ten aanzien van het bouwplan niet hebben geleid tot wijziging van het bouwplan, betekent dit dan ook niet dat onvoldoende is geluisterd naar burgers.	Geen.
42.1	Er worden zorgen geuit over het toenemen van het aantal verkeersbewegingen en de negatieve impact die dit heeft op het leefmilieu.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt verwezen naar de paragrafen 5.2.5 en 5.2.8 van deze zienswijzennota, waarin uitgebreid is toegelicht dat de toename in het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het planinitiatief LEAD niet leidt tot een onaanvaardbare toename van geluidbelasting en dat aan de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan.	Geen.
42.2	De wijk is door de gemeente aangemerkt als autoluw, de toenemende verkeersdruk levert daarmee strijdigheid op.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierbij wordt nog opgemerkt dat de term autoluw niet is te kwantificeren. Veelal wordt bij autoluw gewezen op het ontbreken van doorgaand verkeer. Dat is en blijft in de wijk Nieuw Leyden het geval. Binnen een 30km/u zone, wat de wijk Nieuw Leyden is, zijn de maximale intensiteiten niet te hoog voor het type weg (zie ook paragraaf 5.1 van het verkeersonderzoek van BOOT dat als bijlage 22 bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen). Verder wordt opgemerkt dat in het	Geen.

		verkeersonderzoek van BOOT ook oog is geweest voor de lokale situatie. Voor de onderzochte erftoegangswegen geldt dat is gekeken naar de lokale aspecten zoals wegbreedte, oversteekvoorzieningen, parkeervoorzieningen en hoeveelheid fietsverkeer. Gelet daarop is door BOOT geconcludeerd dat het wenselijk is dat voor deze wegen de intensiteit onder de 4.000 mvt/etmaal blijft. Zelfs in het worst-case scenario wordt ruim onder dit aantal verkeersbewegingen gebleven.	
42.3	Er worden zorgen geuit over het soort woningen binnen het LEAD project en er worden vraagtekens gezet bij het inzicht en het belang dat de gemeente bij de woningen heeft. Deze zijn namelijk vooral gericht op het aantrekken van expats en niet voor burgers binnen de gemeente.	Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. De initiatiefnemer heeft daarbij een inspanningsverplichting op zich genomen om minimaal 20% starterswoningen in huur- en/of koopsegment te realiseren (motie 180124). De inspanningsverplichting is vastgelegd in de koop- en ontwikkelovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan). Bovendien is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 van het ontwerpbestemmingsplan voorgeschreven.	Geen.
42.4	Er worden zorgen geuit over geluidsoverlast door weerskaatsing van geluid door de hoge torens.	De mate waarin bebouwing als gevolg van onderlinge reflecties leidt tot verhoging van de geluidbelasting wordt niet zozeer bepaald door de hoogte van de gebouwen, als wel door het al dan niet gesloten zijn van een rij bebouwing. Een open structuur met ranke gebouwen, hetzij hoog, hetzij laag, leidt tot minder verhoging van geluidniveaus dan een aaneengesloten bebouwingsrij. Dit laatste wordt ook wel de Urban Canyon genoemd. Door de aanwezige kruisingen op de Willem de Zwijgerlaan is nabij LEAD geen sprake van een Urban Canyon-effect. Voor reflectie tegen gebouwen geldt de regel "hoek van inval is hoek van terugkaatsing". Omdat het geluid ontstaat op maaiveldniveau zal bij reflectie tegen hoge gebouwen, bijvoorbeeld hoger dan 20 meter, het geluid naar boven worden gereflecteerd. Dit heeft geen invloed op de geluidniveaus op omliggende bebouwing met een hoogte van minder dan 20 meter. Gelet op het voorgaande is geen verhoging van geluidniveaus en van mogelijke hinder te verwachten.	Geen.
42.5	Er worden zorgen geuit over windoverlast door de hoogbouw en de effecten die dit kan hebben op	Voor wat betreft de zorgen voor windoverlast wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het	Geen.

	veiligheid van fietsers door trechtervorming.	planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Verder wordt benadrukt dat ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw zijn onderzocht en aanvaardbaar zijn geacht. Daarbij opgemerkt dat de wind op het fietspad ten noorden en ten oosten van het gebouw nergens tot gevaar leidt. Voor de veiligheid van fietsers hoeft dus niet te worden gevreesd.	
42.6	Er kunnen geen onderzoeken worden gevonden waarin de aspecten met betrekking tot de veiligheid van fietsers en windoverlast zijn meegenomen in de besluitvorming.	Voor een bespreking van deze zienswijze naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. Het onderzoek van Actiflow maakt als bijlage 1 van bijlage 27 van de toelichting op het bestemmingsplan onderdeel uit van het bestemmingsplan. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Ook de veiligheid van fietsers en windoverlast zijn dus in de besluitvorming betrokken.	Geen.
42.7	Onderzoeken moet worden gedaan op het gebied van luchtkwaliteit binnen de Europese norm.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
42.8	Onderzoek moet worden gedaan naar stikstofproblematiek.	Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
42.9	Onderzoek moet worden gedaan naar toename van verkeersbewegingen.	Naar de toename van het aantal verkeersbewegingen, de gevolgen daarvan en de mogelijke ontsluitingsroutes, is onderzoek gedaan door BOOT, Goudappel Coffeng en de gemeente Leiden. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
42.10	Onderzoek moet worden gedaan naar afname van groen.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe	Geen.

		bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
42.11	Onderzoek moet worden gedaan naar geluidsoverlast door toename verkeersbewegingen.	Naar de akoestische gevolgen van het wegverkeer is door Buro Bouwfysica onderzoek gedaan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
42.12	Onderzoek moet worden gedaan naar gevaarlijke situaties (vooral voor kinderen) door toename verkeersdruk/ minder speelruimte en groen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid ontstaan. Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. De hoeveelheid groen zal dus toenemen ten opzichte van de huidige situatie.	Geen.
42.13	Onderzoek moet worden gedaan naar gevaarlijke situaties door windstroming op fietspaden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. Het onderzoek van Actiflow maakt als bijlage 1 van bijlage 27 van de toelichting op het bestemmingsplan onderdeel uit van het	Geen.

		bestemmingsplan. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en ten zuiden van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Ook de situaties op fietspaden zijn dus onderzocht.	
42.14	Onderzoek moet worden gedaan naar welke woningen Leidenaren nodig hebben.	Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. De initiatiefnemer heeft daarbij een inspanningsverplichting op zich genomen om minimaal 20% starterswoningen in huur- en/of koopsegment te realiseren (motie 180124). De inspanningsverplichting is vastgelegd in de koop- en ontwikkelovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan). Bovendien is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 van het ontwerpbestemmingsplan voorgeschreven.	Geen.
42.15	Onderzoek moet worden gedaan naar de vraag of de gemeente zijn eigen normen hanteert en wat de redenen zijn om van die normen af te wijken. De vraag wordt gesteld of dit bouwproject ten behoeve van de Leidenaren of voor expats wordt gerealiseerd?	De vraag of in het project Leidenaren of expats komen te wonen is geen ruimtelijk relevant aspect dat bij de vaststelling van de ontwerpbesluiten dient te worden afgewogen. Verwezen wordt verder naar onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Voor zover met het afwijken	Geen.

		van de normen wordt bedoeld dat de gemeente het planinitiatief LEAD afwijkt van de Hoogbouwvisie wordt gewezen op paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie toegelicht.	
43.1	De gemeente is tekortgeschoten in het participatieproces. Buurtbewoners en ondernemingen zijn niet genoeg betrokken.	Er is niet tekortgeschoten in het participatieproces. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. Er is een zorgvuldig participatietraject is doorlopen waarin ook meerdere gelegenheden bestonden om op de hoogte te geraken dan wel te participeren in de werkgroepen en andere bijeenkomsten.	Geen.
43.2	De hoogbouw is te groot voor de plek waar het gebouwd wordt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat de hoogbouw past binnen de omgeving en op de plek waar het wordt gebouwd.	Geen.
43.3	Er worden zorgen geuit over zonlicht, schaduw, wind en drukte en de concessies die op dat vlak zijn gedaan door de gemeente.	Onduidelijk is op welke concessies indiener doelt. Dit is door indiener ook niet gemotiveerd. Ten aanzien van het aspect bezonning en schaduw wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. Ten aanzien van het aspect windklimaat wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Benadrukt wordt daarnaast dat in het onderzoek ook de effecten van de versnelling van de wind tussen gebouwen door is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de gebouwen van het planinitiatief LEAD niet leiden tot een verslechtering van de windklasse tussen de hoogbouw. Voor effecten van de wind tussen de gebouwen van planinitiatief LEAD hoeft dus niet te worden gevreesd. Voor wat betreft de vrees voor drukte geldt dat als gevolg van de verstedelijkingskeuzes van de gemeente, zij een hogere bevolkingsdichtheid op de betreffende locatie in beginsel aanvaardbaar acht. Gelet op de uitgevoerde onderzoeken – waarop in het algemeen thematische deel van deze zienswijzennota uitgebreid is ingegaan – leidt het planinitiatief LEAD niet tot onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat van	Geen.

		omwonenden. Verder geldt dat aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	
43.4	De besluitvorming in LEAD staat haaks op de visie van de gemeente.	De gemeente begrijpt de zienswijze zo dat wordt bedoeld dat met het planinitiatief LEAD een uitzondering wordt gemaakt op de Hoogbouwvisie. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD past binnen de kaders die zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD. De Nota van Uitgangspunten is door de gemeenteraad vastgesteld en heeft als kader voor de ontwikkeling gediend.	Geen.
44.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
44.2	De ontsluiting van de wijk Nieuw Leyden is niet logisch, is gevaarlijk voor daar spelende kinderen en zorgt voor een disproportionele toename van het verkeer in de wijk. De verkeersontsluiting moet ook aan de oostzijde van het project worden gerealiseerd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
44.3	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.

	zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.		
44.4	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
44.5	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
44.6	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes	Geen.

	duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
45.1	De geplande flats zijn te hoog.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project, die zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.
45.2	Er worden zorgen geuit over de schaduw die de flats creëren, met name op de groene plekken.	Voor de mate van bezonning gelden geen wettelijke normen. Voor de invloed van het planinitiatief LEAD op de woningen die bezonningseffecten ondervinden van het project is evenwel onderzoek gedaan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat geen sprake is van onevenredige effecten op de mate van bezonning op woningen. Voor schaduwwerking op openbare plekken gelden geen	Geen.

		algemene normen. Wij achten het niet aannemelijk dat de schaduwwerking van LEAD op openbare plekken onaanvaardbaar zal zijn. Hoewel de resultaten van de bezonningsstudie niet concreet zien op openbare plekken, volgt hieruit wel dat in de omgeving van het bouwplan bij alle woningen wordt voldaan aan de daarvoor gebruikte bezonningsnorm. Nu voor de woningen in de wijde omtrek van het plan wordt voldaan aan deze bezonningsnorm, bestaat – mede gelet op het feit dat geen concrete normen voor bezonning op openbare plekken bestaan - ook geen reden om aan te nemen dat de mate van bezonning op openbare plekken in de omgeving van het bouwplan onaanvaardbaar zal zijn.	
45.3	De flats beroven de omwonenden aan de noordzijde van het 50kV-gebouw het enige directe zonlicht, met name in de ochtend.	Ten aanzien van het aspect bezonning en schaduw wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. In het bezonningsonderzoek zijn alle woningen en appartementen beschouwd die worden geraakt door de slagschaduw van het project en geconcludeerd wordt dat voor al die woningen aan de gehanteerde Haagse norm en de strengere TNO-norm 'licht' wordt voldaan. Dat geldt dus evenzeer voor de woning van indiener.	Geen.
45.4	De flats beroven alle privacy van de dakterrassen van het 50kV-gebouw en de flat aan de Nieuwe Koningsstraat.	Opgemerkt wordt dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving op het straatniveau en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving op het straatniveau en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen	Geen.

		om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan). Verder wordt opgemerkt dat het 50kV-gebouw geen dakterras heeft.	
45.5	Torens moeten lager, zij moeten maximaal 15 verdiepingen zijn.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.
45.6	Er worden zorgen geuit over het karakter en aanzicht van de stad.	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze	Geen.

		zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	
45.7	Er wordt bezwaar gemaakt tegen het opofferen van bomen. Het herstel van groenverlies zal decennia kosten.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
45.8	De wijk tussen de Willem de Zwijgerlaan, Haarlemmertrekvaart, de Driemanskade en Maresingel is verkeersluw. LEAD maakt hier een einde aan door het gebrek aan parkeerruimte. Er worden zorgen geuit over de extra verkeersbewegingen en de impact op de verkeersveiligheid van kinderen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Hierbij wordt nog opgemerkt dat de term verkeersluw niet is te kwantificeren. Veelal wordt bij verkeersluw gewezen op het ontbreken van doorgaand verkeer. Dat is en blijft in de wijk Nieuw Leyden het geval. Binnen een 30km/u zone, wat de wijk Nieuw Leyden is, zijn de maximale intensiteiten niet te hoog	Geen.

		voor het type weg (zie ook paragraaf 5.1 van het verkeersonderzoek van BOOT dat als bijlage 22 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd). Verder wordt opgemerkt dat in het verkeersonderzoek van BOOT ook oog geweest voor de lokale situatie. Voor de onderzochte erftoegangswegen geldt dat is gekeken naar de lokale aspecten zoals wegbreedte, oversteekvoorzieningen, parkeervoorzieningen en hoeveelheid fietsverkeer. Gelet daarop is door BOOT geconcludeerd dat het wenselijk is dat voor deze wegen de intensiteit onder de 4.000 mvt/etmaal blijft. Zelfs in het worst-case scenario wordt ruim onder dit aantal verkeersbewegingen gebleven.	
45.9	Er worden zorgen geuit over geluidsoverlast.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Voor zover indiener doelt op geluidsoverlast afkomstig vanuit het gebouw zelf, geldt dat voor geluidsoverlast afkomstig van commerciële inrichtingen in het gebouw het Activiteitenbesluit regels over de geluidbelasting voorschrijft, waar zo nodig op wordt gehandhaafd. Voor zover indiener doelt op overlast vanuit de appartementen zelf, geldt dat hierop enerzijds het burennrecht van toepassing is en anderzijds in bepaalde overlastgevende gevallen kan worden gehandhaafd door de gemeente op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening van Leiden.	Geen.
46.1	De LEAD-torens zijn te hoog. Liever vier lagere flats dan drie hogere.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria "Eyeline & Skyline" zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De visie dat de gebouwen te hoog zijn, wordt niet gedeeld gelet op de overeenstemming van het plan met het geldende beleid en de daarbij behorende afwijkmogelijkheden.	Geen.
46.2	Er worden zorgen geuit over de grootte van de parkeergarage, deze moet groot genoeg zijn om het toegenomen aantal auto's te huisvesten.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve de parkeergarage voorziet in voldoende	Geen.

		parkeerplaatsen.	
47.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
47.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
47.3	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar	Geen.

	gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
47.4	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
47.5	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
47.6	Het participatietraject is onvoldoende, blijkens een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete	Geen.

	gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
48.1	Het gebouw is te hoog, er is te weinig aansluiting met de laagbouw van Nieuw Leyden. Het is een dreigend bouwwerk dat de horizon domineert/vervuilt.	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk. Van horizonvervuiling is naar onze mening dan ook geen sprake. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente.	Geen.
48.2	De planning in 2007 was maximaal 45 meter hoog voor bijvoorbeeld de zelfbouwkavels in Nieuw Leyden. Kavels in Nieuw Leyden zijn gekocht met het idee dat de hoogbouw niet hoger dan 45 meter zou worden.	Onduidelijk is waarop indiener de maximale hoogte van 45 meter baseert. Aangenomen wordt dat wordt verwezen naar de Hoogbouwvisie uit 2007. Op basis van de Hoogbouwvisie 2007 is het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan LEAD gelegen in 'De Stadsboulevards'. De Stadsboulevards betreft overwegend middelhoogbouw (20 – 30 meter) met meerdere accenten (40 – 50 meter). Planinitiatief LEAD voorziet in een	Geen.

		overschrijding van de bouwhoogtes zoals aangegeven in het gebiedstype 'Stadsboulevards'. Overschrijding van de hoogtegrens is benodigd en kan worden toegestaan mits gemotiveerd aan de hand van een aantal criteria. Voor de ontwikkeling van het planinitiatief LEAD is een hoogbouwtoets uitgevoerd aan de hand van de criteria 'eyeline en skyline'. Voor een uitgebreide toelichting op dit onderdeel wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota.	
48.3	Er worden zorgen geuit over toenemen van het verkeer.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
48.4	Er worden zorgen geuit over gevaarlijke verkeerssituaties.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
48.5	Er worden zorgen geuit over geluidsoverlast.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
48.6	Er worden zorgen geuit over luchtvervuiling.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
49.1	Het LEAD project is te hoog en past niet bij het karakter en aanzicht van de stad.	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	Geen.
49.2	Het project is te groot voor de draagkracht van de stad Leiden, en zeker voor de buurt.	Wij begrijpen de zienswijze zo dat wordt gevreesd dat het planinitiatief LEAD te hoog en te groot is in verhouding tot de stad Leiden en de buurt. Voor de bespreking van de zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt	Geen.

		voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Ook leidt het planinitiatief LEAD niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De visie dat de gebouwen te hoog en te groot zijn, wordt niet gedeeld gelet op de overeenstemming van het plan met het geldende beleid en de daarbij behorende afwijkmogelijkheden. Voor zover indiener met betrekking tot het aspect draagkracht zorg heeft over de gevolgen van LEAD voor het voorzieningenniveau, geldt dat de toevoeging van 580 woningen een bepaalde behoefte genereert aan (maatschappelijke) voorzieningen. De programmering van de behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen wordt gezien het groter voedingsgebied van de (maatschappelijke) voorzieningen en de woonopgave voor Leiden Noord bekeken binnen het Ontwikkelperspectief Leiden Noord als geheel. Voor zover in de toekomst blijkt dat naar aanleiding van de realisatie van LEAD een grotere behoefte ontstaat aan (maatschappelijke) voorzieningen, zal hiervoor op wijkniveau naar oplossingen worden gezocht in het ontwikkelperspectief. Daarnaast geldt dat binnen het plan ruimte is voor 600 m² aan commerciële en maatschappelijke functies, die een gedeelte van deze vraag kunnen opvangen.	
49.3	Buurtbewoners raken geïntimideerd door het gebouw en kunnen de impact van het project moeilijk inschatten.	Uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota blijkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor het inschatten van de ruimtelijke impact van het project wordt in het bijzonder verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria "Eyeline & Skyline" zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Daarnaast wordt verwezen naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is.	Geen.
49.4	Het bouwproject zal voor jarenlange overlast zorgen.	Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter	Geen.

		hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De bouw zal in 2022 aanvangen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst door de ontwikkelaar zal worden georganiseerd waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken.	
49.5	Er worden zorgen geuit over de zon-en-schaduw effecten van de gebouwen op de overige woonhuizen.	Ten aanzien van het aspect bezonning en schaduw wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.
49.6	Meer inzicht is nodig in het effect van de windturbulentie op het toenemende verkeer van wandelaars en fietsers.	Wij verwijzen voor een bespreking van deze zienswijze naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid ingegaan op het onderzoek dat door Actiflow is verricht naar de effecten van het planinitiatief LEAD. In het onderzoek van Actiflow zijn de effecten van het planinitiatief LEAD op voetgangers en fietser onderzocht. Uit het	Geen.

		onderzoek blijkt dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt en de effecten op wandelaars en fietsers aanvaardbaar zijn. Wij menen hiermee voldoende inzicht te hebben in het effect van windturbulentie door het planinitiatief LEAD op verkeer van wandelaars en fietsers.	
49.7	Meer inzicht is nodig in het effect van de groei van het aantal bewoners op de beperkte ruimte.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	Geen.
50.1	Er worden zorgen geuit over het hoogteverschil tussen de woontorens en de woonwijken eromheen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat voor het toestaan van het planinitiatief LEAD een hoogbouwtoets is uitgevoerd aan de hand van de criteria "Eyeline" en "Skyline". Het onderdeel "Eyeline" gaat in op de relatie van de bebouwing met de omgeving op straatniveau. Uit die toets is gebleken dat het planinitiatief LEAD aansluit bij de omliggende bebouwing.. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie.	Geen.
50.2	Er worden zorgen geuit over het inpassen van de torens in de stad Leiden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat voor het toestaan van het planinitiatief LEAD een hoogbouwtoets is uitgevoerd aan de hand van de criteria "Eyeline" en "Skyline". In het onderdeel "Skyline" is de relatie van het planinitiatief LEAD met de bebouwing met de stad en het stadsilhouet getoetst. Uit die toetsing blijkt dat het planinitiatief LEAD aansluit bij de bebouwing van de stad en bijdraagt aan het stadsilhouet.	Geen.
50.3	De vraag wordt gesteld of het mogelijk is om de torens breder en lager te maken.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader	Geen.

		economisch ook niet uitvoerbaar zijn. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt verder een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Vooropgesteld wordt dat het bij een privaat initiatief niet aan de gemeente is om actief te zoeken naar alternatieven. De initiatiefnemer van het planinitiatief LEAD heeft in november 2017 bij de gemeente haar concrete interesse kenbaar gemaakt het planinitiatief LEAD te gaan realiseren. Ook is het studiedocument "LEAD; grootstedelijk wonen in Leiden" opgesteld waarin het project wordt toegelicht. Vervolgens is het ontwerpproces gestart en zijn alle ruimtelijke aspecten van het planinitiatief LEAD onderzocht, afgewogen en aanvaardbaar bevonden. Verder heeft er een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Daarin is ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan (zie paragraaf [XX] van deze zienswijzennota).	
51.1	De noodzaak voor de vorm en omvang van de voorgestelde ontwikkeling is onvoldoende onderbouwd door de gemeente.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Om de gewenste ruimtelijke meerwaarde te kunnen bieden (zoals de realisatie van een hoogwaardig stadspark) is een bepaalde hoogte nodig om tot uitvoerbare plannen te kunnen komen. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van het aspect skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project en die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, zoals ook de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. Aan	Geen.

		de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	
51.2	De hoogte van de geplande woontorens sluit niet aan op de bestaande hoogbouw.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat de hoogbouw van het planinitiatief LEAD aansluit op de omgeving en de bestaande hoogbouw.	Geen.
51.3	De hoogte van de geplande woontorens is strijdig met de eigen Hoogbouwvisie.	Het klopt dat de hoogte van de geplande woontorens afwijkt van de maximale bouwhoogte van de Hoogbouwvisie. De Hoogbouwvisie dient echter als leidraad voor de maximale bouwhoogte bij het maken van nieuwe bestemmingsplannen. De Hoogbouwvisie biedt ook de mogelijkheid om af te wijken van de hoogten die daarin genoemd worden. Het is voor de gemeente dus mogelijk om – mits goed onderbouwd – een uitzondering op de Hoogbouwvisie te maken. Voor het planinitiatief LEAD heeft de gemeente een dergelijke uitzondering gemaakt. Voor de uitgebreide motivering op de uitzondering wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota.	Geen.
51.4	De hoogte van de woontorens is strijdig met het Wijk Ontwikkel Plan.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. In het WOP zijn ook geen maximale hoogten opgenomen . Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Voor de locatie Willem de Zwijgerlaan is aangegeven dat voor 2018 de ambitie is de laan te herstructureren. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete	Geen.

		wijzigingen van het plan.	
51.5	Met nieuwe hoogbouw van maximaal 70 meter kan het woningtekort ook worden tegengegaan.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van het aspect skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	Geen.
51.6	LEAD-project is strijdig met eigen en reguliere norm voor het aantal parkeerplaatsen per woning.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
51.7	De gemeente gaat er ongefundeerd van uit dat nieuwe bewoners geen of minder auto's bezitten.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zodat de zorgen voor een hoge woondichtheid niet nodig zijn. Overigens wordt opgemerkt dat ook in de Parkeervisie 2020-2030, waarin de visie op zowel autoparkeren als fietsparkeren in de gemeente is vastgelegd, de auto een minder prominente rol heeft als mobiliteitsoptie. Duurzame, schone	Geen.

		vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang. Op basis van de Parkeervisie wordt er in dat kader bijvoorbeeld op aangestuurd dat kwalitatief hoogwaardige alternatieven worden geboden voor autobezit en –gebruik en parkeervergunningen worden niet meer verleend voor bewoners van nieuwbouw. Het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn volgens de Parkeervisie logische alternatieven. Het planinitiatief LEAD en de daarbij gehanteerde parkeereis past ook in die beleidsuitgangspunten van de Parkeervisie. De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020, waaraan LEAD ook is getoetst en waaraan LEAD voldoet.	
51.8	Er worden zorgen geuit over hoge woondichtheid.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zodat de zorgen voor een hoge woondichtheid niet nodig zijn. Opgemerkt wordt verder dat als gevolg van de verstedelijkingskeuzes van de gemeente, zij een hogere bevolkingsdichtheid op de betreffende locatie in beginsel aanvaardbaar acht. Gelet op de uitgevoerde onderzoeken – waarop in het algemeen thematische deel van deze zienswijzennota uitgebreid is ingegaan – leidt het planinitiatief LEAD niet tot onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omwonenden.	Geen.
52.1	Er worden zorgen geuit over het toenemen van fijnstof.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
52.2	Er worden zorgen geuit over het toenemen van verkeer.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
52.3	Er worden zorgen geuit over het toenemen van de het aantal bewoners en de beschikbare ruimte.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting	Geen.

		bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Verder geldt dat, hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal dus ook sprake zijn van een toename van kwalitatief groen in de openbare ruimte.	
53.1	Er is sprake van een woningtekort, de torens zijn daarom hard nodig.	Het klopt dat er sprake is van een woningtekort. Uit de toelichting op het bestemmingsplan blijkt dat met het planinitiatief LEAD gehoor wordt gegeven aan het woningtekort voor onder meer starters en doorstromers (zie o.a. par. 2.3.4 van de toelichting bij het bestemmingsplan).	Geen.
53.2	Omwonenden die waardevermindering van hun woning ondervinden moeten daarvoor worden gecompenseerd.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
54.1	Er worden zorgen geuit over de effecten van LEAD op de historische beleving van het Leiden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota. Daar worden de effecten van het planinitiatief LEAD op de cultuurhistorische waarden van de stad toegelicht. Uit de toelichting blijkt dat het planinitiatief LEAD zo is vormgegeven dat het historisch stadsbeeld niet op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. Daarbij in aanmerking genomen dat het planinitiatief LEAD vanuit het beschermd stadsgezicht niet één keer dominant aanwezig is, hebben wij doorslaggevende betekenis toegekend aan de belangen van de duurzame verstedelijking in combinatie met het leveren van een substantiële bijdrage aan de urgente woningbouwbehoefte in de stad. Op basis daarvan hebben wij de beperkte effecten op de cultuurhistorische waarden geaccepteerd.	Geen.
54.2	Er worden zorgen geuit over de windeffecten op fietsers.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de	Geen.

		effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en ten zuiden van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Voor nadelige windeffecten op fietsers door het planinitiatief LEAD hoeft dus niet te worden gevreesd.	
54.3	Er zijn woningen nodig, maar niet in gebouwen die tot in de hemel reiken.	De gemeente is het met de zienswijze eens voor wat betreft de stelling dat er woningen nodig zijn. Uit de toelichting op het bestemmingsplan blijkt dat met het planinitiatief LEAD gehoor wordt gegeven aan het woningtekort voor onder meer starters en doorstromers (zie o.a. par. 2.3.4 van de toelichting bij het bestemmingsplan). De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Om de gewenste ruimtelijke meerwaarde te kunnen bieden (zoals de realisatie van een hoogwaardig stadspark) is een bepaalde hoogte nodig om tot uitvoerbare plannen te kunnen komen. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van het aspect skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project en die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, zoals ook de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	Geen.
55.1	De verkeersontsluiting moet worden verdeeld aan de westzijde en aan de oostzijde, zodat het verkeer wordt verspreid en daarmee de verkeersveiligheid	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de	Geen.

	wordt bevorderd.	verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project.	
55.2	Verzoek om behoud/verplaatsing van de bomen en meer groen in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
55.3	Verzoek om een groter percentage huurwoningen binnen het project.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met	Geen.

		een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Hoewel de gemeente begrijpt dat behoefte bestaat aan meer huurwoningen in Leiden, maakt dat niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad van onder meer huurwoningen in Leiden.	
56.1	Binnen het plangebied liggen een 6 tal 50kV-kabelverbindingen. De kabelverbindingen liggen in gronden met de enkelbestemming 'groen' en deels in de dubbelbestemming 'leiding-hoogspanning'. Niet het gehele tracé van de kabelverbindingen is correct voorzien van een dubbelbestemming waarmee gebruiksbeperkingen worden gesteld aan de grond. Verzoek is om het ontwerp zodanig aan te passen dat aan de grond, waarin de beschermingszone van de 50kV-kabelverbindingen ligt, en niet in eigendom zijn van indiener, een dubbelbestemming wordt toegekend, voorzien van passende bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden, ter bescherming van de kabelverbinding.	De dubbelbestemming "Leiding-hoogspanning" is opgenomen voor de aanleg, het beheer en de instandhouding van de hoogspanningskabels van TenneT. Voor de door indiener genoemde kabelverbindingen is geen dubbelbestemming opgenomen, gelet op het type kabels. De genoemde kabels zijn binnen gemeentegrond gelegen. Dat voor de kabels van indiener geen dubbelbestemming is opgenomen betekent overigens niet dat deze kabels niet worden beschermd. Deze kabels worden beschermd op basis van Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken. Voor het opnemen van een dubbelbestemming voor de kabels bestaat geen wettelijke verplichting, de raad dient in dit kader een belangenafweging te maken. Het opnemen van een dubbelbestemming voor deze kabelverbindingen is gelet op enerzijds het feit dat de kabel gelegen zijn binnen gemeentegrond en anderzijds ook nog bescherming hebben op grond van de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken niet noodzakelijk.	Geen.
57.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
57.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze	Geen.

	het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
57.3	Het aantal begrote parkeerplaatsen is waarschijnlijk veel te klein voor de grotte van het gebouw en de verkeer- en parkeeroverlast zal daardoor groter zijn dan begroot. De reguliere parkeernorm moet worden gehanteerd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
57.4	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
57.5	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregistreerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd	Geen.

		geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan “LEAD in dialoog” tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
58.1	Er worden zorgen geuit over het verlies van groen binnen de gemeente door LEAD.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
58.2	Er worden zorgen geuit over het tekort aan sociale huurwoningen binnen de gemeente.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de ‘Regionale Woonagenda Holland Rijnland’ en de ‘Woonvisie Leiden 2020-2030’ de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de	Geen.

		inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Hoewel de gemeente begrijpt dat behoefte bestaat aan meer sociale huurwoningen in Leiden, maakt dat niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad van onder meer sociale huurwoningen in Leiden.	
58.3	Er worden zorgen geuit over verkeersdrukte.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
59.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden.	Geen.
59.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
59.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van	Geen.

		het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
59.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaantvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
59.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale	Geen.

		biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	

59.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	Geen.
59.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
59.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de	Geen.

		toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	
59.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
59.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.
59.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogere waarde beleid dat door de Omgevingsdienst West-	Geen.

		Holland is vastgelegd in de “Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013”. Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	
59.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, “Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018” (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
60.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
60.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in	Geen.

		beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
60.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
60.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
60.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
60.6	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de	Geen.

	behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
60.7	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
60.8	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen	Geen.

		Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
60.9	Ook lichtvervuiling zal een rol gaan spelen. De woningen gaan 's avonds een grote hoeveelheid licht verspreiden.	Dat onevenredige lichthinder zal optreden is niet aannemelijk en ook niet aannemelijk gemaakt in de zienswijze. Anders dan voor bijvoorbeeld bedrijven die grote lichtinstallaties gebruiken (zoals op sportterreinen) gelden voor licht vanuit woningen geen normen. Reguliere consumentenverlichting in woningen is immers niet inherent hinderlijk van aard. Dit is niet anders wanneer sprake is van hoogbouw. Voor zover sprake is van lichtexcessen in individuele woningen van de hoogbouw, geldt dat het burendrecht hierop van toepassing is.	Geen.
60.10	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregistreerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
61.1	<i>NB: De zienswijze is ingediend in het Engels maar samengevat weergegeven en beantwoord in het</i>	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot	Geen.

	<i>Nederlands aangezien het bestemmingsplan en overige besluiten ook in het Nederlands zijn opgesteld.</i> Er worden zorgen geuit over de schaduwvorming over bewoners in het noordwesten en oosten, meer specifiek de schaduwvorming in de winter in Groenord.	onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	
61.2	<i>NB: De zienswijze is ingediend in het Engels maar samengevat weergegeven en beantwoord in het Nederlands aangezien het bestemmingsplan en overige besluiten ook in het Nederlands zijn opgesteld.</i> Er worden zorgen geuit over het toenemen van parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
61.3	<i>NB: De zienswijze is ingediend in het Engels maar samengevat weergegeven en beantwoord in het Nederlands aangezien het bestemmingsplan en overige besluiten ook in het Nederlands zijn opgesteld.</i> Er worden zorgen geuit over de wachtlijsten van huisartsen in de buurt. De wachtlijst voor huisartsen in de buurt was al lang, deze zal alleen maar toenemen.	De toevoeging van 580 woningen genereert een bepaalde behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen. De programmering van de behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen wordt gezien het groter voedingsgebied van de (maatschappelijke) voorzieningen en de woonopgave voor Leiden Noord bekeken binnen het Ontwikkelperspectief Leiden Noord als geheel. Voor zover in de toekomst blijkt dat naar aanleiding van de realisatie van LEAD een grotere behoefte ontstaat aan (maatschappelijke) voorzieningen, zal hiervoor op wijkniveau naar oplossingen worden gezocht in het ontwikkelperspectief. Daarnaast geldt dat binnen het plan ruimte is voor 600 m² aan commerciële en maatschappelijke functies, die een gedeelte van deze vraag kunnen opvangen.	Geen.
61.4	<i>NB: De zienswijze is ingediend in het Engels maar samengevat weergegeven en beantwoord in het Nederlands aangezien het bestemmingsplan en overige besluiten ook in het Nederlands zijn opgesteld.</i> Er worden zorgen geuit over de gevolgen van een tegenvallende verkoop van individuele woningen voor de kwaliteit van de buurt. Het risico dat de	Het planinitiatief LEAD draagt bij aan het woningtekort in Leiden zodat een tegenvallende verkoop niet wordt verwacht. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een	Geen.

	leefkwaliteit in de rest van de buurt dan omlaag gaat is te groot.	aanvaardbaar woon- en leefklimaat zodat de zorgen voor het afnemen van de leefbaarheid niet nodig zijn.	
62.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie besproken. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden.	Geen.
62.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
62.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
62.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke	Geen.

		effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	
62.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van	Geen.

		het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
62.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn.	Geen.

	recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
62.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
62.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
62.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het	Geen.

		ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	
62.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Tevens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota, waarin uitgebreid uiteen is gezet dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.
62.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
62.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de	Geen.

	gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	
63.1	De samenhang tussen de derde toren (115 meter) en de rest van het project is onduidelijk qua ligging en vormgeving. Er is een gebrek aan argumenten voor de komst van de derde toren.	De samenhang van de torens volgt onder meer uit de oplopende bouwhoogte tussen de torens en de keuze van materiaal en detaillering. De afstanden tussen de te realiseren woontorens bieden doorzichten vanuit verschillende richtingen. Door de afgeschuinde gevels zijn de woontorens slank. De woontorens zijn ten opzichte van elkaar gedraaid, waardoor een wisselend beeld ontstaat en laten voldoende ruimte open om niet een wand te vormen. Het ensemble van torens is zo geschikt en ontworpen dat minimale hinder door schaduw, zicht en wind ontstaat. Om aantasting van de groene ruimte binnen en buiten de stad te voorkomen en genoeg ruimte over te houden voor het programma, gelet op de woningbouwopgave, is ervoor gekozen de vrijstaande toren ranker en hoger te maken. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.
64.1	Het uitzicht wordt belemmerd van veel bewoners. Het veroorzaakt horizonvervuiling en een ingeklemd gevoel. 70 meter hoogte past beter bij het Leidse stadsbeeld.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD.	Geen.

		Daarbij is onderzocht of het project ruimtelijk goed kan worden ingepast en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het project past binnen de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen	

		onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk. Van horizonvervuiling is naar onze mening dan ook geen sprake. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente.	
64.2	Het plan veroorzaakt een forse slagschaduw.	Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.
64.3	Te veel mensen dicht op elkaar leidt tot onderlinge irritatie.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zodat de zorgen voor het afnemen van de leefbaarheid niet nodig zijn. De zorgen voor teveel mensen dicht op elkaar betreffen geen ruimtelijk relevante aspecten die een rol kunnen spelen in de belangenafweging. Als gevolg van de verstedelijkingskeuzes van de gemeente acht zij een hogere bevolkingsdichtheid op de betreffende locatie in beginsel aanvaardbaar. Gelet op de uitgevoerde onderzoeken – waarop in het algemeen thematische deel van deze zienswijzennota uitgebreid is ingegaan – leidt het planinitiatief LEAD niet tot onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omwonenden.	Geen.
64.4	De stedelijke verdichting veroorzaakt verkeerscongestie, parkeerproblematiek en een afname van verkeersveiligheid.	Ten aanzien van het aspect verkeer wordt verwezen naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Ten aanzien van het aspect parkeren wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
64.5	Het woongenot van vele lager wonenden gaat erop achteruit.	Er heeft een belangenafweging plaatsgevonden met betrekking tot de woningbouwbehoefte. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt	Geen.

		onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt ook voor het overige een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zodat de zorgen voor het afnemen van de leefbaarheid niet nodig zijn. Voor zover indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	
64.6	Bewoning in hoge flats leidt tot gezondheidsrisico's gelet op het besmettingsgevaar.	De gemeente heeft voor het vaststellen van het bestemmingsplan alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht en beoordeeld. In hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan zijn alle ruimtelijk relevante omgevingsaspecten toegelicht. De vrees voor gezondheidsrisico's gelet op besmettingsgevaar is geen ruimtelijk relevant aspect dat wij voor de vaststelling hebben moeten beoordelen. Hoewel op dit moment sprake is van een pandemie, is deze tijdelijk van aard. De verwachting is dat de huidige Coronapandemie reeds is geëindigd op het moment dat de woontorens van LEAD zijn gerealiseerd. Dat de torens van LEAD tot gezondheidsrisico's leiden is dan ook niet	Geen.

		aannemelijk. Daarnaast wordt opgemerkt dat het bouwplan is getoetst aan het Bouwbesluit 2012, waarin bouwtechnische eisen rondom gebouwssystemen zijn opgenomen. Het bouwplan voldoet aan het Bouwbesluit 2012.	
64.7	De klimaatverandering vereist een grotere hoeveelheid groen. De plannen gaan ten koste van de geringe groene oppervlakte in Leiden.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
64.8	De op te leveren woningen zullen voor de meeste Leidse woningzoekenden te duur zijn. Dit betekent dat gebouwd gaat worden voor mensen van buiten Leiden.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Overigens geldt daarbij dat voor de ontwikkelaar de verplichting geldt om de sociale huurwoningen aan te bieden via het platform Huren in Holland Rijnland. Het enkele feit dat onder meer behoefte bestaat aan meer goedkopere woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage	Geen.

		levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
64.9	Het project zal leiden tot windhinder voor fietsers.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en ten zuiden van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Van onaanvaardbare effecten op het windklimaat voor fietsers is met het planinitiatief LEAD dus geen sprake.	Geen.
64.10	Er wordt onvoldoende voortvarend gewerkt aan het geschikt maken voor reguliere bewoning van leegstaande (kantoor)panden.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. De stelling dat onvoldoende voortvarend wordt gewerkt aan het geschikt maken voor reguliere bewoning van leegstaande kantoorpanden maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
64.11	Op het voormalig vliegveld Valkenburg kunnen woningen gerealiseerd worden.	In aanvulling op hetgeen onder 64.8 is opgemerkt, geldt bovendien dat de stelling dat op het voormalig vliegveld Valkenburg woningen kunnen worden gerealiseerd – wat daarvan ook zij - niet maakt dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden. Woningbouw op voormalig vliegveld Valkenburg voorziet ook in een andere behoefte aan woningen dan het planinitiatief LEAD.	Geen.
64.12	De bebouwing ligt te ver van het treinstation, wat een toename van verkeersbewegingen teweeg brengt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt onder meer toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting ontstaan. Daarnaast geldt dat het planinitiatief LEAD op circa 5 minuten fietsen van Leiden CS ligt en daarom juist gunstig ligt ten opzichte van OV-voorzieningen.	Geen.
64.13	Er is onvoldoende rekening gehouden met belangen van direct omwonenden. Het gehouden referendum	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject	Geen.

	gaat mank.	heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. De zienswijze wordt voor wat betreft de opmerking over het referendum dan ook niet gevolgd.	
65.1	Binnen de beleidsrichtlijn van de gemeente om niet hoger dan 70 meter te bouwen is voldoende ruimte om extra woningen te realiseren. Hogere gebouwen zijn ongepast en megalomaan en schaden het aanzicht van de stad.	De zienswijze wordt zo begrepen dat de indiener meent dat de afwijking van de Hoogbouwvisie onterecht is omdat die niet binnen het aanzicht van de stad past en niet nodig is. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken. Uit die motivering blijkt dat de woontorens passen binnen de bebouwing met de omgeving op het straatniveau, de stad en het stadssilhouet. De woontorens schaden het aanzicht van de stad niet. Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is daarnaast door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	Geen.
65.2	Hoogbouw lost de woningnood niet op: boven de 70 meter komen maar een beperkt aantal appartementen beschikbaar, slechts twee per woonlaag. In de hoogste toren gaat het om dertig appartementen, in de toren van 85 meter om tien appartementen. Deze woningen zijn niet voor starters of sociale huur. Het is ongepast dat het aanzicht van de stad verstoord wordt voor deze happy few.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage levert aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte.	Geen.

		Het enkele feit dat behoefte bestaat aan meer woningen voor starters of sociale huurders maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden. Tot slot is uitgebreid aandacht geweest voor de inpassing van het ontwerp in relatie tot het aangezicht van de stad. Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	
65.3	Hoogbouw van deze orde is niet duurzaam. Het kost veel energie om het te bouwen en de bewoning leidt tot extra energieverbruik. Hierdoor zal hoogbouw onevenredig duur worden.	Het klopt niet dat de woontorens van het planinitiatief LEAD niet duurzaam zijn. Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Voor de toelichting wordt verwezen naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Verder wordt voor de toelichting op de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan verwezen naar paragraaf 6.1 van het bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat het plan financieel uitvoerbaar is. Het is verder niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere wijze voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten.	Geen.

		Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	
65.4	Hoogbouw schaadt de privacy van omwonenden.	Opgemerkt wordt dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan).	Geen.
65.5	Het project leidt tot enorme parkeerdruk. In de plannen is onvoldoende ruimte in de ondergrondse	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen	Geen.

	parkeergarages.	de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Door indiener is niet gemotiveerd dat onvoldoende ruimte zou bestaan voor de realisatie van de parkeergarage. Er is voldoende ruimte voor de realisatie van de parkeergarage en het bestemmingsplan biedt ook de mogelijkheid om ter plaatse de beoogde parkeergarage te realiseren.	
65.6	De doorstroom van het verkeer op de Willem de Zwijgerlaan zal verder stokken, nog meer afremmen en optrekken en dus meer luchtvervuiling en geluid veroorzaken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan dientengevolge waarvan het project evenmin nadelige gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit of tot onaanvaardbare geluidsbelasting leidt. Ten aanzien van geluidbelasting in relatie tot het optrekken en afremmen van auto's wordt het volgende opgemerkt. Het plan zal blijken de uitgevoerde verkeersstudie voornamelijk ontsluiten via de Pasteurstraat op de Willem de Zwijgerlaan. Ter plaatse van deze kruising is sprake van een geregeld kruispunt met een verkeersregelininstallatie. De geluidtoename als gevolg van het doorstromend verkeer is in het akoestisch onderzoek in beeld gebracht, evenals de maatregelen waarmee de toename tot verantwoorde grenzen kan worden teruggebracht. In de geluidberekeningen is rekening gehouden met het optrekken van verkeer rond de kruising Willem de Zwijgerlaan/Pasteurstraat. Het wettelijk voorgeschreven reken- en meetvoorschrift geluid 2012 hanteert voor bepaalde gevallen een correctie voor extra geluid als gevolg van optrekkend verkeer. Voor afremmend verkeer kent het voorschrift geen correctietermen. Voor toepassing van de correctie is onder meer vereist dat de verkeerintensiteit op de kruisende weg (in dit geval de Pasteurstraat) groter is dan 1/5 keer de intensiteit van de beschouwde weg (in dit geval de Willem de Zwijgerlaan). Zowel in de autonome situatie, als in de situatie inclusief planontwikkeling is deze correctie niet van toepassing en is deze ook niet meegenomen in de berekeningen omdat de intensiteit van de Pasteurstraat minder dan 1/5 van de intensiteit van de Willem de Zwijgerlaan bedraagt. De verkeerstoename op de Pasteurstraat leidt niet tot een zodanig verhouding dat de kruispuntcorrectie moet worden toegepast. De uitgevoerde verkeersonderzoeken geven geen aanleiding tot stagnatie op de Willem de Zwijgerlaan of een andere karakteristiek van de verkeersstroom. Op de geluidemissie van de Willem de Zwijgerlaan zelf is daarom geen opslag correctie	Geen.

		toegepast en is gerekend met de maximumsnelheid ter plaatse. Opgemerkt wordt dat als er sprake zou zijn van optrekkend en afremmend verkeer niet alleen extra geluid zou zijn als gevolg van het optrekken, maar ook minder geluid als gevolg van lagere rijsnelheden. De uitgevoerde verkeersonderzoeken geven geen aanleiding tot optrekkend of afremmend verkeer, anders dan ter plaatse van de kruising met de Pasteurstraat. Gelet op het voorgaande is geen reden om aan te nemen dat optrekkende en remmende voertuigen leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting.	
65.7	Het gebrek aan groen op de begane grond komt de wijk niet ten goede.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. De hoeveelheid groen in de wijk zal derhalve toenemen ten opzichte van de huidige situatie.	
65.8	Het is onbegrijpelijk dat dit project uitgevoerd kan worden terwijl de tweede Lubatoren al jaren wacht op uitvoering.	Het planinitiatief LEAD staat los van de tweede Lubatoren en dient op zijn eigen merites te worden beoordeeld. De initiatiefnemer van het planinitiatief LEAD heeft in november 2017 bij de gemeente haar concrete interesse kenbaar gemaakt het planinitiatief LEAD te gaan realiseren. Ook is het studiedocument "LEAD; grootstedelijk wonen in Leiden" opgesteld waarin het project wordt toegelicht. Vervolgens is het ontwerpproces gestart en zijn alle ruimtelijke aspecten van het planinitiatief LEAD onderzocht, afgewogen en aanvaardbaar bevonden. Verder heeft er een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Daarin is ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. Voor zover indiener doelt op de financiële uitvoerbaarheid van het plan wordt verwezen naar de toelichting in paragraaf 6.1 van de toelichting op het bestemmingsplan.	Geen.
65.9	Getwijfeld wordt of de financiering van het project stuitend is. De gemeente Leiden zal opdraaien voor tegenvallende financiële resultaten.	Door indiener is niet gemotiveerd waarom de financiering van het project niet sluitend zou zijn. Wij hebben geen aanleiding te twifelen aan de financiering van het project. De gemeente Leiden zal overigens niet opdraaien voor eventuele tegenvallende financiële resultaten. Voor de toelichting op de financiële uitvoerbaarheid van het plan wordt verwezen naar de toelichting in paragraaf 6.1 van de toelichting op het bestemmingsplan. Met de initiatiefnemer is een koop- en ontwikkelovereenkomst gesloten, die kwalificeert als	Geen.

		anterieure overeenkomst. In deze overeenkomst zijn tevens afspraken gemaakt over eventuele planschade. Dit zal afgewenteld worden op de ontwikkelaar. Het sluiten van deze overeenkomst is op 27 februari 2020 gepubliceerd in de Stadskrant.	
65.10	Het belang van de direct omwonenden staat onder druk. Het WijkOntwikkelings Plan Leiden Noord is genegeerd. De indruk wordt gewekt dat bewust is gestuurd om ervoor te zorgen dat de burger niet wordt gehoord.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
65.11	Aangesloten wordt verder bij de zienswijzen van indiener nr. 96.	Voor een bespreking van deze zienswijzen van indiener nr. 96 wordt verwezen naar behandeling van die zienswijze in deze zienswijzennota.	Geen.
66.1	Er worden zorgen geuit over de bereikbaarheid van de binnenstad en dan met name de ontsluiting van de binnenstad via de Willem de Zwijgerlaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
66.2	Er worden zorgen geuit over het behoud van het (historisch)karakter van de stad, vooral door de hoogte van de gebouwen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota. Daar worden de effecten van het planinitiatief LEAD op de cultuurhistorische waarden van de stad toegelicht. Uit de toelichting blijkt dat het planinitiatief LEAD zo is vormgegeven dat het historisch stadsbeeld niet op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. Daarbij in aanmerking genomen dat het planinitiatief LEAD vanuit het beschermd stadsgezicht niet één keer dominant aanwezig is hebben wij doorslaggevende betekenis toegekend aan de belangen van de duurzame verstedelijking in combinatie met het leveren van een substantiële bijdrage aan de urgente woningbouwbehoefte in de stad. Op basis daarvan hebben wij de beperkte effecten op de cultuurhistorische waarden geaccepteerd.	Geen.
66.3	Er is onvoldoende aandacht besteed aan het aantal woningen in het bestemmingsplan.	Er is aandacht geweest voor het aantal woningen dat wordt gerealiseerd met de ontwerpbesluiten. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het	Geen.

		gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte.	
66.4	Er is onvoldoende aandacht besteed aan de, aan het aantal woningen gerelateerde, verkeersdruk in het bestemmingsplan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 2.5.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
67.1	Het argument dat het project een kwalitatieve verbetering oplevert houdt geen stand. Verwezen wordt naar verschillende beleidsstukken en wet- en regelgeving waarvan wordt afgeweken. De gemeente neemt geen mitigerende maatregelen om de impact van het project op de leefbaarheid in te perken en de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid te behouden.	Ten behoeve van het vaststellen van het bestemmingsplan is de bestemmingsplanprocedure van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen en is het plan aan de geldende wet- en regelgeving en beleidsdocumenten getoetst (zie de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Voor zover met de zienswijze wordt bedoeld dat wordt afgeweken van de Hoogbouwvisie wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie toegelicht. Voor zover indiener doelt op de gehanteerde parkeereis, geldt dat de gehanteerde parkeereis conform artikel 11 van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 is toegepast. Daarnaast wijst de gemeente erop dat aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden, de effecten op de natuur en het behouden, plus het realiseren van een groene omgeving onderzocht (zie hoofdstuk 3 en 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat ook met planinitiatief LEAD een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd. Extra mitigerende maatregelen bovenop het ontwerp van het bouwplan om de impact van het project op de leefbaarheid in te perken en de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid te behouden zijn daarom niet nodig. Waar nodig zijn mitigerende maatregelen toegepast en zijn deze vastgelegd in voorwaardelijke verplichtingen.	Geen.
67.2	Slechts 134 sociale huurwoningen (23% in plaats van de beloofde 25%) zijn opgenomen in het plan. Zodra de eerste bewoners hun woningen verlaten, zijn de starterswoningen geen starterswoningen meer. De voorgestelde starterswoningen zijn dus	Het klopt niet dat in het plan niet zou worden voldaan aan de eis dat 25% aan sociale huurwoningen wordt gerealiseerd. Niet 134 maar 145 woningen zullen als sociale huurwoning worden verhuurd, waarmee wordt voldaan aan de voorwaardelijke verplichting dat minimaal 25% van de woningen sociale huurwoningen moet betreffen. Ook volgen wij niet dat de woningen in LEAD vanwege de prijs niet toegankelijk zouden	Geen.

	slechts een zeer korte-termijn-oplossing. De woningen in LEAD zijn vanwege de prijs niet toegankelijk voor starters. Het project biedt geen gelijke kansen voor iedereen zoals in de Nota van Uitgangspunten staat vermeld. Duurzame hoogbouw is alleen betaalbaar voor hogere inkomens, expats en speculanten.	zijn voor starters, of alleen betaalbaar zijn voor hogere inkomens of expats. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. Deze verplichting en inspanningsverplichting zijn vastgelegd in de koop- en ontwikkelingsovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Bovendien is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 voorgeschreven. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Voor zover de zienswijze ziet op de prijsstijging van woningen wordt opgemerkt dat dit marktwerking betreft dat verder geen ruimtelijk relevant aspect is bij het vaststellen van het bestemmingsplan.	
67.3	LEAD zorgt voor significant meer schaduwhinder op het fietspad tussen Leiderdorp en Leiden Centraal.	Voor de mate van bezonning gelden geen wettelijke normen. Voor de invloed van het planinitiatief LEAD op de woningen die bezonningseffecten ondervinden van het project is evenwel onderzoek gedaan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat geen sprake is van onevenredige effecten op de mate van bezonning op woningen. Voor schaduwwerking op openbare plekken gelden geen algemene normen. Wij achten het niet aannemelijk dat de schaduwwerking van LEAD op openbare plekken onaanvaardbaar zal zijn. Hoewel de resultaten van de bezonningsstudie niet concreet zien op openbare plekken, volgt hieruit wel dat in de omgeving van het bouwplan bij alle woningen wordt voldaan aan de bezonningsnorm. Nu voor de woningen in de wijde omtrek van het plan wordt voldaan aan de bezonningsnorm, bestaat – mede gelet op het feit dat geen concrete normen voor bezonning op openbare plekken bestaan - ook geen reden om aan te nemen dat de mate van bezonning op openbare plekken in de omgeving van het bouwplan onaanvaardbaar zal zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat fietsers slechts kortdurend op een	Geen.

		fietspad verblijven, zodat ook minder waarde toekomt aan bezonning op het fietspad.	
67.4	LEAD zorgt voor significant meer windoverlast op het fietspad tussen Leiderdorp en Leiden Centraal.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Voor wat betreft de stelling dat het planinitiatief LEAD zorgt voor significant meer windoverlast op het fietspad tussen Leiderdorp en Leiden Centraal geldt het volgende. In het onderzoek naar het windklimaat zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad nergens voor gevaar zorgen en een acceptabel klimaat voor deze functie aanwezig blijft. Van significant meer windoverlast door het planinitiatief LEAD op een gedeelte van één van de mogelijke fietsroutes tussen Leiderdorp en Leiden Centraal is dus geen sprake.	Geen.
67.5	Het gebied ligt in een 100% letaliteitsgebied vanwege de hogedrukgasleiding die er ligt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.10 van deze zienswijzennota. Gelet op de zeer beperkte kans op calamiteiten in combinatie met de getroffen maatregelen die worden genomen om het aantal potentiële slachtoffers te beperken, worden de zeer beperkte risico's aanvaardbaar geacht.	Geen.
67.6	Wonen in LEAD zal onbetaalbaar zijn voor de 'gewone' Leidse burger. Voor de woningbehoefte zijn alternatieve oplossingen denkbaar. De woningbehoefte is gedaald als gevolg van de coronacrisis en de bevolking van Leiden is als enige in de regio gekrompen, zo blijkt uit recente cijfers van de Rekenkamer. Met het planaanbod dat er ligt wordt de norm van 7.000 nieuwe woningen die in Leiden nodig zijn tot 2030 ruimschoots gehaald. Betwijfeld wordt of sprake is van woningnood, nu op verschillende plekken woningen leeg staan. De woningen zijn amper geschikt voor gezinnen, aangezien zij niet groter worden dan 65 m ² , terwijl juist voor gezinnen een grote woningbehoefte bestaat.	De visie dat wonen in LEAD onbetaalbaar zal zijn voor de 'gewone' Leidse burger, of niet geschikt is voor gezinnen wordt niet gedeeld. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' (Woonvisie) de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan de woonbehoefte in alle segmenten. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontorens geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Verwezen wordt tevens naar hetgeen is opgemerkt onder 67.2. Ten aanzien van de cijfers van de Rekenkamer wordt het volgende opgemerkt. Ten tijde van het rekenkameronderzoek telden alle Leidse woningbouwprojecten op tot een programma van ca. 11.700 woningen (excl. studenteneenheden) vanaf 1 januari 2017.	Geen.

		Dat is meer dan de 8.180 woningen (tot 2030) plus 2.000 woningen (na 2030) die Leiden op basis van de provinciale Woningbehoefteraming 2016 sinds peildatum 1 januari 2017 nodig heeft. Die overprogrammering is gewenst omdat in ruimtelijke planvorming vaak sprake is van 'planuitval': geplande woningen worden om verschillende redenen uiteindelijk niet gebouwd of de oplevering loopt forse vertraging op. Een oorzaak van planuitval kan bijvoorbeeld zijn dat plannen tijdens het planvormingsproces niet financieel uitvoerbaar blijken of bouwplannen worden verkleind of zelfs volledig ingetrokken omdat er geen maatschappelijk of bestuurlijk draagvlak blijkt te zijn. Gemeenten in Holland Rijnland hanteren voor planuitval voor projecten vaste percentages in verschillende stadia van planvorming. Dit is gebaseerd op ervaringen uit het verleden. Hoe verder een planvormingstraject is gevorderd, des te kleiner het percentage planuitval dat wordt gehanteerd in prognoses. De provincie Zuid-Holland hanteert de systematiek van een overprogrammering op de totale behoefte van 130%. Wanneer met planuitval rekening wordt gehouden is in Leiden nog slechts sprake van een zeer beperkte overprogrammering gelet op het totaal aantal benodigde woningen tot 2030, en zelfs van een tekort op het aantal geplande sociale huurwoningen en koopwoningen tot 2030. Ook heeft Leiden nog onvoldoende plannen voor de periode na 2030. Daarnaast is de behoefte-raming sinds de raming die genoemd is in het rekenkameronderzoek geactualiseerd (Trendraming 2019), met een hogere uitkomst als resultaat. Bovendien wordt verwacht dat uit de aankomende provinciale Woningbehoefteraming een nog hogere behoefte blijkt dan uit de raming van 2016 en de Trendraming 2019. Dit maakt dat de woningen in het planinitiatief LEAD als zeer noodzakelijk worden gezien voor het invullen van de Leidse woningbouwopgave. Verder wordt de stelling dat de woningbehoefte is gedaald ten gevolge van de coronacrisis niet nader onderbouwd en blijkt uit de Woonvisie dat wel degelijk sprake is van krapte op de woningmarkt. Daarbij wordt opgemerkt dat de Corona-pandemie een tijdelijke situatie betreft zodat effecten op de woningvraag niet worden verwacht. Voor zover indiener met de verwijzing naar het planaanbod bedoelt te zeggen dat de huidige bestemmingsplannen voldoende woningen mogelijk maken, staat dit los van de vraag of die woningen ook daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd. LEAD draagt actief bij aan de woningvoorraad waar een grote behoefte aan bestaat.	
67.7	De torens van LEAD zijn met een EPC van	Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat	Geen.

	respectievelijk 0,71 en 0,88 niet duurzaam en zelfs bijzonder vervuilend. Het groen weegt niet op tegen de enorme stenen massa die wordt ontwikkeld.	kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de	

		fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Ten aanzien van de EPC geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. De door indiener genoemde EPC van 0,88 en 0,71 gelden niet voor de woningen, maar voor het totale gebouw. Indien er meerdere functies in een gebouw aanwezig zijn, zoals bij LEAD het geval is, dan geldt geen afzonderlijke eis per functie maar dan geldt dat getoetst wordt aan het quotiënt van het totale karakteristieke energiegebruik en het toelaatbaar energiegebruik. Die EPC mag niet hoger zijn dan 1. De waarden van 0,88 en 0,71 voor de totale gebouwen van LEAD scoren respectievelijk 12% en 29% beter dan de wettelijke energieprestatie-eis.	

		Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam.	
67.8	De mobiliteit wordt niet door het project verduurzaamd. Het aantal laadpalen zal in de toekomst niet kunnen voldoen aan de vraag en aan het bestaande openbaar vervoer wordt niets veranderd.	Het project draagt bij aan de mobiliteitstransitie. De ondergrondse parkeergarage biedt ruimte voor duurzame mobiliteit. Er komt een oplaadsysteem voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden in overeenstemming met de regels van het Bouwbesluit voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Niet valt in te zien waarom het aantal laadpalen in de toekomst niet zal kunnen voldoen aan de vraag. Met een ruime inpandige fietsenstalling in alle bouwdelen met een totale capaciteit van meer dan 1700 fietsen in combinatie met een goede aansluiting op de bestaande fietsroutes wordt bovendien het fietsgebruik gestimuleerd. Verder geldt dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Een aanpassing van het openbaar vervoer is gelet daarop niet noodzakelijk.	Geen.
67.9	Door de verplaatsing van het fietspad en de realisatie van een steilere helling aansluitend op de overkluizing naar de Moskee neemt niet alleen de verkeersonveiligheid, maar ook het windhinderniveau toe van niveau A (optimaal) naar niveau D (zeer ernstig in de winter).	Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Daarin wordt uitgebreid ingegaan op het windhinderonderzoek dat is uitgevoerd en waarin de effecten van LEAD op het windklimaat zijn onderzocht. Geconcludeerd wordt dat LEAD niet leidt tot een onaanvaardbaar windklimaat. Hierbij is van belang dat het windhinderonderzoek is uitgegaan van de uiteindelijke indeling van het fietspad en de helling, zodat ook rekening is gehouden met de verplaatsing van het fietspad en de steilere helling.	Geen.
67.10	De bestaande infrastructuur kan de toename van verkeersstromen niet aan. Er zijn goede alternatieven denkbaar, maar deze worden financieel niet haalbaar geacht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Ook wordt in deze paragraaf ingegaan op de verhouding tot alternatieven, waaruit ook volgt dat financiële argumenten niet de doorslag hebben gegeven voor de keuze voor de uiteindelijke ontsluiting. De bestaande infrastructuur kan	Geen.

		blijkens de uitgevoerde onderzoeken de toename van verkeersstromen aan.	
67.11	Een contractuele afspraak tussen de projectontwikkelaar en de eerste bewoner dat zij geen auto in de parkeergarage mogen plaatsen, biedt onvoldoende garantie dat (toekomstige) bewoners niet alsnog een parkeervergunning aanvragen. Het gelijkheidsbeginsel staat een weigering van een parkeervergunning in de weg. De parkeerdruk zal onevenredig toenemen.	De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Niet valt in te zien waarom het gelijkheidsbeginsel in de weg staat aan het weigeren van een parkeervergunning in gevallen waarin het adres van de aanvrager is opgenomen op de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Verder wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen)en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen	Geen.
67.12	De doorgevoerde wijzigingen na het participatieproces zijn van zeer ondergeschikt belang. Het participatieproces is niet conform het participatiestatuu van het WijkOntwikkelingsplan noch de participatiewijzer voor initiatieven van derden verlopen. Volgens de koop- en ontwikkelovereenkomst moet RED draagvlak creëren voor het plan. Ook volgens het Wijkontwikklingsplan Leiden Noord moeten mensen prettig kunnen wonen in een gebalanceerd Leiden en is maatschappelijk draagvlak een vereiste. Het maatschappelijk draagvlak ontbreekt. De participatieverordening is niet meegenomen als kader in het ontwerpbestemmingsplan. Van een privaat initiatief van een derde is geen sprake, gelet op het belang dat de gemeente heeft bij dit project. De inspraakprocedure was voor burgers niet duidelijk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatieprocedure is helder gecommuniceerd, ook aan burgers. Daarbij heeft de participatie geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Verder kunnen privaatrechtelijke aspecten in deze procedure geen rol spelen. Ook de verwijzing naar het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld gaat niet op. Ten eerste betreft het WOP een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond en het planinitiatief LEAD maakt daar geen onderdeel van uit. Ten tweede wordt in het WOP alleen benadrukt dat aandacht moet zijn voor draagvlak.	Geen.

67.13	Het project is aanbestedingsplichtig. Het college en het ambtenarenapparaat heeft zich disproportioneel ingezet om de besluitvorming over dit project voor te bereiden.	Van een aanbestedingsplicht is geen sprake. De ontwerpbesluiten zijn vastgesteld naar aanleiding van een privaat initiatief. Van een overheidsopdracht is geen sprake, zodat ook geen aanbestedingsplicht geldt. Nog los daarvan geldt volgens vaste jurisprudentie dat de vraag of al dan niet sprake is van een aanbestedingsplicht niet ter zake doet bij de voorbereiding en vaststelling van een bestemmingsplan nu dit een aangelegenheid is waar de burgerlijke rechter zich over moet uitlaten. Van een disproportionele inzet van het ambtenarenapparaat is daarnaast geen sprake. Grote projecten als deze vergen een gedegen belangenafweging van het bevoegd gezag, waar tijd en inzet mee gemoeid is. De kosten die daarmee gemoeid zijn worden verhaald op de ontwikkelaar via de anterieure De inzet van het bestuursorgaan is niet disproportioneel.	Geen.
67.14	Eerder gestelde eisen in de grondreserveringsovereenkomst zijn in de uiteindelijke koop- en ontwikkelovereenkomst omgebogen tot 'inspanningsverplichtingen'. De grondreserveringsovereenkomst is in strijd met de overeenkomst meermalen verlengd. De aanvraag is niet één maand voor afloop gedaan. Het verzoek om verlenging is daarmee te laat ingediend. De participatiewijzer voor private initiatieven van derden die afwijken van het bestemmingsplan is vastgesteld door het college nadat de grondreserveringsovereenkomst is getekend en de participatie is gestart.	De grondreserveringsovereenkomst betreft een privaatrechtelijk aspect en staat volledig los van het bestuursrechtelijke traject dat ziet op de vaststelling van de ontwerpbesluiten. Deze zienswijze kan dan ook niet afdoen aan de rechtmatigheid van de ontwerpbesluiten. De stukken waarnaar indiener verwijst betreffen verder geen openbare stukken, zodat hier in het kader van de zienswijzennota ook niet inhoudelijk op in wordt gegaan. Dat betekent echter niet dat de door indiener genoemde punten niet worden beschouwd door het bevoegd gezag bij vaststelling van de gecoördineerde besluiten.	Geen.
67.15	Taxatierapporten waaruit zou blijken of de gemeenteground wel volgens een marktconforme prijs aan de projectontwikkelaar is verkocht, worden niet verstrekt. De grond is naar alle waarschijnlijkheid niet verkocht voor een marktconforme prijs.	Dit aspect betreft een privaatrechtelijk aspect en staat volledig los van het bestuursrechtelijke traject dat ziet op de vaststelling van de ontwerpbesluiten. Deze zienswijze is dan ook niet relevant voor de rechtmatigheid van de ontwerpbesluiten en kan ook niet afdoen aan de rechtmatigheid van de ontwerpbesluiten. Nog los daarvan spreekt de zienswijze een vermoeden uit die niet wordt gestaafd met een feitelijke onderbouwing. Daarmee mist de zienswijze feitelijke grondslag. Opgemerkt wordt evenwel dat aan de raad inzicht is gegeven in de kosten. De stukken waarnaar indiener verwijst betreffen echter geen openbare stukken, zodat hier in het kader van de zienswijzennota ook niet inhoudelijk op in wordt gegaan. Dat betekent echter niet dat de door indiener genoemde punten niet worden beschouwd door het bevoegd gezag bij vaststelling van de gecoördineerde besluiten..	Geen.

67.16	Toepassing van de coördinatieregeling is alleen aangevraagd voor de ontwerpbesluiten omgevingsvergunningen voor de nieuwbouw voor LEAD 1,2 en 3, de nieuwbouw voor het KPN-schakelstation en het ontwerpbesluit bestemmingsplan. Niet voor het besluit ontheffing hogere waarden. Gevraagd wordt of dit een omissie betreft.	Het is onjuist dat toepassing van de coördinatieregeling niet zou zijn aangevraagd voor het Hogere Waardenbesluit. In het verzoek om toepassing van de coördinatieregeling is uitdrukkelijk verzocht de coördinatieregeling toe te passen op onder meer “mogelijke overige besluiten die nodig blijken voor de uitvoering van het project, welke betrekking hebben op het plangebied van het (postzegel) bestemmingsplan, waaronder ten minste het besluit tot vaststelling van een hogere waarde als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder”. Dit is ook opgenomen in het besluit tot toepassing van de coördinatieregeling.	Geen.
67.17	De inpassing van het planinitiatief staat haaks op de Structuurvisie 2025. LEAD worden de hoogste torens van Leiden en zullen bij helder weer tot in Rotterdam te zien zijn. Het is volstrekt onaannemelijk dat de torens niet dominant zullen zijn ten opzichte van monumenten en zichtlijnen vanuit de binnenstad. De door de projectontwikkelaar aangeleverde plaatjes zijn optisch bedrog en zijn misleidend. Verwezen wordt in dit kader naar de zienswijze van indiener nr. 90.	Uit de Structuurvisie 2025 van de gemeente Leiden blijkt dat de gemeente voor hoogbouw uitgaat van de uitgangspunten van de Hoogbouwvisie (zie par. 4.6 Structuurvisie 2025). Voor een bespreking van de verhouding van planinitiatief LEAD tot de Hoogbouwvisie wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD aansluit bij de uitgangspunten van de Hoogbouwvisie. Voor wat betreft de zorg dat de torens dominant aanwezig zijn vanuit diverse zichtlijnen verwijzen wij primair naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid besproken dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is. Daarbij wordt benadrukt dat het zichtlijnenonderzoek in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten LEAD is uitgevoerd. In het zichtlijnenonderzoek is daarom ook aandacht besteed aan de zichtlijnen vanuit de ‘monumenten’, ook wel het historisch centrum en vanuit het nationaal landschap “Het Groene Hart”. Verder zien wij geen aanleiding te veronderstellen dat er bij de verbeeldingen sprake is van optisch bedrog, nu in het onderzoek een veelvoud van zichtlijnen is beschouwd en ook overigens in het kader van het project afbeeldingen en kaarten bestaan die het project vanuit verschillende aanzichten beschouwen. Uit de toelichting blijkt dat het planinitiatief LEAD zo is vormgegeven dat het historisch stadsbeeld zo min mogelijk wordt beïnvloed. Daarbij in aanmerking genomen dat het planinitiatief LEAD vanuit het beschermd stadsgezicht niet één keer dominant aanwezig is hebben wij doorslaggevende betekenis toegekend aan de belangen van de duurzame verstedelijking in combinatie met het leveren van een substantiële bijdrage aan de urgente woningbouwbehoefte in de stad. Op basis daarvan hebben wij de (beperkte) effecten op de cultuurhistorische waarden geaccepteerd. Voor een verdere bespreking van dit bezwaar wordt verwezen naar de bespreking van zienswijze 90 in deze zienswijzennota.	Geen.
67.18	Eerst moet een gedegen stedenbouwkundige visie	De gemeente Leiden heeft de Verstedelijkingsnotitie Leiden (2018) vooruitlopend op de	Geen.

	worden ontwikkeld en vertaald worden naar een nieuwe hoogbouwvisie.	Omgevingsvisie Leiden 2040 opgesteld. Uit paragraaf 3.3.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt dat de Verstedelijkingsnotitie ertoe dient inzicht te krijgen in de aard van de stedelijke opgaven (omvang, locatie en tijd). De Verstedelijkingsnotitie laat verder zien waar en hoe de stad door het toevoegen en concentreren van woningen duurzaam kan verstedelijken. De Verstedelijkingsnotitie plaatst planinitiatieven in de context van de verstedelijkingsstrategie van de gemeente. Ook het planinitiatief LEAD is getoetst aan de criteria van de Verstedelijkingsnotitie en daarmee in overeenstemming bevonden. In paragraaf [XX] van deze zienswijzennota wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD daarmee in overeenstemming is met de verstedelijkingsstrategie van de gemeente Leiden. Wij zien geen aanleiding voor het oordeel dat de Verstedelijkingsnotitie uit 2018 niet adequaat is, of dat die eerst vertaald zou moeten worden in een nieuwe Hoogbouwvisie voordat medewerking kan worden verleend aan dit initiatief. Opgemerkt wordt overigens dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie.	
67.19	Vanuit cultuurhistorisch perspectief kan de Eschertoren als enige landmark van Leiden Noord dienen. Andere gebouwen dienen hieraan ondergeschikt te zijn. Verwezen wordt naar de zienswijzen van indieners 98 en 96.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair verwezen naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota. Daar worden de effecten van het planinitiatief LEAD op de cultuurhistorische waarden van de stad toegelicht. Uit de toelichting blijkt dat het planinitiatief LEAD zo is vormgegeven dat het historisch stadsbeeld niet op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. In aanmerking genomen dat het planinitiatief LEAD vanuit het beschermd stadsgezicht niet één keer dominant aanwezig is hebben wij doorslaggevende betekenis toegekend aan de belangen van de duurzame verstedelijking in combinatie met het leveren van een substantiële bijdrage aan de urgente woningbouwbehoefte in de stad. Op basis daarvan hebben wij de beperkte effecten op de cultuurhistorische waarden geaccepteerd. Daarnaast wordt in paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota toegelicht dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving, de stad en het stadssilhouet. Er is derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat de gebouwen niet hoger zouden mogen worden dan de Eschertoren. De visie dat de Eschertoren als enige landmark van Leiden Noord kan dienen wordt niet gedeeld.	Geen.
67.20	De bereikbaarheid van het plangebied voor bouwverkeer en bij grote calamiteiten door brandweerwagens is niet onderzocht of	Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is inzichtelijk gemaakt op pagina 28 van de rapportage Brandveiligheid van Buro	Geen.

	meegewogen in de verkeersonderzoeken. Het bouwverkeer kan de draai van de Pasteurstraat naar de Schapenwei niet in één keer maken wegens ruimtegebrek.	Bouwfysica van 24 januari 2020. Ook dit aspect is beoordeeld door de brandweer Hollands Midden en in beginsel akkoord bevonden (zie pagina 12 van het advies van de Veiligheidsregio Holland Midden van 29 mei 2020). Het bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in de verkeersonderzoeken. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd, waaruit blijkt dat voldoende aannemelijk is dat het bouwverkeer het plangebied kan bereiken.	
67.21	Extreme hoogbouw is niet toekomstbestendig en niet duurzaam. Het moet zeker zijn dat het gebouw ook tenminste 75-100 jaar mee kan gaan.	Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. Verwezen wordt tevens naar randnummer 67.7. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk toekomstbestendig en duurzaam. Mede gezien dit duurzame ontwerp bestaat geen aanleiding om te verwachten dat het gebouw slechts korte tijd mee zal gaan.	Geen.
67.22	In het ontwerpbesluit wordt een afwijkingsmarge van 10% gehanteerd. De torens kunnen dus nog hoger worden.	Voor een toelichting op de inpassing van de woontorens binnen de omgeving op het straatniveau, de stad en het stadssilhouet wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Verder is in artikel 10.1 van de planregels opgenomen dat bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages tot niet meer van 10% van die maten, voor zover de afwijking noodzakelijk is voor een doelmatige inrichting van de bestemming en deze stedenbouwkundig aanvaardbaar is. Het hoger maken van de torens is dus alleen bij omgevingsvergunning mogelijk, waarbij de afwijking in overeenstemming moet zijn met een goede ruimtelijke ordening. Afwijking van de hoogtemaat is niet aangevraagd en maakt dus ook geen onderdeel uit van de ontwerpbesluiten die nu voorliggen zodat het niet klopt dat de torens zonder meer hoger kunnen worden.	Geen.
67.23	Op het aanvraagformulier staan fouten. Op de aanvraag staat niet vermeld wie de aanvrager is. Het bevoegd gezag is niet de gemeente Leiden, maar het college van B&W. Onduidelijk is wat de datum	Op het aanvraagformulier staat wel degelijk vermeld door wie de aanvraag is gedaan. Het enkele feit dat onder het kopje bevoegd gezag is verwezen naar de gemeente Leiden, maakt niet dat daarmee de vergunningverlening onrechtmatig zou zijn, voor zover indiener die mening is toegedaan. Duidelijk is immers dat het in dit geval gaat om	Geen.

	van de aanvraag is. RED Company is geen eigenaar van K5691 nr. 343 industrieel en kan dus geen vergunning hiervoor aanvragen.	een aanvraag waarop het college van burgemeester en wethouders dient te beslissen. De datum van de aanvraag is 20 april 2020. Ten aanzien van de eigendomssituatie geldt dat de projectontwikkelaar koop- en ontwikkelovereenkomsten heeft gesloten met betrekking tot de gronden. Van een evidente privaatrechtelijke belemmering die ervoor zorgt dat geen omgevingsvergunning kan worden verleend is geen sprake. Uiteindelijk zal de projectontwikkelaar voorafgaand aan de realisatie van LEAD eigenaar zijn van alle percelen waarop wordt gebouwd.	
67.24	De aanvraag voor de kapvergunning is alleen gedaan voor K5009. De projectontwikkelaar gaat echter ook kapactiviteiten uitvoeren kadastrale secties K7247 en K5691. De vermelding van sectie K5691 bij de kapvergunning ontbreekt in de aanvraag. Het gedeelte in sectie K7247 betreft waarschijnlijk het fietspad van de Willem de Zwijgerlaan, maar RED heeft ook iets van de Nieuwe Koningstraat nodig voor zijn inrit van de dubbellaagse parkeergarage. De kapvergunning is ook nodig, omdat de boom een obstakel is voor de inrit en RED geeft aan dat er geen obstakels zijn. Dat zou moeten betekenen dat deze plataan niet gekapt gaat worden. Dan is de inrit niet bereikbaar. Het bomenkapplan is meermaals aangepast. De tekeningen in het OLO zijn tegenstrijdig. Van alle onderzochte bomen wordt er één verplant. Niet wordt gemotiveerd waarom de bomen met de status redelijk/goed niet verplaatst kunnen worden. Bij bouwprojecten moet de aanvraag zijn voorzien van een Bomen Effect Analyse en er moet een bomenwaardering plaatsvinden. In bepaalde periodes mogen bomen niet verplaatst of gekapt worden in verband met de rust of verblijfplaats van een dier op basis van de Flora- en Faunawet. Bij bouwprojecten is een natuurtoets vereist om de effecten te onderzoeken van herplanting. In de	De oorspronkelijke aanvraag om omgevingsvergunning is ten aanzien van het aspect kappen ingediend voor het kappen van 33 bomen. Echter geldt dat bij de beoordeling van de aanvraag is gebleken dat 30 van deze 33 bomen een doorsnede hebben van 45 centimeter of meer en dus een vergunningplichtige omvang hebben. 3 van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. In de aanvraag is uitdrukkelijk opgemerkt dat naast sectie K5009 de aanvraag ook ziet op de secties K7219, K72178 en een deel van K7247 aan de Willem de Zwijgerlaan. Het klopt dat sectie K5691 niet is genoemd in de aanvraag om omgevingsvergunning. De bomen die in deze kadastrale sectie worden gekapt staan op privaat terrein en zijn derhalve niet vergunningplichtig. Voor alle bomen waarvoor een vergunningplicht voor het kappen geldt, is een aanvraag gedaan en is ook een omgevingsvergunning verleend. Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijken de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Verder geldt dat in de ontwerp-omgevingsvergunning is bepaald dat voorafgaand aan de kap €22.824,72 wordt gestort in het bomenfonds.	Geen.

	omgevingsvergunning moet een bepaling worden opgenomen binnen welke termijn de bomen verplaatst moeten worden en de waarde van de bomen in het bomenfonds gestort moeten zijn. Wat aangevraagd is komt niet overeen met wat vergund is en wat vergund is, is onduidelijk of niet uitvoerbaar.		
67.25	Er zijn ten aanzien van het verkeersonderzoek vraagtekens te zetten bij de mate van onafhankelijkheid van de projectontwikkelaar. Bouwverkeer, fietsverkeer, bestelbusjes e.d. zijn niet meegenomen in dit verkeersonderzoek. Niet wordt in het onderzoek vermeld hoe laag de intensiteit nu is. In het verkeersonderzoek is niet meegenomen dat een uitrit is gekomen ten behoeve van de Loftwoningen aan het Faradaypad. Niet is meegenomen dat het bouwverkeer via de bestaande infrastructuur moet, wat ook geldt voor bestelbusjes en vuilniswagens. Het aantal verkeersbewegingen neemt onevenredig toe en zorgt voor geluidhinder, fijnstof en een matige leefbaarheid.	Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De bouw zal in 2022 aanvangen. Ten aanzien van het bouwverkeer geldt dat dit slechts een tijdelijke situatie betreft en dus niet voor blijvende gevolgen voor de verkeersstructuur zal zorgen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. Het bouwverkeer is geen onderdeel van het	Geen.

		bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in de verkeersonderzoeken. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken.. Voor de vraag of de toekomstige verkeersbewegingen verkeerskundig goed kunnen worden ingepast in de verkeersstructuur, is niet relevant welke verkeersintensiteit momenteel in het gebied geldt. Onderzocht is tot in hoeverre de verkeersstructuur de toekomstige aantallen aankan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Ten aanzien van het Faradaypad geldt dat dit een voetpad is dat voor de woningen loopt. Het gebruik van het pad met de auto is uitgesloten, omdat het pad daar niet op is uitgerust. Gezien de inrichting van het pad (het materiaal en de vorm) is het tevens geen aantrekkelijke (doorgaande) fietsroute. Derhalve is het niet aannemelijk dat men gebruik maakt van het Faradaypad. Voor zover indiener doelt op de uitrit van de Pasteurstraat 105, geldt dat de wachtrijen van het verkeer naar de Willem de Zwijgerlaan volgens de uitgevoerde simulaties niet zo lang worden dat ze tot aan deze uitrit komen. Daarnaast geldt dat de intensiteit op de Pasteurstraat bij de uitrit past bij het wegtype (een erftoegangsweg), zodat niet aannemelijk is dat problemen ontstaan. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ten aanzien van het aspect geluidhinder wordt verwezen naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen	

		onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Gelet op hetgeen in bovengenoemde paragrafen is opgemerkt, wordt het standpunt dat sprake zal zijn van een matige leefbaarheid niet gedeeld.	
67.26	In het akoestisch onderzoek van Buro Bouwfysica staat een tabel waaruit blijkt dat meer verkeer door de Schapenwei gaat dan door de Koningstraat en de Pasteurstraat. Dat is niet mogelijk en de getallen zijn te laag.	Een aantal van de onderzochte wegen kent delen waarover de intensiteit verloopt. Het noordelijkste deel van de Pasteurstraat is het drukst, het zuidelijke deel het rustigst. Daarom wordt voor een aantal wegen een maximale en een minimale waarde gegeven. Voor de Schapenwei is er één waarde, in het gebruikte verkeersmodel geldt voor de Schapenwei één wegvak waarbij voor het geheel dezelfde intensiteit geldt. Uit de tabel volgt dan ook niet dat de Schapenwei drukker is dan het drukste deel van de Pasteurstraat. Wel volgt daaruit dat de Schapenwei drukker is dan het rustigste deel van de Pasteurstraat.	Geen.
67.27	Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt eerst geconcludeerd dat de bijdrage van het extra verkeer mogelijk van betekende mate is en nader onderzoek noodzakelijk is terwijl ook geconcludeerd wordt dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekende mate is waardoor er geen nader onderzoek nodig is. De tegenstrijdige conclusies geven vooral aan dat niet duidelijk is wat de gevolgen zijn van het plan op de luchtkwaliteit. De onderliggende stukken over luchtkwaliteit ontbreken bij de vergunningsaanvragen.	Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota. Daarin is uitgebreid uiteengezet wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn en wordt geconcludeerd dat ruim binnen de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt gebleven. Van een tegenstrijdige conclusie is in dat kader geen sprake.	Geen.
67.28	De parkeerbehoefte is gebaseerd op een nog te bepalen nieuwe parkeernorm. Het college heeft de nieuwe norm met terugwerkende kracht vastgesteld en is uitgegaan van de verkeerde norm. De parkeernorm lijkt te zijn aangepast om LEAD mogelijk te maken, zodat sprake is van détournement de pouvoir. Volgens de rapportage 'Parkeerbehoefte LEAD' is er behoefte aan 372 parkeerplaatsen. In de Nota van Uitgangspunten stonden 380 parkeerplaatsen vermeld. Uiteindelijk worden slechts 347 parkeerplaatsen gerealiseerd. In	Dat de parkeernormen enkel zijn aangepast voor het planinitiatief LEAD is onjuist. De Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 gelden voor heel Leiden en dus ook buiten het plangebied. Daarbij wordt opgemerkt dat in de Nota van Uitgangspunten is aangegeven dat in de bestemmingsplanprocedure de parkeertoets zal worden uitgevoerd op basis van het dan geldende parkeerbeleid. Met de aansluiting bij de Beleidsregels Parkeernormen 2020 wordt aan dit uitgangspunt voldaan. Van détournement de pouvoir is geenszins sprake. Daarnaast wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat wordt voldaan aan de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 en derhalve wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Dat geldt ook voor	Geen.

	de parkeerbehoefte lijkt niet te zijn meegenomen de parkeerbehoefte voor kantooractiviteiten, sommige woningen mogen 40% van hun woonruimte omdopen tot kantoor. Niet blijkt dat de norm van 2% gehandicaptenparkeerplaatsen ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen wordt gerealiseerd. Er is geen voorziening getroffen voor parkeerplaatsen voor bestelbusjes etc. Naar nieuwe bewoners zal gecommuniceerd worden dat zij geen parkeervergunning krijgen, maar dit wordt niet contractueel vastgelegd. Daarmee valt niet uit te sluiten dat mensen toch een auto kopen/leasen en op straat in de naburige wijken gaan parkeren. Een parkeervergunning voor parkeren kan niet geweigerd worden, omdat anders sprake zou zijn van strijd met het gelijkheidsbeginsel. Het is wensdenken dat visite de auto, maar zeker de fiets inpandig gaat parkeren. De notitie van Spark ontbrak bij de aanvraag van 20 april 2020.	bezoekers. Verder geldt dat wordt voldaan aan de norm dat minimaal 2% van de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein toegankelijk moet zijn voor mindervaliden. In de parkeergarage worden 9 parkeerplaatsen voor mindervaliden gerealiseerd. Voor laad- en losactiviteiten geldt dat een opstelstrook zal worden gerealiseerd waar kan worden geparkeerd ten behoeve van laad- en losactiviteiten. Pakketbezorgers kunnen hier tijdelijk parkeren. Voor zover indiener bedoelt dat bij de toets aan de parkeernormen voor de woningen van LEAD had moeten worden getoetst aan de parkeernorm voor kantoren, geldt dat dit onjuist is. Binnen de bestemming “Wonen” zijn weliswaar “aan-huis-verbonden beroeps-/bedrijfsactiviteiten” toegestaan, maar dit betreffen functies die ondergeschikt dienen te zijn aan de woonfunctie. Uit de definitie van het begrip “aan-huis-verbonden beroeps-/bedrijfsactiviteiten” in het ontwerpbestemmingsplan volgt ook dat het moet gaan om een activiteit waarbij – onder meer – de woonfunctie wordt behouden en de beroeps-/bedrijfsuitoefening een ruimtelijke uitwerking en/of uitstraling heeft die met de woonfunctie ter plaatse in overeenstemming is. Als voorwaarde is in het ontwerpbestemmingsplan ook bepaald dat het gebruik als beroep of bedrijf aan huis niet tot onevenredige verkeersaantrekkende werking mag leiden. Gelet daarop is getoetst aan de parkeernorm voor woningen. Ten aanzien van het uitsluiten van parkeervergunningen voor bewoners wordt opgemerkt dat de adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Niet valt in te zien waarom het gelijkheidsbeginsel in de weg staat aan het weigeren van een parkeervergunning in gevallen waarin het adres van de aanvrager is opgenomen op de POET-lijst van de gemeente. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning.	

67.29	Bouwverkeer via de bestaande infrastructuur vormt een te grote belasting voor de bestaande infrastructuur en zijn niet meegenomen in het verkeersonderzoek. Er is mondeling een toezegging gedaan dat het bouwverkeer ontsloten zou worden via een directe verbinding met de Willem de Zwijgerlaan, maar er is geen voorziening getroffen.	Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. Het bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in de verkeersonderzoeken. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd.	Geen.
67.30	Nergens in de toelichting staat vermeld hoe wordt ingezet op duurzame mobiliteit om het aantal autoverkeersbewegingen te minimaliseren. Het huidige openbaar vervoer is niet ingericht op toevoeging van een extra verticale wijk die gebruik moet maken van dezelfde bushalte als de bestaande wijk.	In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is uitgebreid ingegaan op het aspect duurzaamheid. Daarbij geldt dat het plan bijdraagt aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Gezien het voorgaande wordt de visie dat onduidelijk is hoe wordt ingezet op duurzame mobiliteit, of dat het openbaar vervoer onvoldoende is bij het toevoegen van het planinitiatief LEAD niet gedeeld.	Geen.
67.31	In het akoestisch onderzoek van Bouwfysica is berekend dat in de Schapenwei de norm van 48 dB niet wordt overschreden. Dit staat haaks op onderzoek van Peutz dat enkele jaren eerder is uitgevoerd aan de gevels van indiener waarbij de geluidbelasting met dezelfde berekening op 53dB/58 dB uitkomt. In het ontwerpbesluit omgevingsvergunning K5009 staat dat aan de	Onduidelijk is op welk onderzoek indiener doelt, nu dit door indiener niet is aangegeven. Wat daarvan ook zij, geldt dat verkeersintensiteiten met de jaren kunnen veranderen, waardoor ook de geluidbelasting op de gevel van woningen verandert. Voor dit concrete project is een akoestisch onderzoek uitgevoerd dat is gebaseerd op de meest actuele situatie en is daarmee leidend. Ten aanzien van de asfaltverharding geldt dat bij de aanvraag om omgevingsvergunning een tekening is bijgevoegd waarin staat aangegeven dat daar waar relevant een stiller	Geen.

	geluidsnorm wordt voldaan als de Schapenwei wordt geasfalteerd. Deze eis stond ook al in het huidige bestemmingsplan, maar dit is nooit gebeurd. Er is niet geborgd in de vergunning dat het asfalteren daadwerkelijk gaat gebeuren, terwijl dat voor bijvoorbeeld het slaan van 2 extra damwanden wel is geborgd in het ontwerpbesluit. De geluidbelasting als gevolg van vuilniswagens en bouwverkeer is niet meegenomen in de akoestische berekening.	wegdek zal worden gerealiseerd. Overigens geldt in dit geval dat op basis van een voorwaardelijke verplichting is geborgd dat het stillere wegdek binnen drie maanden na oplevering van de gebouwen moet zijn gerealiseerd. Ten aanzien van het bouwverkeer geldt dat dit slechts een tijdelijke situatie betreft en dus niet voor blijvende gevolgen voor de geluidbelasting zal zorgen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. Het bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
67.32	Het vleermuizenonderzoek is niet volgens	Het onderzoek is conform het Vleermuisprotocol 2017 uitgevoerd. Er zijn in totaal negen	Geen.

	Vleermuizen protocol 2017 uitgevoerd. Vliegroues zijn niet in kaart gebracht. Niet alle bezoeken zijn tenminste 2 uur geweest. Er is niet vermeld op grond van welke waarnemingen conclusies zijn getrokken ten aanzien van de af- en aanwezigheid van functies van soorten in het plangebied. Een winterslaapplaats kan alleen in de winter worden vastgesteld en bij voorkeur bij twee verschillende weersomstandigheden. In het rapport staat niet vermeld of de ecooloog voldoende kennis en expertise heeft om vleermuizen te kunnen onderzoeken. Per veldonderzoek moet beschreven worden wat en hoeveel vleermuizen van welke soort zijn waargenomen. Bij bomen moet gekeken worden in holtes, basten, etc. om winterverblijven uit te sluiten. Prinsenhoek is mogelijk een locatie waar vleermuizen zich ophouden, dit is niet onderzocht. De ontheffing vleermuizen ontbreekt. Er zijn twee onderzoeken gedaan, door een persoon die werkzaam is voor de gemeente Leiden en daarom niet objectief is. Daarnaast is niet volgens het protocol gehandeld. Voor soorten uit bijlage IV van de Habitatrichtlijn, waaronder vleermuizen, wordt geen ontheffing meer afgegeven voor belang. Hierdoor dient een aanvrager ervoor te zorgen dat hij door uitvoering van het project soorten niet benadeelt. Mitigerende maatregelen moeten voorafgaand aan iedere ingreep worden getroffen. Er verdwijnen Platanen. Platanen behoren tot de inheemse boomsoorten en trekken inheemse diersoorten aan. Er komen exotische bomen voor in de plaats. Deze brengen een andere habitat met zich mee. Hieraan is geen aandacht besteed in de rapportages. Bovendien is niet daadwerkelijk tijdens het veldonderzoek gecheckt of er holtes of uitsparingen in de bomen zaten waar vleermuizen in	bezoeken gebracht met een totale onderzoeksduur die boven de standaard uit het Vleermuisprotocol ligt. Daarbij is goed zicht op de onderzoekslocatie geweest, zijn de juiste middelen zoals een ultrasoon detector met time expansion gebruikt – aangevuld met een warmtebeeldcamera- en is het onderzoek uitgevoerd door een deskundige. Een ontheffing is in dit geval niet vereist. Er wordt niet afgeweken van de regels van de Wet natuurbescherming, in welk geval een ontheffing nodig zou zijn. Het plangebied voorziet niet in beschermde functies voor vleermuizen. Anders dan indiener stelt dienen mitigerende maatregelen alleen te worden getroffen ten aanzien van broedende vogels, ten aanzien van overige flora en fauna wordt de algemene zorgplicht in acht genomen. De quickscan is uitgevoerd op basis van de Wet natuurbescherming en de relevante actuele jurisprudentie. Vliegroues met beschermde functie zijn in de quickscan uitgesloten. In het hoogstedelijk plangebied is een beperkt aanbod aan (geleidend) groen. De hier relevante vleermuissoorten verspreiden zich diffuus door stedelijk gebied, waardoor per definitie voldoende alternatieve vliegroues zijn. De gebrachte bezoeken in de kraamperiode zouden een eventuele vliegroue opgemerkt hebben. Het ontbreekt aan waarnemingen die de aanwezigheid van een vliegroue ondersteunen. Enkele bezoeken zijn korter dan twee uur geweest, maar het Vleermuisprotocol 2017 staat kortere bezoeken toe, maatwerk wordt toegestaan. Bij het onderzoek is waargenomen dat van de twee exemplaren van de Gewone dwergvleermuis kon worden vastgesteld dat ze met de ochtendschemering vertrokken naar locaties buiten het plangebied. Hierna is het posten voortgezet, zonder enige vorm van vleermuisactiviteit. Langer posten was niet zinnig, omdat aannemelijk was dat de enige potentiële vleermuizen die verblijfplaatsen zouden kunnen hebben in de bebouwing, ruim eerder vertrokken waren. Verder geldt dat met de voorjaars-/zomerronde één extra ochtendronde plaatsvond. In het najaar is één extra bezoek naar paarverblijfplaatsen uitgevoerd, aangezien het onderdeel massawinterverblijfplaats ook een bezoek conform paarverblijfplaatsen ondervangt. De waarnemingen van vleermuizen en de interpretatie ervan zijn toereikend en per relevante functie besproken. Er zijn geen waarnemingen gedaan op grond waarvan geconcludeerd kan worden dat sprake is van beschermde functies. De waarnemingen van vleermuizen zijn systematisch geregistreerd. Zoals vermeld in het onderzoek, werd	

	zaten. De conclusie dat er geen vleermuizen zitten, is enkel getrokken op basis van de leeftijd van de bomen.	het gebied gedurende het onderzoek door maximaal twee exemplaren van de Gewone dwergvleermuis bezocht. In het onderzoek is voor ieder specifiek functiegericht onderzoek de relevante vleermuisactiviteit beschreven, ofwel afgebeeld middels een kaart met voor de vleermuizen relevante plekken. Nadere informatie per bezoek heeft in de rapportage over dit vleermuisarm gebied geen toegevoegde waarde. Geen ander soort dan de Gewone dwergvleermuis heeft het plangebied bezocht. Van de enige andere waargenomen soort, de Ruige dwergvleermuis, vloog een exemplaar op 25 september 2018 over en toonde geen binding met het plangebied. Voor onderzoek naar zwermende dieren in het kader van massawinterverblijfplaatsen is onderzoek gedaan conform Vleermuisprotocol 2017: twee bezoeken vonden plaats in de periode van 1 augustus tot 10 september, van 0:00 tot 2:00 uur. Voor de kans van overwintering door individuele of enkele dieren zijn de resultaten in de zomer en najaar maatgevend. De bomen zijn beoordeeld op de leeftijd en de staat van onderhoud. De bomen zijn onderzocht op mogelijkheden (holtes, scheuren) voor verblijfplaatsen van vleermuizen (ongeacht de functies). Kansen voor verblijfplaatsen ontbreken. De bomen hebben geen holtes of spleten die zich lenen voor verblijfplaatsen van vleermuizen. De locatie Prinsenhoek is niet onderzocht. Dit ligt buiten de invloedssfeer van het plangebied. Bovendien ligt de Prinsenhoek aan een sterk verlichte en intensief gebruikte verkeersader. Eventuele externe werking van het planinitiatief LEAD op eventuele vleermuisverblijfplaatsen zal te verwaarlozen zijn, ten opzichte van de continue verstoring als gevolg van de huidige inrichting en het gebiedsgebruik in de omgeving. De Prinsenhoek heeft geen relatie met beschermde soorten in relatie tot LEAD.	
67.33	Ten onrechte staat niet in de vergunningsaanvraag noch in het begeleidend schrijven vermeld dat er ook woningen moeten worden gesloopt, te weten Willem de Zwijgerlaanlaan nr. 177 en Nieuwe Koningstraat nr.345.	Het slopen van deze woningen is geen onderdeel van de aanvraag, omdat voor het slopen van deze panden geen omgevingsvergunning vereist is. Voor het slopen van deze panden is een sloopmelding vereist als bedoeld in artikel 1.26 Bouwbesluit 2012, zodat die procedure los staat van het vergunningentrajact.	Geen.
67.34	Brandhydranten ontbreken.	Het is onjuist dat brandhydranten ontbreken in het bouwplan. Brandhydranten zijn bijvoorbeeld ingetekend in de brandveiligheidstekening (tekeningnummer OV.800), dat onderdeel is van de ontwerp-omgevingsvergunning ten behoeve van de nieuwbouw van de 580 appartementen en een ondersteunend programma van maximaal 600m2 aan	Geen.

		commerciële en maatschappelijke functies	
67.35	De rapportage van brandveiligheid is gebaseerd op 2 lagen parkeergarage. Het zijn er in werkelijkheid 3 met een parkeerlaag op maaiveldniveau en 2 ondergronds.	In de Rapportage Brandveiligheid van Buro Bouwfysica is uitgegaan van de daadwerkelijk aangevraagde situatie. Op pagina 5 van het rapport wordt bijvoorbeeld opgemerkt dat het gaat om een “3-laagse parkeergarage vanaf de begane grond t/m laag -2”.	Geen.
67.36	Het instemmingsadvies van de brandweer zit niet bij de stukken	Het advies van de Brandweer Hollands-Midden is onderdeel van bijlage 19 bij het ontwerpbestemmingsplan. In het kader van de beoordeling voor de activiteit ‘bouwen’ is, zoals aangegeven in de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens van LEAD, ook advies gevraagd aan de Brandweer Hollands Midden. Het is echter niet gebruikelijk dat onderliggende (deel)adviezen deel uitmaken van de ter inzage gelegde stukken.	Geen.
67.37	Het risico van het raken van de hogedrukgasleiding wordt niet vermeld in het begeleidend schrijven monitoringsplan.	In het begeleidend schrijven wordt als mogelijk uitvoeringsrisico in ieder geval gewezen op trillingen die een nadelig effect kunnen hebben op onder andere leidingen. De effecten van de bouw op leidingen in het gebied worden dus wel degelijk gemonitord. Daarnaast geldt dat – hoewel de hogedruk aardgasleiding niet expliciet wordt genoemd in het begeleidend schrijven van het monitoringsplan, er uitgebreid aandacht is geweest in het planvormingsproces voor deze leiding. Verwezen wordt naar hetgeen hierover in paragraaf 5.2.10 van deze zienswijzennota is opgemerkt.	Geen.
67.38	De EPC is niet 0,25, zoals in het ontwerpbestemmingsplan staat, maar respectievelijk 0,71 en 0,88. DE EPC norm is twee keer zo hoog als normaal vereist bij woningen. Te betwijfelen valt of alle installaties wel in de EPC-berekening zijn opgenomen. Sprinklers, brandhydranten en niet-brandweerliften lijken niet te zijn meegenomen.	Ten aanzien van de EPC geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en	Geen.

		stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. De door indiener genoemde EPC van 0,88 en 0,71 gelden niet voor de woningen, maar voor het totale gebouw. Indien er meerdere functies in een gebouw aanwezig zijn, zoals bij LEAD het geval is, dan geldt geen afzonderlijke eis per functie maar dan geldt dat getoetst wordt aan het quotiënt van het totale karakteristieke energiegebruik en het toelaatbaar energiegebruik. Die EPC mag niet hoger zijn dan 1. De waarden van 0,88 en 0,71 voor de totale gebouwen van LEAD scoren respectievelijk 12% en 29% beter dan de wettelijke energieprestatie-eis.	
67.39	Er wordt niet voldaan aan CHENG. Daarmee voldoet de omgevingsvergunning niet aan het vereiste in het bestemmingsplan.	In het bestemmingsplan is geen vereiste opgenomen dat moet worden voldaan aan CHENG. Ten aanzien van het aangenomen amendement A.180124/07 "BENG wordt CHENG" is tijdens de raadsvergadering besproken dat op dit moment een gebouw met EPC van 0,0 als energieneutraal wordt beschouwd en niet wordt ingegaan op welke wijze deze waarde wordt behaald. Hoewel de initiatiefnemer alle huidige beschikbare technieken zal aanwenden, kan niet worden gegarandeerd dat een energieneutraal gebouw wordt gerealiseerd. De C van circulair, het materialenpaspoort is wel toegezegd en verder is voorgesteld om de H van Helemaal te wijzigen naar Heel en ENG naar klimaatneutraal. Opgemerkt wordt verder dat het bouwplan is uitgewerkt en ingediend voordat de BENG-eisen op 1 januari 2021 in werking zijn getreden. Dit laat echter onverlet dat de ontwikkelaar een inspanningsverplichting heeft om een circulair en zeer duurzaam project te realiseren. De ontwikkelaar heeft daar concreet invulling aan gegeven door het toepassen van zeer hoge gevelisolatie, driedubbele beglazing incl. geïntegreerde energieopwekking, bodemenergie, warmteterugwinning uit ventilatiesystemen en een optimaal gebruik van zonnepanelen op de daken. De voor het project gestelde duurzaamheidsdoelen gaan veel verder dan de minimale eisen van het Bouwbesluit 2012. Ten aanzien van de EPC geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Iedere EPC van minder dan 0,4 voor woningen kan worden aangemerkt als BENG+. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. In dit geval geldt dat sprake is van BENG+.	Geen.
67.40	Torens hoger dan zeventig meter zijn erg vervuילend. Het wordt erg warm boven in de torens, die warmte	In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is uitgebreid ingegaan op het aspect duurzaamheid. Zie bovendien het gestelde onder randnummer	Geen.

	moet gekoeld worden. Dat kost energie. Het groen van het te ontwikkelen stadspark kan dit niet compenseren.	67.30.	
67.41	Het plan is niet getoetst aan de komst van de Leidse Ring Noord die langs het plangebied komt te lopen. Gevolg van het autoverkeer op de Willem de Zwijgerlaan is een relatief slechte luchtkwaliteit met een hoog fijnstofgehalte dat schadelijk kan zijn voor de gezondheid. Hoogbouw aan twee zijden van de weg maakt de luchtkwaliteit nog slechter.	In de verkeersmodellen die zijn gehanteerd is modelmatig berekend wat de verkeerssituatie in 2030 zal zijn in de autonome situatie (zonder inbegrip van het planinitiatief LEAD) en in de situatie waarin het plan wel wordt meegenomen. In het model is in beide situaties ook rekening gehouden met de komst van de Leidse ring, nu dit onderdeel is van de autonome situatie. De prognoses uit het verkeersmodel zijn gecombineerd met telcijfers op de kruispunten tijdens de spits. Verwezen wordt verder naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota. Daarin wordt uitgebreid opgemerkt dat blijvend aan de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan.	Geen.
67.42	De Willem de Zwijgerlaan kent vanwege hoge verkeersintensiteit ook relatief hoge geluidbelastingen op de gevel. De geluidcontourenkaart van de Gemeente Leiden geven waarden aan ruim boven de 65 dB. Uit gegevens van GGD blijkt dat dergelijke hoge geluidbelastingen ongezond kunnen zijn voor omwonenden. Eén van de beoogde torens is momenteel zelfs zo dicht bij de hoofdweg geprojecteerd dat het niet aan de uiterste grenswaarden van de Wet Geluidhinder voldoet. Hoogbouw aan twee zijden van de weg zal de geluidproblematiek wegens geluidreflectie nog slechter maken.	Wat van de geluidcontourenkaart ook zij, geldt dat voor dit concrete project een specifiek akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarin de akoestische gevolgen van het project in kaart zijn gebracht. De geluidcontourenkaart laat op hoofdlijnen zien waar rustige gebieden liggen, waar lawaaiige gebieden liggen en wat de belangrijkste geluidbronnen zijn. De gemeentelijke geluidcontourenkaart is geen instrument dat wordt gebruikt om de geluidbelasting van ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen, daarvoor zijn specifieke akoestische onderzoeken maatgevend. Verwezen wordt verder naar hetgeen in paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota is opgemerkt. Daaruit volgt dat vanuit het aspect geluid geen sprake is van onaanvaardbare geluidhinder op de gevels van woningen.	Geen.
67.43	Het plan kent amper openbare ruimte. Het voorgestelde stadspark klinkt ambitieus, maar in omvang en inrichting staat het in geen verhouding tot de al aanwezige, omliggende openbare ruimte. Het risico is groot dat het een anoniem, schaduwwijk en winderig stuk stad wordt zonder verblijfskwaliteit.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden	Geen.

		gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Per saldo zal hierdoor - ongeacht de omvang van de al aanwezige omliggende openbare ruimte - de hoeveelheid groen in de omgeving toenemen. Verder heeft de gemeente voor het vaststellen van het bestemmingsplan alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht en beoordeeld. Daarbij zijn onder meer de aspecten bezonning en schaduw, het windklimaat en het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project (zie ook par. 5.2.7 van deze zienswijzennota), geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt (zie ook par. 5.2.4 van deze zienswijzennota) en blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Van een anoniem, schaduwwijk en winderig stuk zonder verblijfskwaliteit is dus geen sprake. Voor schaduwwerking op openbare plekken gelden geen algemene normen. Wij achten het niet aannemelijk dat de schaduwwerking van LEAD op openbare plekken onaanvaardbaar zal zijn. Hoewel de resultaten van de bezonningsstudie niet concreet zien op openbare plekken, volgt hieruit wel dat in de omgeving van het bouwplan bij alle woningen wordt voldaan aan de bezonningsnorm. Nu voor de woningen in de wijde omtrek van het plan wordt voldaan aan de bezonningsnorm, bestaat – mede gelet op het feit dat geen concrete normen voor bezonning op openbare plekken bestaan - ook geen reden om aan te nemen dat de mate van bezonning op openbare plekken in de omgeving van het bouwplan onaanvaardbaar zal zijn. Ditzelfde geldt dus voor het stadspark. Verder geldt dat ook het toekomstig windklimaat is onderzocht. Verwezen wordt naar hetgeen hierover in paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota is opgemerkt. Uit het windhinderonderzoek volgt dat nergens in de omgeving van het project sprake is van een onaanvaardbaar windklimaat. Gelet daarop bestaat ook geen reden om aan te nemen dat het windklimaat ter plaatse van het stadspark onaanvaardbaar zal zijn.	
67.44	Het in één keer ontwikkelen en bouwen van het project brengt de nodige risico's met zich mee. Er zijn ook veel voorbeelden uit het verleden bekend waarbij planontwikkelingen voor hoogbouw tijdens de planontwikkeling zijn stopgezet of zeer lang	In paragraaf 6.1 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt de toelichting op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan gegeven. Met de initiatiefnemer is een koop- en ontwikkelovereenkomst gesloten, die kwalificeert als anterieure overeenkomst. In deze overeenkomst zijn tevens afspraken gemaakt over eventuele planschade. Dit zal afgewenteld worden op de ontwikkelaar. Het sluiten van deze	Geen.

	hebben geduurd. Een dip in de huizenmarkt, stijgende rentes, economisch minder goede tijden, zijn veel moeilijker op te vangen dan wanneer een wijk in fases wordt gerealiseerd. Zeker in Coronatijd is dat een groot risico.	overeenkomst is op 27 februari 2020 gepubliceerd in de Stadskrant. Overigens is er geen reden om aan te nemen dat de realisatie van het project de nodige (financiële) risico's met zich brengt. Het enkele feit dat bij andere projecten in het verleden vertraging is opgetreden, zegt op zichzelf niets over de realisatie van LEAD en de vergelijkbaarheid met het planinitiatief LEAD is door indiener ook niet gemotiveerd. Mede gelet op de aanhoudende vraag naar woningen die met het planinitiatief LEAD worden gerealiseerd, valt niet te verwachten dat wezenlijke financiële risico's zullen optreden gedurende de bouw die tot onevenredige vertraging of stopzetting zullen leiden. Het is dus niet aannemelijk dat het plan niet financieel uitvoerbaar is.	
67.45	Een natuurtoets met gevolgen voor de natuurlijke habitat door een veranderende biodiversiteit ontbreekt. De Ecologische Quicksan is daarvoor onvoldoende. Er verdwijnen Platanen. Platanen behoren tot de inheemse boomsoorten en trekken inheemse diersoorten aan. Er komen exotische bomen voor in de plaats. Deze brengen een andere habitat met zich mee. Niet duidelijk is ook welke stamdikte deze bomen zullen moeten hebben.	Indiener heeft niet gemotiveerd waarom het uitvoeren van een ecologische quickscan in dit geval onvoldoende is. In de quickscan is onderzocht of het gebied potentie heeft als leefgebied van soorten die naar verwachting een strikt beschermde status hebben in de Wnb, voor welke functies het gebied voor betreffende soorten in aanmerking komt alsmede of vervolgonderzoek naar de aanwezigheid van beschermde flora en fauna nodig is. In de quickscan is geconstateerd dat de beschermde flora uit de Wet natuurbescherming niet te verwachten zijn in het plangebied. De beschermde florasoorten komen nauwelijks voor in urbaan gebied en het plangebied is daarnaast ongeschikt als leefgebied voor enkele typische muurplanten. Daarnaast wordt daarin geconstateerd dat het leefgebied voor beschermde ongewervelde dieren, amfibieën, reptielen en vissen ontbreekt. Aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels is uitgesloten, maar mogelijk zijn nesten aanwezig in de heesters rondom de bebouwing. Potentie als nestlocatie en leefgebied voor de huismus en gierwaluw is uitgesloten. Wel broeden een paar slechtvalken op zo'n 450 meter afstand van het plangebied. Echter, zijn binnen het plangebied geen nestlocaties van de soort aangetroffen. Dit geldt dus evenzeer voor de platanen. Omdat in de ecologische quickscan niet is uitgesloten dat in het plangebied sprake is van verblijfslocaties voor vleermuizen, is door Bureau Stadsnatuur in 2018 een vleermuisonderzoek uitgevoerd. Na uitbreiding van het plangebied in 2020 met de nieuwe KPN-locatie, heeft Bureau Stadsnatuur beoordeeld of vleermuizen in de huidige bebouwing op deze locatie zijn uit te sluiten. Het vleermuisonderzoek is hierop aangevuld. Het onderzoek is als bijlage 7 bij de toelichting op het	Geen.

		ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Op basis van veldbezoeken is geconstateerd dat het plangebied van beperkt belang is voor vleermuizen en dat zomerverblijfplaatsen en kraamkolonieën uitgesloten zijn. In het najaar zijn paarverblijfplaatsen in de bebouwing tevens uitgesloten. Beschermd gebiedsgebruik door vleermuizen is uitgesloten. Uit de quickscan volgt dan ook niet dat de platanen inheemse diersoorten aantrekken die beschermd dienen te worden, zodat het ook niet aannemelijk is dat met het verwijderen daarvan habitats van inheemse soorten worden aangetast. Gelet op het voorgaande valt niet in te zien waarom het uitvoeren van de quickscan onvoldoende zou zijn geweest.	
67.46	Niet duidelijk is of Tennet iets heeft bepaald over de bomen die in het leiding- en hoogspanningsgebied staan. Daarvan is niet bekend hoe diep de wortels liggen.	De praktische uitvoeringszaken zoals het bouwrijp maken, heien en bouwen dienen nog nader afgestemd te worden met TenneT. Het verwijderen van de bomen in het plangebied (met indien noodzakelijk hun wortels) valt hier ook onder. De benodigde afstemming is als voorwaarde in de toestemmingsbrief van TenneT opgenomen (kenmerk: TOE0004417 MWY/EHU). Voorafgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden worden de eventuele effecten van het verwijderen van (de wortels van) de bomen inzichtelijk gemaakt. TenneT zal hiervoor enkel toestemming verlenen indien het verwijderen van (de wortels van) de bomen geen negatief effect heeft op de veiligheid en leveringszekerheid van de hoogspanningsverbinding.	Geen.
67.47	Bewoners van Nieuw Leyden waren verplicht om stadswarmte af te nemen. LEAD moet dus in beginsel ook aangesloten worden op stadswarmte. Het advies van de omgevingsdienst Hollands Midden over de waterpompen is niet toegevoegd aan de stukken.	Het planinitiatief LEAD staat los van eventuele andere verplichtingen tot het afnemen van stadswarmte in Nieuw Leyden. Ook wordt de visie dat het planinitiatief LEAD moet worden aangesloten op stadswarmte niet gedeeld, nu in de ontwerpomgevingsvergunning is gemotiveerd dat in het bouwplan is gekozen voor een eigen bodemenergiesysteem met voor elke gebruiker een eigen warmtepomp en gelet daarop een ontheffing is verleend van de aansluitplicht. Met de techniek wordt immers eenzelfde milieuwinst behaald als met stadsverwarming, zodat door de Omgevingsdienst is geadviseerd om ontheffing te verlenen van de aansluitplicht. In de ontwerpomgevingsvergunning is gelet daarop toepassing gegeven aan de ontheffingsmogelijkheid die volgt uit artikel 2.7.3A lid 2 van de Bouwverordening 1992. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. Daarbij opgemerkt dat het plan gasloos is ontworpen, door toepassing van	Geen.

		een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het advies van de Omgevingsdienst betreft een deeladvies en is zodoende – zoals gebruikelijk is – geen onderdeel van de ter inzage gelegde stukken.	
67.48	Op het aanvraagformulier voor de nieuwbouw van het KPN-station staat niet vermeld wie de aanvrager is. Bovendien is RED geen eigenaar van de grond. Het lijkt erop dat de gemeente het aanvraagformulier zelf heeft ingevuld.	Op het bij de gemeente ingediende aanvraagformulier zijn de gegevens van aanvrager wel degelijk opgenomen. Dit wordt echter niet gepubliceerd bij de ter inzage gelegde versie van de aanvraag. Ten aanzien van de eigendomssituatie geldt dat de projectontwikkelaar koop- en ontwikkelovereenkomsten heeft gesloten met betrekking tot de gronden. Van een evidente privaatrechtelijke belemmering die ervoor zorgt dat geen omgevingsvergunning kan worden verleend is geen sprake. Uiteindelijk zal de projectontwikkelaar voorafgaand aan de realisatie van LEAD eigenaar zijn van alle percelen waarop wordt gebouwd.	Geen.
67.49	De omgevingsdienst heeft ten onrechte een hogere grenswaarde vastgesteld op grond van het criterium dat de woningen door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen en op grond van het criterium dat de woningen ter plaatse worden gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing. Nu het plan niet kan voldoen aan de criteria, kunnen er geen hogere grenswaarde worden vastgesteld en is er evenmin sprake van een goede ruimtelijke onderbouwing.	Door indiener is niet gemotiveerd waarom deze criteria onjuist zouden zijn toegepast. Dat is ook niet het geval. Op een gedeelte van het gebied waar na realisatie van LEAD woningen zullen worden gebouwd staat thans bebouwing. De woningen vervangen dus bestaande bebouwing. Daarnaast vult het plan een ruimte op waar thans geen bebouwing is gerealiseerd. Gelet daarop is op een juiste manier toepassing gegeven aan deze criteria.	Geen.
68.1	Er worden zorgen geuit over dat LEAD te dicht op de weg gebouwd zou worden.	Onduidelijk is waar de zorg van indiener concreet op toeziet. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn de effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden, maar ook de effecten op het	Geen.

		woon- en leefklimaat van de bewoners van de woontorens onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omwonenden en van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners. Voor zover de zienswijze van indiener zo moet worden opgevat dat daarin op een vrees voor verkeersoverlast wordt gedoeld, wordt verwezen naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD verkeerskundig goed kan worden ingepast. Voor zover de zienswijze van indiener zo moet worden opgevat dat daarin op een vrees voor geluidsoverlast wordt gedoeld, wordt verwezen naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting ontstaan.	
68.2	Er worden zorgen geuit over het afnemen van woonplezier in de wijk.	Het begrip woonplezier is in beginsel een subjectief begrip dat niet eenduidig in te vullen is. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd. Daarbij wordt opgemerkt dat – hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten – met het planinitiatief LEAD in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Dit park kan worden gebruikt voor ontspannen of om in te spelen. Hoewel LEAD enige ruimtelijke effecten met zich brengt – die zoals gezegd aanvaardbaar zijn – staat daartegenover dat ook sprake zal zijn van een opwaardering van het groen in de omgeving. Met de groene openbare ruimte wordt onder meer getracht een bijdrage te leveren aan het woonplezier in de wijk.	Geen.

68.3	Er worden zorgen geuit over het wegnemen van vrij zicht over de stad Leiden.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Verder wordt voor het aspect zicht in paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota toegelicht op welke wijze het aspect zicht is onderzocht en dat met het planinitiatief LEAD geen onevenredige aantasting is van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht.	Geen.
68.4	Er worden zorgen geuit over het toenemen van verkeersbelasting.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
68.5	Er worden zorgen geuit over de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.

68.6	Verminderd aantal woningen en het besparen van groen aan de Willem de Zwijgerlaan zou het verloren uitzicht kunnen compenseren.	Voor wat betreft het verlies van uitzicht merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Het eventuele verlies van uitzicht hoeft dan ook niet te worden gecompenseerd. Voor het overige wordt verwezen naar het gestelde onder randnummer 68.2, waaruit volgt dat de hoeveelheid groen juist toeneemt en wordt opgewaardeerd.	Geen.
69.1	Het uitzicht wordt belemmerd van veel bewoners. Het veroorzaakt horizonvervuiling en een ingeklemd gevoel. 70 meter hoogte past beter bij het Leidse stadsbeeld.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project ruimtelijk goed kan worden ingepast en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Verder wordt voor het aspect zicht in paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota toegelicht op welke wijze het aspect zicht is onderzocht en dat met het planinitiatief LEAD geen sprake is van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht. Daarnaast wordt in paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota toegelicht dat de hoogte van de torens niet leiden tot horizonvervuiling en passen bij het Leidse stadsbeeld. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente.	Geen.
69.2	Het plan veroorzaakt een forse slagschaduw.	Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van	Geen.

		bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	
69.3	Te veel mensen dicht op elkaar leidt tot onderlinge irritatie.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zodat de zorgen voor het afnemen van de leefbaarheid niet nodig zijn. De zorgen voor teveel mensen dicht op elkaar betreffen daarbij geen ruimtelijke relevante aspecten die een rol kunnen spelen in de belangenafweging. Als gevolg van de verstedelijkingskeuzes van de gemeente acht zij een hogere bevolkingsdichtheid op de betreffende locatie in beginsel aanvaardbaar. Gelet op de uitgevoerde onderzoeken – waarop in het algemeen thematische deel van deze zienswijzennota uitgebreid is ingegaan – leidt het planinitiatief LEAD niet tot onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omwonenden.	Geen.
69.4	De stedelijke verdichting veroorzaakt verkeerscongestie, parkeerproblematiek en een afname van verkeersveiligheid.	Ten aanzien van het aspect verkeer wordt verwezen naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Ten aanzien van het aspect parkeren wordt verwezen naar paragraaf 52.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
69.5	Het woongenot van vele lager wonenden gaat erop achteruit.	Er hoeft niet te worden gevreesd voor achteruitgang van woongenot bij mensen die op lager gelegen verdiepingen woonachtig zijn (aangenomen dat dat wordt bedoeld met lager wonenden). Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zodat de zorgen	Geen.

		voor het afnemen van de leefbaarheid niet nodig zijn.	
69.6	Bewoning in hoge flats leidt tot gezondheidsrisico's gelet op het besmettingsgevaar.	De gemeente heeft voor het vaststellen van het bestemmingsplan alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht en beoordeeld. In hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan zijn alle ruimtelijk relevante omgevingsaspecten toegelicht. De vrees voor gezondheidsrisico's gelet op besmettingsgevaar is geen ruimtelijk relevant aspect dat wij voor de vaststelling hebben moeten beoordelen. Daarnaast wordt opgemerkt dat het bouwplan is getoetst aan het Bouwbesluit 2012, waarin bouwtechnische eisen rondom gebouwsystemen zijn opgenomen. Het bouwplan voldoet aan het Bouwbesluit 2012.	Geen.
69.7	De klimaatverandering vereist een grotere hoeveelheid groen. De plannen gaan ten koste van de geringe groene oppervlakte in Leiden.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
69.8	De op te leveren woningen zullen voor de meeste Leidse woningzoekenden te duur zijn. Dit betekent dat gebouwd gaat worden voor mensen van buiten Leiden.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment.	Geen.

		Overigens geldt daarbij dat voor de ontwikkelaar de verplichting geldt om de sociale huurwoningen aan te bieden via het platform Huren in Holland Rijnland. Het enkele feit dat onder meer behoefte bestaat aan meer goedkopere woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
69.9	Het project zal leiden tot windhinder voor fietsers.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en ten oosten van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Voor onaanvaardbare hinder voor fietsers door het planinitiatief LEAD hoeft dus niet te worden gevreesd.	Geen.
69.10	Er wordt onvoldoende voortvarend gewerkt aan het geschikt maken voor reguliere bewoning van leegstaande (kantoor)panden.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. De stelling dat onvoldoende voortvarend wordt gewerkt aan het geschikt maken voor reguliere bewoning van leegstaande kantoorpanden maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
69.11	Op het voormalig vliegveld Valkenburg kunnen woningen gerealiseerd worden.	In aanvulling op hetgeen onder 471 is opgemerkt, geldt bovendien dat de stelling dat op het voormalig vliegveld Valkenburg woningen kunnen worden gerealiseerd – wat daarvan ook zij - niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden. Woningbouw op voormalig vliegveld Valkenburg voorziet ook in een andere behoefte aan woningen dan het planinitiatief LEAD.	Geen.
69.12	De bebouwing ligt te ver van het treinstation, wat een toename van verkeersbewegingen teweeg	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt onder meer toegelicht dat door het planinitiatief	Geen.

	brengt.	LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting ontstaan. Daarnaast geldt dat het planinitiatief LEAD op circa 5 minuten fietsen van Leiden CS ligt en daarom juist gunstig ligt ten opzichte van OV-voorzieningen.	
69.13	Er is onvoldoende rekening gehouden met belangen van direct omwonenden. Het gehouden referendum gaat mank.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. De zienswijze wordt voor wat betreft de opmerking over het referendum dan ook niet gevolgd.	Geen.
70.1	Er worden zorgen geuit over aannames ten aanzien van gehanteerde variabiliteit in de parameters in het plan. De variabiliteit rondom de gehanteerde parameters is van dien aard dat de kans op een niet aanvaardbare uitkomst van de berekende verkeersdruk op de verbinding LEAD-Schapenwei/Joulestraat-Pasteurstraat. In het onderzoek moeten niet enkel de puntschattingen als uitkomst worden gerapporteerd maar ook de variabiliteit daarvan, waarmee kan worden geïllustreerd hoe groot die variabiliteit rond de nu gepresenteerde uitkomsten zal zijn. Het rapport wekt daarmee ten onrechte de indruk dat de toename van de verkeersdruk volledig binnen de CROW-normen valt.	In het verkeersonderzoek van BOOT is op gebruikelijke wijze onderzocht welk effect het planinitiatief LEAD op de verkeersintensiteiten in de omgeving heeft ten opzichte van de autonome situatie. Onderzocht is, op basis van algemeen aanvaardbare kengetallen van het CROW, hoeveel verkeersbewegingen het project zal genereren en dit is afgezet tegen de modelmatige autonome situatie, die is uitgerekend op basis van een vastgesteld verkeersmodel. De prognoses uit het verkeersmodel zijn gecombineerd met telcijfers op de kruispunten tijdens de spits. Bij de prognose van het aantal verkeersbewegingen is niet uitgegaan van het aantal eigen parkeerplaatsen binnen LEAD, de berekening betreft een traditionele benadering van het bouwplan op basis van de kencijfers van het CROW. Daarbij is wel degelijk enige variabiliteit gehanteerd, nu in het onderzoek verschillende scenario's zijn gehanteerd die afhankelijk zijn van de routekeuze van het verkeer van LEAD. Hiermee zijn verschillende scenario's in beeld gebracht, waaronder een worst-case scenario. Gelet hierop is een deugdelijke inschatting gemaakt van de te verwachten verkeerseffecten van LEAD. Een aanpassing van het onderzoek is gelet daarop niet aan de orde.	Geen.
70.2	In het rapport wordt ten onrechte de CROW-norm als toetssteen voor de aanvaardbaarheid van de verkeersdruk gehanteerd. Deze norm sluit niet aan bij een verkeersluwe wijk als Nieuw Leyden. De verkeersdruk betreft in het minst ongunstige geval een verviervoudiging van het huidige aantal vervoersbewegingen, wat kan oplopen tot zelfs een vertwaalfvoudiging daarvan.	In het verkeersonderzoek van BOOT is de CROW norm van maximaal 6.000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen niet strikt toegepast en is juist oog geweest voor de lokale situatie. Voor de onderzochte erftoegangswegen geldt dat is gekeken naar de lokale aspecten zoals wegbreedte, oversteekvoorzieningen, parkeervoorzieningen en hoeveelheid fietsverkeer. Gelet daarop is door BOOT geconcludeerd dat het wenselijk is dat voor deze wegen de intensiteit onder de 4.000 mvt/etmaal blijft. Zelfs in het worst-case scenario wordt ruim onder dit aantal verkeersbewegingen gebleven. Hoewel de verkeersdruk toeneemt door de realisatie van LEAD, blijft gelden dat de verkeersbewegingen in de toekomst verkeerskundig goed kunnen worden ingepast. Verwezen wordt naar hetgeen hierover in paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota is	Geen.

		opgemerkt.	
70.3	Anomalie rondom de inschatting van de vervoersbewegingen. Bij de prognose van het aantal vervoersbewegingen is uitgegaan dat het – sterk - gereduceerde aantal eigen parkeerplaatsen voor toekomstige bewoners van LEAD een evenredige reductie op alle vervoersbewegingen tot gevolg heeft. Dit is niet onderbouwd en niet logisch. Bezoek bij de LEAD-bewoners zal niet afnemen. Daarnaast zal het aantal toeleveranciers op deze plekken toenemen, omdat bewoners zonder auto's eerder thuis zullen laten bezorgen.	Voor een bespreking van deze zienswijze voor zover die ziet op de inschatting van het aantal verkeersbewegingen wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor onder meer de verkeersontsluiting ontstaan. Bovendien wordt niet nader onderbouwd hoe tot de conclusie wordt gekomen dat de verkeersbewegingen niet juist zouden zijn onderzocht. Deze conclusie wordt dan ook niet gevolgd. Voor wat betreft het aantal parkeerplaatsen wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Aanvullend moet hierbij worden opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet op traditionele wijze qua mobiliteitsconcept wordt ingericht. Vanuit het plan wordt sterk ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van plan LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen opleveren. Dit wordt ook opgemerkt in het verkeersonderzoek van BOOT Overigens wordt opgemerkt dat ook in de Parkeervisie 2020-2030, waarin de visie op zowel autoparkeren als fietsparkeren in de gemeente is vastgelegd, de auto een minder prominente rol heeft als mobiliteitsoptie. Duurzame, schone vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang. Op basis van de Parkeervisie wordt er in dat kader bijvoorbeeld op aangestuurd dat kwalitatief hoogwaardige alternatieven worden geboden voor autobezit en –gebruik en parkeervergunningen worden niet meer verleend voor bewoners van nieuwbouw. Het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn volgens de Parkeervisie logische alternatieven. Het planinitiatief LEAD en de daarbij gehanteerde parkeereis past ook in die beleidsuitgangspunten van de Parkeervisie. De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020, waaraan LEAD ook is getoetst en waaraan LEAD voldoet. Tot slot wordt opgemerkt dat de stelling dat bewoners zonder auto's eerder thuis zullen laten bezorgen niet nader is onderbouwd. Daarbij in aanmerking genomen dat bezorgauto's alleen zullen lossen wordt de stelling dat extra parkeergelegenheid nodig is niet gedeeld.	Geen.

70.4	De gemeente heeft de toezegging om ontsluitingsalternatieven door te rekenen niet gestand gedaan. Deze belofte werd gedaan tijdens de inspraakbijeenkomsten. Verzoek alsnog aan deze toezegging te voldoen.	Door Goudappel Coffeng is onderzoek gedaan naar de meerwaarde van alternatieve ontsluitingsmogelijkheden ten opzichte van de basisvariant. De alternatieve ontsluitingsmogelijkheden hebben geen meerwaarde ten opzichte van de gekozen basisvariant. Ook door de gemeente Leiden is onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie, waarbij werd geconcludeerd dat de bestaande ontsluitingsroute de beste route is om het verkeer af te wikkelen. Daarmee is de toezegging tijdens participatiebijeenkomsten wel degelijk gestand gedaan. Verwezen wordt verder naar hetgeen hierover in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt.	
70.5	De gemeente heeft een noodzakelijke extra sessie binnen de werkgroep over vervoer en ontsluiting geschrapt omdat deze niet voor de deadline van de gehele inspraakronde gepland bleek te kunnen worden. Daarom heeft de gemeente de inspraakprocedure niet conform de daaraan te stellen eisen afgerond. De inspraak procedure moet daarom heropend worden.	Door de coronamaatregelen was het niet mogelijk om de extra werkgroep sessie, die oorspronkelijk gepland was op 18 maart 2020, in fysieke vorm door te laten gaan. Wel heeft de projectontwikkelaar in overleg met de gemeente ervoor gekozen om de bijeenkomst in de vorm van webinars door te laten gaan. Voor de vier gespreksronden in de bedoelde extra plangroepbijeenkomst zijn over een aantal avonden verspreid webinars georganiseerd, waarin de deelnemers via hun computer thuis de presentaties konden horen en zien, en vervolgens hun vragen konden stellen die vervolgens werden beantwoord. Voor deze webinars zijn opnieuw uitnodigingen verzonden aan degenen die voor de extra bijeenkomst van 18 maart waren uitgenodigd of zichzelf hadden aangemeld. Hiermee is voldoende voorzien in een alternatief voor de extra werkgroep. Heropening van het participatietraject is daarmee niet aan de orde.	Geen.
70.6	Indien het verzochte extra verkeersonderzoek een negatieve uitkomst laat zien is het verzoek om het aantal wooneenheden terug te brengen tot een passende omvang.	Er is geen reden te twijfelen aan het verrichte onderzoeken naar de parkeerbehoefte en de verkeersdoorstroming en veiligheid, of het aantal wooneenheden terug te brengen. Voor een toelichting op deze onderzoeken wordt naar de paragrafen 5.2.2 en 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen.	Geen.
70.7	Indien het verzochte extra verkeersonderzoek een negatieve uitkomst laat zien is het verzoek om de toegangsroute Pasteurstraat – Schapenwei/Joulestraat-LEAD voor bewoners, bezoekers en leveranciers van LEAD af te sluiten.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor onder meer de verkeersontsluiting ontstaan. Er is geen aanleiding aan de juistheid van dit onderzoek te twijfelen zodat de toegangsroute Pasteurstraat Schapenwei/Joulesstraat-LEAD voor bewoners, bezoekers en leveranciers niet hoeft te worden afgesloten.	Geen.
70.8	Indien het verzochte extra verkeersonderzoek een negatieve uitkomst laat zien is het verzoek om een compensatieregeling te treffen ten bate van de bewoners voor gederfd woongenot bij blijvende overschrijding van de referentienorm.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor onder meer de verkeersontsluiting ontstaan. Er is geen aanleiding aan de juistheid van dit onderzoek te twijfelen zodat tot het treffen van een compensatieregeling ten bate van de bewoners geen aanleiding is.	Geen.

		Daarbij opgemerkt dat aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	
71.1	Het standpunt van de gemeente dat de overschrijding van de hoogtegrens nodig is, is niet gemotiveerd. Onduidelijk is hoe de gemeente meent met bouw boven 70 meter te kunnen voldoen aan het woningtekort in het starters- of sociale huurwoningsegment, nu dit erg kostbaar is. Het is niet realistisch te verwachten dat een dergelijk project 346 goedkope huurwoningen zal generen, zoals genoemd in het Woonprogramma LEAD. Daarmee zijn de bouwkosten niet op te brengen en het bestemmingsplan verplicht niet tot het realiseren daarvan. Volgens het bestemmingsplan dient 25% van het woonprogramma te bestaan uit sociale huurwoningen en daarnaast heeft de initiatiefnemer een inspanningsverplichting op zich genomen dat minimaal 20% starterswoningen zullen zijn. Waarom in alle berekeningen wordt uitgegaan van 346 woningen in het goedkope huursegment is een raadsel. Een deugdelijke en onderbouwde motivering met onder meer prijs- en kostenberekeningen alsmede het inzicht in de prijsklasse van woningen waaraan behoefte bestaat ontbreekt.	Voor wat betreft de hoogtegrens geldt dat de Hoogbouwvisie een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie bevat. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken. Ten aanzien van het woningtekort het volgende. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Daarbij geldt dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. Deze verplichting en inspanningsverplichting zijn vastgelegd in de koop- en ontwikkelingsovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Bovendien is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 voorgeschreven. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Opgemerkt wordt dat van de 580 woningen in totaal 434 huurwoningen worden gerealiseerd en 146 koopwoningen. 145 van de huurwoningen zullen sociale	Geen.

		huurwoningen betreffen, waarmee wordt voldaan aan de voorwaardelijke verplichting dat minimaal 25% van de woningen sociale huurwoningen moet betreffen. Uit hetgeen hiervoor is opgemerkt volgt voldoende dat een behoefte naar de te realiseren woningen bestaat.	
71.2	Het feit dat een levendige plint gerealiseerd wordt, staat los van de hoogte van de woontorens en kan niet als rechtvaardiging dienen voor het afwijken van de maximale bouwhoogte in de hoogbouwvisie. Er kan ook een plint worden gerealiseerd bij een gebouw van 60-70 meter hoogte.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Daarbij wordt benadrukt dat de levendige plint slechts één van de criteria is waaraan is getoetst of afwijking van de maximale bouwhoogte kan worden toegestaan. Alle criteria in samenhang bezien is de afwijking van de maximale bouwhoogte van de Hoogbouwvisie toegestaan. Verder klopt het dat een levendige plint ook kan worden gerealiseerd bij een gebouw van 60-70 meter hoogte omdat het criterium van levendige plint ziet op de onderbouw van een gebouw. De levendige plint zorgt er echter voor dat het gebouw een relatie aangaat met de omgeving.	Geen.
71.3	De criteria voor skyline geven te weinig rechtvaardiging voor een extreme afwijking van de maximale hoogtegrens. Deze criteria gelden immers voor alle hoogbouw en zorgen in zijn algemeenheid voor bouwen op een manier die zo min mogelijk negatieve impact heeft op het stadssilhouet. Hierbij is ook geen rekening gehouden met de verhouding van de hoogbouw tot de reeds aanwezige bebouwing aan de rand van de wijk. De torens zijn kolossaal ten opzichte van reeds bestaande bouw in de wijk en Leiden als geheel.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de motivering van de afwijking van de hoogtegrens van de Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht. Daarnaast wordt erop gewezen dat de hoogbouwtoets is uitgevoerd aan de hand van de criteria "Eyeline" en "Skyline". Het onderdeel "Eyeline" gaat juist in op de relatie van de bebouwing met de omgeving op straatniveau. In die toets is ook de verhouding van het planinitiatief LEAD met de wijk en de reeds aanwezige bebouwing getoetst en aanvaardbaar bevonden. Verder is in het onderdeel "Skyline" de relatie van het planinitiatief LEAD met de bebouwing met de stad getoetst en aanvaardbaar gevonden. Er wordt gelet daarop voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is verder door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD.	Geen.

		Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	
71.4	Er wordt teleurstelling geuit over het feit dat de gemeente in 2021 in gesprek wil gaan over de visie op hoogbouw in de gemeente, en nu een afwijking van de huidige hoogbouwvisie toestaat.	In de gesprekken die de gemeente Leiden organiseerde in de “Week van de Leidse hoogte” werd aandacht besteed aan de planning voor hoogbouw in Leiden. De gesprekken zijn gevoerd in het kader van de voorbereiding van de Omgevingsvisie 2040. Dit omdat de aanleg van hoogbouw wordt gezien als oplossing van het woningtekort in Leiden. De gesprekken stonden echter los van die reeds geplande projecten - waaronder het planinitiatief LEAD - en waren bedoeld om de inwoners te betrekken bij eventuele toekomstplannen voor de aanleg van meer hoogbouw. Opgemerkt wordt overigens dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie.	Geen.
71.5	Ten aanzien van de verkeers- en parkeerdrukke is uitgegaan van een te optimistisch rekenmodel. Uitgegaan wordt van een realisatie van 346 goedkope huurwoningen, maar onvoldoende is gemotiveerd waarom een dergelijk groot aantal huurwoningen onder het goedkope segment zal komen te vallen. Slechts 25% zal sociale huurwoningen betreffen. Als het overige aantal appartementen wordt verhuurd in de vrije sector, zal dit niet goedkoop zijn en de te verwachten huurprijzen rechtvaardigen niet het verlagen van het aantal verplaatsingen bij het gehele aanbod ‘goedkope huurwoningen’. Dit geldt eveneens voor de duurdere huurwoningen. Het aantal verkeersbewegingen zal toenemen. Er worden zorgen geuit over de verkeersveiligheid en spelende kinderen die oversteken richting de speelveldjes en de buitenschoolse opvang. De ontsluiting richting de Willem de Zwijgerlaan is niet bestand tegen verkeer van 600 extra huishoudens.	Het klopt dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat. Deze verplichting is vastgelegd in de koop- en ontwikkelingsovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Ook is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 voorgeschreven. Verder geldt dat de veronderstelling dat de 346 woningen van minder dan 65 m² die binnen het programma zullen worden gerealiseerd sociale huurwoningen zijn onjuist is. Het aantal van 346 woningen ziet alleen op het oppervlakte van de te realiseren huurwoningen. Voor zover de zienswijze ziet op de verwachte huurprijzen van de woningen in de vrije sector is dat geen ruimtelijk relevant aspect dat bij het vaststellen van het bestemmingsplan een rol speelt. Dat het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid heeft wordt in paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota uitgebreid toegelicht.	Geen.
71.6	Het aantal parkeerplaatsen dat is voorzien, is onbegrijpelijk weinig. Huishoudens die	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen	Geen.

	appartementen van minimaal €400.000,- kunnen betalen, hebben over het algemeen allemaal één of meerdere auto's. Daarbij profileert LEAD zich met een gunstige ligging ten opzichte van de uitvalswegen die per auto te bereiken zijn. Dit zal bewoners aantrekken die voornamelijk per auto willen reizen. In het openbare parkeergebied van Nieuw Leyden is de parkeerdruk hoog. De verwachting is dat het aantal parkeerplekken bij LEAD te weinig is voor bewoners en hun bezoekers alsmede bezoekers aan horeca en dergelijke.	de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Aanvullend moet hierbij worden opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet op traditionele wijze wordt ingericht. Vanuit het plan wordt sterk ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van plan LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen opleveren. Dit wordt ook opgemerkt in het verkeersonderzoek van BOOT Overigens wordt opgemerkt dat ook in de Parkeervisie 2020-2030, waarin de visie op zowel autoparkeren als fietsparkeren in de gemeente is vastgelegd, de auto een minder prominente rol heeft als mobiliteitsoptie. Duurzame, schone vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang. Op basis van de Parkeervisie wordt er in dat kader bijvoorbeeld op aangestuurd dat kwalitatief hoogwaardige alternatieven worden geboden voor autobezit en –gebruik en parkeervergunningen worden niet meer verleend voor bewoners van nieuwbouw. Het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn volgens de Parkeervisie logische alternatieven. Het planinitiatief LEAD en de daarbij gehanteerde parkeereis past ook in die beleidsuitgangspunten van de Parkeervisie. De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020, waaraan LEAD ook is getoetst en waaraan LEAD voldoet.	
72.1	Bij aankoop van een kavel was er wel sprake van komende hoogbouw in Nieuw Leyden, echter niet in de vorm die nu wordt gepresenteerd. Daarbij is niet eerder aangegeven dat de flatgebouwen qua vorm/hoogte zouden afwijken van de bestaande hoogbouwvisie.	Beleidsmatige opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit (onder meer) ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet	Geen.

		goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. Onderdeel van het ontwerp van de torens is dat zoveel mogelijk is geprobeerd aansluiting te zoeken bij het omliggende gebied. De nieuwbouw sluit aan op de stedenbouwkundige opzet van de aangrenzende wijk, in het bijzonder het patroon van rooilijnen en bouwblokken. De onderbouw van het plan sluit aan op de rooilijn aan de Willem de Zwijgerlaan en voltooit het bouwblok in combinatie met de bestaande gebouwen uit de omgeving: het 150 kV station en het appartementengebouw Koningstaete. Het project sluit met haar drie hoogteaccenten daarnaast aan op de bestaande stedelijke bebouwing. De gebouwen langs de Willem de Zwijgerlaan hebben een oplopende tred. Met het planinitiatief LEAD wordt de stedelijke wand aan de Willem de Zwijgerlaan, reeds bestaande uit bebouwing met een bouwhoogte van 50 tot 60 meter, door middel van ritmische bebouwing afgemaakt. De rooilijn van LEAD sluit aan de westzijde aan op Skyline Next en door de knik in het ontwerp sluit het eveneens aan op de oostelijke bebouwing. De hoogte van de torens leidt daarnaast niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	
72.2	Er worden zorgen geuit over het verlies van zonlicht op een woning met dakterras.	Ten aanzien van het aspect bezonning en schaduw wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. Nu voor de woningen sprake is van een aanvaardbare mate van bezonning, wordt geconcludeerd dat ook voor de dakterrassen geldt dat sprake is van een aanvaardbare mate van bezonning.	Geen.
72.3	Er worden zorgen geuit over het afnemen van opbrengsten van aangeschafte zonnepanelen.	Relevant in het kader van de planvorming is tot in hoeverre woningen in de omgeving een onaanvaardbare afname van bezonning op hun woning hebben. Zoals in paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota uitgebreid is toegelicht, leidt het project niet tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van een verminderde opbrengsten van zonnepanelen dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.

72.4	Er worden zorgen geuit over waardevermindering van het huis door het LEAD-project.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
72.5	Er worden zorgen geuit over meer inkijk en een inbreuk op de privacy.	Opgemerkt wordt dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan).	Geen.
72.6	Er worden zorgen geuit over de extreme toename van bewoners per m2 welke de verkeersbewegingen enorm zal laten stijgen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.

72.7	Er worden zorgen geuit over de extreme toename van bewoners per m2 welke een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
72.8	Door de toename in bewoners zullen de bestaande openbare ruimte zoals parken en speeltuinen niet langer toereikend zijn.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal hierdoor de hoeveelheid groen in de omgeving toenemen, zodat de hoeveelheid groen toereikend zal zijn voor de toename in bewoners.	Geen.
73.1	Aangesloten wordt bij de zienswijze van indiener nr. 90.	Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze van indiener nr. 90.	Geen.
74.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden.	Geen.
74.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
74.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte.	Geen.

		Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
74.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
74.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van	Geen.

		de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO2 gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in	

		het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
74.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	Geen.
74.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
74.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te	Geen.

	feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	
74.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
74.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Tevens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota, waarin uitgebreid uiteen is gezet dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.
74.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief	Geen.

	versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	
74.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
74.13	De toename van verkeersbewegingen zal een negatieve invloed hebben op de waarde van de woning van indiener.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
75.1	Er worden zorgen geuit over de impact op de verkeersdrukke. Het geschatte aantal auto's is te laag.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. De gebruikte data komt voor uit de Regionale Verkeers- en Milieukaart van Holland Rijnland, gecombineerd met telcijfers (per afslaan richting) op het kruispunt. Indiener heeft niet gemotiveerd waarom het aantal geschatte auto's te laag is.	Geen.
75.2	Er worden zorgen geuit over schaduwvorming. Dit zal het leefplezier in de wijken doen afnemen.	Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.
75.3	Schaduwvorming zal de opbrengst van zonnepanelen doen afnemen.	Relevant in het kader van de planvorming is tot in hoeverre woningen in de omgeving een onaanvaardbare afname van bezonning op hun woning hebben. Zoals in paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota uitgebreid is toegelicht, leidt het project niet tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving	Geen.

		van het project. Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van een verminderde opbrengsten van zonnepanelen dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	
75.4	De hoogbouw heeft al een negatieve duurzame impact, de verminderde opbrengst van zonnepanelen maakt het project nog minder duurzaam.	Het project is wel degelijk duurzaam. Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. De duurzaamheid van het planinitiatief LEAD staat los van de duurzaamheid van andere woningen. Verwezen wordt naar hetgeen onder 75.3 is opgemerkt.	Geen.
76.1	De torens zijn te hoog en wijken af van de Hoogbouwvisie.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie	Geen.

		is besproken.	
76.2	Verzet van de bewoners tegen dit plan wordt genegeerd door de gemeente.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete planwijzigingen.	Geen.
76.3	Er wordt bezwaar gemaakt tegen de kap van bomen.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
76.4	Het LEAD-project doet afbreuk aan het karakter en aanzicht van de oude en historische stad Leiden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat voor het toestaan van het planinitiatief LEAD een hoogbouwtoets is uitgevoerd aan de hand van de criteria "Eyeline" en "Skyline". Het onderdeel "Eyeline" gaat in op de relatie van de bebouwing	Geen.

		met de omgeving op straatniveau. In het onderdeel “Skyline” is de relatie van het planinitiatief LEAD met de bebouwing met de stad en het stadsilhouet getoetst. Uit die toetsing blijkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het karakter en het aanzicht van Leiden. Uit de toelichting blijkt verder dat het planinitiatief LEAD zo is vormgegeven dat het historisch stadsbeeld zo min mogelijk wordt beïnvloed. Daarbij in aanmerking genomen dat het planinitiatief LEAD vanuit het beschermd stadsgezicht niet één keer dominant aanwezig is, hebben wij doorslaggevende betekenis toegekend aan de belangen van de duurzame verstedelijking in combinatie met het leveren van een substantiële bijdrage aan de urgente woningbouwbehoefte in de stad. Op basis daarvan hebben wij de (beperkte) effecten op de cultuurhistorische waarden geaccepteerd	
76.5	Er worden geen woningen voor de Leidse bevolking gebouwd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in een dringende behoefte aan woningen die in Leiden wordt geconstateerd. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de ‘Regionale Woonagenda Holland Rijnland’ en de ‘Woonvisie Leiden 2020-2030’ de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. De initiatiefnemer heeft daarbij een inspanningsverplichting op zich genomen om minimaal 20% starterswoningen in huur- en/of koopsegment te realiseren (motie 180124). De inspanningsverplichting is vastgelegd in de koop- en ontwikkelovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan). Bovendien is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 van het ontwerpbestemmingsplan voorgeschreven. Voor zover indiener vreest dat beleggers de woningen opkopen om door te verkopen, geldt dat kopers op basis van de koopovereenkomst gebonden zullen zijn aan een anti-speculatiebeding. Het anti-speculatiebeding van drie jaar wordt opgenomen vanaf de datum waarop de koper als bewoner op het adres in de gemeentelijk Basisregistratie Personen (BRP) staat ingeschreven. Binnen die drie jaar mogen de woningen niet worden doorverkocht.	Geen.

77.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
77.2	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
77.3	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaantvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of	Geen.

		koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	
77.4	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO2 gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor	Geen.

		elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
77.5	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is	Geen.

		overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
77.6	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
77.7	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Tevens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota, waarin uitgebreid uiteen is gezet dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze	Geen.

		waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
77.8	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
77.9	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
78.1	LEAD bevat onvoldoende parkeerplaatsen. De omliggende wijk is niet geschikt om extra auto's van bewoners en bezoekers van de LEAD torens op te vangen. De gehanteerde parkeernorm ligt ruim onder de parkeernormen van de gemeente. Er moet minstens één parkeerplek per woning zijn. De parkeerplaatsen moeten daarnaast beschikbaar zijn voor bezoekers en bezorgers voor de inwoners. LEAD bevat een scala aan bedrijfsruimten voor voorzieningen en deze trekken bezoekers aan die moeten kunnen parkeren. LEAD ligt te ver van het centrum en de bereikbaarheid als gevolg van de ligging direct langs de Willem de Zwijgerlaan werkt	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.

	vervoer per auto in de hand.		
78.2	LEAD tast het historische aanzien van de wijk aan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair verwezen naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota. Daar worden de effecten van het planinitiatief LEAD op de cultuurhistorische waarden van de stad toegelicht. Uit de toelichting blijkt dat het planinitiatief LEAD zo is vormgegeven dat het historisch stadsbeeld niet op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. Daarbij in aanmerking genomen dat het planinitiatief LEAD vanuit het beschermd stadsgezicht niet één keer dominant aanwezig is hebben wij doorslaggevende betekenis toegekend aan de belangen van de duurzame verstedelijking in combinatie met het leveren van een substantiële bijdrage aan de urgente woningbouwbehoefte in de stad. Op basis daarvan hebben wij de beperkte effecten op de cultuurhistorische waarden geaccepteerd. Daarnaast wordt in paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota toegelicht dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving, de stad en het stadssilhouet. Gezien het voorgaande is het planinitiatief LEAD vanuit historisch aanzien van de wijk aanvaardbaar.	Geen.
78.3	LEAD is onnodig duur. Het tekort aan woningen bevindt zich aan de onderkant van de markt. De woningen van LEAD zullen duurder worden dan noodzakelijk, omdat hoogbouw meer geld kost. LEAD speelt niet in op de behoefte aan betaalbare eengezinswoningen.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontorens geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat onder meer behoefte bestaat aan meer goedkopere woningen in	Geen.

		Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden. Tot slot is de prijs van de woningen van het planinitiatief LEAD niet ruimtelijk relevant zodat dit niet bij de vaststelling van het bestemmingsplan hoefde te worden betrokken. Overigens is er geen reden te veronderstellen dat de woningen duurder worden dan noodzakelijk.	
78.4	LEAD maakt Leiden minder groen. Er zou juist meer groen langs de Willem de Zwijgerlaan moeten komen.	Het plan LEAD voorziet juist in het toevoegen van groen. Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Per saldo zal hierdoor de hoeveelheid groen in de omgeving toenemen. Om de 33 te kappen bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
78.5	LEAD heeft onvoldoende draagvlak. Het participatietraject is bedroevend, omwonenden mochten niet meespreken over volume, hoogte of het aantal parkeerplekken. Een onafhankelijke enquête onder 376 inwoners laat zien dat een ruime meerderheid tegen de bouw van LEAD in de huidige vorm is. Deze gegevens worden genegeerd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject binnen de kaders van het planinitiatief heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. De visie dat het participatietraject bedroevend is wordt dan ook niet gedeeld.	Geen.
78.6	LEAD leidt tot geluidsoverlast bij harde wind. Er zal een fluitend geluid ontstaan vanaf windkracht 4.	Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota, waarin uitgebreid is toegelicht dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot een onaanvaardbare toename van geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving.	Geen.

		Ten aanzien van fluitgeluid wordt het volgende opgemerkt dat aan Actiflow een expert judgement is gevraagd ten aanzien van dit aspect. Zij concluderen het volgende. Voor zover bekend is geen sprake van een bestaand klachtenpatroon over fluitgeluiden, ook wel aeolische tonen genoemd, ter hoogte van de woning van indiener noch op andere plekken. Hieruit wordt afgeleid dat de bestaande bebouwing geen bouwkundige elementen heeft die een reëel risico vormen op het ontstaan van aeolische tonen. Hierbij valt te denken aan open looproosters, hekwerken met niet afgesloten staanders of liggers, tuidraden of anderszins waardoor of waarlangs lucht met hoge snelheden kan stromen. Voor zover de realisatie van LEAD leidt tot hogere windsnelheden langs de gevels van bestaande bebouwing is er gelet daarop dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat dit leidt tot fluitgeluiden of aeolische tonen aan de bestaande bouwkundige structuren. Het ontwerp van LEAD zelf geeft geen aanleiding om het ontstaan van aeolische tonen of fluitgeluiden als gevolg van bouwkundige elementen aan het gebouw zelf te veronderstellen, nu ook dit ontwerp geen bouwkundige elementen bevat die een reëel risico geven op het ontstaan van aeolische tonen. Mocht dit na realisatie van het gebouw wel het geval blijken te zijn, dan zijn de hoogste geluidsniveaus te verwachten bij de nieuwbouw zelf en zal vanzelfsprekend het probleem worden opgelost ten faveure van zowel het gebouw zelf als ook ten faveure van de omliggende bebouwing.	
79.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
79.2	Er zal schade ontstaan door heiwerkzaamheden in nabij gelegen wijken.	Dat schade zal ontstaan door heiwerkzaamheden is niet aannemelijk. Enerzijds wordt dit geborgd door regelgeving (afdeling 8.1 Bouwbesluit 2012) dat directe werking heeft. Anderzijds wordt dit in het werk gecontroleerd door het opnemen van een voorwaarde. In dit geval is als voorwaarde in de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens van LEAD als voorschrift opgenomen dat de uitgangspunten voor een monitoringsplan moeten worden gedeeld met het bevoegd gezag ter voorkoming van schade aan naburige belendingen. Op basis daarvan moet onder meer een prognose-rapport worden overgelegd over de trillings-invloed op de belendingen ten gevolge van werkzaamheden. Gelet daarop is geborgd dat door de werkzaamheden geen	Geen.

		onevenredige schade ontstaat aan bouwwerken in de omgeving van het plangebied.	
79.3	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
79.4	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan	Geen.
79.5	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
79.6	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit	Geen.

	Leiden aan te pakken.	volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontorens geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
79.7	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is volgens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. De oorspronkelijke aanvraag om omgevingsvergunning is ten aanzien van het aspect kappen ingediend voor het kappen van 33 bomen. Echter geldt dat bij de beoordeling van de aanvraag is gebleken dat 30 van deze 33 bomen een doorsnede hebben van 45 centimeter of meer en dus een vergunningplichtige omvang hebben. 3 van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, volgens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de	Geen.

		biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
79.8	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
79.9	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
79.10	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregistreerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het	Geen.

		bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
79.11	De waarde van de woningen in de wijk en het gebouw van indiener zal waarschijnlijk verminderen door de komst van LEAD aangezien de sfeer in de wijk zal veranderen.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
80.1	Het argument dat het project een kwalitatieve verbetering oplevert houdt geen stand. Verwezen wordt naar verschillende beleidsstukken en wet- en regelgeving waarvan wordt afgeweken. De gemeente neemt geen mitigerende maatregelen om de impact van het project op de leefbaarheid in te perken en de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid te behouden.	Ten behoeve van het vaststellen van het bestemmingsplan is de bestemmingsplanprocedure van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen en is het plan aan de geldende wet- en regelgeving en beleidsdocumenten getoetst (zie de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Voor zover met de zienswijze wordt bedoeld dat wordt afgeweken van de Hoogbouwvisie wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie toegelicht. Voor zover indiener doelt op de gehanteerde parkeereis, geldt dat de gehanteerde parkeereis conform artikel 11 van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 is toegepast. Daarnaast wijst de gemeente erop dat aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden, de effecten op de natuur en het behouden, plus het realiseren van een groene omgeving onderzocht (zie hoofdstuk 3 en 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat ook met planinitiatief LEAD een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd. Extra mitigerende maatregelen bovenop het ontwerp van het bouwplan om de impact van het project op de leefbaarheid in te perken en de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid te behouden zijn daarom niet nodig. Waar nodig zijn mitigerende maatregelen toegepast en zijn deze vastgelegd in voorwaardelijke	Geen.

		verplichtingen.	
80.2	Slechts 134 sociale huurwoningen (23% in plaats van de beloofde 25%) zijn opgenomen in het plan. Zodra de eerste bewoners hun woningen verlaten, zijn de starterswoningen geen starterswoningen meer. De voorgestelde starterswoningen zijn dus slechts een zeer korte-termijn-oplossing. De woningen in LEAD zijn vanwege de prijs niet toegankelijk voor starters. Het project biedt geen gelijke kansen voor iedereen zoals in de Nota van Uitgangspunten staat vermeld. Duurzame hoogbouw is alleen betaalbaar voor hogere inkomens, expats en speculanten.	Het klopt niet dat in het plan niet zou worden voldaan aan de eis dat 25% aan sociale huurwoningen wordt gerealiseerd. Niet 134 maar 145 woningen zullen als sociale huurwoning worden verhuurd, waarmee wordt voldaan aan de voorwaardelijke verplichting dat minimaal 25% van de woningen sociale huurwoningen moet betreffen. Ook volgen wij niet dat de woningen in LEAD vanwege de prijs niet toegankelijk zouden zijn voor starters, of alleen betaalbaar zijn voor hogere inkomens of expats. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. Deze verplichting en inspanningsverplichting zijn vastgelegd in de koop- en ontwikkelingsovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Bovendien is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 voorgeschreven. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Voor zover de zienswijze ziet op de prijsstijging van woningen wordt opgemerkt dat dit marktwerking betreft dat verder geen ruimtelijk relevant aspect is bij het vaststellen van het bestemmingsplan.	Geen.
80.3	LEAD zorgt voor significant meer schaduwhinder op het fietspad tussen Leiderdorp en Leiden Centraal.	Voor de mate van bezonning gelden geen wettelijke normen. Voor de invloed van het planinitiatief LEAD op de woningen die bezonningseffecten ondervinden van het project is evenwel onderzoek gedaan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat geen sprake is van onevenredige effecten op de mate van bezonning op woningen. Voor schaduwwerking op openbare plekken gelden geen algemene normen. Wij achten het niet aannemelijk dat de schaduwwerking van LEAD op openbare plekken onaanvaardbaar zal zijn. Hoewel de resultaten van de bezonningsstudie niet concreet zien op openbare plekken, volgt hieruit wel dat in de	Geen.

		omgeving van het bouwplan bij alle woningen wordt voldaan aan de bezonningsnorm. Nu voor de woningen in de wijde omtrek van het plan wordt voldaan aan de bezonningsnorm, bestaat – mede gelet op het feit dat geen concrete normen voor bezonning op openbare plekken bestaan - ook geen reden om aan te nemen dat de mate van bezonning op openbare plekken in de omgeving van het bouwplan onaanvaardbaar zal zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat fietsers slechts kortdurend op een fietspad verblijven, zodat ook minder waarde toekomt aan bezonning op het fietspad.	
80.4	LEAD zorgt voor significant meer windoverlast op het fietspad tussen Leiderdorp en Leiden Centraal.	Voor een bespreking van deze zienswijze primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Voor wat betreft de stelling dat het planinitiatief LEAD zorgt voor significant meer windoverlast op het fietspad tussen Leiderdorp en Leiden Centraal geldt het volgende. In het onderzoek naar het windklimaat zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad nergens voor gevaar zorgen en een acceptabel klimaat voor deze functie aanwezig blijft. Voor significant meer windoverlast door het planinitiatief LEAD op een gedeelte van één van de mogelijke fietsroutes tussen Leiderdorp en Leiden Centraal is dus geen sprake.	Geen.
80.5	Het gebied ligt in een 100% letaliteitsgebied vanwege de hogedrukgasleiding die er ligt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.10 van deze zienswijzennota. Gelet op de zeer beperkte kans op calamiteiten in combinatie met de getroffen maatregelen die worden genomen om het aantal potentiële slachtoffers te beperken, worden de zeer beperkte risico's aanvaardbaar geacht.	Geen.
80.6	Wonen in LEAD zal onbetaalbaar zijn voor de 'gewone' Leidse burger. Voor de woningbehoefte zijn alternatieve oplossingen denkbaar. De woningbehoefte is gedaald als gevolg van de coronacrisis en de bevolking van Leiden is als enige in de regio gekrompen, zo blijkt uit recente cijfers van de Rekenkamer. Met het planaanbod dat er ligt wordt de norm van 7.000 nieuwe woningen die in Leiden nodig zijn tot 2030 ruimschoots gehaald. Betwijfeld wordt of sprake is van woningnood, nu op	De visie dat wonen in LEAD onbetaalbaar zal zijn voor de 'gewone' Leidse burger, of niet geschikt is voor gezinnen wordt niet gedeeld. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' (Woonvisie) de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige	Geen.

	verschillende plekken woningen leeg staan. De woningen zijn amper geschikt voor gezinnen, aangezien zij niet groter worden dan 65 m², terwijl juist voor gezinnen een grote woningbehoefte bestaat.	plint, wordt bijgedragen aan de woonbehoefte in alle segmenten. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontorens geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Verwezen wordt tevens naar hetgeen is opgemerkt onder 80.2. Ten aanzien van de cijfers van de Rekenkamer wordt het volgende opgemerkt. Ten tijde van het rekenkameronderzoek telden alle Leidse woningbouwprojecten op tot een programma van ca. 11.700 woningen (excl. studenteneenheden) vanaf 1 januari 2017. Dat is meer dan de 8.180 woningen (tot 2030) plus 2.000 woningen (na 2030) die Leiden op basis van de provinciale Woningbehoefteraming 2016 sinds peildatum 1 januari 2017 nodig heeft. Die overprogrammering is gewenst omdat in ruimtelijke planvorming vaak sprake is van 'planuitval': geplande woningen worden om verschillende redenen uiteindelijk niet gebouwd of de oplevering loopt forse vertraging op. Een oorzaak van planuitval kan bijvoorbeeld zijn dat plannen tijdens het planvormingsproces niet financieel uitvoerbaar blijken of bouwplannen worden verkleind of zelfs volledig ingetrokken omdat er geen maatschappelijk of bestuurlijk draagvlak blijkt te zijn. Gemeenten in Holland Rijnland hanteren voor planuitval voor projecten vaste percentages in verschillende stadia van planvorming. Dit is gebaseerd op ervaringen uit het verleden. Hoe verder een planvormingstraject is gevorderd, des te kleiner het percentage planuitval dat wordt gehanteerd in prognoses. De provincie Zuid-Holland hanteert de systematiek van een overprogrammering op de totale behoefte van 130%. Wanneer met planuitval rekening wordt gehouden is in Leiden nog slechts sprake van een zeer beperkte overprogrammering gelet op het totaal aantal benodigde woningen tot 2030, en zelfs van een tekort op het aantal geplande sociale huurwoningen en koopwoningen tot 2030. Ook heeft Leiden nog onvoldoende plannen voor de periode na 2030. Daarnaast is de behoefte-raming sinds de raming die genoemd is in het rekenkameronderzoek geactualiseerd (Trendraming 2019), met een hogere uitkomst als resultaat. Bovendien wordt verwacht dat uit de aankomende provinciale Woningbehoefteraming een nog hogere behoefte blijkt dan uit de raming van 2016 en de Trendraming 2019. Dit maakt dat de woningen in het planinitiatief LEAD als zeer noodzakelijk worden gezien voor het invullen van de Leidse woningbouwopgave. Verder wordt de stelling dat de woningbehoefte is gedaald ten gevolge van de	

		coronacrisis niet nader onderbouwd en blijkt uit de Woonvisie dat wel degelijk sprake is van krapte op de woningmarkt. Daarbij wordt opgemerkt dat de Corona pandemie een tijdelijke situatie betreft zodat effecten op de woningvraag niet worden verwacht. Voor zover indiener met de verwijzing naar het planaanbod bedoelt te zeggen dat de huidige bestemmingsplannen voldoende woningen mogelijk maken, staat dit los van de vraag of die woningen ook daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd. LEAD draagt actief bij aan de woningvoorraad waar een grote behoefte aan bestaat.	
80.7	De torens van LEAD zijn met een EPC van respectievelijk 0,71 en 0,88 niet duurzaam en zelfs bijzonder vervuilend. Het groen weegt niet op tegen de enorme stenen massa die wordt ontwikkeld.	Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende	Geen.

		ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Ten aanzien van de EPC geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in	

		ieder geval gehaald. De door indiener genoemde EPC van 0,88 en 0,71 gelden niet voor de woningen, maar voor het totale gebouw. Indien er meerdere functies in een gebouw aanwezig zijn, zoals bij LEAD het geval is, dan geldt geen afzonderlijke eis per functie maar dan geldt dat getoetst wordt aan het quotiënt van het totale karakteristieke energiegebruik en het toelaatbaar energiegebruik. Die EPC mag niet hoger zijn dan 1. De waarden van 0,88 en 0,71 voor de totale gebouwen van LEAD scoren respectievelijk 12% en 29% beter dan de wettelijke energieprestatie-eis. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam.	
80.8	De mobiliteit wordt niet door het project verduurzaamd. Het aantal laadpalen zal in de toekomst niet kunnen voldoen aan de vraag en aan het bestaande openbaar vervoer wordt niets veranderd.	Het project draagt bij aan de mobiliteitstransitie. De ondergrondse parkeergarage biedt ruimte voor duurzame mobiliteit. Er komt een oplaadsysteem voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden in overeenstemming met de regels van het Bouwbesluit voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Niet valt in te zien waarom het aantal laadpalen in de toekomst niet zal kunnen voldoen aan de vraag. Met een ruime inpandige fietsenstalling in alle bouwdelen met een totale capaciteit van meer dan 1700 fietsen in combinatie met een goede aansluiting op de bestaande fietsroutes wordt bovendien het fietsgebruik gestimuleerd. Verder geldt dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Een aanpassing van het openbaar vervoer is gelet daarop niet noodzakelijk.	Geen.
80.9	Door de verplaatsing van het fietspad en de realisatie van een steilere helling aansluitend op de overkluizing naar de Moskee neemt niet alleen de verkeersonveiligheid, maar ook het	Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Daarin wordt uitgebreid ingegaan op het windhinderonderzoek dat is uitgevoerd en waarin de effecten van LEAD op het windklimaat zijn onderzocht. Geconcludeerd wordt dat LEAD niet leidt tot een onaanvaardbaar windklimaat. Hierbij is	Geen.

	windhinderniveau toe van niveau A (optimaal) naar niveau D (zeer ernstig in de winter).	van belang dat het windhinderonderzoek is uitgegaan van de uiteindelijke indeling van het fietspad en de helling, zodat ook rekening is gehouden met de verplaatsing van het fietspad en de steilere helling.	
80.10	De bestaande infrastructuur kan de toename van verkeersstromen niet aan. Er zijn goede alternatieven denkbaar, maar deze worden financieel niet haalbaar geacht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Ook wordt in deze paragraaf ingegaan op de verhouding tot alternatieven, waaruit ook volgt dat financiële argumenten niet de doorslag hebben gegeven voor de keuze voor de uiteindelijke ontsluiting. De bestaande infrastructuur kan blijkens de uitgevoerde onderzoeken de toename van verkeersstromen aan.	Geen.
80.11	Een contractuele afspraak tussen de projectontwikkelaar en de eerste bewoner dat zij geen auto in de parkeergarage mogen plaatsen, biedt onvoldoende garantie dat (toekomstige) bewoners niet alsnog een parkeervergunning aanvragen. Het gelijkheidsbeginsel staat een weigering van een parkeervergunning in de weg. De parkeerdruk zal onevenredig toenemen.	De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Niet valt in te zien waarom het gelijkheidsbeginsel in de weg staat aan het weigeren van een parkeervergunning in gevallen waarin het adres van de aanvrager is opgenomen op de POET-lijst van de gemeente. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Verder wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
80.12	De doorgevoerde wijzigingen na het participatieproces zijn van zeer ondergeschikt belang. Het participatieproces is niet conform het participatiestatuuut van het WijkOntwikkelingsplan noch de participatiewijzer voor initiatieven van derden verlopen. Volgens de koop- en ontwikkelovereenkomst moet RED draagvlak creëren voor het plan. Ook volgens het Wijkontwikkelingsplan Leiden Noord moeten mensen	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. Het participatietraject is helder gecommuniceerd, ook aan burgers. Daarbij heeft de participatie geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Verder kunnen privaatrechtelijke aspecten in deze procedure geen rol spelen. Ook de verwijzing naar het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld gaat niet op. Ten	Geen.

	prettig kunnen wonen in een gebalanceerd Leiden en is maatschappelijk draagvlak een vereiste. Het maatschappelijk draagvlak ontbreekt. De participatieverordening is niet meegenomen als kader in het ontwerpbestemmingsplan. Van een privaat initiatief van een derde is geen sprake, gelet op het belang dat de gemeente heeft bij dit project. De inspraakprocedure was voor burgers niet duidelijk.	eerste betreft het WOP een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond en het planinitiatief LEAD maakt daar geen onderdeel van uit. Ten tweede wordt in het WOP alleen benadrukt dat aandacht moet zijn voor draagvlak. Gezien het uitgebreide participatietraject wordt ook daaraan voldaan. Voor zover wordt gewezen op de Participatie- en inspraakverordening 2019 van de gemeente Leiden wordt opgemerkt dat die verordening ziet op het bieden van een participatietraject bij het vaststellen van beleid. Daarvan is in dit geval geen sprake zodat de verordening terecht niet is gevolgd.	
80.13	Het project is aanbestedingsplichtig. Het college en het ambtenarenapparaat heeft zich disproportioneel ingezet om de besluitvorming over dit project voor te bereiden.	Van een aanbestedingsplicht is geen sprake. De ontwerpbesluiten zijn vastgesteld naar aanleiding van een privaat initiatief. Van een overheidsopdracht is geen sprake, zodat ook geen aanbestedingsplicht geldt. Nog los daarvan geldt volgens vaste jurisprudentie dat de vraag of al dan niet sprake is van een aanbestedingsplicht niet ter zake doet bij de voorbereiding en vaststelling van een bestemmingsplan nu dit een aangelegenheid is waar de burgerlijke rechter zich over moet uitlaten. Van een disproportionele inzet van het ambtenarenapparaat is daarnaast geen sprake. Grote projecten als deze vergen een gedegen belangenafweging van het bevoegd gezag, waar tijd en inzet mee gemoeid is. De kosten die daarmee gemoeid zijn worden verhaald op de ontwikkelaar via de anterieure De inzet van het bestuursorgaan is niet disproportioneel.	Geen.
80.14	Eerder gestelde eisen in de grondreserveringsovereenkomst zijn in de uiteindelijke koop- en ontwikkelovereenkomst omgebogen tot 'inspanningsverplichtingen'. De grondreserveringsovereenkomst is in strijd met de overeenkomst meermalen verlengd. De aanvraag is niet één maand voor afloop gedaan. Het verzoek om verlenging is daarmee te laat ingediend. De participatiewijzer voor private initiatieven van derden die afwijken van het bestemmingsplan is vastgesteld door het college nadat de grondreserveringsovereenkomst is getekend en de participatie is gestart.	De grondreserveringsovereenkomst betreft een privaatrechtelijk aspect en staat volledig los van het bestuursrechtelijke traject dat ziet op de vaststelling van de ontwerpbesluiten. Deze zienswijze kan dan ook niet afdoen aan de rechtmatigheid van de ontwerpbesluiten. De stukken waarnaar indiener verwijst betreffen verder geen openbare stukken, zodat hier in het kader van de zienswijzennota ook niet inhoudelijk op in wordt gegaan. Dat betekent echter niet dat de door indiener genoemde punten niet worden beschouwd door het bevoegd gezag bij vaststelling van de gecoördineerde besluiten..	Geen.

80.15	Taxatierapporten waaruit zou blijken of de gemeentegrond wel volgens een marktconforme prijs aan de projectontwikkelaar is verkocht, worden niet verstrekt. De grond is naar alle waarschijnlijkheid niet verkocht voor een marktconforme prijs.	Dit aspect betreft een privaatrechtelijk aspect en staat volledig los van het bestuursrechtelijke traject dat ziet op de vaststelling van de ontwerpbesluiten. Deze zienswijze kan dan ook niet afdoen aan de rechtmatigheid van de ontwerpbesluiten. Nog los daarvan spreekt de zienswijze een vermoeden uit die niet wordt gestaafd met een feitelijke onderbouwing. Daarmee mist de zienswijze feitelijke grondslag. Opgemerkt wordt evenwel dat aan de raad inzicht is gegeven in de kosten. De stukken waarnaar indiener verwijst betreffen echter geen openbare stukken, zodat hier in het kader van de zienswijzennota ook niet inhoudelijk op in wordt gegaan. Dat betekent echter niet dat de door indiener genoemde punten niet worden beschouwd door het bevoegd gezag bij vaststelling van de gecoördineerde besluiten..	Geen.
80.16	Toepassing van de coördinatieregeling is alleen aangevraagd voor de ontwerpbesluiten omgevingsvergunningen voor de nieuwbouw voor LEAD 1,2 en 3, de nieuwbouw voor het KPN-schakelstation en het ontwerpbesluit bestemmingsplan. Niet voor het besluit ontheffing hogere waarden. Gevraagd wordt of dit een omissie betreft.	Het is onjuist dat toepassing van de coördinatieregeling niet zou zijn aangevraagd voor het Hogere Waardenbesluit. In het verzoek om toepassing van de coördinatieregeling is uitdrukkelijk verzocht de coördinatieregeling toe te passen op onder meer “mogelijke overige besluiten die nodig blijken voor de uitvoering van het project, welke betrekking hebben op het plangebied van het (postzegel) bestemmingsplan, waaronder ten minste het besluit tot vaststelling van een hogere waarde als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder”.	Geen.
80.17	De inpassing van het planinitiatief staat haaks op de Structuurvisie 2025. LEAD worden de hoogste torens van Leiden en zullen bij helder weer tot in Rotterdam te zien zijn. Het is volstrekt onaannemelijk dat de torens niet dominant zullen zijn ten opzichte van monumenten en zichtlijnen vanuit de binnenstad. De door de projectontwikkelaar aangeleverde plaatjes zijn optisch bedrog en zijn misleidend. Verwezen wordt in dit kader naar de zienswijze van indiener nr. 90.	Uit de Structuurvisie 2025 van de gemeente Leiden blijkt dat de gemeente voor hoogbouw uitgaat van de uitgangspunten van de Hoogbouwvisie (2007) (zie par. 4.6 Structuurvisie 2025). Voor een bespreking van de verhouding van planinitiatief LEAD tot de Hoogbouwvisie (2007) naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD aansluit bij de uitgangspunten van de Hoogbouwvisie (2007). Voor wat betreft de zorg dat de torens dominant aanwezig zijn vanuit diverse zichtlijnen wordt primair naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid besproken dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is. Daarnaast wordt erop gewezen dat het zichtlijnenonderzoek in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten LEAD is uitgevoerd. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is het zelfbindend toetsingskader neergelegd voor het toestaan van het planinitiatief LEAD. In het zichtlijnenonderzoek is daarom aandacht besteed aan de zichtlijnen vanuit de ‘monumenten’, ook wel het historisch centrum en vanuit het nationaal landschap “Het Groene Hart”. Daarbij wordt erop gewezen dat de gemeente geen specifiek beleid heeft	Geen.

		geformuleerd ter behoud van de 'niet karakteristieke' zichtlijnen vanuit de binnenstad. Verder zien wij geen aanleiding te veronderstellen dat er bij de verbeeldingen sprake is van optisch bedrog, nu in het onderzoek een veelvoud van zichtlijnen is beschouwd en ook overigens in het kader van het project afbeeldingen en kaarten bestaan die het project vanuit verschillende aanzichten beschouwen. Uit de toelichting blijkt dat het planinitiatief LEAD zo is vormgegeven dat het historisch stadsbeeld zo min mogelijk wordt beïnvloed. Daarbij in aanmerking genomen dat het planinitiatief LEAD vanuit het beschermd stadsgezicht niet één keer dominant aanwezig is hebben wij doorslaggevende betekenis toegekend aan de belangen van de duurzame verstedelijking in combinatie met het leveren van een substantiële bijdrage aan de urgente woningbouwbehoefte in de stad. Op basis daarvan hebben wij de (beperkte) effecten op de cultuurhistorische waarden geaccepteerd. Voor een verdere bespreking van dit bezwaar verwijzen wij naar de bespreking van zienswijze 90 in deze zienswijzennota.	
80.18	Eerst moet een gedegen stedenbouwkundige visie worden ontwikkeld en vertaald worden naar een nieuwe hoogbouwvisie.	De gemeente Leiden heeft de Verstedelijkingsnotitie Leiden (2018) vooruitlopend op de Omgevingsvisie Leiden 2040 opgesteld. Uit paragraaf 3.3.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt dat de Verstedelijkingsnotitie ertoe dient inzicht te krijgen in de aard van de stedelijke opgaven (omvang, locatie en tijd). De Verstedelijkingsnotitie laat verder zien waar en hoe de stad door het toevoegen en concentreren van woningen duurzaam kan verstedelijken. De Verstedelijkingsnotitie plaatst planinitiatieven in de context van de verstedelijkingsstrategie van de gemeente. Ook het planinitiatief LEAD is getoetst aan de criteria van de Verstedelijkingsnotitie en daarmee in overeenstemming bevonden. In paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD daarmee in overeenstemming is met de verstedelijkingsstrategie van de gemeente Leiden. Wij zien geen aanleiding voor het oordeel dat de Verstedelijkingsnotitie uit 2018 niet adequaat is, of dat die eerst vertaald zou moeten worden in een nieuwe Hoogbouwvisie voordat medewerking kan worden verleend aan dit initiatief. Opgemerkt wordt overigens dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie.	Geen.
80.19	Vanuit cultuurhistorisch perspectief kan de Eschertoren als enige landmark van Leiden Noord dienen. Andere gebouwen dienen hieraan ondergeschikt te zijn. Verwezen wordt naar de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair verwezen naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota. Daar worden de effecten van het planinitiatief LEAD op de cultuurhistorische waarden van de stad toegelicht. Uit de toelichting blijkt dat het planinitiatief LEAD zo is vormgegeven dat het historisch stadsbeeld niet op	Geen.

	zienswijzen van indieners 98 en 96.	onaanvaardbare wijze wordt aangetast. In aanmerking genomen dat het planinitiatief LEAD vanuit het beschermd stadsgezicht niet één keer dominant aanwezig is hebben wij doorslaggevende betekenis toegekend aan de belangen van de duurzame verstedelijking in combinatie met het leveren van een substantiële bijdrage aan de urgente woningbouwbehoefte in de stad. Op basis daarvan hebben wij de beperkte effecten op de cultuurhistorische waarden geaccepteerd. Daarnaast wordt in paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota toegelicht dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving, de stad en het stadssilhouet. Er is derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat de gebouwen niet hoger zouden mogen worden dan de Eschertoren. De visie dat de Eschertoren als enige landmark van Leiden Noord kan dienen wordt niet gedeeld.	
80.20	De bereikbaarheid van het plangebied voor bouwverkeer en bij grote calamiteiten door brandweerwagens is niet onderzocht of meegewogen in de verkeersonderzoeken. Het bouwverkeer kan de draai van de Pasteurstraat naar de Schapenwei niet in één keer maken wegens ruimtegebrek.	Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is inzichtelijk gemaakt op pagina 28 van de rapportage Brandveiligheid van Buro Bouwfysica van 24 januari 2020. Ook dit aspect is beoordeeld door de brandweer Hollands Midden en in beginsel akkoord bevonden (zie pagina 12 van het advies van de Veiligheidsregio Holland Midden van 29 mei 2020). Het bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in de verkeersonderzoeken. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd.	Geen.
80.21	Extreme hoogbouw is niet toekomstbestendig en niet duurzaam. Het moet zeker zijn dat het gebouw ook tenminste 75-100 jaar mee kan gaan.	Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit	Geen.

		project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd.	

		Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk toekomstbestendig en duurzaam. Mede gezien dit duurzame ontwerp bestaat geen aanleiding om te verwachten dat het gebouw slechts korte tijd mee zal gaan.	
80.22	In het ontwerpbesluit wordt een afwijkingsmarge van 10% gehanteerd. De torens kunnen dus nog hoger worden.	Voor een toelichting op de inpassing van de woontorens binnen de omgeving op het straatniveau, de stad en het stadssilhouet wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Verder is in artikel 10.1 van de planregels opgenomen dat bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages tot niet meer van 10% van die maten, voor zover de afwijking noodzakelijk is voor een doelmatige inrichting van de bestemming en deze stedenbouwkundig aanvaardbaar is. Het hoger maken van de torens is dus alleen bij omgevingsvergunning mogelijk, waarbij de afwijking in overeenstemming moet zijn met een goede ruimtelijke ordening. Afwijking van de hoogtemaat is niet aangevraagd en maakt dus ook geen onderdeel uit van de ontwerpbesluiten die nu voorliggen zodat het niet klopt dat de torens zonder meer hoger kunnen worden.	Geen.
80.23	Op het aanvraagformulier staan fouten. Op de aanvraag staat niet vermeld wie de aanvrager is. Het bevoegd gezag is niet de gemeente Leiden, maar het college van B&W. Onduidelijk is wat de datum van de aanvraag is. RED Company is geen eigenaar van K5691 nr. 343 industrieel en kan dus geen vergunning hiervoor aanvragen.	Op het aanvraagformulier staat wel degelijk vermeld door wie de aanvraag is gedaan. Het enkele feit dat onder het kopje bevoegd gezag is verwezen naar de gemeente Leiden, maakt niet dat daarmee de vergunningverlening onrechtmatig zou zijn, voor zover indiener die mening is toegedaan. Duidelijk is immers dat het in dit geval gaat om een aanvraag waarop het college van burgemeester en wethouders dient te beslissen. De datum van de aanvraag is 20 april 2020. Ten aanzien van de eigendomssituatie geldt dat de projectontwikkelaar koop- en ontwikkelovereenkomsten heeft gesloten met betrekking tot de gronden. Van een evidente privaatrechtelijke belemmering die ervoor zorgt dat geen omgevingsvergunning kan worden verleend is geen sprake. Uiteindelijk zal de projectontwikkelaar voorafgaand aan de realisatie van LEAD eigenaar zijn van alle percelen waarop wordt gebouwd.	Geen.
80.24	De aanvraag voor de kapvergunning is alleen gedaan voor K5009. De projectontwikkelaar gaat echter ook kapactiviteiten uitvoeren kadastrale secties K7247 en K5691. De vermelding van sectie K5691 bij de kapvergunning ontbreekt in de aanvraag. Het gedeelte in sectie K7247 betreft waarschijnlijk het fietspad van de Willem de	De oorspronkelijke aanvraag om omgevingsvergunning is ten aanzien van het aspect kappen ingediend voor het kappen van 33 bomen. Echter geldt dat bij de beoordeling van de aanvraag is gebleken dat 30 van deze 33 bomen een doorsnede hebben van 45 centimeter of meer en dus een vergunningplichtige omvang hebben. 3 van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts	Geen.

	Zwijgerlaan, maar RED heeft ook iets van de Nieuwe Koningsstraat nodig voor zijn inrit van de dubbellaagse parkeergarage. De kapvergunning is ook nodig, omdat de boom een obstakel is voor de inrit en RED geeft aan dat er geen obstakels zijn. Dat zou moeten betekenen dat deze plataan niet gekapt gaat worden. Dan is de inrit niet bereikbaar. Het bomenkapplan is meermaals aangepast. De tekeningen in het OLO zijn tegenstrijdig. Van alle onderzochte bomen wordt er één verplant. Niet wordt gemotiveerd waarom de bomen met de status redelijk/goed niet verplaatst kunnen worden. Bij bouwprojecten moet de aanvraag zijn voorzien van een Bomen Effect Analyse en er moet een bomenwaardering plaatsvinden. In bepaalde periodes mogen bomen niet verplaatst of gekapt worden in verband met de rust of verblijfplaats van een dier op basis van de Flora- en Faunawet. Bij bouwprojecten is een natuurtoets vereist om de effecten te onderzoeken van herplanting. In de omgevingsvergunning moet een bepaling worden opgenomen binnen welke termijn de bomen verplaatst moeten worden en de waarde van de bomen in het bomenfonds gestort moeten zijn. Wat aangevraagd is komt niet overeen met wat vergund is en wat vergund is, is onduidelijk of niet uitvoerbaar.	voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. In de aanvraag is uitdrukkelijk opgemerkt dat naast sectie K5009 de aanvraag ook ziet op de secties K7219, K72178 en een deel van K7247 aan de Willem de Zwijgerlaan. Het klopt dat sectie K5691 niet is genoemd in de aanvraag om omgevingsvergunning. De bomen die in deze kadastrale sectie worden gekapt staan op privaat terrein en zijn derhalve niet vergunningplichtig. Voor alle bomen waarvoor een vergunningplicht voor het kappen geldt, is een aanvraag gedaan en de ontwerp-omgevingsvergunning ziet op al deze bomen. Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Verder geldt dat in de ontwerp-omgevingsvergunning is bepaald dat voorafgaand aan de kap €22.824,72 wordt gestort in het bomenfonds.	
80.25	Er zijn ten aanzien van het verkeersonderzoek vraagtekens te zetten bij de mate van onafhankelijkheid van de projectontwikkelaar. Bouwverkeer, fietsverkeer, bestelbusjes e.d. zijn niet meegenomen in dit verkeersonderzoek. Niet wordt in het onderzoek vermeld hoe laag de intensiteit nu is. In het verkeersonderzoek is niet meegenomen dat een uitrit is gekomen ten behoeve van de	Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De bouw zal in 2022 aanvangen.	Geen.

	Loftwoningen aan het Faradaypad. Niet is meegenomen dat het bouwverkeer via de bestaande infrastructuur moet, wat ook geldt voor bestelbusjes en vuilniswagens. Het aantal verkeersbewegingen neemt onevenredig toe en zorgt voor geluidhinder, fijnstof en een matige leefbaarheid.	Ten aanzien van het bouwverkeer geldt dat dit slechts een tijdelijke situatie betreft en dus niet voor blijvende gevolgen voor de verkeersstructuur zal zorgen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. Het bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in de verkeersonderzoeken. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken.. Voor de vraag of de toekomstige verkeersbewegingen verkeerskundig goed kunnen worden ingepast in de verkeersstructuur, is niet relevant welke verkeersintensiteit	

		momenteel in het gebied geldt. Onderzocht is tot in hoeverre de verkeersstructuur de toekomstige aantallen aankan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Ten aanzien van het Faradaypad geldt dat dit een voetpad is dat voor de woningen loopt. Het gebruik van het pad met de auto is uitgesloten, omdat het pad daar niet op is uitgerust. Gezien de inrichting van het pad (het materiaal en de vorm) is het tevens geen aantrekkelijke fietsroute. Derhalve is het niet aannemelijk dat men gebruik maakt van het Faradaypad. Voor zover indienen doelt op de uitrit van de Pasteurstraat 105, geldt dat de wachtrijen van het verkeer naar de Willem de Zwijgerlaan volgens de uitgevoerde simulaties niet zo lang worden dat ze tot aan deze uitrit komen. Daarnaast geldt dat de intensiteit op de Pasteurstraat bij de uitrit past bij het wegtype (een erftoegangsweg), zodat niet aannemelijk is dat problemen ontstaan. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ten aanzien van het aspect geluidhinder wordt verwezen naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Gelet op hetgeen in bovengenoemde paragrafen is opgemerkt, wordt het standpunt dat sprake zal zijn van een matige leefbaarheid niet gedeeld.	
80.26	In het akoestisch onderzoek van Buro Bouwfysica staat een tabel waaruit blijkt dat meer verkeer door de Schapenwei gaat dan door de Koningstraat en de Pasteurstraat. Dat is niet mogelijk en de getallen zijn te laag.	Een aantal van de onderzochte wegen kent delen waarover de intensiteit verloopt. Het noordelijkste deel van de Pasteurstraat is het drukst, het zuidelijke deel het rustigst. Daarom wordt voor een aantal wegen een maximale en een minimale waarde gegeven. Voor de Schapenwei is er één waarde, in het gebruikte verkeersmodel geldt voor de Schapenwei één wegvak waarbij voor het geheel dezelfde intensiteit geldt. Uit de tabel volgt dan ook niet dat de Schapenwei drukker is dan het drukste deel van de Pasteurstraat. Wel volgt daaruit dat de Schapenwei drukker is dan het rustigste deel van de Pasteurstraat.	Geen.

80.27	Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt eerst geconcludeerd dat de bijdrage van het extra verkeer mogelijk van betekende mate is en nader onderzoek noodzakelijk is terwijl ook geconcludeerd wordt dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekende mate is waardoor er geen nader onderzoek nodig is. De tegenstrijdige conclusies geven vooral aan dat niet duidelijk is wat de gevolgen zijn van het plan op de luchtkwaliteit. De onderliggende stukken over luchtkwaliteit ontbreken bij de vergunningsaanvragen.	Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota. Daarin is uitgebreid uiteengezet wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn en wordt geconcludeerd dat ruim binnen de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt gebleven. Van een tegenstrijdige conclusie is in dat kader geen sprake.	Geen.
80.28	De parkeerbehoefte is gebaseerd op een nog te bepalen nieuwe parkeernorm. Het college heeft de nieuwe norm met terugwerkende kracht vastgesteld en is uitgegaan van de verkeerde norm. De parkeernorm lijkt te zijn aangepast om LEAD mogelijk te maken, zodat sprake is van détournement de pouvoir. Volgens de rapportage 'Parkeerbehoefte LEAD' is er behoefte aan 372 parkeerplaatsen. In de Nota van Uitgangspunten stonden 380 parkeerplaatsen vermeld. Uiteindelijk worden slechts 347 parkeerplaatsen gerealiseerd. In de parkeerbehoefte lijkt niet te zijn meegenomen de parkeerbehoefte voor kantooractiviteiten. Niet blijkt dat de norm van 2% gehandicaptenparkeerplaatsen ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen wordt gerealiseerd. Er is geen voorziening getroffen voor parkeerplaatsen voor bestelbusjes etc. Naar nieuwe bewoners zal gecommuniceerd worden dat zij geen parkeervergunning krijgen, maar dit wordt niet contractueel vastgelegd. Daarmee valt niet uit te sluiten dat mensen toch een auto kopen/leasen en op straat in de naburige wijken gaan parkeren. Een parkeervergunning voor parkeren kan niet geweigerd worden, omdat anders sprake zou zijn van strijd met	Dat de parkeernormen enkel zijn aangepast voor het planinitiatief LEAD is onjuist. De Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 gelden voor heel Leiden en dus ook buiten het plangebied. Van détournement de pouvoir is geenszins sprake. Daarnaast wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat wordt voldaan aan de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 en derhalve wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Dat geldt ook voor bezoekers. Verder geldt dat wordt voldaan aan de norm dat minimaal 2% van de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein toegankelijk moet zijn voor mindervaliden. In de parkeergarage worden 9 parkeerplaatsen voor mindervaliden gerealiseerd. Voor laad- en losactiviteiten geldt dat een opstelstrook zal worden gerealiseerd waar kan worden geparkeerd ten behoeve van laad- en losactiviteiten. Pakketbezorgers kunnen hier tijdelijk parkeren. Voor zover indiener bedoelt dat bij de toets aan de parkeernormen voor de woningen van LEAD had moeten worden getoetst aan de parkeernorm voor kantoren, geldt dat dit onjuist is. Binnen de bestemming "Wonen" zijn weliswaar "aan-huis-verbonden beroeps-/bedrijfsactiviteiten" toegestaan, maar dit betreffen functies die ondergeschikt dienen te zijn aan de woonfunctie. Uit de definitie van het begrip "aan-huis-verbonden beroeps-/bedrijfsactiviteiten" in het ontwerpbestemmingsplan volgt ook dat het moet gaan om een activiteit waarbij – onder meer – de woonfunctie wordt behouden en de beroeps-	Geen.

	het gelijkheidsbeginsel. Het is wensdenken dat visite de auto, maar zeker de fiets inpandig gaat parkeren. De notitie van Spark ontbrak bij de aanvraag van 20 april 2020.	/bedrijfsuitoefening een ruimtelijke uitwerking en/of uitstraling heeft die met de woonfunctie ter plaatse in overeenstemming is. Als voorwaarde is in het ontwerpbestemmingsplan ook bepaald dat het gebruik als beroep of bedrijf aan huis niet tot onevenredige verkeersaantrekkende werking mag leiden. Gelet daarop is getoetst aan de parkeernorm voor woningen. Ten aanzien van het uitsluiten van parkeervergunningen voor bewoners wordt opgemerkt dat de adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Niet valt in te zien waarom het gelijkheidsbeginsel in de weg staat aan het weigeren van een parkeervergunning in gevallen waarin het adres van de aanvrager is opgenomen op de POET-lijst van de gemeente. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning.	
80.29	Bouwverkeer via de bestaande infrastructuur vormt een te grote belasting voor de bestaande infrastructuur en zijn niet meegenomen in het verkeersonderzoek. Er is mondeling een toezegging gedaan dat het bouwverkeer ontsloten zou worden via een directe verbinding met de Willem de Zwijgerlaan, maar er is geen voorziening getroffen.	Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. Het bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in de verkeersonderzoeken. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd.	Geen.
80.30	Nergens in de toelichting staat vermeld hoe wordt ingezet op duurzame mobiliteit om het aantal autoverkeersbewegingen te minimaliseren. Het huidige openbaar vervoer is niet ingericht op toevoeging van een extra verticale wijk die gebruik moet maken van dezelfde bushalte als de bestaande wijk.	In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is uitgebreid ingegaan op het aspect duurzaamheid. Daarbij geldt dat het plan bijdraagt aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor	Geen.

		het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Gezien het voorgaande wordt de visie dat onduidelijk is hoe wordt ingezet op duurzame mobiliteit, of dat het openbaar vervoer onvoldoende is bij het toevoegen van het planinitiatief LEAD niet gedeeld.	
80.31	In het akoestisch onderzoek van Bouwfysica is berekend dat in de Schapenwei de norm van 48 dB niet wordt overschreden. Dit staat haaks op onderzoek van Peutz dat enkele jaren eerder is uitgevoerd aan de gevels van indiner waarbij de geluidbelasting met dezelfde berekening op 53dB/58 dB uitkomt. In het ontwerpbesluit omgevingsvergunning K5009 staat dat aan de geluidsnorm wordt voldaan als de Schapenwei wordt geasfalteerd. Deze eis stond ook al in het huidige bestemmingsplan, maar dit is nooit gebeurd. Er is niet geborgd in de vergunning dat het asfalteren daadwerkelijk gaat gebeuren, terwijl dat voor bijvoorbeeld het slaan van 2 extra damwanden wel is geborgd in het ontwerpbesluit. De geluidbelasting als gevolg van vuilniswagens en bouwverkeer is niet meegenomen in de akoestische berekening.	Onduidelijk is op welk onderzoek indiner doelt, nu dit door indiner niet is aangegeven. Wat daarvan ook zij, geldt dat verkeersintensiteiten met de jaren kunnen veranderen, waardoor ook de geluidbelasting op de gevel van woningen verandert. Voor dit concrete project is een akoestisch onderzoek uitgevoerd dat is gebaseerd op de meest actuele situatie en is daarmee leidend. Ten aanzien van de asfaltverharding geldt dat bij de aanvraag om omgevingsvergunning een tekening is bijgevoegd waarin staat aangegeven dat daar waar relevant een stiller wegdek zal worden gerealiseerd. Overigens geldt in dit geval dat op basis van een voorwaardelijke verplichting is geborgd dat het stillere wegdek binnen drie maanden na oplevering van de gebouwen moet zijn gerealiseerd. Ten aanzien van het bouwverkeer geldt dat dit slechts een tijdelijke situatie betreft en dus niet voor blijvende gevolgen voor de geluidbelasting zal zorgen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt	Geen.

		dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. Het bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
80.32	Het vleermuizenonderzoek is niet volgens Vleermuizen protocol 2017 uitgevoerd. Vliegroutes zijn niet in kaart gebracht. Niet alle bezoeken zijn tenminste 2 uur geweest. Er is niet vermeld op grond van welke waarnemingen conclusies zijn getrokken ten aanzien van de af- en aanwezigheid van functies van soorten in het plangebied. Een winterslaapplaats kan alleen in de winter worden vastgesteld en bij voorkeur bij twee verschillende weersomstandigheden. In het rapport staat niet vermeld of de ecoloog voldoende kennis en expertise heeft om vleermuizen te kunnen onderzoeken. Per veldonderzoek moet beschreven worden wat en hoeveel vleermuizen van welke soort zijn waargenomen. Bij bomen moet gekeken worden in holtes, basten, etc. om winterverblijven uit te	Het onderzoek is conform het Vleermuisprotocol 2017 uitgevoerd. Er zijn in totaal negen bezoeken gebracht met een totale onderzoeksduur die boven de standaard uit het Vleermuisprotocol ligt. Daarbij is goed zicht op de onderzoekslocatie geweest, zijn de juiste middelen zoals een ultrasoon detector met time expansion gebruikt – aangevuld met een warmtebeeldcamera- en is het onderzoek uitgevoerd door een deskundige. Een ontheffing is in dit geval niet vereist. Er wordt niet afgeweken van de regels van de Wet natuurbescherming, in welk geval een ontheffing nodig zou zijn. Het plangebied voorziet niet in beschermde functies voor vleermuizen. Mitigerende maatregelen dienen alleen te worden getroffen ten aanzien van broedende vogels, ten aanzien van overige flora en fauna wordt de algemene zorgplicht in acht genomen. De quickscan is uitgevoerd op basis van de Wet natuurbescherming en de relevante actuele jurisprudentie. Vliegroutes met beschermde functie zijn in de quick scan uitgesloten. In het hoogstedelijk plangebied is een beperkt aanbod aan (geleidend) groen. De hier	Geen.

	sluiten. Prinsenhoek is mogelijk een locatie waar vleermuizen zich ophouden, dit is niet onderzocht. De ontheffing vleermuizen ontbreekt. Er zijn twee onderzoeken gedaan, door een persoon die werkzaam is voor de gemeente Leiden en daarom niet objectief is. Daarnaast is niet volgens het protocol gehandeld. Voor soorten uit bijlage IV van de Habitatrichtlijn, waaronder vleermuizen, wordt geen ontheffing meer afgegeven voor belang. Hierdoor dient een aanvrager ervoor te zorgen dat hij door uitvoering van het project soorten niet benadeelt. Mitigerende maatregelen moeten voorafgaand aan iedere ingreep worden getroffen. Er verdwijnen Platanen. Platanen behoren tot de inheemse boomsoorten en trekken inheemse diersoorten aan. Er komen exotische bomen voor in de plaats. Deze brengen een andere habitat met zich mee. Hieraan is geen aandacht besteed in de rapportages. Bovendien is niet daadwerkelijk tijdens het veldonderzoek gecheckt of er holtes of uitsparingen in de bomen zaten waar vleermuizen in zaten. De conclusie dat er geen vleermuizen zitten, is enkel getrokken op basis van de leeftijd van de bomen.	relevante vleermuissoorten verspreiden zich diffuus door stedelijk gebied, waardoor per definitie voldoende alternatieve vliegroutes zijn. De gebrachte bezoeken in de kraamperiode zouden een eventuele vliegroute opgemerkt hebben. Het ontbreekt aan waarnemingen die de aanwezigheid van een vliegroute ondersteunen. Enkele bezoeken zijn korter dan twee uur geweest, maar het Vleermuisprotocol 2017 staat kortere bezoeken toe, maatwerk wordt toegestaan. Bij het onderzoek is waargenomen dat van de twee exemplaren van de Gewone dwergvleermuis kon worden vastgesteld dat ze met de ochtendschemering vertrokken naar locaties buiten het plangebied. Hierna is het posten voortgezet, zonder enige vorm van vleermuisactiviteit. Langer posten was niet zinnig, omdat aannemelijk was dat de enige potentiële vleermuizen die verblijfplaatsen zouden kunnen hebben in de bebouwing, ruim eerder vertrokken waren. Verder geldt dat met de voorjaars-/zomerronde één extra ochtendronde plaatsvond. In het najaar is één extra bezoek naar paarverblijfplaatsen uitgevoerd, aangezien het onderdeel massawinterverblijfplaats ook een bezoek conform paarverblijfplaatsen ondervangt. De waarnemingen van vleermuizen en de interpretatie ervan zijn toereikend en per relevante functie besproken. Er zijn geen waarnemingen gedaan op grond waarvan geconcludeerd kan worden dat sprake is van beschermde functies. De waarnemingen van vleermuizen zijn systematisch geregistreerd. Zoals vermeld in het onderzoek, werd het gebied gedurende het onderzoek door maximaal twee exemplaren van de Gewone dwergvleermuis bezocht. In het onderzoek is voor ieder specifiek functiegericht onderzoek de relevante vleermuisactiviteit beschreven, ofwel afgebeeld middels een kaart met voor de vleermuizen relevante plekken. Nadere informatie per bezoek heeft in de rapportage over dit vleermuisarm gebied geen toegevoegde waarde. Geen ander soort dan de Gewone dwergvleermuis heeft het plangebied bezocht. Van de enige andere waargenomen soort, de Ruige dwergvleermuis, vloog een exemplaar op 25 september 2018 over en toonde geen binding met het plangebied. Voor onderzoek naar zwermende dieren in het kader van massawinterverblijfplaatsen is onderzoek gedaan conform Vleermuisprotocol 2017: twee bezoeken vonden plaats in de periode van 1 augustus tot 10 september, van 0:00 tot 2:00 uur. Voor de kans van overwintering door individuele of enkele dieren zijn de resultaten in de zomer en najaar maatgevend.	

		De bomen zijn beoordeeld op de leeftijd en de staat van onderhoud. De bomen zijn onderzocht op mogelijkheden (holtes, scheuren) voor verblijfplaatsen van vleermuizen (ongeacht de functies). Kansen voor verblijfplaatsen ontbreken. De bomen hebben geen holtes of spleten die zich lenen voor verblijfplaatsen van vleermuizen. De locatie Prinsenhoek is niet onderzocht. Dit ligt buiten de invloedssfeer van het plangebied. Bovendien ligt de Prinsenhoek aan een sterk verlichte en intensief gebruikte verkeersader. Eventuele externe werking van het planinitiatief LEAD op eventuele vleermuisverblijfplaatsen zal te verwaarlozen zijn, ten opzichte van de continue verstoring als gevolg van de huidige inrichting en het gebiedsgebruik in de omgeving. De Prinsenhoek heeft geen relatie met beschermde soorten in relatie tot LEAD.	
80.33	Ten onrechte staat niet in de vergunningsaanvraag noch in het begeleidend schrijven vermeld dat er ook woningen moeten worden gesloopt, te weten Willem de Zwijgerlaanlaan nr. 177 en Nieuwe Koningstraat nr.345.	Het slopen van deze woningen is geen onderdeel van de aanvraag, omdat voor het slopen van deze panden geen omgevingsvergunning vereist is. Voor het slopen van deze panden is een sloopmelding vereist als bedoeld in artikel 1.26 Bouwbesluit 2012, zodat die procedure los staat van het vergunningentrajec.	Geen.
80.34	Brandhydranten ontbreken.	Het is onjuist dat brandhydranten ontbreken in het bouwplan. Brandhydranten zijn bijvoorbeeld ingetekend in de brandveiligheidstekening (tekeningnummer OV.800), dat onderdeel is van de omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens.	Geen.
80.35	De rapportage van brandveiligheid is gebaseerd op 2 lagen parkeergarage. Het zijn er in werkelijkheid 3 met een parkeerlaag op maaiveldniveau en 2 ondergronds.	In de Rapportage Brandveiligheid van Buro Bouwfysica is uitgegaan van de daadwerkelijk aangevraagde situatie. Op pagina 5 van het rapport wordt bijvoorbeeld opgemerkt dat het gaat om een "3-laagse parkeergarage vanaf de begane grond t/m laag -2".	Geen.
80.36	Het instemmingsadvies van de brandweer zit niet bij de stukken	Het advies van de Brandweer Hollands-Midden is onderdeel van bijlage 19 bij het ontwerpbestemmingsplan. In het kader van de beoordeling voor de activiteit 'bouwen' is, zoals aangegeven in de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens van LEAD, ook advies gevraagd aan de Brandweer Hollands Midden. Het is echter niet gebruikelijk dat onderliggende (deel)adviezen deel uitmaken van de ter inzage gelegde stukken.	Geen.
80.37	Het risico van het raken van de hogedrukgasleiding wordt niet vermeld in het begeleidend schrijven monitoringsplan.	In het begeleidend schrijven wordt als mogelijk uitvoeringsrisico in ieder geval gewezen op trillingen die een nadelig effect kunnen hebben op onder andere leidingen. De effecten van de bouw op leidingen in het gebied worden dus wel degelijk gemonitord. Daarnaast geldt dat – hoewel de hogedruk aardgasleiding niet expliciet wordt genoemd	Geen.

		in het begeleidend schrijven van het monitoringsplan, er uitgebreid aandacht is geweest in het planvormingsproces voor deze leiding. Verwezen wordt naar hetgeen hierover in paragraaf 5.2.10 van deze zienswijzennota is opgemerkt.	
80.38	De EPC is niet 0,25, zoals in het ontwerpbestemmingsplan staat, maar respectievelijk 0,71 en 0,88. DE EPC norm is twee keer zo hoog als normaal vereist bij woningen. Te betwijfelen valt of alle installaties wel in de EPC-berekening zijn opgenomen. Sprinklers, brandhydranten en niet-brandweerliften lijken niet te zijn meegenomen.	Ten aanzien van de EPC geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. De door indiener genoemde EPC van 0,88 en 0,71 gelden niet voor de woningen, maar voor het totale gebouw. Indien er meerdere functies in een gebouw aanwezig zijn, zoals bij LEAD het geval is, dan geldt geen afzonderlijke eis per functie maar dan geldt dat getoetst wordt aan het quotiënt van het totale karakteristieke energiegebruik en het toelaatbaar energiegebruik. Die EPC mag niet hoger zijn dan 1. De waarden van 0,88 en 0,71 voor de totale gebouwen van LEAD scoren respectievelijk 12% en 29% beter dan de wettelijke energieprestatie-eis.	Geen.
80.39	Er wordt niet voldaan aan CHENG. Daarmee voldoet de omgevingsvergunning niet aan het vereiste in het bestemmingsplan.	In het bestemmingsplan is geen vereiste opgenomen dat moet worden voldaan aan CHENG. Ten aanzien van het aangenomen amendement A.180124/07 "BENG wordt CHENG" is tijdens de raadsvergadering besproken dat op dit moment een gebouw met EPC van 0,0 als energieneutraal wordt beschouwd en niet wordt ingegaan op welke wijze deze waarde wordt behaald. Hoewel de initiatiefnemer alle huidige beschikbare technieken zal aanwenden, kan niet worden gegarandeerd dat een energieneutraal	Geen.

		gebouw wordt gerealiseerd. De C van circulair, het materialenpaspoort is wel toegezegd en verder is voorgesteld om de H van Helemaal te wijzigen naar Heel en ENG naar klimaatneutraal. Opgemerkt wordt dat het bouwplan is uitgewerkt en ingediend voordat de BENG-eisen op 1 januari 2021 in werking zijn getreden. Dit laat echter onverlet dat de ontwikkelaar een inspanningsverplichting heeft om een circulair en zeer duurzaam project te realiseren. De ontwikkelaar heeft daar concreet invulling aan gegeven door het toepassen van zeer hoge gevelisolatie, driedubbele beglazing incl. geïntegreerde energieopwekking, bodemenergie, warmteterugwinning uit ventilatiesystemen en een optimaal gebruik van zonnepanelen op de daken. De voor het project gestelde duurzaamheidsdoelen gaan veel verder dan de minimale eisen van het Bouwbesluit 2012. Ten aanzien van de EPC geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Iedere EPC van minder dan 0,4 voor woningen kan worden aangemerkt als BENG+. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. In dit geval geldt dat sprake is van BENG+.	
80.40	Torens hoger dan zeventig meter zijn erg vervuילend.	In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is uitgebreid ingegaan op het aspect duurzaamheid. Daarbij geldt dat het plan bijdraagt aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Gezien het voorgaande wordt de visie dat onduidelijk is hoe wordt ingezet op duurzame mobiliteit, of dat het openbaar vervoer onvoldoende is bij het toevoegen van het	Geen.

		planinitiatief LEAD niet gedeeld.	
80.41	Het wordt erg warm boven in de torens, die warmte moet gekoeld worden. Dat kost energie. Het groen van het te ontwikkelen stadspark kan dit niet compenseren.	Dat het koelen van de woontorens mogelijk energie kost maakt niet dat het planinitiatief LEAD niet duurzaam is. Daarnaast is het groen van het stadspark niet bedoeld om de energie te compenseren. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het bestemmingsplan. Hierin volgt een nadere toelichting op de wijze waarop met het planinitiatief LEAD de energievraag wordt geminimaliseerd.	Geen.
80.42	Het plan is niet getoetst aan de komst van de Leidse Ring Noord die langs het plangebied komt te lopen. Gevolg van het autoverkeer op de Willem de Zwijgerlaan is een relatief slechte luchtkwaliteit met een hoog fijnstofgehalte dat schadelijk kan zijn voor de gezondheid. Hoogbouw aan twee zijden van de weg maakt de luchtkwaliteit nog slechter.	In de verkeersmodellen die zijn gehanteerd is modelmatig berekend wat de verkeerssituatie in 2030 zal zijn in de autonome situatie (zonder inbegrip van het planinitiatief LEAD) en in de situatie waarin het plan wel wordt meegenomen. De prognoses uit het verkeersmodel zijn gecombineerd met telcijfers op de kruispunten tijdens de spits. In het model is in beide situaties ook rekening gehouden met de komst van de Leidse ring, nu dit onderdeel is van de autonome situatie. Verwezen wordt verder naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota. Daarin wordt uitgebreid opgemerkt dat blijvend aan de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan.	Geen.
80.43	De Willem de Zwijgerlaan kent vanwege hoge verkeersintensiteit ook relatief hoge geluidbelastingen op de gevel. De geluidcontourenkaart van de Gemeente Leiden geven waarden aan ruim boven de 65 dB. Uit gegevens van GGD blijkt dat dergelijke hoge geluidbelastingen ongezond kunnen zijn voor omwonenden. Eén van de beoogde torens is momenteel zelfs zo dicht bij de hoofdweg geprojecteerd dat het niet aan de uiterste grenswaarden van de Wet Geluidhinder voldoet. Hoogbouw aan twee zijden van de weg zal de geluidproblematiek wegens geluidreflectie nog slechter maken.	Wat van de geluidcontourenkaart ook zij, geldt dat voor dit concrete project een specifiek akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarin de akoestische gevolgen van het project in kaart zijn gebracht. Wat van de geluidcontourenkaart ook zij, geldt dat voor dit concrete project een specifiek akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarin de akoestische gevolgen van het project in kaart zijn gebracht. De gemeentelijke geluidcontourenkaart is geen instrument dat wordt gebruikt om de geluidbelasting van ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen, daarvoor zijn specifieke akoestische onderzoeken meer maatgevend. Verwezen wordt verder naar hetgeen in paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota is opgemerkt. Daaruit volgt dat vanuit het aspect geluid geen sprake is van onaanvaardbare geluidhinder op de gevels van woningen.	Geen.
80.44	Het plan kent amper openbare ruimte. Het voorgestelde stadspark klinkt ambitieus, maar in omvang en inrichting staat het in geen verhouding tot de al aanwezige, omliggende openbare ruimte.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar	Geen.

	Het risico is groot dat het een anoniem, schaduwwijk en winderig stuk stad wordt zonder verblijfskwaliteit.	paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Per saldo zal hierdoor - ongeacht de omvang van de al aanwezige omliggende openbare ruimte - de hoeveelheid groen in de omgeving toenemen. Verder heeft de gemeente voor het vaststellen van het bestemmingsplan alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht en beoordeeld. Daarbij zijn onder meer de aspecten bezonning en schaduw, het windklimaat en het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project (zie ook par. 5.2.7 van deze zienswijzennota), geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt (zie ook par. 5.2.4 van deze zienswijzennota) en blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Van een anoniem, schaduwwijk en winderig stuk zonder verblijfskwaliteit is dus geen sprake. Voor schaduwwerking op openbare plekken gelden geen algemene normen. Wij achten het niet aannemelijk dat de schaduwwerking van LEAD op openbare plekken onaanvaardbaar zal zijn. Hoewel de resultaten van de bezonningsstudie niet concreet zien op openbare plekken, volgt hieruit wel dat in de omgeving van het bouwplan bij alle woningen wordt voldaan aan de bezonningsnorm. Nu voor de woningen in de wijde omtrek van het plan wordt voldaan aan de bezonningsnorm, bestaat – mede gelet op het feit dat geen concrete normen voor bezonning op openbare plekken bestaan - ook geen reden om aan te nemen dat de mate van bezonning op openbare plekken in de omgeving van het bouwplan onaanvaardbaar zal zijn. Ditzelfde geldt dus voor het stadspark. Verder geldt dat ook het toekomstig windklimaat is onderzocht. Verwezen wordt naar hetgeen hierover in paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota is opgemerkt. Uit het windhinderonderzoek volgt dat nergens in de omgeving van het project sprake is van een onaanvaardbaar windklimaat. Gelet daarop bestaat ook geen reden om aan te nemen dat het windklimaat ter plaatse van het stadspark onaanvaardbaar zal zijn.	
80.45	Het in één keer ontwikkelen en bouwen van het project brengt de nodige risico's met zich mee. Er zijn ook veel voorbeelden uit het verleden bekend	In paragraaf 6.1 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt de toelichting op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan gegeven. Met de initiatiefnemer is een koop- en ontwikkelovereenkomst gesloten, die kwalificeert als anterieure	Geen.

	waarbij planontwikkelingen voor hoogbouw tijdens de planontwikkeling zijn stopgezet of zeer lang hebben geduurd.	overeenkomst. In deze overeenkomst zijn tevens afspraken gemaakt over eventuele planschade. Dit zal afgewenteld worden op de ontwikkelaar. Het sluiten van deze overeenkomst is op 27 februari 2020 gepubliceerd in de Stadskrant. Ook overigens is er geen reden om aan te nemen dat de realisatie van het project de nodige (financiële) risico's met zich brengt. Het enkele feit dat bij andere projecten in het verleden vertraging is opgetreden, zegt op zichzelf niets over de realisatie van LEAD en de vergelijkbaarheid met het planinitiatief LEAD is door indiener ook niet gemotiveerd. Mede gelet op de aanhoudende vraag naar woningen die met het planinitiatief LEAD worden gerealiseerd, valt niet te verwachten dat wezenlijke financiële risico's zullen optreden gedurende de bouw die tot onevenredige vertraging of stopzetting zullen leiden. Het is dus niet aannemelijk dat het plan niet financieel uitvoerbaar is.	
80.46	Een natuurtoets met gevolgen voor de natuurlijke habitat door een veranderende biodiversiteit ontbreekt. De Ecologische Quicksan is daarvoor onvoldoende. Er verdwijnen Platanen. Platanen behoren tot de inheemse boomsoorten en trekken inheemse diersoorten aan. Er komen exotische bomen voor in de plaats. Deze brengen een andere habitat met zich mee. Niet duidelijk is ook welke stamdikte deze bomen zullen moeten hebben.	Indiener heeft niet gemotiveerd waarom het uitvoeren van een ecologische quickscan in dit geval onvoldoende is. In de quickscan is onderzocht of het gebied potentie heeft als leefgebied van soorten die naar verwachting een strikt beschermde status hebben in de Wnb, voor welke functies het gebied voor betreffende soorten in aanmerking komt alsmede of vervolgonderzoek naar de aanwezigheid van beschermde flora en fauna nodig is. In de quickscan is geconstateerd dat de beschermde flora uit de Wet natuurbescherming niet te verwachten zijn in het plangebied. De beschermde florasoorten komen nauwelijks voor in urbaan gebied en het plangebied is daarnaast ongeschikt als leefgebied voor enkele typische muurplanten. Daarnaast wordt daarin geconstateerd dat het leefgebied voor beschermde ongewervelde dieren, amfibieën, reptielen en vissen ontbreekt. Aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels is uitgesloten, maar mogelijk zijn nesten aanwezig in de heesters rondom de bebouwing. Potentie als nestlocatie en leefgebied voor de huismus en gierzwaluw is uitgesloten. Wel broeden een paar slechtvalken op zo'n 450 meter afstand van het plangebied. Echter, zijn binnen het plangebied geen nestlocaties van de soort aangetroffen. Dit geldt dus evenzeer voor de platanen. Omdat in de ecologische quickscan niet is uitgesloten dat in het plangebied sprake is van verblijfslocaties voor vleermuizen, is door Bureau Stadsnatuur in 2018 een vleermuisonderzoek uitgevoerd. Na uitbreiding van het plangebied in 2020 met de nieuwe KPN-locatie, heeft Bureau Stadsnatuur beoordeeld of vleermuizen in de huidige	Geen.

		bebouwing op deze locatie zijn uit te sluiten. Het vleermuisonderzoek is hierop aangevuld. Het onderzoek is als bijlage 7 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Op basis van veldbezoeken is geconstateerd dat het plangebied van beperkt belang is voor vleermuizen en dat zomerverblijfplaatsen en kraamkolonies uitgesloten zijn. In het najaar zijn paarverblijfplaatsen in de bebouwing tevens uitgesloten. Beschermd gebiedsgebruik door vleermuizen is uitgesloten. 0 Gelet op het voorgaande valt niet in te zien waarom het uitvoeren van de quickscan onvoldoende zou zijn geweest.	
80.47	Niet duidelijk is of Tennet iets heeft bepaald over de bomen die in het leiding- en hoogspanningsgebied staan. Daarvan is niet bekend hoe diep de wortels liggen.	De praktische uitvoeringszaken zoals het bouwrijp maken, heien en bouwen dienen nog nader afgestemd te worden met TenneT. Het verwijderen van de bomen in het plangebied (met indien noodzakelijk hun wortels) valt hier ook onder. De benodigde afstemming is als voorwaarde in de toestemmingsbrief van TenneT opgenomen (kenmerk: TOE0004417 MWY/EHU). Voorafgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden worden de eventuele effecten van het verwijderen van (de wortels van) de bomen inzichtelijk gemaakt. TenneT zal hiervoor enkel toestemming verlenen indien het verwijderen van (de wortels van) de bomen geen negatief effect heeft op de veiligheid en leveringszekerheid van de hoogspanningsverbinding.	Geen.
80.48	Bewoners van Nieuw Leyden waren verplicht om stadswarmte af te nemen. LEAD moet dus in beginsel ook aangesloten worden op stadswarmte. Het advies van de omgevingsdienst Hollands Midden over de waterpompen is niet toegevoegd aan de stukken	Het planinitiatief LEAD staat los van eventuele andere verplichtingen tot het afnemen van stadswarmte in Nieuw Leyden. Ook wordt de visie dat het planinitiatief LEAD moet worden aangesloten op stadswarmte niet gedeeld, nu in de ontwerpomgevingsvergunning is gemotiveerd dat in het bouwplan is gekozen voor een eigen bodemenergiesysteem met voor elke gebruiker een eigen warmtepomp en gelet daarop een ontheffing is verleend van de aansluitplicht. Met de techniek wordt immers eenzelfde milieuwinst behaald als met stadsverwarming, zodat door de Omgevingsdienst is geadviseerd om ontheffing te verlenen van de aansluitplicht. In de ontwerpomgevingsvergunning is gelet daarop toepassing gegeven aan de ontheffingsmogelijkheid die volgt uit artikel 2.7.3A lid 2 van de Bouwverordening 1992. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. Daarbij opgemerkt dat het plan gasloos is ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt	Geen.

		verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het advies van de Omgevingsdienst betreft een deeladvies en is zodoende – zoals gebruikelijk is – geen onderdeel van de ter inzage gelegde stukken.	
80.49	Op het aanvraagformulier voor de nieuwbouw van het KPN-station staat niet vermeld wie de aanvrager is. Bovendien is RED geen eigenaar van de grond. Het lijkt erop dat de gemeente het aanvraagformulier zelf heeft ingevuld.	Op het bij de gemeente ingediende aanvraagformulier zijn de gegevens van aanvrager wel degelijk opgenomen. Dit wordt echter niet gepubliceerd bij de ter inzage gelegde versie van de aanvraag. Ten aanzien van de eigendomssituatie geldt dat de projectontwikkelaar koop- en ontwikkelovereenkomsten heeft gesloten met betrekking tot de gronden. Van een evidente privaatrechtelijke belemmering die ervoor zorgt dat geen omgevingsvergunning kan worden verleend is geen sprake. Uiteindelijk zal de projectontwikkelaar voorafgaand aan de realisatie van LEAD eigenaar zijn van alle percelen waarop wordt gebouwd.	Geen.
80.50	De omgevingsdienst heeft ten onrechte een hogere grenswaarde vastgesteld op grond van het criterium dat de woningen door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen en op grond van het criterium dat de woningen ter plaatse worden gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing. Nu het plan niet kan voldoen aan de criteria, kunnen er geen hogere grenswaarde worden vastgesteld en is er evenmin sprake van een goede ruimtelijke onderbouwing.	Door indiener is niet gemotiveerd waarom deze criteria onjuist zouden zijn toegepast. Dat is ook niet het geval. Op een gedeelte van het gebied waar na realisatie van LEAD woningen zullen worden gebouwd staat thans bebouwing. De woningen vervangen dus bestaande bebouwing. Daarnaast vult het plan een ruimte op waar thans geen bebouwing is gerealiseerd. Gelet daarop is op een juiste manier toepassing gegeven aan deze criteria.	Geen.
81.1	Door het project zal het aantal fietsers toenemen en dus ook de geluidsoverlast. Het voorstel is om een zo kort mogelijke aansluiting van de oostelijke ingang van de fietsenstalling op het bestaande fietspad aan de westkant van de Driemanschapskade aan te leggen en het	Ten aanzien van de vrees voor het toenemen van het aantal fietsers het volgende. In het verkeersonderzoek van de gemeente Leiden is opgemerkt dat voor de toename van het aantal fietsbewegingen door LEAD geen kentallen beschikbaar zijn, maar op basis van kennis van de vervoerswijzekeuze in het algemeen in Leiden, verwacht mag worden dat het aantal verplaatsingen per fiets hoger zal liggen dan dat van de auto, derhalve ergens tussen de 2.000 en 3.000 fietsverplaatsingen per dag. Een substantieel deel	Geen.

	herinrichtingsplan hierop aan te passen.	hiervan zal gaan naar onderwijsinstellingen, het centrum en station Leiden Centraal. Fietzers kiezen ten eerste de kortste route naar hun bestemming, en dat betekent dat richting het centrum en station vooral extra fietsers te verwachten zijn via de Schapenwei en Joulestraat, en vervolgens richting de Singel. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de aantallen fietsers in de huidige situatie op de erftoegangswegen of in de autonome toekomstsituatie, maar verwacht mag worden dat het in beide gevallen om te overziene aantallen fietsers gaat. Dit betreffen immers woonstraten en geen doorgaande fietsroutes. In de woonstraten fietsen met name fietsers met een herkomst of bestemming in die straten, dus de bewoners. Daarbij gaat het om een relatieve kleine hoeveelheid fietsers. In vergelijking met het aantal fietsers die, gelet op de ligging, de omvang en gezien de verbindende functie van het fietspad reeds wordt gegeneerd is redelijkerwijs niet te verwachten dat de toename van het aantal fietsers door het planinitiatief LEAD tot meer geluidsoverlast zal leiden dan op basis van een sterk binnenstedelijk milieu als acceptabel moet worden beschouwd. De zienswijze leidt er derhalve niet toe dat het planinitiatief LEAD vanuit het oogpunt van een goed woon- en leefklimaat niet aanvaardbaar is. Er wordt dan ook geen aanleiding gezien de oostelijke ingang van de fietsenstalling op het bestaande fietspad aan de westkant van de Driemanschapskade aan te leggen en het herinrichtingsplan hierop aan te passen. Tot slot opgemerkt dat - mocht in de toekomst onverhoopt toch overlast zijn – er op grond van de APV van Leiden kan worden gehandhaafd.	
82.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
82.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen	Geen.

		negatieve invloed op de luchtvaart.	
82.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
82.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
82.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op	Geen.

		grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de	

		fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
82.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	Geen.
82.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd	Geen.

		conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	
82.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
82.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
82.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied	Geen.

		Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
82.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
82.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
83.1	Er is nu al te veel verkeersdruk, als LEAD er komt zal dit alleen maar toenemen door het grote aantal nieuwe bewoners. Het zal door de nieuwe bewoners drukker worden in de buurt, ook zij bestellen en zullen bezoek krijgen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersonderzoek conform de CROW-kengetallen is onderzocht en daarin de verkeersgeneratie van pakketbezorgers is verdisconteerd zodat ook daar rekening mee is gehouden. Voor wat betreft de vrees voor drukte wordt erop gewezen dat als gevolg van de	Geen.

		verstedelijingskeuzes van de gemeente zij een hogere bevolkingsdichtheid op de betreffende locatie in beginsel aanvaardbaar acht. Gelet op de uitgevoerde onderzoeken – waarop in het algemeen thematische deel van deze zienswijzennota uitgebreid is ingegaan – leidt het planinitiatief LEAD niet tot onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omwonenden. Verder geldt dat aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	
83.2	Het project zal tot meer parkeerdruk in de buurt leiden.	Voor wat betreft het aantal parkeerplaatsen wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
83.3	De omvang van de torens is excessief.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De visie dat de omvang gebouwen excessief is, wordt niet gedeeld gelet op de overeenstemming van het plan met het geldende beleid en de daarbij behorende afwijkmogelijkheden.	Geen.
84.1	De hoeveelheid huizen brengt enorme verkeershoeveelheden met zich mee en daarbij ook extra lawaai.	Dat met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan wordt in paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota toegelicht. Voor wat betreft de vrees voor extra lawaai wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige	Geen.

		woningen in de omgeving ontstaan.	
84.2	De luchtvervuiling die het extra verkeer met zich meebrengt is aanzienlijk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
84.3	De parkeervoorzieningen die nu voorzien zijn, zijn te weinig en verhogen de parkeerdruk op de wijk.	Voor wat bespreking van de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Dat de parkeerdruk in de wijk toeneemt is dus niet aannemelijk.	Geen.
85.1	Op de site van LEAD wordt nergens aangegeven welke hoogte de gebouwen hebben.	In paragraaf 2.3.2.1 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt het programma LEAD omschreven. Tevens is de maximale hoogte van de torens inzichtelijk gemaakt op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan, dat raadpleegbaar is op ruimtelijkeplannen.nl. Daar wordt ook aangegeven dat LEAD bestaat uit een vrijstaande toren met een hoogte van maximaal 115 meter en een bouwwerk met een onderbouw met daarop twee woontorens van respectievelijk maximaal 65 meter en 85 meter. Ook het onderzoek naar de ruimtelijk relevante omgevingsaspecten is aan de hand van deze hoogte verricht (zie bijlagen bij de toelichting op het bestemmingsplan). Daarbij wordt opgemerkt dat de site van LEAD van de initiatiefnemer is, en losstaat van het ontwerpbestemmingsplan dat door de gemeente is vastgesteld. Overigens staat de hoogte van de woontorens op de homepage van leadleiden.nl vermeld. Voor zover indiener doelt op de gemeentelijke projectwebsite (www.leiden.nl/lead), geldt dat in de verschillende documenten die op die pagina zijn gepubliceerd, ook de hoogten van de woontorens worden benoemd.	Geen.
85.2	De bouw van het project is te hoog en storend voor de bewoners in de wijk. Het uitzicht wordt bederfd.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het	Geen.

		bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Verwezen wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	
85.3	Bewoners worden verplicht hun auto elders onder te brengen, wat chaos veroorzaakt. De hubs waarover de gemeente spreekt zijn nog niet in beeld en dit gaat jaarlijks een behoorlijk bedrag kosten.	Het klopt niet dat bewoners verplicht worden hun auto elders onder te brengen. In paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Het parkeerbeleid is afgestemd op een maatschappelijke ontwikkeling die enerzijds betekent dat het autobezit afneemt en anderzijds stimuleert om gebruik te maken van alternatieve manieren van mobiliteit zoals openbaar vervoer. Het project voorziet niet in hubs en deze zijn evenmin nodig om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor het planinitiatief LEAD.	Geen.
86.1	De bouw van het project is te hoog, zeker omdat het niet past bij het voorheen aangegeven beeld van de omgeving.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt	Geen.

		verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat de hoogbouw past binnen de omgeving en op de plek waar het wordt gebouwd.	
86.2	Het aantal verkeersbewegingen van en naar LEAD zal enorm zijn.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid en de verkeersontsluiting ontstaan.	Geen.
86.3	Er worden zorgen geuit over de parkeergelegenheid in de buurt.	Voor wat bespreking van de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
86.4	De zichtlijnen worden verstoord.	Voor een bespreking van deze zienswijze naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht alsook richting het Groene Hart geen sprake is.	Geen.
86.5	De privacy van indiener wordt aangetast.	Opgemerkt wordt dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het	Geen.

		bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan).	
87.1	De bouw van het project is te hoog, zeker omdat het niet past bij het voorheen aangegeven beeld van de omgeving.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Beleidsmatige opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke	Geen.

		behoefte aan woningbouw. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Om de gewenste ruimtelijke meerwaarde te kunnen bieden (zoals de realisatie van een hoogwaardig stadspark) is een bepaalde hoogte nodig om tot uitvoerbare plannen te kunnen komen. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van het aspect skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project en die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, zoals ook de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. Onderdeel van het ontwerp van de torens is dat zoveel mogelijk is geprobeerd aansluiting te zoeken bij het omliggende gebied. De nieuwbouw sluit aan op de stedenbouwkundige opzet van de aangrenzende wijk, in het bijzonder het patroon van rooilijnen en bouwblokken. De onderbouw van het plan sluit aan op de rooilijn aan de Willem de Zwijgerlaan en voltooit het bouwblok in combinatie met de bestaande gebouwen uit de omgeving: het 150 kV station en het appartementengebouw Koningsstaete. Het project sluit met haar drie hoogteaccenten daarnaast aan op de bestaande stedelijke bebouwing. De gebouwen langs de Willem de Zwijgerlaan hebben een oplopende tred. Met het planinitiatief LEAD wordt de stedelijke wand aan de Willem de Zwijgerlaan, reeds bestaande uit bebouwing met een bouwhoogte van 50 tot 60 meter, door middel van ritmische bebouwing afgemaakt. De rooilijn van LEAD sluit aan de westzijde aan op Skyline Next en door de knik in het ontwerp sluit het eveneens aan op de oostelijke bebouwing. De hoogte van de torens leidt daarnaast niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de	

		ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	
87.2	Het aantal verkeersbewegingen van en naar LEAD zal enorm zijn.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid en de verkeersontsluiting ontstaan.	Geen.
87.3	Er worden zorgen geuit over de parkeergelegenheid in de buurt.	Voor wat bespreking van de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
87.4	De zichtlijnen worden verstoord.	Voor een bespreking van deze zienswijze naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht alsook richting het Groene Hart geen sprake is.	Geen.
87.5	De privacy van indiener wordt aangetast.	Opgemerkt wordt dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningstaete gemaakt. Een hoek van	Geen.

		het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan).	
87.6	Er worden zorgen geuit over de brandveiligheid van het project.	In de voorbereidingsfase is veel aandacht geweest voor het aspect brandveiligheid. Zo heeft in 2019 vooroverleg plaatsgevonden met de brandweer, waarna een brandveiligheidsconcept op hoofdlijnen is opgesteld, dat met de gemeente en de Brandweer Hollands Midden is besproken. Vervolgens is het brandveiligheidsconcept door Buro Bouwfysica uitgewerkt in een Rapportage Brandveiligheid, dat onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning. Hieruit volgt dat voor het grootste gedeelte van het plan wordt voldaan aan de prestatie eisen van het Bouwbesluit 2012, maar dat voor een aantal aspecten oplossingen worden gekozen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. Dit concept is, zoals aangegeven in het ontwerpbesluit, ter beoordeling voorgelegd aan de brandweer Hollands Midden en zij hebben op 29 mei 2020 geadviseerd dat het plan in overeenstemming met het gestelde in het Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid in Hoge Gebouwen' is. De omgevingsvergunning zou qua brandveiligheid -onder voorwaarden- verleend kunnen worden. Daarbij is de SBR-CUR uitgave 'Handreiking brandveiligheid in hoge gebouwen' (HHG) nadrukkelijk bij de toetsing gehanteerd. De veiligheidsregio heeft advies uitgebracht over het project, waarin ook uitgebreid is ingegaan op het aspect brandveiligheid. Geconcludeerd wordt in dat kader bijvoorbeeld dat de brandwerendheid van de gevels, beglazing en aluminium kozijnen voldoende is voor een direct te starten ontvluchting bij brand. Hiermee is voldoende vast komen te staan dat het project voorziet in een voldoende mate van brandveiligheid. Overigens geldt dat in artikel 5.3 ten aanzien van de bestemming "Wonen" is bepaald dat het bevoegd gezag met het oog op externe veiligheid nadere eisen kan stellen met betrekking tot de bebouwing, de situering van de bebouwing en de inrichting van het perceel.	Geen.
88.1	Er is sprake van een vertienvoudiging van de huidige verkeersintensiteit op de Schapenwei, waarbij met de huidige aantallen de maximale snelheid ook met	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid en de verkeersontsluiting	Geen.

	zeer grote regelmaat wordt overschreden. Niet is duidelijk of rekening is gehouden met toenemend postpakket verkeer.	ontstaan. Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersonderzoek conform de CROW-kengetallen is onderzocht en daarin de verkeersgeneratie van pakketbezorgers is verdisconteerd zodat ook daar rekening mee is gehouden. Bij de uitvoering van het bestemmingsplan – en in dat kader de aanleg van het wegmateriaal op onder meer de Schapenwei - zal zorgvuldig worden gekeken naar het aspect verkeersveiligheid en worden indien nodig maatregelen genomen. Verder staat een eventuele overschrijding van de maximumsnelheid los van het planinitiatief LEAD. Dit zal door de politie worden gehandhaafd.	
88.2	Om het toenemende lawaai te compenseren is het advies om asfalt op de Schapenwei en de Pasteurstraat aan te brengen. Het nadeel van asfalt is dat de verkeerssnelheid omhoog zal gaan en, dientengevolge de verkeersveiligheid omlaag. De data die gebruikt is om het akoestisch onderzoek te onderbouwen is geen “echte data”. Er is niet over een vooraf gestelde periode en methodiek een meting gedaan met microfoons en geijkte apparatuur en er is geen sprake van een huidige nulmeting. De data uit de huidige onderzoeken zegt niets over type voertuig en akoestische belasting.	Vooraf wordt erop gewezen dat er geen reden is asfalt aan te brengen op de Schapenwei en de Pasteurstraat. In paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Daarbij volgen wij de stelling, dat de data die is gebruikt voor het akoestisch onderzoek geen “echte data” is, niet. In de bijlagen bij de akoestisch onderzoeken is van de date een duidelijk overzicht gegeven. Verder zijn de akoestisch onderzoeken uitgevoerd volgens vooraf vastgestelde methodiek. Ook is in de onderzoeken de geluidsbelasting met, en zonder het planinitiatief LEAD in kaart gebracht (zie bijlage 15 en 16 bij de toelichting op het bestemmingsplan). Voor een bespreking van het aspect verkeersveiligheid wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid en de verkeersontsluiting ontstaan. Bij de uitvoering van het bestemmingsplan – en in dat kader de aanleg van het wegmateriaal op onder meer de Schapenwei en de Pasteurstraat- zal zorgvuldig worden gekeken naar het aspect verkeersveiligheid en worden indien nodig maatregelen genomen. Een eventuele overschrijding van de maximumsnelheid staat verder los van het planinitiatief LEAD. Dit zal door de politie worden gehandhaafd.	Geen.
88.3	In de documenten wordt niet gesproken over een vertienvoudiging van fijnstofvervuiling als gevolg van toenemend verkeer. De huidige fijnstofwaarden rondom de Schapenwei zijn regelmatig schrikbarend en er is over een langere periode een trend te zien	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit, ook voor wat betreft fijnstof. De wettelijke grenswaarden voor fijnstof (PM₁₀) zijn uitgedrukt in jaargemiddelde concentraties (40 microgram per m³) en vierentwintig-uurgemiddelde concentraties (50 microgram per	Geen.

	van toenemende fijnstofvervuiling. Verwezen wordt naar eigen metingen.	m ³). Het enkele feit dat op een bepaalde dag in het jaar een hogere waarde wordt gemeten, betekent niet dat niet aan de wettelijke grenswaarden die zijn gebaseerd op gemiddelden wordt voldaan.	
88.4	Buro Bouwfysica BV heeft een deel van haar onderzoek gebaseerd op gegevens van DAT Mobility, die data heeft ontvangen van 4cast.nl. 4cast.nl is een partij die met enige regelmaat verkeersonderzoeken voor Leiden uitvoert. De indruk wordt gewekt dat de opdrachtgever heeft gezocht naar het gewenste resultaat en daarmee heeft samengewerkt met de gemeente Leiden.	Het enkele feit dat verkeersgegevens van 4Cast zijn gebruikt, en dat 4Cast met enige regelmaat verkeersonderzoeken voor Leiden uitvoert, maakt niet dat daarmee de verkeersonderzoeken niet deugdelijk tot stand zijn gekomen. De gebruikte data komt voor uit de Regionale Verkeers- en Milieukaart van Holland Rijnland. De prognoses uit het verkeersmodel zijn gecombineerd met telcijfers op de kruispunten tijdens de spits.	Geen.
89.1	Er worden zorgen geuit over de nieuwbouw van 580 appartementen/640 m2 bedrijfsruimte. Zoals vastgesteld op 15-12-2020 en ter inzage gelegd van 18-12-2020 tot en met 28-01-2021. Zienwijze is niet nader gemotiveerd.	Opgemerkt wordt dat de bedrijfsruimte is gemaximeerd op 600 m ² . Verder wordt opgemerkt dat aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn alle ruimtelijk relevante omgevingsaspecten onderzocht. Onder meer zijn de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht en is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage).	Geen.
89.2	Er worden zorgen geuit over het kappen van 33 bomen. Zoals vastgesteld op 15-12-2020 en ter inzage gelegd van 18-12-2020 tot en met 28-01-2021. Zienwijze is niet nader gemotiveerd.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. De oorspronkelijke aanvraag om omgevingsvergunning is ten aanzien van het aspect kappen ingediend voor het kappen van 33 bomen. Echter geldt dat bij de beoordeling van de aanvraag is gebleken dat 30 van deze 33 bomen een doorsnede hebben van 45 centimeter of meer en dus een vergunningplichtige omvang hebben. 3 van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts	Geen.

		voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
89.3	Er worden zorgen geuit over het aanleggen van een inrit. Zoals vastgesteld op 15-12-2020 en ter inzage gelegd van 18-12-2020 tot en met 28-01-2021. Zienwijze is niet nader gemotiveerd.	De zorgen over het aanleggen van de inrit zijn niet nader gemotiveerd en kunnen niet worden gevolgd. Aan alle voorwaarden voor verlening van de omgevingsvergunning wordt – zoals in de ontwerpomgevingsvergunning is opgemerkt – voldaan. Er is daarom geen aanleiding aan te nemen dat de ontwerp-omgevingsvergunning aanpassingen behoeft.	Geen.
90.1	Er worden bezwaren geuit en vragen gesteld over de noodzaak van woningbouw in deze vorm op deze locatie. Gevraagd wordt waarom gekozen is voor 580 woningen en wat de boven- en ondergrens is van het aantal te realiseren woningen van de in- en omliggende buurten.	De initiatiefnemer van het planinitiatief LEAD heeft in november 2017 bij de gemeente haar concrete interesse kenbaar gemaakt het planinitiatief LEAD te gaan realiseren op deze locatie nabij de Willem de Zwijgerlaan. De keuze voor het aantal te realiseren woningen betreft dan ook een keuze van de initiatiefnemer, die onder meer is gebaseerd op de uitkomsten van het participatietraject. Vervolgens is het aan de gemeente om te beoordelen of het aangevraagde project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en in dat kader planologische medewerking kan worden verleend aan de realisatie daarvan. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als	Geen.

		woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Om de gewenste ruimtelijke meerwaarde te kunnen bieden (zoals de realisatie van een hoogwaardig stadspark) is een bepaalde hoogte nodig om tot uitvoerbare plannen te kunnen komen. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van het aspect skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project en die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, zoals ook de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Daarnaast wordt opgemerkt dat de vraag wat de boven- en ondergrens is van het aantal te realiseren woningen van de in- en omliggende buurten los staat van deze ontwerpbesluiten.	
90.2	De vraag wordt gesteld wat de gemeente zal doen om zwerfafval te voorkomen.	Het optreden tegen zwerfafval betreft een handhavingsaspect dat is geregeld in de Afvalstoffenverordening van Leiden en maakt derhalve geen onderdeel uit van de ter inzage gelegde besluiten. In algemene zin wordt opgemerkt dat het niet aannemelijk is dat de hoeveelheid zwerfafval enkel zal toenemen door een toename van het aantal woningen. In het plangebied zullen (in pandig en in de openbare ruimte) voldoende afvalvoorzieningen aanwezig zijn voor de nieuwe bewoners..	Geen.
90.3	De vraag wordt gesteld waar de volledige Milieu	Voor het project heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden, waarbij op	Geen.

	Effect Rapportage kan worden gevonden en hoeveel extra tijd wordt gegeven om hierover een zienswijze in te dienen.	basis van de aanmeldnotitie van de initiatiefnemer door de Omgevingsdienst West-Holland namens het college is geoordeeld dat geen sprake is van een activiteit die leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Verwezen wordt in dit kader naar bijlagen 20 en 21 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het opstellen van een milieueffectrapport is gelet daarop niet vereist.	
90.4	Op buurtniveau zal het aantal inwoners van Groenord per hectare toenemen met 38%. Dit verandert het karakter van omliggende buurten te sterk. Er moeten mitigerende maatregelen worden genomen.	Onder verwijzing naar hetgeen in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is opgemerkt, alsmede in de thema-gewijze beantwoording in deze zienswijzennota is opgemerkt, is het planinitiatief LEAD goed inpasbaar in de omgeving en leidt het project niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Gelet daarop bestaat geen reden om – anders dan de maatregelen die reeds onderdeel uitmaken van het planinitiatief LEAD om de ruimtelijke effecten van het project te beperken – aanvullende mitigerende maatregelen te nemen. Als gevolg van de verstedelijkingskeuzes van de gemeente acht zij een hogere bevolkingsdichtheid op de betreffende locatie in beginsel aanvaardbaar.	Geen.
90.5	Onduidelijk is hoe Leiden de reguliere voorzieningen gaat opschalen voor een toename van 20% tot 38% in het aantal inwoners per hectare. Het gaat onder andere om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van zorg en onderwijs, afval op straat en om veiligheid.	De toevoeging van 580 woningen genereert een bepaalde behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen. De programmering van de behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen wordt gezien het groter voedingsgebied van de (maatschappelijke) voorzieningen en de woonopgave voor Leiden Noord bekeken binnen het Ontwikkelperspectief Leiden Noord als geheel. Voor zover in de toekomst blijkt dat naar aanleiding van de realisatie van LEAD een grotere behoefte ontstaat aan (maatschappelijke) voorzieningen, zal hiervoor op wijkniveau naar oplossingen worden gezocht in het ontwikkelperspectief. Daarnaast geldt dat binnen het plan ruimte is voor 600 m2 aan commerciële en maatschappelijke functies, die een gedeelte van deze vraag kunnen opvangen	Geen.
90.6	Er lijkt sprake van belangenverstrengeling en de communicatie over het project is gekleurd. Burgerparticipatie wordt ondermijnd.	Van een belangenverstrengeling is geenszins sprake. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. .Burgerparticipatie is dus niet ondermijnd.	Geen.
90.7	De gemeente lapt de hoogbouwvisie aan haar laars. De hoogbouwvisie was tussen 12 mei 2020 tot en met 1 januari 2021 niet te vinden op de website van Leiden en ook in de documenten ingesloten bij de omgevingsvergunning is geen spoor te vinden van	Vooraf wordt opgemerkt dat de publicatie van de Hoogbouwvisie niet verplicht is. Daarnaast maakt de Hoogbouwvisie geen onderdeel uit van de ter inzage gelegde ontwerpbesluiten. Verder wordt benadrukt dat de Hoogbouwvisie dient als leidraad voor de maximale bouwhoogte bij het maken van nieuwe bestemmingsplannen. Het kan dus zo zijn dat een ontwerp voor een project aanleiding geeft tot afwijking van de	Geen.

	de hoogbouwvisie. Uit de hoogbouwvisie volgt een maximum van 70 meter voor hoogbouw. De visie zou een vertrekpunt moeten zijn voor de besluitvorming. De onderbouwing en argumentatie voor de afwijking is verstopt.	hoogtegrens uit de Hoogbouwvisie. Mits goed gemotiveerd is een afwijking toegestaan. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	
90.8	De noodzaak voor hoogbouw ontbreekt, een reductie van 40 meter scheelt slechts 70 woningen. Ruimte voor alternatieven ontbreekt.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De initiatiefnemer van het planinitiatief LEAD heeft in november 2017 bij de gemeente haar concrete interesse kenbaar gemaakt het planinitiatief LEAD te gaan realiseren. Ook is het studiedocument "LEAD; grootstedelijk wonen in Leiden" opgesteld waarin het project wordt toegelicht. Vervolgens is het ontwerpproces gestart en zijn alle ruimtelijke aspecten van het planinitiatief LEAD onderzocht, afgewogen en aanvaardbaar bevonden. Verder heeft er een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Daarin is ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan (zie paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota). Het is echter niet aan de gemeente om actief naar alternatieven te zoeken. Beoordeeld dient te	Geen.

		worden of het uiteindelijk aangevraagde project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en of gelet daarop planologische medewerking kan worden verleend.	
90.9	De hoogbouw is in strijd met de Strategische Verkenning.	De Strategische Verkenningen 2014-2018 is een ambtelijke verkenning, vastgesteld door de Concerndirectie van de gemeente Leiden, zonder de bedoelde politieke lading (zie blz. 3 Strategische Verkenningen). De Strategische Verkenningen bevat onderwerpen die relevant kunnen zijn voor het later opstellen van een verkiezingsprogramma van politieke partijen en een beknopte update van de Staat van Leiden. De Strategische Verkenningen is dus geen beleidsdocument dat van belang is voor het al dan niet toestaan van het planinitiatief LEAD. Bovendien wordt in de Strategische Verkenningen alleen gesproken over de kans dat – ten gevolge van de economische crisis – het planinitiatief LEAD geen doorgang kan vinden (zie blz. 71 Strategische Verkenning). Van strijd met de Strategische Verkenning is derhalve geen sprake.	Geen.
90.10	Afgevraagd wordt waarom het project voldoet aan het criterium “minimale hinder door zon, zicht en wind.”.	Het door indiener gestelde criterium ‘minimale hinder door zon, zicht en wind’ is één van de zeven beloften die de initiatiefnemer aan zichzelf heeft opgelegd. Van een zelfstandig criterium is echter geen sprake. Om het plan vast te kunnen stellen is relevant of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en blijvend sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Dat is het geval, hiervoor wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan en de algemene themagewijze beantwoording van deze nota. Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. Ten aanzien het aspect zicht wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. en wordt uitgebreid toegelicht dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is. Ten aanzien van het aspect wind wordt verwezen naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen	Geen.

		onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt.	
90.11	De maatvoering van het project is buitenproportioneel in vergelijking met de huidige bebouwing in de omgeving.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Onderdeel van het ontwerp van de torens is dat zoveel mogelijk is geprobeerd aansluiting te zoeken bij het omliggende gebied. De nieuwbouw sluit aan op de stedenbouwkundige opzet van de aangrenzende wijk, in het bijzonder het patroon van rooilijnen en bouwblokken. De onderbouw van het plan sluit aan op de rooilijn aan de Willem de Zwijgerlaan en voltooit het bouwblok in combinatie met de bestaande gebouwen uit de omgeving: het 150 kV station en het appartementengebouw Koningsstaete. Het project sluit met haar drie hoogteaccenten daarnaast aan op de bestaande stedelijke bebouwing. De gebouwen langs de Willem de Zwijgerlaan hebben een oplopende tred. Met het planinitiatief LEAD wordt de stedelijke wand aan de Willem de Zwijgerlaan, reeds bestaande uit bebouwing met een bouwhoogte van 50 tot 60 meter, door middel van ritmische bebouwing afgemaakt. De rooilijn van LEAD sluit aan de westzijde aan op Skyline Next en door de knik in het ontwerp sluit het eveneens aan op de oostelijke bebouwing. De hoogte van de torens leidt daarnaast niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.

90.12	Het zichtlijnenonderzoek is misleidend. De gekozen standpunten zijn selectief en gekozen met een object voor het voorstel. Het perspectief is vreemd & incorrect. Het aanzicht van de torens klopt niet met de zichtlijn. De kleuren van het planvoorstel zijn overtrokken afgevlakt en vergrijsd. De gemeente heeft haar controlerende rol onvoldoende genomen om de misleiding bloot te leggen. Verwezen wordt naar een zelfgemaakte interactieve 3D viewer waarin het aanzicht kan worden verkend. Het accepteren van de zichtlijnenstudie betreft onbehoorlijk bestuur. Een zichtlijn vanaf de locatie op de kruising Groenordstraat en Hansenstraat ontbreekt, alsmede vanaf de locatie te Groenordplein, Theehuis Noord, het Noorderpark, de Maresingel, de locatie nabij Molen de Valk en Groenord Noord. Verschillende zichtlijnen zijn niet beschreven, maar worden wel geblokkeerd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht. Daarnaast wordt erop gewezen dat het zichtlijnenonderzoek in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten LEAD is uitgevoerd. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is het zelfbindend toetsingskader neergelegd voor wat betreft het toestaan van het planinitiatief LEAD. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is aangegeven dat de zichtlijnen telkens zijn gekozen vanuit de kenmerkende posities in de stad, zijnde pleinen, delen van de singel, lange lanen en straten met monumenten. Daarbij is het ongewenst bevonden dat het planinitiatief LEAD de historische binnenstad domineert (zie blz. 24 van de Nota). Verder is aangegeven dat de gevolgen voor het zicht vanuit Het Groene Hart en voor het historisch landschap door de initiatiefnemer verder zullen worden uitgewerkt (zie blz. 43 van de Nota). Aangezien het zichtlijnenonderzoek deze uitgangspunten van de Nota van Uitgangspunten LEAD volgt, achten wij het onderzoek representatief voor de impact op de zichtlijnen met het planinitiatief LEAD. Bij het vaststellen van de standpunten is een representatieve selectie gemaakt van karakteristieke zichtlijnen. Gelet daarop is niet elke straat of gezichtspunt in de binnenstad van Leiden meegenomen in het zichtlijnenonderzoek. Opgemerkt wordt verder dat de bestaande bebouwing bij het bepalen van de locaties geen rol heeft gespeeld. Van belang is de beleving, bijvoorbeeld vanuit de binnenstad. Hierbij is onvermijdelijk, zeker in een dichtbebouwde omgeving, dat gebouwen in de zichtlijn staan. De zichtlijnen geven in dat kader ook een accuraat beeld van wat het effect van het project is op de bestaande stad. Wij zien daarom geen aanleiding voor het oordeel dat de gekozen locaties selectief zijn, of het perspectief vreemd of incorrect is. Voor wat betreft de kleurstelling van de toren wordt erop gewezen dat op de overzichtskaarten in het zichtlijnenonderzoek door middel van een kleurcodering per locatie is aangegeven of het planinitiatief LEAD 'niet dominant' (grijs), 'herkenbaar' (lichtgroen), of 'dominant' (donkergroen) aanwezig is. De kleuren op de afbeeldingen in het zichtlijnenonderzoek zijn dus niet bepalend voor de conclusies van het zichtlijnenonderzoek. Ook hierin zien wij geen reden aan te nemen dat het zichtlijnenonderzoek niet goed is uitgevoerd.	Geen.
90.13	Er is in projectfoto's misbruik gemaakt van isometrisch perspectief en selectieve gezichtspunten	Van misbreuk van isometrisch perspectief is geen sprake. De torens van LEAD zijn op verschillende manieren in beeld gebracht. Ook in de toelichting op het	Geen.

	en de slagschaduw van de nieuwbouw is te kort ingetekend. Hierdoor is de politiek en zijn burgers onvoldoende geïnformeerd.	ontwerpbestemmingsplan zijn de torens vanuit verschillende hoeken getoond. Datzelfde geldt voor de uitgevoerde zichtlijnenstudie. Verder geldt dat uit de bouwtekeningen die bij de ontwerp-omgevingsvergunning voor de torens horen, de directe voor- en zijaanzichten in beeld zijn gebracht. Gelet hierop is van misbruik van isometrisch perspectief geen sprake. Opgemerkt wordt verder dat de gevolgen van het plan op de bezonning uitgebreid zijn onderzocht in het onderzoek van iTX Bouwconsult, dat onderdeel is van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Verwezen wordt verder naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat geen sprake is van onevenredige effecten op de mate van bezonning op woningen.	
90.14	Het ontwerp is monolithisch en niet rank. Agevraagd wordt waarom de gemeente dit een passend aanzicht vindt.	De visie dat het ontwerp monolithisch is, wordt niet gedeeld. Onderdeel van het ontwerp van de torens is dat zoveel mogelijk is geprobeerd aansluiting te zoeken bij het omliggende gebied. De nieuwbouw sluit aan op de stedenbouwkundige opzet van de aangrenzende wijk, in het bijzonder het patroon van rooilijnen en bouwblokken. De onderbouw van het plan sluit aan op de rooilijn aan de Willem de Zwijgerlaan en voltooit het bouwblok in combinatie met de bestaande gebouwen uit de omgeving: het 150 kV station en het appartementengebouw Koningsstaete. Het project sluit met haar drie hoogteaccenten daarnaast aan op de bestaande stedelijke bebouwing. De gebouwen langs de Willem de Zwijgerlaan hebben een oplopende tred. Met het planinitiatief LEAD wordt de stedelijke wand aan de Willem de Zwijgerlaan, reeds bestaande uit bebouwing met een bouwhoogte van 50 tot 60 meter, door middel van ritmische bebouwing afgemaakt. De rooilijn van LEAD sluit aan de westzijde aan op Skyline Next en door de knik in het ontwerp sluit het eveneens aan op de oostelijke bebouwing.	Geen.
90.15	De voorbeelden van schaduwwerking blijven beperkt tot de zeer directe nabijheid van het beoogde object en het begrip hinder door schaduw wordt gebagatelliseerd met het eufemistische begrip bezonning. In de bezonningsstudies ontbreken visualisaties van de effecten van schaduw door het voorstel op gebieden zoals onder andere de stadstuinen rond de Lucas van Leidenstraat, het Stedelijk Gymnasium Leiden Socrates, het Theehuis Noord, het Noorderpark, het Islamitisch Centrum	Voor de mate van bezonning gelden geen wettelijke normen. Voor de invloed van het planinitiatief LEAD op de woningen die bezonningseffecten ondervinden van het project is evenwel onderzoek gedaan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat geen sprake is van onevenredige effecten op de mate van bezonning op woningen. Voor schaduwwerking op openbare plekken gelden geen algemene normen. Wij achten het niet aannemelijk dat de schaduwwerking van LEAD op openbare plekken onaanvaardbaar zal zijn. Hoewel de resultaten van de bezonningsstudie niet concreet zien op openbare plekken, volgt hieruit wel dat in de omgeving van het bouwplan bij alle woningen wordt voldaan aan de bezonningsnorm. Nu voor de woningen in de wijde omtrek van het plan wordt voldaan aan de	Geen.

	Imam Malik Leiden, de speelgebieden rond de Anna van Burenhof en Juliana van Stolberghof, de Speeltuin Noorderkwartier en andere gebieden in Groenord, Noorderkwartier en De Kooi. Verwezen wordt naar een zelfgemaakte schaduwkalender. Er is onvoldoende schaduwonderzoek uitgevoerd in een straal van 450 meter rondom het voorstel. Het park wordt aangelegd in een vrijwel permanent schaduwgebied. Qua schaduwwerking is geen sprake van een aantoonbare kwalitatieve verbetering zodat de gemeente zich niet mag permitteren af te wijken van de hoogbouwvisie. Er is nagelaten om te toetsen wat de sociale/leefbaarheids waarde is van de gebieden met verschillende schaduwperiodes. In het schaduwonderzoek van iTX Bouwconsult is niet geduid tot hoever de schaduw reikt en welke woningen wel en niet zijn meegenomen in de studie.	bezonningsnorm, bestaat – mede gelet op het feit dat geen concrete normen voor bezonning op openbare plekken bestaan - ook geen reden om aan te nemen dat de mate van bezonning op de door indiener genoemde openbare plekken in de omgeving van het bouwplan onaanvaardbaar zal zijn. Alle woningen die effect ondervinden van de schaduwwerking door LEAD zijn onderzocht door iTX Bouwconsult. Evenwel zijn in het onderzoek enkel de woningen uitgewerkt waarvan na een eerste controle onduidelijk is of ze voldoen aan de TNO-norm 'licht'. De woningen waarvan bij een eerste controle evident blijkt dat zij voldoen aan de TNO-norm, zijn niet nader genoemd of uitgewerkt in het onderzoek. Bij deze kritische wooneenheden is tevens gekeken naar de afname van de bezonningsduur. Al deze kritische woningen zijn nader uitgewerkt in het rapport van iTX Bouwconsult. De grens van 450 meter wordt niet als zodanig gehanteerd, nu voor iTX Bouwconsult de maat van de slagschaduw zelf van belang is, gemeten tussen 9:15 uur en 16:45 uur. In dit geval lag slagschaduw rond 9:15 uur globaal in het oosten bij de Haarlemmerweg en Frans van Mierisstraat. Bij het einde van de meting om 16:45 uur reikte de slagschaduw in het volkstuinen complex. Overigens is de afstand van de slagschaduw bij het begin 570 meter en aan het eind 720 meter. Tussen het begin en het eind wordt de slagschaduw als gevolg van de hogere zonnestand korter. Er is dus wel degelijk onderzoek gedaan naar de mate van bezonning op een afstand van 450 meter, en zelfs daarbuiten.	
90.16	In de lijst met oude bekendmakingen (eind april 2020) is geen windonderzoek opgenomen. Het windonderzoek van Actiflow bevat rommelig gefundeerde conclusies. De verwijzing naar en de toetsings op NEN 8100 is ondermaats, het geeft handvatten voor voetgangers maar laat fietsers, scootmobielen en brommers in den minne als het gaat over windhinder en windgevaar. Datzelfde geldt voor hardlopers en ouderen met een rollator. NEN 8100 wordt niet door nationale wetgeving aangewezen. Het windonderzoek zegt niets over dakterrassen en mogelijke horecagelegenheden met een terras. De toegepaste NEN 8100 is niet vrijelijk	Vooropgesteld wordt dat het windonderzoek onderdeel is van de ter inzage gelegde stukken, zodat indiener het onderzoek heeft kunnen inzien en daarop een zienswijze heeft kunnen indienen. Verder volgen wij de bezwaren over het onderzoek door Actiflow niet. Primair wordt verwezen naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Daar wordt het uitgevoerde onderzoek uitgebreid toegelicht. Benadrukt wordt verder dat er in Nederland geen wettelijke regeling is vastgesteld voor het bepalen van de aanvaardbaarheid van het windklimaat in de ruimtelijke ordening. Daarom is het windklimaat onderzocht aan de hand van NEN-norm 8100:2006. Ook de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft reeds geoordeeld dat gebruik van de NEN 8100:2006 aanvaardbaar is (AbRvS 6 november	Geen.

	beschikbaar en kost geld. Het document ontbreekt in de bekendmaking. De cilindervormen in de modellering zijn qua dimensionering en vorm veel te massief en solide om een boom of struik te kunnen representeren en om realistische conclusies te kunnen trekken over windhinder en windgevaar op 1,75 meter hoogte. Er is minimaal oog geweest voor de realiteit. De begroeiing is onnodig overgedimensioneerd qua volume en ondergedimensioneerd qua vorm. Er is onafhankelijk onderzoek van een derde partij nodig. Onduidelijk is of het down draft effect, het height/speed effect, down wind eddy en counter current effect, het venturi effect en eventuele andere effecten zijn meegenomen. Onduidelijk is hoe de verschuivingen in het maaiveld zijn meegenomen. De toelichting van 3D interactie van de verschillende windeffecten ontbreekt. Onduidelijk is of de bestaande situatie een jaargemiddelde, zomergemiddelde, wintergemiddelde of een gemiddelde van een specifieke maand betreft. In figuur 4.2a moet als bijschrift “wintergemiddelde” staan in plaats van “wintersituatie” en in figuur 4.2b moet staan “zomergemiddelde” in plaats van “zomersituatie”. Onduidelijk is waarom categorie D zo breed gedefinieerd is en afgevraagd wordt in hoeverre de geschetste windhinder en windgevaar in het lage, midden of hogere gebied van categorie D zit. Jaar- en seizoensgemiddelde vergelijkingen tussen de bestaande en nieuwe situatie ontbreken voor de dominante windrichtingen en elke windsterkte van deze windrichtingen. Er wordt in het midden gelaten of de seizoenen astronomische of meteorologische seizoenen betreffen. Overschrijdingskansen voor 15 m/s ontbreken en de figuren projecteren gemiddelden over twee seizoenen en slaan zo	2019,ECLI:NL:RVS:2019:3734, r.o. 16.3-16). De classificering en visualisatie betreffende windhinder enerzijds en windgevaar anderzijds is volledig in lijn met de norm. Er is dan ook geen reden om de resultaten anders te tonen. Conform de norm dient ingegaan te worden op het windklimaat voor voetgangers in het openbaar gebied. In de rapportage is aanvullend ingegaan op het fietspad, hetgeen extra inzicht geeft in het bereikte windklimaat ter plaatse terwijl dit geen onderdeel is van de NEN-norm. Het bereikte windniveau wordt aanvaardbaar geacht. Horecaterrassen en dakterrassen vallen buiten de beoordeling conform NEN8100:2006. Aan het beperken van windhinder voor terrassen is aandacht besteed gedurende het ontwerpproces. Verder geldt dat bij het opstellen van het onderzoek gebruik is gemaakt van berekeningen op basis van Computational Fluid Dynamics (CFD). Zoals omschreven in het onderzoek worden deze berekeningen uitgevoerd aan de hand van een driedimensionaal CAD-model van de nieuwbouw en directe omgeving. In dit model zijn relevante terreinhoogten, relevante vegetatie (bomen), relevante bestaande gebouwen en de nieuwbouw opgenomen. Het model is opgebouwd conform de richtlijnen in NEN8100:2006 en best-practice guidelines omtrent het bepalen van het windklimaat in de stedelijke omgeving. Conform de NEN-norm worden 12 windrichtingen doorgerekend, zodat een compleet beeld wordt verkregen van de windstroming bij diverse hoeken van aanstromen. Vervolgens kunnen de resultaten met behulp van de lokale windstatistiek worden verwerkt tot de overschrijdingskansen van de drempelwaarde voor windhinder enerzijds en windgevaar anderzijds. Hiermee worden de optredende windhinderklassen en risico's op windgevaar bepaald. De klassen en risico's worden conform de NEN-norm op een hoogte van 1,75 meter boven het grondvlak gevisualiseerd. Bij sprongen in het maaiveld kan het zijn dat er ook een sprong in het resultaat zichtbaar is. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar in de tunnelbak, welke door de afscherming aan twee zijden relatief luw is gelegen ten opzichte van het naastgelegen maaiveld. In de berekeningen worden alle mogelijke stromingsfenomenen bepaald. Indien er specifieke stromingsfenomenen op gaan treden, zoals downwash, cornerstream, tunnelling, horseshoe vortices e.d., dan wordt dit binnen de berekening bepaald. De visualisaties op 1,75 meter boven het grondvlak zijn hier het resultaat van.	

	excessen plat. De overschrijdingskans van 6% betekent dat op 21,9 dagen per jaar de kans te hoog is. Het windonderzoek gaat teveel uit van gemiddelden en toont resultaten over een te klein gebied. Er moeten mitigerende maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te waarborgen.	In het onderzoek worden vier situaties getoond, te weten: - de bestaande situatie in de herfst/winter (lees: bladverliezende bomen als bladloos) - de nieuwe situatie in de herfst/winter - de nieuwe situatie in de lente/zomer (lees: alle bomen bladdragend) - de nieuwe situatie als jaargemiddelde (lees: gemiddelde van herfst/winter, lente/zomer). Hierbij dienen de resultaten op twee wijzen te worden getoetst. Indien het effect van de nieuwbouw op de ruime omgeving wordt bepaald dan kunnen beide herfst/winter situaties worden beschouwd. Hierbij is geconcludeerd dat de nieuwbouw overwegend een blokkerend en hiermee positief effect heeft op het windklimaat nabij omliggende bestaande bebouwing. In tweede instantie is het toevoegen van vegetatie ingezet om in de directe nabijheid van de nieuwbouw zorg te dragen voor het mitigeren van het windklimaat. Dit om het windklimaat op looproutes en nabij entrees van de nieuwbouw te optimaliseren. In de lente/zomersituatie geeft dit een zeer positief beeld, echter zal de jaargemiddelde situatie conform de norm dienen als toetsingsgrond. In dat kader wordt geconcludeerd dat het windklimaat voldoet aan de eisen die in relatie tot de beoogde functie kunnen worden gesteld. Het toetsen aan excessen, zoals indiener voorstelt, valt onder het onderdeel 'windgevaar' in de NEN-norm. Duidelijk mag zijn dat er van dergelijke excessen in geen van de situaties sprake is. De bomen die gemodelleerd zijn, komen qua type, hoogte, locatie en volume overeen met hetgeen is opgegeven door de landschapsarchitect. In dit geval zijn in het windklimaatonderzoek versimpelde cilindrische volumes gebruikt, welke qua invloed representatief zijn voor de aanwezige of geplande bomen. Hierbij wordt in het onderzoek uitgegaan van een poreus medium, waarbij het effect van de boomkruin op de stroming wordt bepaald op basis van best-practice guidelines en wetenschappelijk onderzoek op dit gebied. Gelet op het voorgaande bestaat geen reden om te twijfelen aan het windonderzoek van Actiflow.	
90.17	Het fenomeen van een verlaagde	Deze stelling rondom de verlaagde gevoelstemperatuur wordt niet nader onderbouwd.	Geen.

	gevoelstemperatuur is niet onderzocht.	Niet is aannemelijk dat de gevoelstemperatuur in de omgeving van LEAD lager wordt door het project. Door een juiste mate van windcomfort te garanderen, zoals aangetoond in het windonderzoek van Actiflow, zal het risico op discomfort door een te lage gevoelstemperatuur beperkt zijn. Daarnaast geldt dat de effecten op de gevoelstemperatuur geen ruimtelijk relevant aspect betreft dat wij voor de vaststelling hebben moeten beoordelen	
90.18	Het voorstel is niet gecorrigeerd op het nieuwe samenleven en werken sinds Covid-19. Voor de derde Lorentztoren zijn wel ontwerpeisen aangepast.	Het aanpassen van het bouwwerk op basis van de pandemie is niet noodzakelijk. Hoewel momenteel sprake is van een pandemie, is de verwachting dat deze beëindigd is ruim voordat het planinitiatief LEAD is gerealiseerd. Ten aanzien van de derde Lorentztoren geldt dat de projectontwikkelaar zelf heeft gekozen voor het wijzigen van het ontwerp. Een verplichting daartoe is er niet. Het planinitiatief LEAD dient op haar eigen merites te worden beoordeeld, dat elders aanpassingen zijn gedaan aan het ontwerp van een bouwwerk betekent niet dat dergelijke aanpassingen moeten worden doorgevoerd ten aanzien van dit project.	Geen.
90.19	De belofte “minimale hinder door zon, zicht en wind” is een schijnredenering. De bandbreedte waarbinnen wordt voldaan aan de belofte is onduidelijk.	Het door indiener gestelde criterium ‘minimale hinder door zon, zicht en wind’ is één van de zeven beloften die de initiatiefnemer aan zichzelf heeft opgelegd. Van een zelfstandig criterium is echter geen sprake. Om het plan vast te kunnen stellen is relevant of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en blijvend sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Dat is het geval. Voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan zijn de in de belofte genoemde aspecten uitvoerig onderzocht. Dat de bandbreedte waarbinnen wordt voldaan aan de belofte onduidelijk is, kan niet worden gevolgd. Onderzocht dient te worden tot in hoeverre de effecten van het planinitiatief LEAD op de aspecten bezonning, zicht en wind aanvaardbaar zijn. Die onderzoeken zijn uitgevoerd. Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. Ten aanzien het aspect zicht wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. en wordt uitgebreid toegelicht dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is.	Geen.

		Ten aanzien van het aspect wind wordt verwezen naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt.	
90.20	Hinder door lichtweerspiegeling is niet onderzocht.	LEAD wordt niet gerealiseerd met een materiaal dat effecten voor weerspiegeling met zich brengt. Zo is door de ontwikkelaar gekozen om geen pv-panelen in de gevel op te nemen. Daarnaast geldt dat het materiaalgebruik mat is nu gebruik wordt gemaakt van beton en keramiek met een zeer lage reflectie. Keramisch materiaal heeft reliëf waardoor reflectie gespreid wordt. Verder zijn de grootste aaneengesloten gevelvlakken gesitueerd op het noorden en reflecteren zij daarom niet. De overige gevelvlakken zijn door de vorm van de gebouwen beperkt in grootte. Tot slot geldt dat de zuidgevels van het gebouw ter hoogte van het huidige Monuta-gebouw en van de losstaande toren worden voorzien van luifels die reflectie breken. Dat hinder door lichtweerspiegeling zal optreden is dan ook niet aannemelijk.	Geen.
90.21	Hinder door avondverlichting is niet onderzocht. De belofte dat sprake zal zijn van minimale hinder door zicht wordt niet nagekomen.	Dat onevenredige lichthinder zal optreden is niet aannemelijk en ook niet aannemelijk gemaakt in de zienswijze. Anders dan voor bijvoorbeeld bedrijven die grote lichtinstallaties gebruiken (zoals op sportterreinen) gelden voor licht vanuit woningen geen normen. Reguliere consumentenverlichting in woningen is immers niet inherent hinderlijk van aard. Dit is niet anders wanneer sprake is van hoogbouw. Voor zover sprake is van lichtexcessen in individuele woningen van de hoogbouw, geldt dat het burendrecht hierop van toepassing is.	Geen.
90.22	Er is sprake van schijnparticipatie. Men is onvoldoende geïnformeerd. Verwezen wordt tevens naar de Alternatieve Factsheet Zorgen om Lead. Afgevraagd wordt of voorstanders tijdens de inspraak daadwerkelijk belanghebbenden zijn en geen stromanfiguren. Participanten kregen telkens kort op de vervolgsessie informatie toegespeeld. De dialoog over de maatvoering werd teniet geslagen. De gemeente heeft niet geluisterd naar participanten. Bepaalde bewonersgroepen zijn niet betrokken. De participanten zijn niet representatief voor de doelgroep waarop het voorstel impact heeft. Participatie over de nieuwe hoogbouwvisie komt als mosterd na de maaltijd. De ontwikkelaar heeft ten	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Van schijnparticipatie is naar onze mening geen sprake. Dat de participanten niet representatief zijn voor de doelgroep waarop het voorstel impact heeft kan niet worden gevolgd. Op aangeven van de gemeente werden in de projectomgeving 3.500 uitnodigingen verspreid. Naar aanleiding van de eerste publieksbijeenkomst op 11 september 2018 gaven daarnaast 40 mensen zich op voor een plangroep om de onderwerpen met de initiatiefnemer te bespreken. Hieraan hebben 35 mensen actief deelgenomen. Ook is een woonenquête gehouden onder ruim 1.300 belangstellenden. Gelet hierop bestond de mogelijkheid voor alle belanghebbenden om hun mening te delen over het project.	Geen.

	minste één participant geïntimideerd en van één participant de identiteit valselijk gebruikt.	Opgemerkt wordt dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie. Ten aanzien van de participatie die wordt gestart met betrekking tot de nieuwe Omgevingsvisie, geldt dat dit niet afdoet aan het feit dat voor dit concrete project een uitgebreid participatietraject is doorlopen, waarbij ook verschillende aspecten van het ontwerp zijn aangepast op basis van de inbreng van belanghebbenden. Voor de argumenten die hebben geleid tot de afwijking van de huidige Hoogbouwvisie, wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota.	
90.23	Afgevraagd wordt op basis waarvan de gemeente het bestemmingsplan kan openbreken en welke procedure daarvoor gevolgd moet worden. Het bestemmingsplan wordt 100% op maat gemaakt voor de projectontwikkelaar. De belangen van omwonenden worden onvoldoende vertegenwoordigd.	Het bestemmingsplan is en wordt niet opengebroken. Voor het project is een nieuw bestemmingsplan opgesteld, waarbinnen het planinitiatief LEAD mogelijk wordt gemaakt. Hiervoor is de gebruikelijke procedure gevolgd die de Wet ruimtelijke ordening voorschrijft. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen die zijn gediend bij het planinitiatief LEAD afgewogen tegen de belangen van omwonenden, waarbij de ruimtelijke effecten zijn geïnventariseerd en afgewogen. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede de algemene themagewijze beantwoording in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor de omgeving. Dat de belangen van omwonenden onvoldoende vertegenwoordigd zijn kan dan ook niet worden gevolgd.	Geen.
90.24	De zeven beloften zijn te eenzijdig en worden niet gedragen door het collectieve speelveld.	Indiener doelt op de zeven beloften die de initiatiefnemer aan zichzelf heeft opgelegd. Van zelfstandige criteria is echter geen sprake. Om het plan vast te kunnen stellen is relevant of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en blijvend sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Dat is het geval.	Geen.
90.25	De gemeente neemt een te groot financieel risico en schuift dat door naar opvolgers. De kans is aannemelijk dat de projectontwikkelaar een claim bij de gemeente zal weglekken, wanneer zij na een gerechtelijk besluit met terugwerkende kracht de verleende vergunningen en de bestemmingsplanwijzigingen moet intrekken.	Niet duidelijk is waar indiener het standpunt op baseert dat de kans aannemelijk is dat de projectontwikkelaar een claim bij de gemeente zal indienen. Voor zover de projectontwikkelaar overgaat tot het realiseren van het project voordat de besluitvorming onherroepelijk is geworden, geldt dat dit – zoals gebruikelijk is – voor eigen rekening en risico van de projectontwikkelaar komt. De gemeente loopt in dat kader geen financieel risico.	Geen.
90.26	Het datalek in het gedeelde participatieverslag is	Betreurd wordt dat de persoonlijke gegevens van burgers per abuis zijn gepubliceerd.	Geen.

	waarschijnlijk niet gemeld bij de Autoriteit Persoonsgegevens. Het document met de gelekte persoonsgegevens was van 20 januari tot 23 januari nog altijd beschikbaar.	De persoonsgegevens zijn na de melding hiervan zo snel mogelijk verwijderd en voor zover relevant is de informatie vervangen met geanonimiseerde of weggelakte gegevens. Van een meldingsplichtig datalek is geen sprake.	
90.27	Het ontwerpbestemmingsplan is niet continu ter inzage geweest op ruimtelijkeplannen.nl	Het ontwerpbestemmingsplan is op 20 januari 2021 gedurende een aantal uren (in de nacht en in de ochtend) niet raadpleegbaar geweest op ruimtelijkeplannen.nl. Gelet op het feit dat het niet beschikbaar zijn van het ontwerpbestemmingsplan dusdanig kortdurend was en ook overigens niet is gebleken dat belanghebbenden hierdoor zijn geschaad, is het niet noodzakelijk het ontwerpbestemmingsplan gelet daarop opnieuw ter inzage te leggen. Indiener heeft een uitvoerige zienswijze ingediend op de gecoördineerde ontwerpbesluiten, zodat niet kan worden gesteld dat hij geschaad is in zijn belangen door de kortdurende afwezigheid van het ontwerpbestemmingsplan op ruimtelijkeplannen.nl	Geen.
90.28	Er moeten alternatieven worden onderzocht voor het plan.	Vooropgesteld wordt dat het bij een privaat initiatief niet aan de gemeente is om actief te zoeken naar alternatieven. Relevant is of het aangevraagde project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en of gelet daarop planologische medewerking kan worden verleend. Gelet op hetgeen is overwogen in de toelichting op het bestemmingsplan en hetgeen is opgemerkt in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota, is dat het geval.	Geen.
90.29	Het .STL bestand met het 3D model van het voorstel dat door Actiflow is gebruikt wordt verzocht, zodat kan worden getoetst en gevisualiseerd kan worden wat de impact gaat zijn van het voorstel en de variaties daarop.	De impressie van het model is op figuur 3.1 van het windhinderonderzoek inzichtelijk gemaakt en de resultaten van het onderzoek dat is uitgevoerd aan de hand van de tekeningen en modellen zijn uitvoerig beschreven in het onderzoek van Actiflow. Het beleid van Actiflow is dat zij dergelijke modellen niet delen, nu in het opstellen van het model tevens een deel van de kennis, expertise en onderscheidend vermogen van Actiflow zit. Nu Actiflow gelet daarop niet bereid is het .STL bestand toe te sturen en de gemeente het .STL bestand niet bezit, bestaat voor het toesturen van het .STL bestand geen aanleiding.	Geen.
90.30	Er worden vragen gesteld ten aanzien van de regels over grondaankoop en verkoop van het voorstel en de contracten daarover.	De privaatrechtelijke aspecten betreffende grondaankoop en overeenkomsten tussen partijen staan volledig los van de voorliggende ontwerpbesluiten.	Geen.
90.31	Er moet een boeteclausule worden opgenomen, mocht het voorstel niet voldoen aan de 7 beloften die de ontwikkelaar zelf stelt.	Indiener doelt op de zeven beloften die de initiatiefnemer aan zichzelf heeft opgelegd. Van zelfstandige criteria is echter geen sprake. Om het plan vast te kunnen stellen is relevant of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en blijvend sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Dat is het geval.	Geen.

		Er is geen aanleiding voor het opnemen van een boeteclausule. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke gevolgen en wordt voldaan aan de Nota van Uitgangspunten LEAD. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan en de algemene thema-gewijze beantwoording van deze zienswijzennota.	
91.1	Er wordt door dit project afgeweken van het bestaande hoogbouwbeleid van de gemeente Leiden. Op de plek van dit project is de vigerende maximale hoogte gelimiteerd op 20-30 meter, met gespreide accenten tot 40-50 meter. Er moet eerst een nieuwe hoogbouw visie komen en moet hierover een referendum worden gehouden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht. Het planinitiatief LEAD is gelegen in het gebied wat in de Hoogbouwvisie is aangeduid als “Stadsboulevards”. Dit is per abuis verkeerd in de toelichting bij het bestemmingsplan opgenomen. Dit geldt eveneens voor de opgestelde Hoogbouweffectrapportage, dat als bijlage 27 onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan. De eerste alinea van paragraaf 4.10.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal daarom als volgt worden aangepast: <i>“In de Hoogbouwvisie van 2007 heeft de gemeente Leiden beschreven op welke plaatsen en onder welke omstandigheden hoogbouw wenselijk is. Leiden is in de Hoogbouwvisie verdeeld in een viertal gebiedstypen. De Stadsboulevards, waar de projectlocatie van LEAD onderdeel van is, betreft overwegend middelhoogbouw (20 – 30 meter) met meerdere accenten (40 – 50 meter). Planinitiatief LEAD voorziet in een overschrijding van de bouwhoogtes zoals aangegeven in het gebiedstype 'Stadsboulevards'. Overschrijding van de hoogtegrens is benodigd en kan worden toegestaan mits gemotiveerd aan de hand van een aantal criteria. Voor de ontwikkeling van het planinitiatief LEAD is een hoogbouwtoets uitgevoerd aan de hand van de criteria 'eyeline en skyline'.”</i> Eenzelfde aanpassing zal worden doorgevoerd in de Hoogbouweffectrapportage, dat als bijlage 27 onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan. Dat het gebiedstype in de toelichting bij het bestemmingsplan en in de Hoogbouweffectrapportage per abuis verkeerd is vermeld verandert echter niets aan de toetsing die is verricht om na te gaan of een afwijking van de Hoogbouwvisie voor het planinitiatief LEAD toelaatbaar is. Hiervoor zijn – ongeacht de toegelaten maximale hoogte in het gebiedstype “Stadsboulevard” van 50 meter – de criteria “Eyeline & Skyline” bepalend. Uit de toets aan die criteria blijkt dat het planinitiatief LEAD voldoet aan die criteria en aanvaardbaar is. Van een toetsing aan de verkeerde criteria is derhalve geen sprake. Opgemerkt wordt overigens dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden	De eerste alinea van paragraaf 4.10.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal als volgt worden aangepast: <i>“In de Hoogbouwvisie van 2007 heeft de gemeente Leiden beschreven op welke plaatsen en onder welke omstandigheden hoogbouw wenselijk is. Leiden is in de Hoogbouwvisie verdeeld in een viertal gebiedstypen. De Stadsboulevards, waar de projectlocatie van LEAD onderdeel van is, betreft overwegend middelhoogbouw</i>

		van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie.	(20 – 30 meter) met meerdere accenten (40 – 50 meter). <i>Planinitiatief LEAD voorziet in een overschrijding van de bouwhoogtes zoals aangegeven in het gebiedstype 'Stadsboulevards'. Overschrijding van de hoogtegrens is benodigd en kan worden toegestaan mits gemotiveerd aan de hand van een aantal criteria. Voor de ontwikkeling van het planinitiatief LEAD is een hoogbouwtoets uitgevoerd aan de hand van de criteria 'eyeline en skyline'.</i> Eenzelfde aanpassing zal worden doorgevoerd in de Hoogbouweffectrapportage, dat als bijlage 27 onderdeel uitmaakt

			van de toelichting van het bestemmingsplan.
92.1	Het plan van LEAD past niet in de omgeving en detoneert het stadsgezicht.	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	Geen.
92.2	Torens met extreme hoogte leiden tot extreme wind- en schaduwoverlast voor bewoners en gebruikers van de omgeving.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragrafen 5.2.4 en 5.2.7 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het wind- en schaduwklimaat optreedt.	Geen.
92.3	In het plan worden te weinig parkeergelegenheden gerealiseerd. Dit volgt ook uit de rapportage van SPARK.	Dat te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd volgt niet uit het rapport van Spark. Uit het rapport van Spark volgt juist dat wordt voldaan aan de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de	Geen.
92.4	Door het project zal verkeersoverlast zal ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
93.1	De bouw van de torens zal leiden tot een enorme horizonvervuiling. Het oude, karakteristieke beeld van de stad wordt door de torens belemmerd. Zichtlijnen en het beschermd stadsgezicht worden aangetast.	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als	Geen.

		gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk. Van horizonvervuiling is naar onze mening dan ook geen sprake.	
93.2	Onvoldoende duidelijk is waarom dit project van de gemeentelijke hoogbouwvisie moet afwijken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van de zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht hoe het planinitiatief LEAD zicht verhoudt tot de Hoogbouwvisie.	Geen.
94.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
94.2	Er zal schade ontstaan door heiwerkzaamheden in nabij gelegen wijken.	Dat schade zal ontstaan door heiwerkzaamheden is niet aannemelijk. Enerzijds wordt dit geborgd door regelgeving (afdeling 8.1 Bouwbesluit 2012) dat directe werking heeft. Anderzijds wordt dit in het werk gecontroleerd door het opnemen van een voorwaarde. In dit geval is als voorwaarde in de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens van LEAD als voorschrift opgenomen dat de uitgangspunten voor een monitoringsplan moeten worden gedeeld met het bevoegd gezag ter voorkoming van schade aan naburige belendingen. Op basis daarvan moet onder meer een prognose-rapport worden overgelegd over de trillings-invloed op de belendingen ten gevolge van werkzaamheden. Gelet daarop is geborgd dat door de werkzaamheden geen onevenredige schade ontstaat aan bouwwerken in de omgeving van het plangebied.	Geen.
94.3	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de	Geen.

	verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
94.4	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
94.5	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
94.6	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.

94.7	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
94.8	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
94.9	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.

		Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
94.10	Het participatietraject is onvoldoende, blijkens een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
95.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen	Geen.

	hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	
95.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
95.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
95.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaantvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.

95.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect	Geen.

		duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
95.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen	Geen.

		Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
95.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
95.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
95.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
95.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Tevens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota, waarin	Geen.

	Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	uitgebreid uiteen is gezet dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
95.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
95.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	De hoogte van de woontorens van planinitiatief LEAD is niet in strijd met het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) is op 5 april 2011 dat door het college vastgesteld. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Voor de locatie Willem de Zwijgerlaan is aangegeven dat voor 2018 de ambitie is de laan te herstructureren. Het WOP is in 2020 afgerond. Naast dat het planinitiatief LEAD geen onderdeel uitmaakt van het WOP en voor nieuwe projecten een ontwikkelperspectief in de maak is wordt in het WOP van een maximale bouwhoogte niet gesproken. Dit ontwikkelperspectief geeft aan wat de hoofdlijnen, randvoorwaarden, grenzen en vastgelegde doelen zijn. Het geeft richting aan de nieuwe plannen, maar is geen plan op zich. Bewoners, bedrijven, instellingen en organisaties kunnen meedoen	Geen.

		en meedenken met het maken van het ontwikkelperspectief (zie doemee.leiden.nl/nl-NL/projects/ontwikkelperspectief-leiden-noord). Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	
95.13	De schaduwvorming ontnemt woongenot. Ook zal dit tot hogere kosten leiden voor het verwarmen van de woning en wordt de mogelijkheid ontnomen om het huis van indieneer te verduurzamen door aanschaf van zonnepanelen.	Relevant in het kader van de planvorming is tot in hoeverre woningen in de omgeving een onaanvaardbare afname van bezonning op hun woning hebben. Zoals in paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota uitgebreid is toegelicht, leidt het project niet tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. Indien indieneer meent schade te lijden als gevolg van een verminderde opbrengsten van zonnepanelen dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
95.14	Het project leidt tot waardedaling van de woning van indieneer.	Indien indieneer meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
95.15	De torens zullen veel windoverlast generen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt.	Geen.
95.16	Er worden zorgen geuit dat toekomstige bewoners minder sociaal met de burens zijn en dat sprake zal zijn van een toename van hangjongeren omdat de voorzieningen voor een grote groep mensen ontoereikend is.	Ten aanzien van de vrees dat toekomstige bewoners minder sociaal met burens om zullen gaan, geldt dat dit geen ruimtelijk relevant aspect is dat door ons bij de vaststelling van het bestemmingsplan betrokken dient te worden. Opgemerkt wordt verder dat een hoogwaardig stadspark wordt aangelegd, waarbij de entrees van de gebouwen gericht zijn op dit stadspark. Daardoor is sprake van binding tussen de bewoners van de gebouwen en de openbare ruimte en derhalve zal naar verwachting sprake zijn van sociale controle. Ook kunnen mensen elkaar ontmoeten in het stadspark en de dakterrassen die worden aangelegd, hetgeen bijdraagt aan de sociale cohesie. De toevoeging van 580 woningen genereert een bepaalde behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen. De programmering van de behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen wordt gezien het groter voedingsgebied van de (maatschappelijke) voorzieningen en de woonopgave voor Leiden Noord bekeken binnen het Ontwikkelperspectief Leiden Noord als geheel. Voor zover in de toekomst	Geen.

		blijkt dat naar aanleiding van de realisatie van LEAD een grotere behoefte ontstaat aan (maatschappelijke) voorzieningen, zal hiervoor op wijkniveau naar oplossingen worden gezocht in het ontwikkelperspectief. Daarnaast geldt dat binnen het plan ruimte is voor 600 m2 aan commerciële en maatschappelijke functies, die een gedeelte van deze vraag kunnen opvangen	
95.17	Er worden zorgen geuit over de toename van afval op straat.	Het optreden tegen zwerfafval betreft een handhavingsaspect dat is geregeld in de Afvalstoffenverordening van Leiden en maakt derhalve geen onderdeel uit van de ter inzage gelegde besluiten. In algemene zin wordt opgemerkt dat het niet aannemelijk is dat de hoeveelheid zwerfafval enkel zal toenemen door een toename van het aantal woningen. In het plangebied zullen voldoende afvalvoorzieningen aanwezig zijn voor de nieuwe bewoners.	Geen.
96.1	Bij alle nieuwe projecten behoort het VOLN van tevoren geïnformeerd te worden. Het heeft gevraagd en ongevraagd adviesrecht en in het geval van het plan LEAD heeft het VOLN gevraagd gekwalificeerd adviesrecht. Het college kan dit advies slechts terzijde leggen als daar inhoudelijke relevante argumenten voor gegeven worden. In 2018 is het participatietraject voor LEAD goedgekeurd door het college, op basis waarvan participatie zou plaatsvinden conform de participatiewijzer uit 2018. Dit is een onjuiste gang van zaken. Het plan LEAD maakt deel uit van het Wijkontwikkelplan in Leiden Noord, waardoor participatie behoort te geschieden conform het Participatie Statuut. Het VOLN is niet benaderd. De afzonderlijke wijkvoorzitters hebben net als de andere bewoners een uitnodiging in de brievenbus gekregen voor de eerste publieksbijeenkomst op 11 september 2018. Naast deze principiële fout wordt 15 jaar van voorbereiding, betrokkenheid en participatie van het VOLN naast zich neergelegd. Tijdens het participatietraject kon niet gepraat worden over essentiële punten, te weten de hoogte en de omvang van het bouwplan. Dit is niet alleen in strijd met de door het Participatie	Sinds de totstandkoming van het Participatiestatuuut is het gemeentelijke participatiebeleid veranderd. In 2012 is de eerste Participatie- en inspraakverordening vastgesteld alsmede een beleidsnota over participatie, die laatstelijk in 2019 is gewijzigd. Daarin is geformuleerd dat voor elk project of beleidsproces dat belanghebbenden raakt, in een vroegtijdig stadium met hen wordt gesproken. De grondslag voor de Werkwijzer participatie 2018 is opgenomen in de artikelen 4 en 6 van de Participatie- en inspraakverordening van de gemeente Leiden. In de toelichting op de Participatie- en inspraakverordening wordt opgemerkt dat voor (bouw)initiatieven van derden een Werkwijzer is vastgesteld. Deze geeft initiatiefnemers handvatten voor het verder uitwerken van hun (bouw)initiatief en hoe daarbij belanghebbenden te betrekken. Hoeveel ruimte wordt geboden voor invloed is per project of beleidsproces afhankelijk. Daarom moet per project of beleidsproces een participatieplan worden opgesteld. Daarmee is er in de afgelopen jaren een nieuwe, uniforme wijze van participatie voor de hele gemeente ontwikkeld. Dit nieuwe participatiebeleid vervangt onder meer het Participatiestatuuut, dat niet meer van toepassing is. Van gevraagd, ongevraagd of gekwalificeerd kiesrecht is daarmee geen sprake. Dit neemt niet weg dat daarmee niet meer zorgvuldig gecommuniceerd en geparticipeerd is en wordt. Sterker nog, wij zijn van mening dat eenduidige spelregels over de gehele gemeente, de meeste waarborgen biedt om omwonenden en belanghebbenden in een zo vroeg mogelijk stadium te betrekken en dit zo goed mogelijk te doen. Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is	Geen.

	Statuut bindend voorgeschreven open planprocesvorming, maar ook met de gestelde hoge eisen van participatie vastgelegd in het bestuursakkoord “Samen aan de slag”.	gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Verder wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Bij het participatieproces geldt dat ook het VOLN heeft kunnen participeren.	
96.2	De locatie moet bebouwd worden volgens de uitgangspunten van de integrale visie die reeds bestaat. In diverse beeld- en geluidsuitgaven van het projectbureau WOP zijn de plannen voor de KPN/Monuta locatie en Fase 2 Groenordhallen weergegeven. Plotsklaps afwijken hiervan is een complete verrassing en getuigt niet van “Samen maken we de Stad”.	De integrale visie waar aan wordt gerefereerd is inmiddels afgerond en dus niet langer leidend voor planvorming op de locatie waar LEAD wordt gerealiseerd. Zie daartoe ook het gestelde hierboven.	Geen.
96.3	In de discussie over de toekomstige wijk zijn drie mogelijke scenario's voorgelegd: het Perspectief, de Balans en de Metamorfose. De bewoners hebben unaniem gekozen voor de Balans. Er is altijd gepleit voor een verhouding van 30% sociale huur en 70% koop. De vrees lijkt reëel dat de woningen in LEAD vooral sociale huurwoningen betreffen in het duurste segment. Om het woningaanbod in balans te brengen, zijn hier goedkope sociale huurwoningen nodig. Ook de beeldvorming van de wijk vraagt om balans gekoppeld aan de integrale visie, niet een gebouw met een hoogte van 115 meter. Balans dient er ook te zijn in het aantal woningen en bewoners in de wijk.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het woonprogramma van LEAD biedt in dat kader ook een gebalanceerd programma door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. In het woonprogramma wordt voorzien in minimaal 25% sociale huurwoningen. Dit is ook geborgd in het ontwerpbestemmingsplan door middel van een voorwaardelijke verplichting in artikel 5.6.3. De initiatiefnemer heeft daarbij een inspanningsverplichting op zich genomen om minimaal 20% starterswoningen in huur- en/of koopsegment te realiseren (motie 180124). De inspanningsverplichting is vastgelegd in de koop- en ontwikkelovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente	Geen.

		Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan). Daarmee is voldoende sprake van balans in het woonprogramma.	
96.4	Naast nieuwe woningen is ruimte benodigd om mensen op sociaal gebied te stimuleren, om te recreëren, meer te bewegen, sporten en ontmoeten. Het is noodzakelijk te denken aan de sociale veiligheid, voorkomen van eenzaamheid en het stimuleren van betrokkenheid bij de buurt.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden alsmede mogelijkheden voor bewegingen zijn.	Geen.
97.1	De participatie voor LEAD is niet goed verlopen. In strijd met het uitgangspunt om burgers te betrekken bij de plannen en draagvlak te creëren is een grote kloof tussen partijen ontstaan. Je kon als deelnemer voorrang krijgen op een woning als je je voor de participatie opgaf. Kennissen en vrienden van Red Company zijn ingeroepen om in de raadszaal pro-LEAD in te spreken. De voltallige opkomst van Red Company tijdens de inspraak voor de Nota van Uitgangspunten zorgde ervoor dat men opgelaten was en zich niet vrij voelde om in te spreken. Opmerkingen gemaakt door Red Company waren intimiderend. Tijdens de participatie is sprake geweest van censuur, bepaalde onderwerpen waren niet bespreekbaar. Er was geen ruimte voor echte inbreng. Bewoners zijn niet in een vroeg stadium betrokken bij de planvorming en wijkverenigingen werden gepasseerd en zijn niet betrokken. Het participatiestatuuut van het WOP Leiden-Noord is niet uitgevoerd. Bewoners stonden ten aanzien van bepaalde onderwerpen op een achterstand door	Wij betreuren dat indiener zich niet vrij voelde om in te spreken gedurende het participatietraject en zich geïntimideerd heeft gevoeld. Wij hebben het participatietraject anders ervaren, nu juist een uitgebreid participatietraject (verspreid over meerdere sessies) is doorlopen waarin een grote hoeveelheid omwonenden zijn betrokken en verschillende onderwerpen aan bod zijn gekomen, Voor een bespreking van deze zienswijze wordt in dat kader verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over bepaalde onderwerpen. In het participatietraject is over allerlei onderwerpen gesproken, zoals ook het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Een uitgebreide procedure is doorlopen binnen de kaders van het planinitiatief. Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het	Geen.

	gebrek aan specifieke kennis. Het aantal maximale participanten was klein en sommige participanten hadden een dubbele pet op.	planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond	
97.2	De voorbereiding en voorlichting van het project door de gemeente was niet neutraal. Er bestond teveel invloed van de ontwikkelaar.	De berichtgeving van de gemeente over het project en de belangenafweging die is gemaakt door de bevoegde gezagen met betrekking tot het project, is niet beïnvloedt door de projectontwikkelaar. Het idee voor het project is afkomstig van de projectontwikkelaar, zodat het ook niet onlogisch is dat een gedeelte van de berichtgeving over het project vanuit de projectontwikkelaar kwam. De gemeente heeft ervoor gezorgd dat tijdens de uitwerking van de plannen de verschillende belangen van omwonenden, woningzoekenden, ondernemers en gebruikers in balans blijven. In dat kader is bijvoorbeeld ook informatie op de website van de gemeente geplaatst, om belanghebbenden te informeren over het planinitiatief en de te volgen procedures. Dat betekent geenszins dat de projectontwikkelaar hierover teveel invloed heeft gehad.	Geen.
97.3	Nergens staat vermeld dat twee woonhuizen moeten worden gesloopt.	De volgende woningen moeten worden gesloopt: Nieuwe Koningstraat 345 en Willem de Zwijgerlaan 177. Het slopen van deze woningen is geen onderdeel van de aanvraag, omdat voor het slopen van deze panden geen omgevingsvergunning vereist is. Voor het slopen van deze panden is een sloopmelding vereist als bedoeld in artikel 1.26 Bouwbesluit 2012, zodat die procedure los staat van het vergunningentraject. In de toelichting op het bestemmingsplan zal worden vermeld dat de twee woningen worden gesloopt.	In paragraaf 2.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt onder het kopje "huidige ruimtelijke structuur" een nieuwe alinea toegevoegd waarin het volgende is opgenomen: <i>"Op de planlocatie zijn tevens twee woningen gelegen. Dit betreffen de woningen aan respectievelijk de Nieuwe</i>

			<i>Koningstraat 345 en de Willem de Zwijgerlaan 177.”</i> In paragraaf 2.3.2.1 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt onder het kopje programma een nieuwe alinea toegevoegd waarin het volgende is opgenomen: <i>“De woningen aan de Koningstraat 345 en de Willem de Zwijgerlaan 177 dienen te worden gesloopt alvorens het planinitiatief LEAD kan worden gerealiseerd. De sloop van de woningen valt echter buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.”</i>
97.4	Er wordt gemeld dat er sociale woningen in LEAD komen, maar zonder specificering.	145 van de huurwoningen zullen als sociale huurwoningen betreffen, waarmee wordt voldaan aan de voorwaardelijke verplichting in de planregels (artikel 5.6.3) dat minimaal 25% van de woningen sociale huurwoningen moet betreffen.	Geen.
97.5	Links en websites functioneerden niet en documenten waren slecht bereikbaar.	Voor zover links en websites slecht functioneerden, wordt dit betreurd. De gemeente heeft daarover helaas geen melding ontvangen zodat het eventuele euvel kon worden verholpen. De gemeente heeft belangrijke informatie zoveel mogelijke online	Geen.

		toegankelijk willen maken. Dit laat onverlet dat alle relevante documenten ter inzage zijn gelegd bij de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten, zodat over alle relevante documenten een zienswijze kon worden ingediend.	
97.6	Voor wobben werd betaling gevraagd en in de opgevraagde documenten zijn delen weggelakt.	In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het opvragen van informatie op basis van de Wet openbaarheid van bestuur los staat van deze bestuursrechtelijke voorbereidingsprocedure. Verder wordt opgemerkt dat aan het inzien van informatie geen kosten worden verbonden, tenzij ook kopieën moeten worden gemaakt. Hiervoor geldt de Legesverordening van Leiden. De kosten lopen daarvoor uiteen van € 0,40 (A4-formaat) tot € 19,77 (long plot). Het kan kloppen dat bepaalde informatie niet openbaar is gemaakt. Voor bepaalde informatie – zoals privacygevoelige informatie of persoonlijke opvattingen van een beleidsmedewerker - geldt dat deze informatie niet openbaar hoeft te worden gemaakt op grond van de Wet openbaarheid van bestuur.	
97.7	Er is geen inzage gegeven in de (ver)koopsommen.	Dit aspect betreft een privaatrechtelijk aspect en staat volledig los van het bestuursrechtelijke traject dat ziet op de vaststelling van de ontwerpbesluiten. Deze zienswijze kan dan ook niet afdoen aan de rechtmatigheid van de ontwerpbesluiten. In het kader van de Wet openbaarheid van bestuur betreft dit bedrijfsvertrouwelijke informatie die niet openbaar behoeft te worden gemaakt.	Geen.
97.8	De vraag wordt gesteld of de grond niet aanbesteed had moeten worden.	Van een aanbestedingsplicht is geen sprake. De ontwerpbesluiten zijn vastgesteld naar aanleiding van een privaat initiatief. Van een overheidsopdracht is geen sprake, zodat ook geen aanbestedingsplicht geldt. Nog los daarvan geldt volgens vaste jurisprudentie dat de vraag of al dan niet sprake is van een aanbestedingsplicht niet ter zake doet bij de voorbereiding en vaststelling van een bestemmingsplan nu dit een aangelegenheid is waar de burgerlijke rechter zich over moet uitlaten.	Geen.
97.9	De grondreserveringsovereenkomst is tegen afspraak in meerdere malen en te laat verlengd. Deze is opgesteld voordat participatie had plaatsgevonden en voordat de Nota van Uitgangspunten was vastgesteld.	Dit aspect betreft een privaatrechtelijk aspect en staat volledig los van het bestuursrechtelijke traject dat ziet op de vaststelling van de ontwerpbesluiten. Deze zienswijze kan dan ook niet afdoen aan de rechtmatigheid van de ontwerpbesluiten.	Geen.
97.10	Er is gebruik gemaakt van een vrij ongebruikelijke coördinatieregeling, mogelijk om het proces te bespoedigen en te bemoeilijken en om nieuwe	De gebruikte coördinatieregeling is niet ongebruikelijk en wordt veelvuldig toegepast om projecten waarvoor een bestemmingsplan en samenhangende omgevingsvergunningen moeten worden verleend, te coördineren. Dit maakt de besluitvorming voor complexe,	Geen.

	duurzaamheidseisen van 2021 te ontlopen.	ruimtelijke initiatieven inzichtelijker en efficiënter. Door de coördinatieregeling toe te passen wordt de samenhang tussen de besluiten en ook de beroepsprocedure duidelijker. Hiervoor biedt de Wet ruimtelijke ordening ook een expliciete grondslag, op basis waarvan in Leiden een coördinatieverordening is vastgesteld. De coördinatieregeling is conform de Wet ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening Leiden 2019 toegepast voor het planinitiatief LEAD.	
97.11	Met het verzoek om een wijkenquête te houden is niets gedaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. Uitgangspunt van de gemeente en de projectontwikkelaar is juist dat in het participatieproces ruimte moest zijn voor dialoog over de verschillende aspecten van het project. Gelet daarop is het niet wenselijk geacht enkel af te gaan op cijfermatige gegevens die uit een wijkenquête volgen. Evenwel geldt dat aan het einde van het participatietraject een woonenquête is uitgevoerd onder 1.300 belangstellenden. Hiertoe is op 28 februari 2020 een mailing verstrekt. De vragen van de woonenquête zijn opgenomen in bijlage 5 van het Participatieverslag dat als bijlage 2 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Verwezen wordt verder naar hetgeen over de woonenquête is opgemerkt in het participatieverslag. Er is dus wel degelijk een enquête gehouden.	Geen.
97.12	Er is sprake van ongunstige timing: de referendumperiode viel in de vakantieperiode en de zienswijzenfase in de drukke kerstvakantie.	Ten aanzien van het referendumperiode geldt dat van 15 april tot 26 mei kon worden aangegeven of belanghebbenden een referendum over de Nota van Uitgangspunten wilden steunen. Er is dus zes weken de tijd gegeven om te stemmen over het referendum, hetgeen ruim mogelijkheid bood om ook in een vakantieperiode een stem uit te brengen. Ten aanzien van de zienswijzenfase geldt dat de ontwerpbesluiten conform de wet van vrijdag 18 december 2020 tot en met donderdag 28 januari 2021 konden worden ingezien. Ook na de kerstperiode konden de ontwerpbesluiten dus worden ingezien en kon daarover een zienswijze worden ingediend.	Geen.
97.13	Er is meerdere malen niet goed met AVG omgesprongen. NAW-gegevens van participanten stonden gepubliceerd.	Betreurd wordt dat de persoonlijke gegevens van burgers per abuis zijn gepubliceerd. De persoonsgegevens zijn na de melding hiervan zo snel mogelijk verwijderd en voor zover relevant is de informatie vervangen met geanonimiseerde of weggelakte gegevens.	Geen.

97.14	Door corona moest deels online geparticipeerd worden. Dat is geen ideale situatie en geen goed democratisch instrument om over zo'n belangrijk onderwerp te praten.	Door de coronamaatregelen was het niet mogelijk om de extra werkgroep sessie, die oorspronkelijk gepland was op 18 maart 2020, in fysieke vorm door te laten gaan. Wel heeft de projectontwikkelaar in overleg met de gemeente ervoor gekozen om de bijeenkomst in de vorm van webinars door te laten gaan. Voor de vier gespreksronden in de bedoelde extra plangroepbijeenkomst zijn over een aantal avonden verspreid webinars georganiseerd, waarin de deelnemers via hun computer thuis de presentaties konden horen en zien, en vervolgens hun vragen konden stellen die vervolgens werden beantwoord. Voor deze webinars zijn opnieuw uitnodigingen verzonden aan degenen die voor de extra bijeenkomst van 18 maart waren uitgenodigd of zichzelf hadden aangemeld. Hiermee is voldoende voorzien in een alternatief voor de extra werkgroep.	Geen.
97.15	De bekendmaking van de LEAD-plannen verliep geruisloos en veel buurtbewoners bleken hierdoor niet goed op de hoogte te zijn van de ontwikkeling. De uitnodiging voor de informatieavond van LEAD is niet vanuit de gemeente verstuurd, maar vanuit Red Company. Veel omwonenden hebben deze niet ontvangen of aangezien als reclamemateriaal.	Voor zover het de bekendmaking van de ontwerpbesluiten betreft, geldt dat de terinzagelegging is gepubliceerd in de Staatscourant (Stcrt. 2020, 67319) alsook de Leidse Stadskrant. Daarnaast is een informatiebrief verstuurd naar omwonenden. Wij menen dat omwonenden hiermee voldoende zijn geïnformeerd over het project. Voor zover het de participatie betreft wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan.. Zoals daar opgemerkt zijn in de planomgeving 3.500 uitnodigingen verspreid voor de participatie.	Geen.
97.16	LEAD wijkt af van verschillende beleidsstukken, adviezen en wet- en regelgeving. Een deugdelijke motivering voor het flexibel omgaan met bestaande kaders ontbreekt.	In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt uitvoerig ingegaan op de verhouding van het plan met wet- en regelgeving en beleid. Verder wordt verwezen naar de algemeen-themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota, waarin bijvoorbeeld ook uitvoerig wordt ingegaan op de verhouding van LEAD tot de Hoogbouwvisie. LEAD is in overeenstemming met alle relevante wet- en regelgeving.	Geen.
97.17	Er is geen behoefte aan dergelijke woontorens en er is genoeg ruimte aanwezig om het woningaanbod met andere, creatievere en goedkopere oplossingen mogelijk te maken. Onder meer kunnen bestaande gebouwen getransformeerd worden tot woningen. Volgens de berekeningen van de Rekenkamer is de	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een	Geen.

	hoeveelheid woningen die gerealiseerd moet worden niet nodig en wordt ook zonder LEAD voldaan aan de afgesproken opgave. LEAD voorziet niet in betaalbare woningen. De vraag wordt gesteld of het klopt dat slechts 23% sociale bouw wordt gerealiseerd. LEAD wordt een woonplek voor de "happy few". De coronacrisis heeft effecten op de vraag naar woningen, in het bijzonder hoogbouw.	(hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Ten aanzien van de cijfers van de Rekenkamer wordt het volgende opgemerkt. Ten tijde van het rekenkameronderzoek telden alle Leidse woningbouwprojecten op tot een programma van ca. 11.700 woningen (excl. studenteneenheden) vanaf 1 januari 2017. Dat is meer dan de 8.180 woningen (tot 2030) plus 2.000 woningen (na 2030) die Leiden op basis van de provinciale Woningbehoefteraming 2016 sinds peildatum 1 januari 2017 nodig heeft. Die overprogrammering is gewenst omdat in ruimtelijke planvorming vaak sprake is van 'planuitval': geplande woningen worden om verschillende redenen uiteindelijk niet gebouwd of de oplevering loopt forse vertraging op. Een oorzaak van planuitval kan bijvoorbeeld zijn dat plannen tijdens het planvormingsproces niet financieel uitvoerbaar blijken of bouwplannen worden verkleind of zelfs volledig ingetrokken omdat er geen maatschappelijk of bestuurlijk draagvlak blijkt te zijn. Gemeenten in Holland Rijnland hanteren voor planuitval voor projecten vaste percentages in verschillende stadia van planvorming. Dit is gebaseerd op ervaringen uit het verleden. Hoe verder een planvormingstraject is gevorderd, des te kleiner het percentage planuitval dat wordt gehanteerd in prognoses. De provincie Zuid-Holland hanteert de systematiek van een overprogrammering op de totale behoefte van 130%. Wanneer met planuitval rekening wordt gehouden is in Leiden nog slechts sprake van een zeer beperkte overprogrammering gelet op het totaal aantal benodigde woningen tot 2030, en zelfs van een tekort op het aantal geplande sociale huurwoningen en koopwoningen tot 2030. Ook heeft Leiden nog onvoldoende plannen voor de periode na 2030. Daarnaast is de behoefteraming sinds de raming die genoemd is in het rekenkameronderzoek geactualiseerd (Trendraming 2019), met een hogere uitkomst als resultaat. Bovendien wordt verwacht dat uit de aankomende provinciale Woningbehoefteraming een nog hogere behoefte blijkt dan uit de raming van 2016 en de Trendraming 2019. Dit maakt dat de woningen in het planinitiatief LEAD als zeer noodzakelijk worden gezien voor het invullen van de Leidse woningbouwopgave. Het klopt niet dat 25% aan sociale huurwoningen niet in het plan zou zijn opgenomen. 145 van de woningen zullen als sociale huurwoning worden verhuurd, waarmee wordt voldaan aan de voorwaardelijke verplichting dat minimaal 25% van de woningen sociale	

		huurwoningen moet betreffen.	
97.18	Andere locaties, zoals het Bio-Sciencepark of "hoogstedelijk Lammenschans" bieden makkelijker mogelijkheden voor hoogbouw.	Dat andere locaties zich lenen voor hoogbouw doet niet af aan een privaat initiatief voor deze locatie. Vooropgesteld wordt dat het bij een privaat initiatief niet aan de gemeente is om actief te zoeken naar alternatieven. Relevant is of het aangevraagde project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en of gelet daarop planologische medewerking kan worden verleend. Gelet op hetgeen is overwogen in de toelichting op het bestemmingsplan en hetgeen is opgemerkt in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota, is dat het geval.	Geen.
97.19	Op de plek van de 115 meter hoge toren gaat een stuk gemeentelijk groen verloren dat ongemoeid zou moeten blijven. Er is een tekort aan groen oppervlak. Red Company suggereert dat het percentage groen licht omhooggaat als je de oude en nieuwe situatie met elkaar vergelijkt, maar het lijkt erop dat groene daken en terrassen daarbij zijn meegerekend die niet openbaar en zichtbaar zijn vanaf straathoogte. Bomen aan de zijde van Nieuw Leyden verdwijnen. De benaming voor het aan te leggen hoogwaardige stadspark is sterk overdreven. Het park heeft te leiden onder de schaduwwerking van het plan.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen. Voor de mate van bezonning gelden geen wettelijke normen. Voor de invloed van het planinitiatief LEAD op de woningen die bezonningseffecten ondervinden van het project is evenwel onderzoek gedaan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat geen sprake is van onevenredige effecten op de mate van bezonning op woningen. Voor schaduwwerking op openbare plekken gelden geen algemene normen. Wij achten het niet aannemelijk dat de schaduwwerking van LEAD op openbare plekken onaanvaardbaar zal zijn. Hoewel de resultaten van de bezonningsstudie niet concreet zien op openbare plekken, volgt hieruit wel dat in de omgeving van het bouwplan bij alle woningen wordt voldaan aan de bezonningsnorm. Nu voor de woningen in de wijde omtrek van het plan wordt voldaan aan de bezonningsnorm, bestaat – mede gelet op het feit dat geen concrete normen voor bezonning op openbare plekken bestaan - ook geen reden om aan te nemen dat de mate van bezonning op openbare plekken in de omgeving van het bouwplan onaanvaardbaar zal zijn.	Geen.

97.20	De derde toren ligt erg dicht bij een drukke verkeersader. Zo dicht wonen op de Ring Leiden en zelfs vlak boven een tunnel is zeer ongezond. Juist bij de Willem de Zwijgerlaan bestaat een grote kans op overschrijdingen van de norm voor stikstofdioxideconcentratie en fijnstof. Bij het stoplicht van de Pasteurstraat zal ook extra uitstoot plaatsvinden. Dit staat haaks op het Schone Lucht Akkoord. Ook leidt dit tot stankoverlast.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ten aanzien van het Schone Lucht Akkoord geldt dat dit geen bindend kader is waaraan ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst. Uitgangspunt van het Schone Luchtakkoord is dat de luchtkwaliteit in Nederland in 2030 is verbeterd ten opzichte van de huidige situatie en dat de partijen die daarbij aangesloten zijn zich inzetten om die verbetering te realiseren. Zoals in paragraaf 5.2.8 wordt opgemerkt, volgt uit de NSL-monitoringstool dat de luchtkwaliteit in Leiden in 2030 is verbeterd ten opzichte van de situatie in 2020. Daarnaast geldt dat de gemeente Leiden zich op verschillende manieren inzet om een verbetering van de luchtkwaliteit te realiseren. Zo wordt onder meer gewezen op het feit dat in de Parkeervisie 2020-2030, waarin de visie op zowel autoparkeren als fietsparkeren in de gemeente is vastgelegd, de auto een minder prominente rol heeft als mobiliteitsoptie. Duurzame, schone vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang. Op basis van de Parkeervisie wordt er in dat kader bijvoorbeeld op aangestuurd dat kwalitatief hoogwaardige alternatieven worden geboden voor autobezit en –gebruik en parkeervergunningen worden niet meer verleend voor bewoners van nieuwbouw. Het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn volgens de Parkeervisie logische alternatieven. Het planinitiatief LEAD en de daarbij gehanteerde parkeereis past ook in die beleidsuitgangspunten van de Parkeervisie. De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020, waaraan LEAD ook is getoetst en waaraan LEAD voldoet. Zo is er binnen LEAD ruimte voor ruim 1.700 fietsparkeerplaatsen en wordt fietsgebruik dus gestimuleerd ten opzichte van autogebruik. Gelet daarop bestaat geen aanleiding om te concluderen dat LEAD niet passend is binnen de geest van het Schone Lucht Akkoord. Ten aanzien van stankoverlast geldt dat door indiener niet is onderbouwd dat dit zal optreden. Het wordt niet aannemelijk geacht dat een onaanvaardbare mate van stankoverlast optreedt. Zoals uit het verkeersonderzoek van BOOT blijkt, passen de toekomstige verkeersintensiteiten bij de relevante wegtypen. Daarbij is ook in het bijzonder gekeken naar de lokale situatie ter plaatse. In het verkeersonderzoek van BOOT is de CROW norm van maximaal 6.000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen zoals de Nieuwe Koningstraat niet strikt toegepast en is juist oog geweest voor de lokale situatie. Voor de onderzochte erftoegangswegen geldt dat is gekeken naar de lokale aspecten zoals wegbreedte, oversteekvoorzieningen, parkeervoorzieningen en hoeveelheid fietsverkeer. Gelet daarop is door BOOT geconcludeerd dat het wenselijk is	Geen.

		dat voor deze wegen de intensiteit onder de 4.000 mvt/etmaal blijft. Zelfs in het worst-case scenario wordt ruim onder dit aantal verkeersbewegingen gebleven. Gelet op het feit dat het aantal verkeersbewegingen passend is bij het type weg, en zelfs is uitgegaan van een lagere norm van 4.000 mvt/etmaal voor de betreffende wegen, valt ook niet in te zien waarom de hoeveelheid autoverkeer zal zorgen voor een onaanvaardbare mate van stankoverlast.	
97.21	Te veel omgevingsgeluid is slecht voor de gezondheid. Afgevraagd wordt of het geluid nog steeds binnen de normen valt als straks meerdere hoge gebouwen rondom de Willem de Zwijgerlaan het geluid gaan weerkaatsen en laten hangen door toenemend verkeer.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. De mate waarin bebouwing als gevolg van onderlinge reflecties leidt tot verhoging van de geluidbelasting wordt niet zozeer bepaald door de hoogte van de gebouwen, als wel door het al dan niet gesloten zijn van een rij bebouwing. Een open structuur met ranke gebouwen, hetzij hoog, hetzij laag, leidt tot minder verhoging van geluidniveaus dan een aaneengesloten bebouwingsrij. Dit laatste wordt ook wel de Urban Canyon genoemd. Door de aanwezige kruisingen op de Willem de Zwijgerlaan is nabij LEAD geen sprake van een Urban Canyon-effect. Voor reflectie tegen gebouwen geldt de regel "hoek van inval is hoek van terugkaatsting". Omdat het geluid ontstaat op maaiveldniveau zal bij reflectie tegen hoge gebouwen, bijvoorbeeld hoger dan 20 meter, het geluid naar boven worden gereflecteerd. Dit heeft geen invloed op de geluidniveaus op omliggende bebouwing met een hoogte van minder dan 20 meter. Gelet op het voorgaande is geen verhoging van geluidniveaus en van mogelijke hinder te verwachten.	Geen.
97.22	De omgeving van LEAD is onveilig door de aanwezigheid van een 150 KV-gebouw en een hogedrukgasleiding. LEAD ligt in een 100% letaliteitsgebied. Vragen worden gesteld over de brandveiligheid van LEAD.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.10 van deze zienswijzennota. Gelet op de zeer beperkte kans op calamiteiten in combinatie met de getroffen maatregelen die worden genomen om het aantal potentiële slachtoffers te beperken, worden de zeer beperkte risico's aanvaardbaar geacht.	Geen.
97.23	Er is geen goede ontsluiting mogelijk voor LEAD. De verkeersafwikkeling naar de woontorens is nu gepland door een rustige, autoluwe en kindvriendelijke wijk. Dat is onprettig en onveilig.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
97.24	De bouwhoogte staat niet in verhouding tot de aangrenzende laagbouw. LEAD valt uit de toon en de overgang naar bebouwing in de buurt is te groot.	Voor een bespreking van deze zienswijze voor primair verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht. Daarbij wordt benadrukt dat de afwijking van de	Geen.

	De impressies van de ontwikkelaar geven geen goed, eerlijk beeld en zijn misleidend. De argumentatie om af te wijken van de hoogbouwvisie is diffuus, discutabel, niet sterk, niet juist en onvoldoende onderbouwd. De torens zullen leiden tot horizonvervuiling.	Hoogbouwvisie is getoetst aan de criteria “Eyeline en Skyline” en op basis van die criteria aanvaardbaar is bevonden. Ook is in het kader van die toets de verhouding van het planinitiatief LEAD met het stadssilhouet getoetst en daaruit is gebleken dat het planinitiatief LEAD juist bijdraagt aan het stadssilhouet. Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is verder door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk. Gezien het voorgaande volgen wij het standpunt dat de argumentatie om af te wijken van de hoogbouwvisie diffuus, discutabel, niet sterk, niet juist, onvoldoende onderbouwd en dat de torens zullen leiden tot horizonvervuiling niet. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente.	
97.25	Door verkeer gegenereerd door LEAD wordt de druk op de omliggende infrastructuur opgevoerd en niet ontlast. De huidige toevoerwegen van Leiden zijn niet toegerust op meer verkeersgebruikers.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
97.26	De fysieke leefomgeving van Leiden-Noord moet in samenhang met elkaar worden ingevuld. Een totaalplan of integrale visie op de omgeving ontbreekt nog voor alle ontwikkelingen.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. De verhouding van LEAD tot de fysieke leefomgeving rond het plan is dus voldoende beschouwd.	Geen.

97.27	De gebouwen zijn te massaal.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkingmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.
97.28	Het gevaar van sociale onrust, anonimiteit, eenzaamheid, ondermijning en zelfs criminaliteit ligt op de loer.	Geenszins is aannemelijk dat enkel door realisatie van 580 woningen in het planinitiatief LEAD de sociale onrust, anonimiteit, eenzaamheid, ondermijning of criminaliteit zal toenemen. Met het planinitiatief LEAD wordt juist een bijdrage geleverd aan het vergroten van de sociale veiligheid binnen het plangebied. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt immers de overwegende bedrijfsfunctie binnen het gebied gewijzigd naar een woonfunctie met een commerciële plint. Gelet op de huidige functie van het plangebied is er 's avonds en 's nachts geen levendigheid in het plangebied, waardoor dit gebied kwetsbaar is voor criminaliteit en/of overlast. De toekomstige situatie zorgt voor een menging van functies waardoor de levendigheid, en daarmee de sociale controle, binnen het plangebied wordt vergroot. Bij de inrichting van de openbare ruimte van het gebied wordt rekening gehouden met het voorkomen van geïsoleerde ruimten die aan het oog onttrokken worden. Op deze wijze wordt de sociale veiligheid geborgd. Overigens wordt opgemerkt dat sociale onrust, anonimiteit en eenzaamheid geen ruimtelijk relevante aspecten betreffen.	Geen.
97.29	Het bouwblok onder de twee torens op het KNP-Monutagebied vult het hele blikveld. De vraag wordt	Het volledige plan is in alle onderzoeken beschouwd, zodat ook het bouwblok in alle onderzoeken is meegenomen en de effecten daarvan zijn beoordeeld.	Geen.

	gesteld tot in hoeverre de breedte van de onderkant van LEAD is meegenomen.		
97.30	Het zichtlijnenonderzoek is niet geloofwaardig. De keuze van locaties is summier en boompjes of zelfs de ingang van de parkeergarage op het plein bij Molen de Valk zijn benut om aan te tonen dat je de torens erachter niet gaat zien.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is. Daarnaast wordt erop gewezen dat het zichtlijnenonderzoek in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten LEAD is uitgevoerd. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is het zelfbindend toetsingskader neergelegd voor wat betreft het toestaan van het planinitiatief LEAD. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is aangegeven dat de zichtlijnen telkens zijn gekozen vanuit de kenmerkende posities in de stad, zijnde pleinen, delen van de singel, lange lanen en straten met monumenten. Daarbij is het ongewenst bevonden dat het planinitiatief LEAD de historische binnenstad domineert (zie blz. 24 van de Nota). Verder is aangegeven dat de gevolgen voor het zicht vanuit Het Groene Hart en voor het historisch landschap door de initiatiefnemer verder zullen worden uitgewerkt (zie blz. 43 van de Nota). Aangezien het zichtlijnenonderzoek deze uitgangspunten van de Nota van Uitgangspunten LEAD volgt achten wij het onderzoek representatief voor de impact op de zichtlijnen met het planinitiatief LEAD. Daarnaast wordt er specifiek ten aanzien van de Molen de Valk op gewezen dat het planinitiatief LEAD vanuit de positie niet verscholen gaat achter bomen, of de parkeergarage (zie blz. 36-37 zichtlijnenonderzoek). Wij zien daarom geen aanleiding voor het oordeel dat de posities selectief zijn.	Geen.
97.31	Hoogbouw boven 70 meter is duur en niet duurzaam. Het advies van de Milieuraad Leiden wordt genegeerd. Middelbouw is een beter alternatief. Er wordt niet voldaan aan de BENG+ eis en de eis voor de EPC. Andere, meer duurzame materialen kunnen worden gebruikt.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken	Geen.

		en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort	

		vastgelegd. Opgemerkt wordt verder dat het bouwplan is uitgewerkt en ingediend voordat de BENG-eisen op 1 januari 2021 in werking zijn getreden. Dit laat echter onverlet dat de ontwikkelaar een inspanningsverplichting heeft om een circulair en zeer duurzaam project te realiseren. De ontwikkelaar heeft daar concreet invulling aan gegeven door het toepassen van zeer hoge gevelisolatie, driedubbele beglazing incl. geïntegreerde energieopwekking, bodemenergie, warmteterugwinning uit ventilatiesystemen en een optimaal gebruik van zonnepanelen op de daken. De voor het project gestelde duurzaamheidsdoelen gaan veel verder dan de minimale eisen van het Bouwbesluit 2012. Ten aanzien van de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Iedere EPC van minder dan 0,4 voor woningen kan worden aangemerkt als BENG+. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. In dit geval geldt dat sprake is van BENG+. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	

97.32	De torens staan te dicht op het historische, monumentale binnenstad. De cultuurhistorische visie moet zwaarder meegewogen worden. De vraag wordt gesteld tot in hoeverre zorgvuldig over de visuele hinder en de beschermwaardigheid van de monumentale binnenstad is nagedacht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota. Daar worden de effecten van het planinitiatief LEAD op de cultuurhistorische waarden van de stad toegelicht. Uit de toelichting blijkt dat het planinitiatief LEAD zo is vormgegeven dat het historisch stadsbeeld niet op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. Daarbij in aanmerking genomen dat het planinitiatief LEAD vanuit het beschermd stadsgezicht niet één keer dominant aanwezig is, hebben wij doorslaggevende betekenis toegekend aan de belangen van de duurzame verstedelijking in combinatie met het leveren van een substantiële bijdrage aan de urgente woningbouwbehoefte in de stad. Op basis daarvan hebben wij de beperkte effecten op de cultuurhistorische waarden geaccepteerd.	Geen.
97.33	Het project leidt tot windhinder.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt.	Geen.
97.34	Het project leidt tot minder bezonning en schaduwwerking op omliggende gebouwen. Het Koningspark en het park rondom Theehuis Noord komen meer in de schaduw te liggen. Sommige bewoners zullen minder opbrengst hebben van hun zonnepanelen.	Voor de mate van bezonning gelden geen wettelijke normen. Voor de invloed van het planinitiatief LEAD op de woningen die bezonningseffecten ondervinden van het project is evenwel onderzoek gedaan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat geen sprake is van onevenredige effecten op de mate van bezonning op woningen. Voor schaduwwerking op openbare plekken gelden geen algemene normen. Wij achten het niet aannemelijk dat de schaduwwerking van LEAD op openbare plekken onaanvaardbaar zal zijn. Hoewel de resultaten van de bezonningsstudie niet concreet zien op openbare plekken, volgt hieruit wel dat in de omgeving van het bouwplan bij alle woningen wordt voldaan aan de bezonningsnorm. Nu voor de woningen in de wijde omtrek van het plan wordt voldaan aan de bezonningsnorm, bestaat – mede gelet op het feit dat geen concrete normen voor bezonning op openbare plekken bestaan - ook geen reden om aan te nemen dat de mate van bezonning op openbare plekken in de omgeving van het bouwplan onaanvaardbaar zal zijn.	Geen.
97.35	Sommige omwonenden verliezen permanent hun vrije uitzicht en privacy.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Opgemerkt wordt verder dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd	Geen.

		laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan).	
97.36	Er ontstaat waardeverlies van woningen.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
97.37	Er zal hinder ontstaan tijdens de sloop- en bouwfase.	Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De	Geen.

		bouw zal in 2022 aanvangen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
97.38	LEAD trekt een wissel op de faciliteiten in de wijk.	De toevoeging van 580 woningen genereert een bepaalde behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen. De programmering van de behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen wordt gezien het groter voedingsgebied van de (maatschappelijke) voorzieningen en de woonopgave voor Leiden Noord bekeken binnen het Ontwikkelperspectief Leiden Noord als geheel. Voor zover in de toekomst blijkt dat naar aanleiding van de realisatie van LEAD een grotere behoefte ontstaat aan (maatschappelijke) voorzieningen, zal hiervoor op wijkniveau naar oplossingen worden gezocht in het ontwikkelperspectief. Daarnaast geldt dat binnen het plan ruimte is voor 600 m ² aan commerciële en maatschappelijke functies, die een gedeelte van deze vraag kunnen opvangen.	Geen.
97.39	De levendige plint kan overlast met zich brengen,	Het is niet aannemelijk dat de invulling van de plint zal zorgen voor overlast. Het	Geen.

	zoals zwerfafval, stoepparkeerders, alcoholmisbruik en geluidsoverlast. Een levendige plint zorgt ook voor aantrekkelijk verkeer. Het is onduidelijk wie of wat zich gaat vestigen in de plint.	ontwerpbestemmingsplan biedt de mogelijkheid voor een ondersteunend programma van maximaal 600 m ² aan commerciële en maatschappelijke functies, waarbij een onderverdeling van maximaal 300 m ² per functie geldt. De definitieve invulling van de plint is nog onbekend. Voor de invulling van de plint kan gedacht worden aan dienstverlenende functies zoals een kapper en een schoonheidsinstituut, aan horeca en aan maatschappelijke functies zoals een fysiotherapeut of een tandartsenpraktijk. Gelet op de mogelijke invulling van de plint, en de kleinschaligheid daarvan, is niet te verwachten dat hieruit overlast zal voortkomen. Daarbij geldt overigens dat voor zover overlast optreedt, dit wordt gehandhaafd op basis van de gemeentelijke Algemene Plaatselijke Verordening. In het verkeersonderzoek van BOOT is overigens rekening gehouden met de invullen van de plint, door uit te gaan van een invulling van 300 m ² horeca en 300 m ² fysio. Dit biedt een representatieve inschatting van de te verwachten verkeersgeneratie die voortkomt uit functies in de plint.	
97.40	De aanleg van een stadspark trekt verkeer aan en zorgt voor overlast aan rommel, geluid en drank- en drugsgebruik.	Dat de aanleg van het stadspark zal leiden tot een toename van verkeersbewegingen is niet aannemelijk. De schaal en inrichting van het stadspark brengt mee dat dit met name een functie voor de wijk heeft, zodat men geen grote afstanden hoeft af te leggen om het stadspark te bereiken. Daarnaast worden ook geen aanvullende parkeerplaatsen rond of in het stadspark gerealiseerd, zodat extra verkeer ook gelet daarop wordt geweerd. Daarbij geldt overigens dat voor zover overlast optreedt, dit wordt gehandhaafd op basis van de gemeentelijke Algemene Plaatselijke Verordening	Geen.
97.41	De aanpassingen aan het fietspad zijn nadelig ten opzichte van de huidige situatie. De doorgaande fietsverbinding wordt gehinderd door de positie van de ingang van de fietsgarage.	Van hinder door de positie van de ingang is geen sprake. Door indiener is ook niet gemotiveerd waarom sprake zou zijn van hinder. De aansluiting van de parkeergarage aan de fietsroute zorgt voor een goede fietsontsluiting van het plan. Er is voldoende ruimte voor fietsers om af te slaan naar de ingang van de fietsgarage, zonder dat dit hinder oplevert voor de doorgaande fietsverbinding.	Geen.
97.42	Onduidelijk is of het aantal fietsnietjes en fietsparkeerplaatsen voldoende is. Zorgen worden geuit over mogelijke zwerffietsen. Gevraagd wordt tot in hoeverre rekening is gehouden met scooters, brommers, motoren en scootmobielen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Er worden 1.700 inpandige fietsparkeerplaatsen gerealiseerd als onderdeel van het planinitiatief LEAD. In het landschap worden 82 fietsnietjes gerealiseerd. Hiermee worden ruim voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Ook is er ruimte aanwezig voor minder gangbare maten, zoals scooters en brommers, in zowel het hoofdgebouw als de losstaande toren.	Geen.
97.43	Er zal parkeeroverlast ontstaan. De parkeernorm is onrealistisch en gebaseerd op ramingen en wijkt	Onderdeel van het plan is de realisatie van een 3-laagse parkeergarage met 347 parkeerplaatsen.	Geen.

	drastisch af van de parkeervisie die gold toen de plannen werden voorbereid en uitgezet. Aangezien 25% van de appartementen van LEAD sociaal zijn en 75% dus niet, valt te verwachten dat er veel autobezitters onder de bewoners zullen zitten. Mensen met cruciale beroepen zijn ook afhankelijk van een auto. Onduidelijk is of de parkeergarage 2 of 3 lagen zal hebben. De nabijheid van de Leidse Ring zorgt juist voor het aantrekken van bewoners die een eigen auto bezitten. Bezoekers zullen in de buurt een plek zoeken. Gevraagd wordt tot in hoeverre het niet verstrekken van parkeervergunningen juridisch haalbaar is en hoe de verdeling van de parkeerplaatsen concreet verloopt. De planlocatie is geen knoop van hoogwaardig openbaar vervoer. Het gebied waar LEAD moet komen valt niet onder het stationsgebied. Door de coronacrisis gebruiken mensen vaker de auto.	Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Niet valt in te zien waarom het gelijkheidsbeginsel in de weg staat aan het weigeren van een parkeervergunning in gevallen waarin het adres van de aanvrager is opgenomen op de POET-lijst van de gemeente. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning. De eventuele effecten van de Corona pandemie op het autogebruik zijn – wat daarvan ook zij – slechts van tijdelijke aard en zijn dus niet relevant voor dit project.	
97.44	De torens zullen zorgen voor lichthinder.	Dat onevenredige lichthinder zal optreden is niet aannemelijk en ook niet aannemelijk gemaakt in de zienswijze. Anders dan voor bijvoorbeeld bedrijven die grote lichtinstallaties gebruiken (zoals op sportterreinen) gelden voor licht vanuit woningen geen normen. Reguliere consumentenverlichting in woningen is immers niet inherent hinderlijk van aard. Dit is niet anders wanneer sprake is van hoogbouw. Voor zover sprake is van lichtexcessen in individuele woningen van de hoogbouw, geldt dat het burennrecht hierop van toepassing is.	Geen.
97.45	De vraag wordt gesteld of er rekening mee is gehouden dat de bodem moet worden gesaneerd.	In paragraaf 4.6.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. Het aspect bodem staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. In 2019 is een verkennend bodemonderzoek inclusief asbest uitgevoerd door BOOT op het plangebied van planinitiatief LEAD. Op basis van het advies uit het verkennend bodemonderzoek van mei 2019, heeft BOOT in maart 2020 een nader bodemonderzoek asbest conform NEN 5707 uitgevoerd. Daarnaast is ter plaatse van de nieuwe KPN-	Geen.

		locatie door BOOT op 3 juni 2020 een verkennend bodemonderzoek inclusief asbest uitgevoerd. De onderzoeken zijn als bijlagen 11 tot en met 13 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Als gevolg van de resultaten van de bodemonderzoeken dient rekening te worden gehouden met de verwijdering van een ondergrondse dieseltank, inclusief het leidingwerk, ter plaatse van het bestaande KPN-gebouw. Hierbij is het ook nodig de zintuiglijk met minerale olie verontreinigde grond te verwijderen. Ter plekke van de proefsleuf die door BOOT tijdens het onderzoek is gegraven is een sterke verontreiniging met asbest aangetoond. Om de locatie geschikt te maken voor de nieuwe bestemming 'wonen' is het nodig de verontreiniging te saneren. Gelijktijdig met de tanksanering zal de bodem ter plaatse van de tank worden gesaneerd. Hiervoor is inmiddels een melding gedaan in het kader van het Besluit uniforme saneringen (Bus-melding) waarmee de Omgevingsdienst heeft ingestemd. In de uitgevoerde bodemonderzoeken is geen onderzoek gedaan ter plaatse van de huidige bebouwing. Mogelijk is onder deze bebouwing ook asbest aanwezig. Omdat de bodem onder de bebouwing verdacht is op bodemverontreiniging zal, na sloop van de bebouwing, een verkennend bodemonderzoek volgens de NEN5740 en de NEN5707 worden uitgevoerd. Dit is als voorwaarde (10) in de ontwerp-omgevingsvergunning opgenomen. De projectontwikkelaar heeft met kosten voor verwijdering en sanering rekening gehouden in de exploitatie.	
97.46	LEAD leidt tot gentrificatie.	Voor zover indiener vreest voor een verslechtering van de sociale opbouw van de wijk, geldt dat LEAD voorziet in een gevarieerd woonprogramma, waarin ook sociale woningbouw wordt gerealiseerd. Door in het plan zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan de grote woningbehoefte. Opgemerkt wordt daarbij dat 25% van de huurwoningen sociale huurwoningen zullen zijn.	Geen.
97.47	De vraag wordt gesteld wat de effecten van stikstof en PFAS zijn op de omgeving.	Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen	

		Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect bodemkwaliteit geldt dat drie bodemonderzoeken zijn uitgevoerd door BOOT. In 2019 is een verkennend bodemonderzoek inclusief asbest uitgevoerd. Op basis van het advies uit het verkennend bodemonderzoek van mei 2019, heeft BOOT in maart 2020 een nader bodemonderzoek asbest conform NEN 5707 uitgevoerd. Daarnaast is ter plaatse van de nieuwe KPN-locatie door BOOT op 3 juni 2020 een verkennend bodemonderzoek inclusief asbest uitgevoerd. In het kader van de melding die is gedaan op grond van het Besluit uniforme saneringen is het aspect PFAS onderzocht. In het onderzoek dat door BOOT in dat kader is gedaan naar PFAS, wordt geconcludeerd dat de aangetroffen concentraties PFAS in de bodem in milieuhygiënische zin geen belemmering vormen voor de voorgenomen bodemsanering.	
97.48	LEAD is niet biodivers. Er heeft geen goed flora- en fauna-onderzoek plaatsgevonden. Het vleermuizenonderzoek is niet volgens protocol uitgevoerd. Het bomenkapplan zit niet deugdelijk in elkaar.	Ten aanzien van het bomenkapplan wordt het volgende opgemerkt. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.

		Een onderzoek naar de effecten voor flora en fauna is daarnaast uitgevoerd. Door Bureau Stadsnatuur is een ecologische quickscan uitgevoerd, die als bijlage 6 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In de quickscan is geconstateerd dat de beschermde flora uit de Wet natuurbescherming niet te verwachten zijn in het plangebied. De beschermde soorten komen nauwelijks voor in urbaan gebied en het plangebied is daarnaast ongeschikt als leefgebied voor enkele typische muurplanten. Daarnaast wordt daarin geconstateerd dat het leefgebied voor beschermde ongewervelde dieren, amfibieën, reptielen en vissen ontbreekt. Aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels is uitgesloten, maar mogelijk zijn nesten aanwezig in de heesters rondom de bebouwing. Potentie als nestlocatie en leefgebied voor de huismus en gierzwaluw is uitgesloten. Wel broeden een paar slechtvalken op zo'n 450 meter afstand van het plangebied. Echter, zijn binnen het plangebied geen nestlocaties van de soort aangetroffen. Omdat in de ecologische quickscan niet is uitgesloten dat in het plangebied sprake is van verblijfslocaties voor vleermuizen, is door Bureau Stadsnatuur in 2018 een vleermuisonderzoek uitgevoerd. Na uitbreiding van het plangebied in 2020 met de nieuwe KPN-locatie, heeft Bureau Stadsnatuur beoordeeld of vleermuizen in de huidige bebouwing op deze locatie zijn uit te sluiten. Het vleermuisonderzoek is hierop aangevuld. Het onderzoek is als bijlage 7 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Op basis van veldbezoeken is geconstateerd dat het plangebied van beperkt belang is voor vleermuizen en dat zomerverblijfplaatsen en kraamkolonieën uitgesloten zijn. In het najaar zijn paarverblijfplaatsen in de bebouwing tevens uitgesloten. Beschermde gebiedsgebruik door vleermuizen is uitgesloten. Het onderzoek is conform het Vleermuisprotocol 2017 uitgevoerd. Er zijn in totaal negen bezoeken gebracht met een totale onderzoeksduur die boven de standaard uit het Vleermuisprotocol ligt. Daarbij is goed zicht op de onderzoekslocatie geweest, zijn de juiste middelen zoals een ultrasoon detector met time expansion gebruikt – aangevuld met een warmtebeeldcamera- en is het onderzoek uitgevoerd door een deskundige. Gelet op het voorgaande is uitgesloten dat LEAD leidt tot nadelige gevolgen voor beschermde flora of fauna.	

98.1	De hoogte van de torens is buitenproportioneel en past niet in de wijk en de stad Leiden. Er wordt behoorlijk van de maximale hoogte in de hoogbouwvisie afgeweken. Daarbij is er niet voldoende onderbouwd waarom er zoveel wordt afgeweken van de maximale hoogte en dat het bestaan van de 3 woontorens een duidelijk aantoonbare ruimtelijke kwalitatieve toevoeging is.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Om de gewenste ruimtelijke meerwaarde te kunnen bieden (zoals de realisatie van een hoogwaardig stadspark) is een bepaalde hoogte nodig om tot uitvoerbare plannen te kunnen komen. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van het aspect skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project en die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, zoals ook de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.
98.2	Er wordt teveel afgeweken van de maximale hoogte zoals omschreven in het Wijkontwikkelplan Leiden Noord.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. In het WOP zijn ook geen maximale hoogten opgenomen. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Voor de locatie Willem de Zwijgerlaan is aangegeven dat voor 2018 de ambitie is de laan te herstructureren. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
98.3	Er worden zorgen geuit over schaduw-, wind- en	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze	Geen.

	geluidhinder.	zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. Ten aanzien van het aspect wind wordt verwezen naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Ten aanzien van het aspect geluidhinder wordt verwezen naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	
98.4	De 372 parkeerplaatsen zijn ontoereikend. Autodelen, gebruik van OV en fiets wordt hierbij als argument gebruikt. Dit is "wishful thinking". Naast het feit dat bewoners zelf een eigen auto hebben, zullen zij ook bezoek ontvangen die gebruik maken van een auto. Deze bezoekers zullen uitwijken naar de omliggende wijken waardoor parkeerdruk in deze wijken zal toenemen. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid gebeuren met het voornemen om betaald parkeren in de parkeergarage bij LEAD duurder te maken dan de aangrenzende goedkopere zone. Daarbij wordt de vrees geuit dat de gemeente de tarieven in de goedkopere zones zal verhogen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Bezoekers moeten in beginsel op eigen terrein parkeren en het is daarom onwenselijk indien het parkeertarief in de garage teveel afwijkt van het tarief op straat. Dit zou er immers toe leiden dat bezoekers alsnog op straat parkeren, omdat dit goedkoper is. De parkeervisie biedt in dergelijke gevallen handvatten om het beleid op straat aan te passen wanneer dergelijke problemen optreden. Zo kunnen bijvoorbeeld de reguleringstijden aangepast worden als blijkt dat er veel bezoekers na 19.30 uur op straat gaan staan, omdat het dan gratis is en er op eigen terrein betaald moet worden voor het parkeren. Ook is reeds in de parkeervisie opgenomen om het starttarief van €0,20 voor de eerste twee uur parkeren in woongebieden wordt opgeheven. Dit maakt het minder interessant om in de openbare ruimte te parkeren in plaats van op eigen terrein. Dat bezoekers zullen uitwijken naar omliggende wijken is dus niet aannemelijk.	Geen.
98.5	De verkeersdrukte zal met LEAD alleen maar toenemen, terwijl Groenord in een recent onderzoek is aangemerkt als onveilig gebied. De bewoners van de torens zullen bezoek ontvangen en dit zorgt ook voor een toename van het aantal verkeersbewegingen. Daarbij wordt de mening geuit	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Onduidelijk is op welk onderzoek indiener doelt. Gelet op het recente en specifieke verkeersonderzoek dat door BOOT is uitgevoerd met betrekking tot LEAD, bestaat geen reden om aan te nemen dat sprake is van een	Geen.

	dat de nu voorgenomen enkele ontsluiting praktisch onhaalbaar is.	verkeersonveilige situatie. Door indiener wordt ook niet gemotiveerd dat de voorgenomen ontsluiting praktisch onhaalbaar is. Verwezen wordt naar hetgeen over de gekozen ontsluiting is opgemerkt in paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota. Er is geen reden om aan te nemen dat de ontsluiting praktisch onhaalbaar is.	
98.6	Hoogbouw past niet in een duurzaam project, het is de meest vervuilende vorm van bouwen. Daarnaast zal er groen verdwijnen en zal er door onder andere de toenemende verkeerdrukke meer fijn- en stikstof in de lucht zitten. Dit terwijl de Willem de Zwijgerlaan al bekend staat al vervuilend gebied. Het project draagt enkel bij aan meer verstening en dat terwijl Leiden al ernstig hoog staat op dat gebied.	Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat	Geen.

		laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam. Ten aanzien van het groen wordt het volgende opgemerkt. Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter, terwijl voor de realisatie van het plan 33 bomen worden gekapt. Per saldo neemt de hoeveelheid groen door het planinitiatief LEAD dus toe en de hoeveelheid verharding neemt af. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier ook uitgebreid op ingegaan.	

		Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	
98.7	De manier waarop om is gegaan met de huidige bewoners en het zogeheten “participatietraject” is een farce. Bewoners werden zeer kort voor de bijeenkomsten geïnformeerd en als je één avond niet aanwezig kon zijn, mocht je de rest van het traject niet meer volgen. Punten zoals het aantal woningen, hoogte of parkeren mochten daarbij niet besproken worden. Het is bewoners ernstig lastig gemaakt om dit traject te kunnen volgen en het gevoel dat het eigenlijk allemaal al een “done deal” is, overheerst.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over bepaalde onderwerpen. In het participatietraject is over allerlei onderwerpen gesproken, zoals ook het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Er is dus een uitgebreide procedure doorlopen binnen de kaders van het planinitiatief. Het participatietraject is dus zorgvuldig doorlopen.	Geen.
99.1	Hoogbouw heeft alleen kans van slagen als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, waaronder dat voldoende mogelijkheid is op de begane grond en rond de flats waar bewoners elkaar kunnen treffen en waardoor gebrek aan sociale controle en isolement door massaliteit kan worden voorkomen en dat goede mogelijkheden zijn om weg te komen van de flats. Aan deze voorwaarden wordt niet voldaan.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Ook zijn er daktuinen waar bewoners en bezoekers elkaar kunnen treffen. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor ontmoeting rond het project.	Geen.
99.2	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de	Geen.

	een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	
99.3	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
99.4	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
99.5	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaantvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen	Geen.

		moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	
99.6	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat	Geen.

		laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
99.7	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de	Geen.

		ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
99.8	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
99.9	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
99.10	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
99.11	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.

	vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Tevens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota, waarin uitgebreid uiteen is gezet dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
99.12	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
99.13	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	De hoogte van de woontorens van planinitiatief LEAD is niet in strijd met het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) is op 5 april 2011 dat door het college vastgesteld. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Voor de locatie Willem de Zwijgerlaan is aangegeven dat voor 2018 de ambitie is de laan te herstructureren. Het WOP is in 2020 afgerond. Naast dat het planinitiatief LEAD geen onderdeel uitmaakt van het WOP en voor nieuwe projecten een ontwikkelperspectief in de maak is wordt in het WOP van een maximale bouwhoogte niet gesproken. Dit ontwikkelperspectief geeft aan wat de hoofdlijnen, randvoorwaarden,	Geen.

		grenzen en vastgelegde doelen zijn. Het geeft richting aan de nieuwe plannen, maar is geen plan op zich. Bewoners, bedrijven, instellingen en organisaties kunnen meedoen en meedenken met het maken van het ontwikkelperspectief (zie doemee.leiden.nl/nl-NL/projects/ontwikkelperspectief-leiden-noord). Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	
99.14	De kleine hoeveelheid groen verdwijnt. Het groen moet blijven bestaan.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
100.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
100.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
100.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar	Geen.

	gerealiseerd.	paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
100.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
100.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad. Het plan voldoet niet aan BENG+ of BENG en ook niet aan de minimale epc van 0,4.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan.	Geen.

		LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om	

		de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Opgemerkt wordt dat het bouwplan is uitgewerkt en ingediend voordat de BENG-eisen op 1 januari 2021 in werking zijn getreden. Dit laat echter onverlet dat de ontwikkelaar een inspanningsverplichting heeft om een circulair en zeer duurzaam project te realiseren. De ontwikkelaar heeft daar concreet invulling aan gegeven door het toepassen van zeer hoge gevelisolatie, driedubbele beglazing incl. geïntegreerde energieopwekking, bodemenergie, warmteterugwinning uit ventilatiesystemen en een optimaal gebruik van zonnepanelen op de daken. De voor het project gestelde duurzaamheidsdoelen gaan veel verder dan de minimale eisen van het Bouwbesluit 2012. Ten aanzien van de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Iedere EPC van minder dan 0,4 voor woningen kan worden aangemerkt als BENG+. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. In dit geval geldt dat sprake is van BENG+.	

		Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
100.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk. Met een beroep op gelijke behandeling zullen na verloop van tijd toch parkeervergunningen worden verstrekt aan de bewoners met wie ooit is afgesproken dat zij daar geen recht op hebben. De locatie is niet gelegen op een knooppunt voor openbaar vervoervoorzieningen. Op nog geen 10 minuten afstand lopen van de locatie bevindt zich een gebied dat nog geen gereguleerd parkeren kent, zodat een risico van een waterbedeffect bestaat.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden. De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Niet valt in te zien waarom het gelijkheidsbeginsel in de weg staat aan het weigeren van een parkeervergunning in gevallen waarin het adres van de aanvrager is opgenomen op de POET-lijst van de gemeente. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een	Geen.

		parkeervergunning. De parkeerdruk in wijken wordt regelmatig gemonitord. Indien op enig moment blijkt dat de parkeerdruk in een bepaalde wijk te hoog is, dan kan ervoor worden gekozen om daar gereguleerd parkeren in te voeren. Als gevolg van het planinitiatief LEAD zal van een waterbedeffect evenwel geen sprake zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan.	
100.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
100.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
100.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m³ gerealiseerd.	Geen.
100.10	De verkeersbewegingen op de Willem de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze	Geen.

	Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Tevens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota, waarin uitgebreid uiteen is gezet dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
100.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
100.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	De hoogte van de woontorens van planinitiatief LEAD is niet in strijd met het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) is op 5 april 2011 dat door het college vastgesteld. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Voor de locatie Willem de Zwijgerlaan is aangegeven dat voor 2018 de ambitie is de laan te herstructureren. Het WOP is in 2020 afgerond. Naast dat het	Geen.

		planinitiatief LEAD geen onderdeel uitmaakt van het WOP en voor nieuwe projecten een ontwikkelperspectief in de maak is wordt in het WOP van een maximale bouwhoogte niet gesproken. Dit ontwikkelperspectief geeft aan wat de hoofdlijnen, randvoorwaarden, grenzen en vastgelegde doelen zijn. Het geeft richting aan de nieuwe plannen, maar is geen plan op zich. Bewoners, bedrijven, instellingen en organisaties kunnen meedoen en meedenken met het maken van het ontwikkelperspectief (zie doemee.leiden.nl/nl-NL/projects/ontwikkelperspectief-leiden-noord). Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	
100.13	Er is sprake van een vermenging van privaatrechtelijke belangen en publiekrechtelijke verantwoordelijkheden die het dossier inkleurt.	Dat sprake is van een vermenging van privaatrechtelijke belangen en publiekrechtelijke verantwoordelijkheden wordt niet gedeeld. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen die zijn gediend bij het planinitiatief LEAD afgewogen tegen de belangen van omwonenden, waarbij de ruimtelijke effecten zijn geïnventariseerd en afgewogen. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede de algemene thema-gewijze beantwoording deze zienswijzennota, waaruit volgt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor de omgeving.	Geen.
100.14	De aanvraag die in april 2020 is gedaan is twee weken te zien geweest, maar in de maanden die volgden blijken verschillende rapporten en onderzoeken gevoegd te zijn bij de aanvraag is de aanvraag op een onderdeel gewijzigd. Deze zijn niet gepubliceerd. Er zijn ook voorwaarden in opgenomen die voorschrijven dat de ontwikkelaar zaken uitwerkt, hetgeen het voor belanghebbenden onmogelijk maakt om te zien of zij hierdoor in hun belang worden geraakt.	Bij de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten hebben alle relevante documenten die onderdeel uitmaken van de ontwerpbesluiten, ter inzage gelegen, zodat een ieder daarover een zienswijze heeft kunnen indienen. Dat bepaalde rapporten in april van 2020 niet waren gepubliceerd, maakt dus niet dat belanghebbenden daar niet op hebben kunnen reageren. In het kader van de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten hebben alle relevante documenten ter inzage gelegen. Ten aanzien van de aspecten in de ontwerp-omgevingsvergunning waarvoor is bepaald dat uitwerking nodig is, geldt dat gebruikelijk is dat zaken zoals constructieve aspecten nader worden uitgewerkt nadat een omgevingsvergunning is verleend. Om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen te kunnen verlenen, moet in ieder geval aannemelijk zijn dat het bouwwerk voldoet aan bepaalde wet- en regelgeving, zoals het Bouwbesluit 2012. Indien aannemelijk is dat wordt voldaan aan de geldende kaders, is gelet daarop mogelijk dat de precieze uitwerking na vergunningverlening wordt aangeleverd bij het college.	Geen.
100.15	De onderbouwing waarom van de hoogbouwvisie	Voor de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie wordt verwezen naar	Geen.

	kan worden afgeweken ontbreekt. Er is geen serieus en onafhankelijk onderzoek gedaan naar het effect op zichtlijnen. De locatie van de torens is geen entree tot de stad of een stationsgebied, waar volgens de hoogbouwvisie de hoogste bebouwing van Leiden te vinden zou moeten zijn.	paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daarbij wordt benadrukt dat de Hoogbouwvisie een leidraad is bij het opstellen van bestemmingsplannen waarvan onafhankelijk van het gebied – mits goed onderbouwd – kan worden afgeweken. Voor wat betreft de stelling dat geen serieus en onafhankelijk onderzoek is gedaan naar het effect op zichtlijnen wordt verwezen naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota. Daar wordt het onderzoek dat is gedaan naar het effect op de zichtlijnen uitgebreid toegelicht. Uit de toelichting blijkt dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is.	
100.16	Het bouwplan zal zorgen voor een grotere toename op de Leidse Ring dan eerder modelmatig berekend en is strijd met de uitgangspunten van de Leidse Ring.	In de verkeersmodellen die zijn gehanteerd is modelmatig berekend wat de verkeerssituatie in 2030 zal zijn in de autonome situatie (zonder inbegrip van het planinitiatief LEAD) en in de situatie waarin het plan wel wordt meegenomen. In het model is in beide situaties ook rekening gehouden met de komst van de Leidse ring, nu dit onderdeel is van de autonome situatie. De prognoses uit het verkeersmodel zijn gecombineerd met telcijfers op de kruispunten tijdens de spits. Evenwel blijft gelden dat de toename in verkeersbewegingen verkeerskundig goed kan worden ingepast. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.3 van de zienswijzennota.	Geen.
100.17	Windhinder en de helling van het fietsviaduct over de Willem de Zwijgerlaan leveren verkeersonveilige situaties op voor fietsers.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en ten oosten van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Voor verkeersonveilige situaties voor fietsers door windhinder hoeft dus niet te worden gevreesd. Hierbij is van belang dat het windhinderonderzoek is uitgegaan van de uiteindelijke indeling van het fietspad en de helling, zodat ook rekening is gehouden met de helling van het fietsviaduct.	Geen.
100.18	Er worden zorgen geuit over windhinder. De gemeente heeft nagelaten om de bestaande bebouwing voldoende mee te wegen in de onderzoeken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaantvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Daarnaast wordt erop gewezen dat in het onderzoek - conform NEN 8100:2006 - alle gebouwen binnen een straal van circa 300 meter rondom het planinitiatief LEAD meegenomen zijn (zie bijlage 1 bij bijlage 27 bij het bestemmingsplan, par. 3.2). Derhalve zien wij geen aanleiding voor het oordeel dat de bestaande bebouwing onvoldoende is meegewogen in de onderzoeken.	Geen.

100.19	Er is nagelaten afdoende onderzoek te doen naar de effecten op plant en dier van het plan.	Een onderzoek naar de effecten voor plant en dier is uitgevoerd. Door Bureau Stadsnatuur is een ecologische quickscan uitgevoerd, die als bijlage 6 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In de quickscan is geconstateerd dat de beschermde flora uit de Wet natuurbescherming niet te verwachten zijn in het plangebied. De beschermde soorten komen nauwelijks voor in urbaan gebied en het plangebied is daarnaast ongeschikt als leefgebied voor enkele typische muurplanten. Daarnaast wordt daarin geconstateerd dat het leefgebied voor beschermde ongewervelde dieren, amfibieën, reptielen en vissen ontbreekt. Aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels is uitgesloten, maar mogelijk zijn nesten aanwezig in de heesters rondom de bebouwing. Potentie als nestlocatie en leefgebied voor de huismus en gierzwaluw is uitgesloten. Wel broeden een paar slechtvalken op zo'n 450 meter afstand van het plangebied. Echter, zijn binnen het plangebied geen nestlocaties van de soort aangetroffen. Omdat in de ecologische quickscan niet is uitgesloten dat in het plangebied sprake is van verblijfslocaties voor vleermuizen, is door Bureau Stadsnatuur in 2018 een vleermuisonderzoek uitgevoerd. Na uitbreiding van het plangebied in 2020 met de nieuwe KPN-locatie, heeft Bureau Stadsnatuur beoordeeld of vleermuizen in de huidige bebouwing op deze locatie zijn uit te sluiten. Het vleermuisonderzoek is hierop aangevuld. Het onderzoek is als bijlage 7 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Op basis van veldbezoeken is geconstateerd dat het plangebied van beperkt belang is voor vleermuizen en dat zomerverblijfplaatsen en kraamkolonieën uitgesloten zijn. In het najaar zijn paarverblijfplaatsen in de bebouwing tevens uitgesloten. Beschermde gebiedsgebruik door vleermuizen is uitgesloten. Gelet op het voorgaande is uitgesloten dat LEAD leidt tot nadelige gevolgen voor beschermde flora of fauna.	Geen.
100.20	Een milieueffectrapportage voor dit plan was op zijn plaats geweest. Er is onvoldoende onderbouwd waarom dit niet nodig is.	Voor het project heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden, waarbij op basis van de aanmeldnotitie van de initiatiefnemer door de Omgevingsdienst West-Holland namens het college is geoordeeld dat geen sprake is van een activiteit die leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Het opstellen van een milieueffectrapport is gelet daarop niet vereist.	Geen.
100.21	Er moet daadwerkelijk onderzoek worden gedaan naar de aanwezigheid van vleermuizen. In de	Er is daadwerkelijk onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van vleermuizen in het plangebied. Verwezen wordt naar het vleermuisonderzoek dat als bijlage 7 bij de	Geen.

	omgeving van het bouwplan wordt met grote regelmaat vleermuizen gespot.	toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Het onderzoek is uitgevoerd conform het Vleermuisprotocol 2017, waarbij bezoeken ten minste twee uur duurden. Alle veldbezoeken zijn uitgevoerd met zogenoemde batdetector en opnameapparatuur en waar relevant is een infraroodcamera toegepast om gedragingen van dieren beter te volgen. Het plangebied is voor het vaststellen/uitsluiten van zomerverblijfplaatsen bezocht in de schemering. In het najaar is het plangebied onderzocht op paarverblijfplaatsen. Nader onderzoek naar grote winterverblijfplaatsen vond plaats in de periode augustus-september, waarbij vanaf middernacht twee uur lang geschikte gevels zijn onderzocht op zwermende groepen vleermuizen. Ook het overige gebiedsgebruik zoals foerageren en passeren is gedurende de bezoeken in kaart gebracht. Gelet hierop is daadwerkelijk onderzocht gedaan naar de aanwezigheid van vleermuizen in het plangebied. Het enkele feit dat in de omgeving van het plangebied vleermuizen worden gespot, maakt niet dat het plangebied zelf ook verblijfplaatsen van vleermuizen bevat.	
100.22	Onvoldoende onderbouwd is wat het effect van de bouw op de stikstofdepositie is in Nederland. Het stikstofeffect van de bouw is groter dan in de stukken wordt voorgesteld. Niet wordt helder hoe de onvermijdelijke uitstoot tijdens de bouw gecompenseerd zal worden, maar ook wordt vergeten dat de productie van het bouw materiaal en het transport naar de bouwlocatie toe ook uitstoot kent en op andere plaatsen gebeurt dan de bouwlocatie.	Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Hierbij is ook uitdrukkelijk de bouw fase onderzocht door Peutz. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt in nabijgelegen Natura 2000-gebieden en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Opgemerkt wordt daarbij dat werkzaamheden op een andere locatie niet worden toegerekend aan deze projectlocatie, maar dat dergelijke werkzaamheden – en de daaruit volgende stikstofuitstoot – wel wordt meegenomen in de berekening van de stikstofdepositie van de betreffende inrichting waar die werkzaamheden plaatsvinden.	Geen.
100.23	Het is een raadsel waarom het gebouw op een hogedrukgasleiding wordt gebouwd. Het groepsrisico wordt enorm vergroot door toevoeging van zoveel woningen op deze locatie.	In de eerste plaats geldt dat LEAD niet op een hogedrukgasleiding wordt gebouwd. LEAD wordt op een afstand van 40 meter van een hogedruk aardgasleiding gebouwd. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.10 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid gemotiveerd dat, gelet op de zeer beperkte kans op calamiteiten in combinatie met de getroffen maatregelen die worden genomen om het aantal potentiële slachtoffers te beperken, de zeer beperkte risico's aanvaardbaar worden geacht.	Geen.

100.24	Er worden zorgen geuit over de brandveiligheid van de gebouwen. Verwezen wordt naar waarschuwingen van de landelijk portefeuillehouder incidentenbestrijding en de brandweercommandant van Rotterdam met voorbeelden van extra afgedwongen veiligheidsvoorzieningen bij de bouw van de Zalmhaventoren. Dergelijke voorzieningen zijn niet of met een lager niveau in het verslag van Bouwfysica behandeld en in het planbesluit opgenomen. Er is onafhankelijk onderzoek nodig.	In de voorbereidingsfase is veel aandacht geweest voor het aspect brandveiligheid. Zo heeft in 2019 vooroverleg plaatsgevonden met de brandweer, waarna een brandveiligheidsconcept op hoofdlijnen is opgesteld, dat met de gemeente en de Brandweer Hollands Midden is besproken. Vervolgens is het brandveiligheidsconcept door Buro Bouwfysica uitgewerkt in een Rapportage Brandveiligheid, dat onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning. Hieruit volgt dat voor het grootste gedeelte van het plan wordt voldaan aan de prestatie eisen van het Bouwbesluit 2012, maar dat voor een aantal aspecten oplossingen worden gekozen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. Dit concept is, zoals aangegeven in het ontwerpbesluit, ter beoordeling voorgelegd aan de brandweer Hollands Midden en zij hebben op 29 mei 2020 geadviseerd dat het plan in overeenstemming met het gestelde in het Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid in Hoge Gebouwen' is. De omgevingsvergunning zou qua brandveiligheid -onder voorwaarden- verleend kunnen worden. Daarbij is de SBR-CUR uitgave 'Handreiking brandveiligheid in hoge gebouwen' (HHG) nadrukkelijk bij de toetsing gehanteerd. De veiligheidsregio heeft advies uitgebracht over het project, waarin ook uitgebreid is ingegaan op het aspect brandveiligheid. Geconcludeerd wordt in dat kader bijvoorbeeld dat de brandwerendheid van de gevels, beglazing en aluminium kozijnen voldoende is voor een direct te starten ontluchting bij brand. Hiermee is voldoende vast komen te staan dat het project voorziet in een voldoende mate van brandveiligheid. Overigens geldt dat in artikel 5.3 ten aanzien van de bestemming "Wonen" is bepaald dat het bevoegd gezag met het oog op externe veiligheid nadere eisen kan stellen met betrekking tot de bebouwing, de situering van de bebouwing en de inrichting van het perceel.	Geen.
100.25	In de vergunning zijn een aantal dringende adviezen opgenomen die betrekking hebben op veiligheid, terwijl met voorschriften gewerkt had moeten worden.	In de ontwerp-omgevingsvergunning is voor twee aspecten een dringend advies opgenomen. Er wordt dringend aanbevolen om de aanbevelingen van het Compendium Aanpak Constructieve Veiligheid te hanteren bij het indienen van constructieve stukken; Die aanbeveling vergemakkelijkt de constructieve controle, maar is geen af te dwingen eis. Daarnaast wordt dringend geadviseerd een minimale afmeting van 1,20 bij 2,15, exclusief leuning, voor de vloer van de liftkooi te hanteren. De minimale maat van 1,05	Geen.

		bij 2,05 meter die volgt uit het Bouwbesluit blijkt in de praktijk bij voorkomende medische (nood)situaties te klein omdat er vaak nog een leuning in de lift aanwezig is. In zo'n (nood)situatie moeten naast de brancard ook nog twee ambulancemedewerkers en apparatuur met de lift mee. Bij minder hoge woongebouwen moet de ambulancedienst vaak de hulp van brandweer (redvoertuig en tankautospuut) invoeren ('takelen patiënt') omdat in de liften vaak onvoldoende ruimte aanwezig is voor het horizontaal vervoeren van de patiënt. Het horizontaal vervoeren van een patiënt brengt veel vertraging (medische zorg) en specialisme (brandweer) met zich mee, waardoor kostbare tijd verloren kan gaan. Het is echter niet mogelijk om bij voorschrift dan wel voorwaarde een hoger niveau dan het Bouwbesluit 2012 op te leggen, zodat gewerkt is met een dringend advies.	
100.26	Het bouwplan levert een onevenredige verslechtering op voor bewoners van de Prinsenhoek die de gehele winter in de schaduw van de woonkolos zullen zitten, hetgeen een gebrek aan natuurlijke warmte oplevert.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. In het bezonningsonderzoek zijn alle woningen en appartementen beschouwd die worden geraakt door de slagschaduw van het project en geconcludeerd wordt dat voor al die woningen aan de gehanteerde Haagse norm en de strengere TNO-norm 'licht' wordt voldaan. Dat geldt dus evenzeer voor de woningen van de Prinsenhoek.	Geen.
100.27	In het besluit hogere waarden is onvoldoende duidelijk gemaakt dat alle mogelijke maatregelen zijn genomen om een dergelijk besluit te rechtvaardigen. De gemeente gaat er onterecht van uit dat nieuwbouw de bestaande bebouwing vervangt.	In het besluit hogere waarde is opgemerkt dat ten aanzien van bronmaatregelen de Willem de Zwijgerlaan reeds is voorzien van geluidreducerend asfalt en dat vanwege de Gooimeerlaan slechts sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde met 1 dB op 8 woningen in het plan. De kosten voor het treffen van verdere bronmaatregelen en het beperkte akoestische effect daarvan worden niet doelmatig geacht. Daarnaast wordt ten aanzien van overdrachtsmaatregelen opgemerkt dat het plaatsen van geluidschermen langs de wegen weinig tot geen akoestisch effect heeft. Ook overdrachtsmaatregelen in de vorm van het verder vergroten van de afstand of het aanpassen van de bodem tussen de woningen en de wegen, zijn in dit geval geen reële opties. Hiermee is voldoende gemotiveerd dat bron- en overdrachtsmaatregelen geen doelmatige of reële mogelijkheden zijn.	Geen.

		Op een gedeelte van het gebied waar na realisatie van LEAD woningen zullen worden gebouwd staat thans bebouwing. De woningen vervangen dus bestaande bebouwing. Daarnaast vult het plan een ruimte op waar thans geen bebouwing is gerealiseerd. Gelet daarop is op een juiste manier toepassing gegeven aan deze criteria.	
100.28	Er ontbreekt een lichtplan. Voorkomen moet worden dat door verlichting van de torens overlast ontstaat voor mens en dier.	Dat onevenredige lichthinder zal optreden is niet aannemelijk en ook niet aannemelijk gemaakt in de zienswijze. Anders dan voor bijvoorbeeld bedrijven die grote lichtinstallaties gebruiken (zoals op sportterreinen) gelden voor licht vanuit woningen geen normen. Reguliere consumentenverlichting in woningen is immers niet inherent hinderlijk van aard. Dit is niet anders wanneer sprake is van hoogbouw. Voor zover sprake is van lichtexcessen in individuele woningen van de hoogbouw, geldt dat het burendrecht hierop van toepassing is.	Geen.
100.29	De ontwikkeling voldoet niet aan de belofte dat een hoogwaardige groene inrichting zal komen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal hierdoor de hoeveelheid groen in de omgeving toenemen.	Geen.
100.30	Het gebied zal jarenlang een bouwterrein zijn aan de rand van de wijk, met alle (verkeers)overlast van dien. In de praktijk zal het bouwverkeer door de wijk afgewikkeld worden, hetgeen onhaalbaar is.	Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De bouw zal in 2022 aanvangen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de	Geen.

		Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. Het bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in de verkeersonderzoeken. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
100.31	Leiden kent meer geplande woningen dan aan tekort becijferd is. Er is dan ook geen noodzaak om op deze schaal op zo'n kleine postzegel woningen toe te voegen. De pandemie gaat daarnaast effect hebben op de vraag naar woningen. Hierdoor wordt de financierbaarheid twijfelachtig.	Er is wel degelijk sprake van een noodzaak naar de woningen die in LEAD gerealiseerd worden. Verwezen wordt verder naar onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Dat de pandemie effecten heeft op de woonruimtevoorraad is niet aannemelijk. Voor zover dat al het geval zou zijn, geldt bovendien dat nu de pandemie een tijdelijk gegeven is, eventuele effecten die daaruit volgen voor de woonruimtevoorraad tevens tijdelijk zijn.	Geen.

101.1	Een bouwhoogte tot 115 meter is niet in lijn met de hoogbouwvisie. Hiermee zet de gemeente een gevaarlijk precedent.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 6.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht. Daarbij wordt erop gewezen dat de Hoogbouwvisie dient als leidraad bij het opstellen van bestemmingsplannen en dat hier – mits goed onderbouwd – van kan worden afgeweken. Per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. Van het zetten van een gevaarlijk precedent is dus geen sprake.	Geen.
101.2	De hoogte van de torens past niet bij het karakter van de wijk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat voor het toestaan van het planinitiatief LEAD een hoogbouwtoets is uitgevoerd aan de hand van de criteria “Eyeline” en “Skyline”. Het onderdeel “Eyeline” gaat in op de relatie van de bebouwing met de omgeving op straatniveau. In het onderdeel “Skyline” is de relatie van het planinitiatief LEAD met de bebouwing met de stad en het stadsilhouet getoetst. Uit die toetsing blijkt dat het planinitiatief LEAD geen negatieve invloed heeft op het karakter en het aanzicht van de stad (het stadsilhouet) en hier juist aan bijdraagt. Er wordt voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is verder door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	Geen.
101.3	Er worden zorgen geuit over de hoeveelheid woningen.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting op bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De toename in hoeveelheid woningen kan dan ook goed worden ingepast in de omgeving.	Geen.

101.4	Er worden zorgen geuit over te hoge parkeerdruk. De visie van de gemeente met betrekking tot gewenst laag autobezit is niet realistisch.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
101.5	Er worden zorgen geuit dat bewoners van LEAD permanent gaan parkeren met bezoekerskaarten.	De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeer- of bezoekersvergunning. Dit geldt ook voor toekomstige bewoners. Bewoners van LEAD zullen dus geen bezoekersparkeervergunning ontvangen, waarmee zij permanent kunnen parkeren.	Geen.
101.6	Er worden zorgen geuit over verkeersbelasting.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
101.7	Verzoek om de reguliere norm voor het aantal parkeerplaatsen per woning te hanteren.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
101.8	Verzoek om verder onderzoek naar de problemen door toenemende verkeersdruk en het tekort aan parkeerplaatsen.	Onderzoek naar de toename in verkeersbewegingen en de toets aan het gemeentelijk parkeerbeleid heeft reeds plaatsgevonden. Verwezen wordt naar paragrafen 5.2.2 en 5.2.3 van deze zienswijzennota, waarin hierop uitgebreid is ingegaan.	Geen.
101.9	Er worden zorgen geuit over het waardeverlies van eigen woning.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
101.10	Er worden zorgen geuit over aantasting van woongenot door de hoogte van de torens, hierdoor is het voor bewoners van LEAD mogelijk om in de achtertuin en woning te kijken.	Opgemerkt wordt dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse	Geen.

		woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan).	
101.11	Verzoek om een studie te laten uitvoeren die wel een eerlijk en objectief beeld geeft van de zichtbaarheid van de torens. Er is steeds een perspectief gekozen waarbij de woontoren net achter een boom, tak of gebouw verdwijnt en daardoor lijkt de woontoren minder zichtbaar dan in werkelijkheid het geval zal zijn.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht. Daarnaast wordt erop gewezen dat het zichtlijnenonderzoek in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten LEAD is uitgevoerd. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is het zelfbindend toetsingskader neergelegd voor wat betreft het toestaan van het planinitiatief LEAD. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is aangegeven dat de zichtlijnen telkens zijn gekozen vanuit de kenmerkende posities in de stad, zijnde pleinen, delen van de singel, lange lanen en straten met monumenten. Daarbij is het ongewenst bevonden dat het planinitiatief LEAD de historische binnenstad domineert (zie blz. 24 van de Nota). Verder is aangegeven dat de gevolgen voor het zicht vanuit Het Groene Hart en voor het historisch landschap door de initiatiefnemer verder zullen worden uitgewerkt (zie blz. 43 van de Nota). Aangezien het zichtlijnenonderzoek deze uitgangspunten van de Nota van Uitgangspunten LEAD volgt achten wij het onderzoek representatief voor de impact op de zichtlijnen met het	Geen.

		planinitiatief LEAD. Bij het vaststellen van de standpunten is een representatieve selectie gemaakt van karakteristieke zichtlijnen. Opgemerkt wordt verder dat de bestaande bebouwing bij het bepalen van de standpunten geen rol heeft gespeeld. Van belang is de beleving, bijvoorbeeld vanuit de binnenstad. Hierbij is onvermijdelijk, zeker in een dichtbebouwde omgeving, dat gebouwen in de zichtlijn staan. De zichtlijnen geven in dat kader ook een accuraat beeld van wat het effect van het project is op de bestaande stad. Overigens wordt de stelling dat de studie niet objectief zou zijn, niet gedeeld. Van belang is of het onderzoek op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen, of de redenering daarin begrijpelijk is en of de conclusies aansluiten op de redeneringen. Wij menen dat dit het geval is, gelet op het voorgaande.	
101.12	Er wordt een te rooskleurig beeld gegeven over de effecten van windvlagen op de omliggende fietspaden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en ten oosten van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Daarbij is de stelling dat het onderzoek een te rooskleurig beeld schetst niet nader onderbouwd zodat wij hierin geen reden zien te twijfelen aan het onderzoek van Actiflow.	Geen.
101.13	Verzoek om een onderzoek waarin een eerlijk en objectief beeld wordt gegeven van de effecten van de torens op de windstromingen bij de fietspaden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en ten oosten van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Wij zien geen reden te twijfelen aan het door Actiflow uitgevoerde onderzoek en ziet dan ook geen aanleiding een tweede onderzoek uit te voeren.	Geen.
101.14	De gemeente heeft onvoldoende geluisterd naar de wensen en bezwaren van de omwonenden en laat in plaats daarvan haar oren hangen naar de projectontwikkelaar.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Het standpunt dat onvoldoende is geluisterd naar	Geen.

		omwonenden wordt dan ook niet gedeeld.	
101.15	Verzoek om de plannen aan te passen en te komen tot passende bouwvolumes.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting op bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aanpassing van de bouwvolumes is gelet daarop niet aan de orde.	Geen.
101.16	Verzoek om de plannen aan te passen en in lijn te brengen met de leefbaarheid voor de bewoners van Leiden.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting op bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De leefbaarheid wordt dus niet onevenredig aangetast door het project.	Geen.
101.17	De gemeente heeft verzuimd een enquête te houden onder de buurtbewoners, wat gezien het gewenste participeren en nauw betrekken van burgers te wijten valt. Een door wijkbewoners georganiseerde enquête toont aan dat 66% van de bewoners tegen hoogbouw boven de hoogbouwvisie is.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. Uitgangspunt van de gemeente en de projectontwikkelaar is juist dat in het participatieproces ruimte moest zijn voor dialoog over de verschillende aspecten van het project. Gelet daarop is het niet wenselijk geacht enkel af te gaan op cijfermatige gegevens die uit een wijkenquête volgen. Evenwel geldt dat aan het einde van het participatietraject een woonenquête is uitgevoerd onder 1.300 belangstellenden. Hiertoe is op 28 februari 2020 een mailing verstrekt. De vragen van de woonenquête zijn opgenomen in bijlage 5 van het Participatieverslag dat als bijlage 2 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Verwezen wordt verder naar hetgeen over de woonenquête is opgemerkt in het participatieverslag. Er is dus wel degelijk een enquête gehouden.	Geen.
101.18	De hoogbouw is minder kostenefficiënt en zorgt daarmee voor een stijging van de bouwkosten en de uiteindelijk prijs van de woningen.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project	Geen.

		aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. .	
101.19	Verzoek voor de gemeente om door een onafhankelijke partij te laten onderzoeken in hoeverre deze hoogbouw de bouwkosten per m ² verhoogt en de prijs van de woningen opdrijft.	Voor een onderzoek naar de bouwkosten is geen aanleiding De vraag of met lagere bouw goedkoper kan worden gebouwd is geen ruimtelijk relevant aspect dat dient te worden betrokken bij de vaststelling van de ontwerpbesluiten. Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere manier voor minder geld hetzelfde aantal woningen kan worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een onderzoek naar de bouwkosten is derhalve geen aanleiding.	Geen.
101.20	Hoogbouw is milieubelastend, zowel met het oog op materiaalgebruik als met het oog op mogelijkheden voor zonnepanelen. Verzocht wordt om door een onafhankelijke partij onderzoek te laten doen in hoeverre de uitgesproken duurzaamheidsambities bij deze vorm van hoogbouw realiseerbaar zijn.	Bij het ontwerp van LEAD is veel aandacht geweest voor het duurzaam ontwerpen van het project. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de	Geen.

		gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd.	
101.21	LEAD komt ten koste van te veel groen.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe	Geen.

		bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
101.22	Er worden zorgen geuit over het gevolg op de luchtkwaliteit. Er wordt niet aan de Europese norm voldaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
102.1	Er worden zorgen geuit over het toenemen van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
102.2	Er moeten meer sociale huurwoningen komen.	Het plan voorziet in een grote hoeveelheid sociale huurwoningen. Het woonprogramma bestaat uit minimaal 25% sociale huurwoningen. Dit is ook geborgd door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in het ontwerpbestemmingsplan waarin is verplicht minimaal 25% van het woonprogramma in te vullen met sociale huurwoningen. LEAD voorziet in een gevarieerd woonprogramma waaraan behoefte bestaat. Verwezen wordt verder naar onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte.	
102.3	Er worden zorgen geuit over de hitte die van het beton afstraalt.	In het plangebied en op de daken van het plan zal groen worden toegevoegd. Deze beplanting zal bijdragen aan het terugdringen van hittestress. Gelet daarop valt niet te verwachten dat dat sprake zal zijn van onevenredige hitte.	Geen.
102.4	De gemeente maakt een incorrecte belangenafweging.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse	Geen.

		woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	
102.5	Er worden zorgen geuit over de schaduwlijnen die zullen ontstaan.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.
103.1	Met de nieuwbouw verdwijnen in totaal 51 openbare parkeerplaatsen die niet meer terugkomen. Hierdoor zal de parkeerdruk in de wijk toenemen. De nieuwbouw van 580 woonappartementen zal zorgen voor een verdubbeling van het aantal wooneenheden in de wijk. Het gevolg is dat het aanbod van parkeerplaatsen in de wijk ontoereikend wordt. Het aangepaste parkeervergunningenbeleid voor de toekomstige bewoners geldt niet voor bezoekers. Daarnaast zal een deel van de toekomstige bewoners gebruik maken van bedrijfsauto's met een vergunning van een Leids bedrijf. Die zullen ook geparkeerd worden op openbare parkeerplaatsen. Eén op de twee woonappartementen wordt geacht geen auto te hebben, of moet gebruik maken van parkeerplekken in de openbare ruimte die nu al niet toereikend zijn. Niet is duidelijk hoe niet-bewoners van LEAD gebruik kunnen maken van de bestemde "openbare parkeerplaatsen" in pandig in de nieuwbouw. Het ontbreken van een fijnmazige infrastructuur van bijvoorbeeld metro- of tramlijnen in de nabijheid zorgt voor blijvende behoefte van eigen auto's en dus parkeerbehoefte.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen, voor zowel bewoners als bezoekers. De 54 parkeerplaatsen die in de openbare ruimte verdwijnen, worden gecompenseerd in de parkeergarage. De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeer of bezoekersvergunning zullen ontvangen. Dat een onevenredig aantal bewoners van LEAD gebruik zal maken van vergunningen voor een bedrijfsauto is niet aannemelijk. Bewoners zullen vooraf moeten nadenken of het ontbreken van een parkeerplaats bij de woning en het ontbreken van de mogelijkheid voor een parkeervergunning tot problemen zal leiden in relatie tot de gewenste mobiliteit. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. De parkeergarage voor LEAD is toegankelijk voor bewoners en bezoekers. De bewoners kunnen alleen in de parkeergarage parkeren en krijgen nimmer een vergunning voor de straat. Zij hebben dus feitelijk geen andere optie om elders te parkeren. De kosten zijn dan ook voor hen niet relevant. Bezoekers kunnen in de parkeergarage parkeren en voor hen zal een tarief worden gehanteerd dat lager of gelijk is aan de parkeertarieven op straat. Voor bezoekers is er daarom geen reden om	Geen.

		op straat te parkeren omdat het daar goedkoper zou zijn. Voor zowel bewoners als bezoekers zijn er dus geen goedkopere opties om te parkeren dan in de parkeergarage van LEAD.	
103.2	<i>De bouwplannen sluiten qua hoogte niet aan bij het stedenbouwkundig plan voor Nieuw Leyden. Er is geen aansluiting gezocht bij de bestaande situatie.</i>	<i>Onderdeel van het ontwerp van de torens is dat zoveel mogelijk is geprobeerd aansluiting te zoeken bij het omliggende gebied. De nieuwbouw sluit aan op de stedenbouwkundige opzet van de aangrenzende wijk, in het bijzonder het patroon van rooilijnen en bouwblokken. De onderbouw van het plan sluit aan op de rooilijn aan de Willem de Zwijgerlaan en voltooit het bouwblok in combinatie met de bestaande gebouwen uit de omgeving: het 150 kV station en het appartementengebouw Koningsstaete. Het project sluit met haar drie hoogteaccenten daarnaast aan op de bestaande stedelijke bebouwing. De gebouwen langs de Willem de Zwijgerlaan hebben een oplopende tred. Met het planinitiatief LEAD wordt de stedelijke wand aan de Willem de Zwijgerlaan, reeds bestaande uit bebouwing met een bouwhoogte van 50 tot 60 meter, door middel van ritmische bebouwing afgemaakt. De rooilijn van LEAD sluit aan de westzijde aan op Skyline Next en door de knik in het ontwerp sluit het eveneens aan op de oostelijke bebouwing.</i> De hoogte van de torens leidt daarnaast niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.
103.3	De derde toren zorgt voor langdurige schaduwwerking in het wooncomplex aan het Prins Clauspad. De derde toren zelf staat in de schaduw van de andere torens.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. In het bezonningsonderzoek zijn alle woningen en appartementen beschouwd die worden geraakt door de slagschaduw van het project en geconcludeerd wordt dat voor al die woningen aan de gehanteerde Haagse norm en de strengere TNO-norm 'licht' wordt voldaan. Dat geldt dus evenzeer voor de woningen aan het Prins Clauspad.	Geen.
103.4	De infrastructuur van de wijk is niet ontworpen op een enorme verkeerstoename door de komst van 580 woningen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
103.5	De benodigde wijziging van het bestemmingsplan loopt vooruit op de recent in gang gezette	In de gesprekken die de gemeente Leiden organiseerde in de "Week van de Leidse hoogte" werd aandacht besteed aan de planning voor hoogbouw in Leiden. De	Geen.

	vernieuwing van de Leidse Hoogbouwvisie. De gemeente zou eerst de visie moeten afronden om daarna een besluit te kunnen nemen over de hoogbouw van LEAD.	gesprekken zijn gevoerd in het kader van de voorbereiding van de Omgevingsvisie 2040 en het vernieuwen van de Hoogbouwvisie maakt daar onderdeel van uit. De gevoerde gesprekken stonden niettemin los van die reeds geplande projecten - waaronder het planinitiatief LEAD - en waren bedoeld om de inwoners te betrekken bij eventuele toekomstplannen voor de aanleg van meer hoogbouw. Wij zien geen aanleiding voor het oordeel dat wij de vigerende visie niet als uitgangspunt heeft kunnen nemen en eerst een nieuwe visie zou moeten afronden voordat zij een besluit over het planinitiatief LEAD zou kunnen nemen. Opgemerkt wordt overigens dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie.	
103.6	Hoogbouw is per definitie milieuonvriendelijk. De bestaande groenstrook wordt bebouwd, veel bomen verdwijnen en er komt milieuonvriendelijk beton, staal, etc. voor terug. De gemeente kan een statement maken door te eisen dat CO2-neutraal wordt gebouwd. Vanaf 2021 geldt de BENG norm en onduidelijk is of LEAD hieraan voldoet.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen. Bij het ontwerp van LEAD is daarnaast veel aandacht geweest voor het duurzaam ontwerpen van het project.	Geen.

		LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Verder geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om	

		de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Opgemerkt wordt tot slot dat het bouwplan is uitgewerkt en ingediend voordat de BENG-eisen op 1 januari 2021 in werking zijn getreden. Dit laat echter onverlet dat de ontwikkelaar een inspanningsverplichting heeft om een circulair en zeer duurzaam project te realiseren. De ontwikkelaar heeft daar concreet invulling aan gegeven door het toepassen van zeer hoge gevelisolatie, driedubbele beglazing incl. geïntegreerde energieopwekking, bodemenergie, warmteterugwinning uit ventilatiesystemen en een optimaal gebruik van zonnepanelen op de daken. De voor het project gestelde duurzaamheidsdoelen gaan veel verder dan de minimale eisen van het Bouwbesluit 2012. Ten aanzien van de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Iedere EPC van minder dan 0,4 voor woningen kan worden aangemerkt als BENG+. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. In dit geval geldt dat sprake is van BENG+.	

103.7	De geplande hoogbouw is alleen haalbaar als de geplande 146 koopappartementen verkocht worden in het duurdere segment. Hiervoor is maar een beperkte vraag in Leiden. Het bouwplan voorziet verder in veel tweekamerappartementen, die alleen geschikt zijn voor kleine huishoudens. Er is juist behoefte naar betaalbare woonruimte voor gezinnen.	Verwezen wordt naar onder meer paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. De initiatiefnemer heeft daarbij een inspanningsverplichting op zich genomen om minimaal 20% starterswoningen in huur- en/of koopsegment te realiseren (motie 180124). De inspanningsverplichting is vastgelegd in de koop- en ontwikkelovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan). Bovendien is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 van het ontwerpbestemmingsplan voorgeschreven. Hiermee wordt in een voldoende divers aanbod aan woningen voorzien. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
103.8	Er zijn genoeg alternatieve locaties binnen de gemeente om iets aan de huidige woningnood te kunnen doen.	Vooropgesteld wordt dat het bij een privaat initiatief niet aan de gemeente is om actief te zoeken naar alternatieven. Relevant is of het aangevraagde project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en of gelet daarop planologische medewerking kan worden verleend. Gelet op hetgeen is overwogen in de toelichting op het bestemmingsplan en hetgeen is opgemerkt in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota, is dat het geval.	Geen.
104.1	De voorgenomen afwijking van de parkeernorm is onrealistisch hoog ingeschat door gebruik van deelauto's, de fiets en OV door nieuwe bewoners.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
104.2	De verkeersbewegingen naar en rondom het project zijn onvermijdelijk laag ingeschat op grond van de onrealistische parkeernorm	In het verkeersonderzoek van BOOT is op gebruikelijke wijze onderzocht welk effect het planinitiatief LEAD op de verkeersintensiteiten in de omgeving ten opzichte van de autonome situatie. Onderzocht is, op basis van algemeen aanvaardbare kengetallen van het CROW, hoeveel verkeersbewegingen het project zal genereren en dit is afgezet tegen de modelmatige autonome situatie, die is uitgerekend op basis van een	Geen.

		vastgesteld verkeersmodel. De prognoses uit het verkeersmodel zijn gecombineerd met telcijfers op de kruispunten tijdens de spits. Het aantal verkeersbewegingen is dus niet ingeschat op basis van de parkeernorm.	
104.3	Boven de 70 meter bouwhoogte nemen investeringskosten significant toe en kunnen per definitie niet de woningen worden gerealiseerd waarvan de gemeente vaststelt dat er een tekort aan is in Leiden.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte.	Geen.
104.4	De maximale bouwhoogte van 115 meter is in strijd met de Hoogbouwvisie. In de Nota van Uitgangspunten wordt van een onjuiste maximale hoogte uitgegaan en de in de Hoogbouwvisie vervatte maatstaf en motiveringsplicht zijn niet kenbaar toegepast. Op grond van de Hoogbouwvisie had een maximale bouwhoogte van 60 meter moeten worden gehanteerd. In de Nota van Uitgangspunten is niet de vraag behandeld of het project als een aantoonbare ruimtelijke kwalitatieve toevoeging van hogere bebouwing kan worden gekwalificeerd.	De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken. Daarnaast wordt in de Nota van Uitgangspunten LEAD aangegeven dat de maximale bouwhoogte die blijkt uit de Hoogbouwvisie 60-70 meter is in hoogbouwgebied (zie blz. 14 van de Nota). Wij volgen daarom de stelling dat op grond van de Hoogbouwvisie een maximale bouwhoogte van 60 meter had moeten worden gehanteerd, niet. Verder wordt benadrukt dat de Nota van Uitgangspunten LEAD het zelfbindend toetsingskader voor het toestaan van het planinitiatief LEAD bevat. Daarin is aangegeven dat aan de hand van de criteria "Eyeline en Skyline" moet worden getoetst of de hoogbouw is toegestaan (zie blz. 14 van de Nota). In die toets wordt de relatie van het planinitiatief LEAD met de omgeving op straatniveau, met de stad en het stadssilhouet getoetst (zie voor de toelichting par. 5.2.1 van deze zienswijzennota). In	Geen.

		de Nota van Uitgangspunten LEAD is de vraag of het project als een aantoonbare ruimtelijke kwalitatieve toevoeging van hogere bebouwing kan worden gekwalificeerd wel behandeld waarna dit bij de nadere uitwerking van het project is getoetst. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie.	
105.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
105.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
105.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
105.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene	Geen.

		themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	
105.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van	Geen.

		Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
105.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25%	Geen.

	van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
105.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
105.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.

105.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
105.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.
105.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
105.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden	De hoogte van de woontorens van planinitiatief LEAD is niet in strijd met het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) is	Geen.

	Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	op 5 april 2011 dat door het college vastgesteld. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Voor de locatie Willem de Zwijgerlaan is aangegeven dat voor 2018 de ambitie is de laan te herstructureren. Het WOP is in 2020 afgerond. Naast dat het planinitiatief LEAD geen onderdeel uitmaakt van het WOP en voor nieuwe projecten een ontwikkelperspectief in de maak is wordt in het WOP van een maximale bouwhoogte niet gesproken. Dit ontwikkelperspectief geeft aan wat de hoofdlijnen, randvoorwaarden, grenzen en vastgelegde doelen zijn. Het geeft richting aan de nieuwe plannen, maar is geen plan op zich. Bewoners, bedrijven, instellingen en organisaties kunnen meedoen en meedenken met het maken van het ontwikkelperspectief (zie doemee.leiden.nl/nl-NL/projects/ontwikkelperspectief-leiden-noord). Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	
105.13	Het project zal in de zon van indiener staan en zal het uitzicht belemmeren.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. Verder merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief	Geen.

		LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	
106.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
106.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
106.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
106.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke	Geen.

		effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	
106.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van	Geen.

		het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
106.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn.	Geen.

	recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
106.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
106.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
106.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het	Geen.

		ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	
106.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.
106.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
106.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt	De hoogte van de woontorens van planinitiatief LEAD is niet in strijd met het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) is op 5 april 2011 dat door het college vastgesteld. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren	Geen.

	gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Voor de locatie Willem de Zwijgerlaan is aangegeven dat voor 2018 de ambitie is de laan te herstructureren. Het WOP is in 2020 afgerond. Naast dat het planinitiatief LEAD geen onderdeel uitmaakt van het WOP en voor nieuwe projecten een ontwikkelperspectief in de maak is wordt in het WOP van een maximale bouwhoogte niet gesproken. Dit ontwikkelperspectief geeft aan wat de hoofdlijnen, randvoorwaarden, grenzen en vastgelegde doelen zijn. Het geeft richting aan de nieuwe plannen, maar is geen plan op zich. Bewoners, bedrijven, instellingen en organisaties kunnen meedoen en meedenken met het maken van het ontwikkelperspectief (zie doemee.leiden.nl/nl-NL/projects/ontwikkelperspectief-leiden-noord). Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	
106.13	Er zal verlies van daglicht voor omwonenden optreden.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.
107.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
107.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
107.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit	Geen.

		volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
107.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
107.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor	Geen.

		dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in	

		hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
107.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	Geen.
107.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden	Geen.

		gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	
107.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
107.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
107.9	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park,	Geen.

		de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
107.10	Het aantal verkeersbewegingen leidt tot een veiligheidsprobleem voor spelende kinderen bij het parkje.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
107.11	Het aantal fietsbewegingen gaat toenemen op de Willem de Zwijgerlaan, hetgeen de veiligheid raakt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. In het onderzoek van BOOT is tevens ingegaan op de effecten van de toename in verkeersbewegingen op het fietsverkeer. Ten aanzien van de effecten van de toename van het autoverkeer op het fietsverkeer concludeert BOOT dat voor alle mogelijke routes die fietsers kunnen rijden een goede route aanwezig is. Tot slot geldt dat in het verkeersonderzoek van de gemeente Leiden is opgemerkt dat voor de toename van het aantal fietsbewegingen door LEAD geen kentallen beschikbaar zijn, maar op basis van kennis van de vervoerswijzekeuze in het algemeen in Leiden, verwacht mag worden dat het aantal verplaatsingen per fiets hoger zal liggen dan dat van de auto, derhalve ergens tussen de 2.000 en 3.000 fietsverplaatsingen per dag. Een substantieel deel hiervan zal gaan naar onderwijsinstellingen, het centrum en station Leiden Centraal. Fietsers kiezen ten eerste de kortste route naar hun bestemming, en dat betekent dat richting het centrum en station vooral extra fietsers te verwachten zijn via de Schapenwei en Joulestraat, en vervolgens richting de Singel. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de aantallen fietsers in de huidige situatie op de erftoegangswegen of in de autonome toekomstsituatie, maar verwacht mag worden dat het in beide gevallen om te overziene aantallen fietsers gaat. Dit betreffen immers woonstraten en geen doorgaande fietsroutes. In de woonstraten fietsen met name fietsers met een herkomst of bestemming in die straten, dus de bewoners. Daarbij gaat het om een relatieve kleine hoeveelheid fietsers.	Geen.
107.12	De windsnelheden die ontstaan door verschillende hoogbouw zorgen voor een veiligheidsrisico voor	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten	Geen.

	fietzers.	van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en ten oosten van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Voor onaanvaardbare veiligheidsrisico's voor fietsers door het planinitiatief LEAD hoeft dus niet te worden gevreesd.	
107.13	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Voor de locatie Willem de Zwijgerlaan is aangegeven dat voor 2018 de ambitie is de laan te herstructureren. Het WOP is in 2020 afgerond. Naast dat het planinitiatief LEAD geen onderdeel uitmaakt van het WOP en voor nieuwe projecten een ontwikkelperspectief in de maak is wordt in het WOP van een maximale bouwhoogte niet gesproken. Dit ontwikkelperspectief geeft aan wat de hoofdlijnen, randvoorwaarden, grenzen en vastgelegde doelen zijn. Het geeft richting aan de nieuwe plannen, maar is geen plan op zich. Bewoners, bedrijven, instellingen en organisaties kunnen meedoen en meedenken met het maken van het ontwikkelperspectief (zie doemee.leiden.nl/nl-NL/projects/ontwikkelperspectief-leiden-noord). Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
107.14	De vraag wordt gesteld of de gemeente heeft nagedacht over de waarde van huizen in Nieuw Leyden. Bewoners moeten worden gecompenseerd	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
108.1	De brandveiligheid van het plan voldoet niet aan de in redelijkheid te stellen eisen. Deze eisen dienen gebaseerd te zijn op de meest recente ervaringen en inzichten op het gebied van veiligheid. De nieuwste inzichten zijn niet in het plan aan de orde gesteld.	In de voorbereidingsfase is veel aandacht geweest voor het aspect brandveiligheid. Zo heeft in 2019 vooroverleg plaatsgevonden met de brandweer, waarna een brandveiligheidsconcept op hoofdlijnen is opgesteld, dat met de gemeente en de Brandweer Hollands Midden is besproken. Vervolgens is het brandveiligheidsconcept door Buro Bouwfysica uitgewerkt in een Rapportage Brandveiligheid, dat onderdeel	Geen.

	Extra onderzoek is verplicht. Er ontbreekt een zelfstandig rapport van de Brandweercommandant Regionale Brandweer HM. Verwezen wordt tevens naar waarschuwingen van de landelijk portefeuillehouder incidentenbestrijding en de brandweercommandant van Rotterdam met voorbeelden van extra afgedwongen veiligheidsvoorzieningen bij de bouw van de Zalmhaventoren. Dergelijke voorzieningen zijn niet of met een lager niveau in het verslag van Bouwfysica behandeld en in het planbesluit opgenomen. Verder wordt verwezen naar het advies van de Adviescommissie Toepassing en Gelijkwaardigheid Bouwvoorschriften dat kritische punten bevat ten aanzien van de brandveiligheid in de Nederlandse regelgeving, de bouwfysische praktijk en het toezicht op de vereiste bouwkwaleiteit tijdens en na de realisatie.	uitmaakt van de omgevingsvergunning. Hieruit volgt dat voor het grootste gedeelte van het plan wordt voldaan aan de prestatie eisen van het Bouwbesluit 2012, maar dat voor een aantal aspecten oplossingen worden gekozen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. Dit concept is, zoals aangegeven in het ontwerpbesluit, ter beoordeling voorgelegd aan de brandweer Hollands Midden en zij hebben op 29 mei 2020 geadviseerd dat het plan in overeenstemming met het gestelde in het Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid in Hoge Gebouwen' is. De omgevingsvergunning kan qua brandveiligheid -onder voorwaarden- verleend worden. Daarbij is de SBR-CUR uitgave 'Handreiking brandveiligheid in hoge gebouwen' (HHG) nadrukkelijk bij de toetsing gehanteerd. De veiligheidsregio heeft advies uitgebracht over het project, waarin ook uitgebreid is ingegaan op het aspect brandveiligheid. Geconcludeerd wordt in dat kader bijvoorbeeld dat de brandwerendheid van de gevels, beglazing en aluminium kozijnen voldoende is voor een direct te starten ontvluchting bij brand. Hiermee is voldoende vast komen te staan dat het project voorziet in een voldoende mate van brandveiligheid. Overigens geldt dat in artikel 5.3 ten aanzien van de bestemming "Wonen" is bepaald dat het bevoegd gezag met het oog op externe veiligheid nadere eisen kan stellen met betrekking tot de bebouwing, de situering van de bebouwing en de inrichting van het perceel. De verwijzingen naar de Zalmhaventoren betreffen verwijzen naar een ander project, zodat niet kan worden gesteld dat de brandveiligheidsmaatregelen die in het kader van dat project moesten worden getroffen ook voor het planinitiatief LEAD moeten worden getroffen. Overigens geldt dat de Veiligheidsregio Holland Midden in gesprek is gegaan met de brandweer Rotterdam over brandveiligheid van hoogbouw, waarbij ook is geput uit de ervaringen die Rotterdam heeft opgedaan met de Zalmhaventoren. Het overleg met brandweer Rotterdam heeft een aantal verbeteringen qua brandveiligheid opgeleverd, zo wordt toren 1 (< 70 m) ook gesprinklerd, worden alle woningtoegangsdeuren zelfsluitend uitgevoerd, is het juiste type ontruimingsinstallatie voorgeschreven en is het nadere advies overgenomen om de voor ontvluchting bestemde trappen aan weerskanten van een leuning te laten voorzien omdat dit de doorstroomcapaciteit aanzienlijk bevordert.	
109.1	Er worden zorgen geuit over de verkeersdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze	Geen.

		zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	
109.2	Er wordt bezwaar gemaakt tegen de torens vanwege hun gebrek aan esthetiek.	De visie dat sprake is van een gebrek aan esthetiek wordt niet gedeeld. Onderdeel van het ontwerp van de torens is dat zoveel mogelijk is geprobeerd aansluiting te zoeken bij het omliggende gebied. De nieuwbouw sluit aan op de stedenbouwkundige opzet van de aangrenzende wijk, in het bijzonder het patroon van rooilijnen en bouwblokken. De onderbouw van het plan sluit aan op de rooilijn aan de Willem de Zwijgerlaan en voltooit het bouwblok in combinatie met de bestaande gebouwen uit de omgeving: het 150 kV station en het appartementengebouw Koningsstaete. Het project sluit met haar drie hoogteaccenten daarnaast aan op de bestaande stedelijke bebouwing. De gebouwen langs de Willem de Zwijgerlaan hebben een oplopende tred. Met het planinitiatief LEAD wordt de stedelijke wand aan de Willem de Zwijgerlaan, reeds bestaande uit bebouwing met een bouwhoogte van 50 tot 60 meter, door middel van ritmische bebouwing afgemaakt. De rooilijn van LEAD sluit aan de westzijde aan op Skyline Next en door de knik in het ontwerp sluit het eveneens aan op de oostelijke bebouwing.	Geen.
110.1	De Historische Vereniging Oud Leiden is niet betrokken bij het voortraject van het plan, inclusief de Nota van Uitgangspunten. Dit is een ommissie. De Werkwijzer participatie 2018 voor private (bouw)initiatieven voorziet in een evaluatie, met belanghebbenden, gedurende twee jaar. Daar is niets van gemerkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Ook voor de Historische Vereniging Oud Leiden was het mogelijk te participeren. Ten aanzien van de evaluatie van de Werkwijzer, geldt dat die evaluatie losstaat van het planinitiatief LEAD.	Geen.
110.2	De volgorde in beleidsvorming en participatie is onlogisch. De voorbereidingen zouden moeten worden opgeschort tot de nieuwe hoogbouwvisie is vastgesteld.	Opgemerkt wordt dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie. Ten aanzien van de participatie die wordt gestart met betrekking tot de nieuwe Omgevingsvisie, geldt dat dit niet afdoet aan het feit dat voor dit concrete project een uitgebreid participatietraject is doorlopen, waarbij ook verschillende aspecten van het ontwerp zijn aangepast op basis van de inbreng van belanghebbenden. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Voor de argumenten die hebben geleid tot de afwijking van de huidige Hoogbouwvisie, wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota.	Geen.
110.3	Het zichtlijnenonderzoek vertoont zodanige gebreken dat niet wordt voldaan aan de	Voor een bespreking van de bezwaren ten aanzien van het zichtlijnenonderzoek wordt primair naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar is uitgebreid	Geen.

	uitgangspunten van de Hoogbouwvisie en de Hoogbouwtoets. Op geen enkele wijze wordt verantwoord op welke wijze de projecties van LEAD op de foto's van de bestaande situatie tot stand zijn gekomen, zodat men erop moet vertrouwen dat de aanvrager de daadwerkelijk beoogde toestand laat zien. Er wordt niet nader uiteengezet hoe men tot de gevolgtrekking komt dat de hoogbouw stedenbouwkundig niet domineert en geen sprake is van een onevenredige aantasting van zichtlijnen. Het is onduidelijk of de conclusies in de toelichting van het bestemmingsplan ten aanzien van de inpassing van LEAD een verband hebben met het zichtlijnenonderzoek.	toegelicht dat van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is. Verder bevat de Nota van Uitgangspunten LEAD het zelfbindend toetsingskader met de uitgangspunten waarop het zichtlijnenonderzoek is gebaseerd. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is aangegeven dat de zichtlijnen telkens worden gekozen vanuit de kenmerkende posities in de stad, zijnde pleinen, delen van de singel, lange lanen en straten met monumenten. Daarbij is het ongewenst bevonden dat het planinitiatief LEAD de historische binnenstad domineert (zie blz. 24 van de Nota). Ook is aangegeven dat de gevolgen voor het zicht vanuit Het Groene Hart en voor het historisch landschap door de initiatiefnemer verder zullen worden uitgewerkt (zie blz. 43 van de Nota). Nu het zichtlijnenonderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten LEAD volgen wij het standpunt dat het zichtlijnenonderzoek niet de beoogde toestand laat zien niet.	
111.1	Er wordt bezwaar gemaakt tegen de hoogte van de gebouwen, welke niet passend zijn in de omgeving.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Om de gewenste ruimtelijke meerwaarde te kunnen bieden (zoals de realisatie van een hoogwaardig stadspark) is een bepaalde hoogte nodig om tot uitvoerbare plannen te kunnen komen. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van het aspect skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project en die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, zoals ook de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.

111.2	Er wordt geen realistisch beeld geschetst van de zichtbaarheid van de torens in de stad.	De visie dat geen realistisch beeld is geschetst van de zichtbaarheid van de torens in de stad wordt niet gedeeld. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht. Daarnaast wordt erop gewezen dat het zichtlijnenonderzoek in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten LEAD is uitgevoerd. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is het zelfbindend toetsingskader neergelegd voor wat betreft het toestaan van het planinitiatief LEAD. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is aangegeven dat de zichtlijnen telkens zijn gekozen vanuit de kenmerkende posities in de stad, zijnde pleinen, delen van de singel, lange lanen en straten met monumenten. Daarbij is het ongewenst bevonden dat het planinitiatief LEAD de historische binnenstad domineert (zie blz. 24 van de Nota). Verder is aangegeven dat de gevolgen voor het zicht vanuit Het Groene Hart en voor het historisch landschap door de initiatiefnemer verder zullen worden uitgewerkt (zie blz. 43 van de Nota). Aangezien het zichtlijnenonderzoek deze uitgangspunten van de Nota van Uitgangspunten LEAD volgt achten wij het onderzoek representatief voor de impact op de zichtlijnen met het planinitiatief LEAD. Bij het vaststellen van de standpunten is een representatieve selectie gemaakt van karakteristieke zichtlijnen. Gelet daarop is niet elke straat of standpunt in de binnenstad van Leiden meegenomen in het zichtlijnenonderzoek. Opgemerkt wordt verder dat de bestaande bebouwing bij het bepalen van de standpunten geen rol heeft gespeeld. Van belang is de beleving, bijvoorbeeld vanuit de binnenstad. Hierbij is onvermijdelijk, zeker in een dichtbebouwde omgeving, dat gebouwen in de zichtlijn staan. De zichtlijnen geven in dat kader ook een accuraat beeld van wat het effect van het project is op de bestaande stad.	Geen.
111.3	Door LEAD wordt het laatste stukje doorzicht tussen Leiden Noord en Leiden Noord-Zuid dichtgezet met een kolossale muur.	Onduidelijk is op welke zichtlijn indiener precies doelt. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota, waarin uitgebreid is gemotiveerd dat de karakteristieke zichtlijnen door het project niet worden aangetast. Gelet op het zichtlijnenonderzoek zijn alle representatieve en karakteristieke zichtlijnen in kaart gebracht, waarbij is geconcludeerd dat de zichtlijnen niet onevenredig worden aangetast.	Geen.
111.4	De woningbouw is niet in overeenstemming met de behoeftevraag in Leiden. Dit complex wordt enkel gebouwd voor mensen buiten de regio en beleggers.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit	Geen.

		zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Overigens geldt daarbij dat voor de ontwikkelaar de verplichting geldt om de sociale huurwoningen aan te bieden via het platform Huren in Holland Rijnland. Gelet hierop wordt het standpunt dat het complex enkel wordt gebouwd voor mensen buiten de regio en beleggers, niet gevolgd. Voor zover indiener vreest dat beleggers de woningen opkopen om door te verkopen, geldt dat kopers op basis van de koopovereenkomst gebonden zullen zijn aan een anti-speculatiebeding. Het anti-speculatiebeding van drie jaar wordt opgenomen vanaf de datum waarop de koper als bewoner op het adres in de gemeentelijk Basisregistratie Personen (BRP) staat ingeschreven. Binnen die drie jaar mogen de woningen niet worden doorverkocht.	
111.5	De gemeente onderbouwt het afzien van de parkeernorm onvoldoende.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
111.6	Er worden zorgen geuit over het toenemen van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Daarnaast wordt opgemerkt dat de adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat voor bewoners van LEAD geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen.	Geen.
111.7	Er worden zorgen geuit over het toenemen van de bevolkingsdichtheid en het vergroten van de risico's op besmettelijke ziekten.	Niet is aannemelijk dat de toename van 580 woningen door het planinitiatief LEAD leidt tot wezenlijke gevolgen voor risico's op besmettelijke ziekten. Hoewel op dit moment sprake is van een pandemie, is deze tijdelijk van aard.	Geen.
111.8	Er worden zorgen geuit over uitzichtbeperking. Er worden zorgen geuit over lichtinval.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt	Geen.

		aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Voor zover indiener met de zorgen voor lichtinval doelt op de effecten die LEAD zal hebben op de mate van bezonning, wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. Voor zover indiener met de zorgen voor lichtinval doelt op de vrees op lichthinder, geldt dat niet aannemelijk is dat onevenredige lichthinder zal optreden en dat dit ook niet aannemelijk gemaakt in de zienswijze. Anders dan voor bijvoorbeeld bedrijven die grote lichtinstallaties gebruiken (zoals op sportterreinen) gelden voor licht vanuit woningen geen normen. Reguliere consumentenverlichting in woningen is immers niet inherent hinderlijk van aard. Dit is niet anders wanneer sprake is van hoogbouw. Voor zover sprake is van lichtexcessen in individuele woningen van de hoogbouw, geldt dat het burendrecht hierop van toepassing is.	
112.1	Er worden zorgen geuit over de toename van verkeersbewegingen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
112.2	De gemeente en projectontwikkelaar bieden een tegenstrijdig beeld. Aan de ene kant wordt gesteld dat autogebruik wordt ontmoedigd, maar aan de andere kant wordt door de ontwikkelaar de locatie	Van een tegenstrijdig beeld is geen sprake. Van belang is dat voor het planinitiatief LEAD nadruk wordt gelegd op duurzame mobiliteit. Zo is in het plan veel ruimte gereserveerd voor fietsparkeerplaatsen en heeft LEAD daarnaast een goede verbinding met het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en	Geen.

	aangeprijsd vanwege goede aansluiting op de snelweg.	op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Dat laat onverlet dat de locatie ook een goede aansluiting heeft op de snelweg. Evenwel laat dit onverlet dat wordt voldaan aan de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Verwezen wordt naar hetgeen hierover in paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota is opgemerkt.	
112.3	Er worden zorgen geuit over het parkeren van auto's in de wijk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning.	Geen.
112.4	Er worden zorgen geuit over verkeersdruk en verzakkingen in het wegdek door zowel de tijdelijke druk van het bouwverkeer als de permanente toename van verkeersbewegingen door bewoners en bezoekers.	Het bouwverkeer betreft een tijdelijke situatie en wordt geregeld via een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. De verkeersdruk en dreigende verzakkingen moeten daarnaast tijdens de bouw worden gemonitord. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. In de eindsituatie geldt het volgende. De toegangsweg naar LEAD is een erftoegangsweg. Erftoegangswegen hebben in beginsel een capaciteit van 6.000	Geen.

		mvt/etmaal, maar in het verkeersonderzoek is uitgegaan van een maximale capaciteit van 4.000 mvt/etmaal gelet op de lokale kenmerken. Die capaciteit wordt na realisatie van LEAD niet overschreden, zodat vrees voor verkeersdruk en verzakkingen ongegrond is.	
112.5	Er worden zorgen geuit over onveilige situaties op de Pasteurstraat ter hoogte van de avondwinkel, hier staan vaak auto's stil.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Ook voor de Pasteurstraat geldt dat het planinitiatief LEAD verkeerskundig goed kan worden ingepast.	Geen.
112.6	Er wordt bezwaar gemaakt tegen de hoogte van de gebouwen, de wandvorming wordt namelijk doorbroken. LEAD past niet in het aanblik van de rest van de stad.	Onderdeel van het ontwerp van de torens is dat zoveel mogelijk is geprobeerd aansluiting te zoeken bij het omliggende gebied. De nieuwbouw sluit aan op de stedenbouwkundige opzet van de aangrenzende wijk, in het bijzonder het patroon van rooilijnen en bouwblokken. De onderbouw van het plan sluit aan op de rooilijn aan de Willem de Zwijgerlaan en voltooit het bouwblok in combinatie met de bestaande gebouwen uit de omgeving: het 150 kV station en het appartementengebouw Koningsstaete. Het project sluit met haar drie hoogteaccenten daarnaast aan op de bestaande stedelijke bebouwing. De gebouwen langs de Willem de Zwijgerlaan hebben een oplopende tred. Met het planinitiatief LEAD wordt de stedelijke wand aan de Willem de Zwijgerlaan, reeds bestaande uit bebouwing met een bouwhoogte van 50 tot 60 meter, door middel van ritmische bebouwing afgemaakt. De rooilijn van LEAD sluit aan de westzijde aan op Skyline Next en door de knik in het ontwerp sluit het eveneens aan op de oostelijke bebouwing. De hoogte van de torens leidt daarnaast niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.
112.7	Er wordt bezwaar gemaakt tegen de toename van grijs en steen in de stad en daarbij zorgen geuit over warmte en waterafvoer.	LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de	Geen.

		waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie.	
113.1	Van de Hoogbouwvisie wordt om niet gemotiveerde redenen afgeweken. De enorme hoogte past niet in het stadssilhouet aangezien deze ofwel uit eensgezinswoningen bestaan ofwel uit vele malen lager gelegen flats. De schoorsteen van de energiecentrale is 80 meter hoog, alle andere gebouwen in Leiden zijn lager dan 75 meter. In het advies van de Leidse Milieuraad wordt gemotiveerd weergegeven dat de noodzaak tot hoogbouw vanaf 70 meter in Leiden niet aanwezig is. Het is belangrijk dat er een relatie is tussen de hogere bouw en de omliggende wijken in het kader van leefbaarheid. Bij hoogbouw is deze connectie niet aanwezig met sociale veiligheid tot gevolg.	De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken. Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over de duurzaamheid van hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het	Geen.

		terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
113.2	De uitgangspunten voor de autoparkeernorm van 380 parkeerplaatsen zijn niet realistisch. In werkelijkheid zal behoefte zijn aan meer dan 380 parkeerplekken voor bewoners, zonder het meenemen van bezoekersparkeerplekken. LEAD ligt niet direct aan OV-knooppunten. Voor het station dient men ofwel 15 minuten te lopen of 5 minuten te	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt verder dat LEAD wel degelijk een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op	Geen.

	fietsen en voorzieningen voor boodschappen zijn nog verder weg. Er zijn geen goede alternatieven voor eigen autogebruik aanwezig.	ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Daarnaast geldt dat sprake is van een goede aansluiting van het project op de regionale fietsroute, zodat de fiets een goed alternatief vormt voor autogebruik.	
113.3	Er komt geen directe aansluiting op de Willem de Zwijgerlaan. Dit betekent een enorme hoeveelheid extra autoverkeersbewegingen in een autoluwe en kindvriendelijke wijk. De extra hoeveelheid verkeer leidt tot meer onveiligheid in Nieuw Leyden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Daar is ook uiteengezet dat verschillende ontsluitingsvarianten zijn onderzocht, die geen meerwaarde hebben ten opzichte van de gekozen basisvariant. Nu de gekozen ontsluiting verkeerskundig goed kan worden ingepast zonder onevenredige gevolgen voor de verkeersontsluiting of verkeersveiligheid, is een directe ontsluiting op de Willem de Zwijgerlaan niet noodzakelijk.	Geen.
113.4	Er komen 1.700 fietsparkeerplaatsen in LEAD. Op dit moment is de ontsluiting van het fietsverkeer in Nieuw Leyden zwaar onvoldoende om deze extra hoeveelheid fietsbewegingen te verwerken. Er is niet nagedacht over een veilige aansluiting van het extra fietsverkeer op de bestaande fietspaden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Uit het onderzoek van BOOT volgt dat voor alle mogelijke routes die fietsers kunnen rijden een goede route aanwezig is. Ook uit het verkeersonderzoek dat door de gemeente is uitgevoerd volgt niet dat de effecten op het fietsverkeer tot onevenredige zullen zijn of zullen leiden tot verkeersonveilige situaties.	Geen.
113.5	Vanuit de brandweer wordt aangegeven dat bij hoogbouw boven de 70 meter extra maatregelen moet worden genomen om de veiligheid te garanderen. Het is niet duidelijk of de brandweer heeft meegedacht met de plannen. De brandweer in Leiden heeft geen ervaring met het bewaken van de veiligheid van hoogbouw boven de 70 meter.	Brandweer Leiden heeft weinig specifieke ervaring met 'het bewaken van de veiligheid van hoogbouw boven de 70 meter.' Wel wordt opgemerkt dat het gebouw De Stadswachter in Leiden 72,5 meter hoog is. Expertise is vergaard bij brandweer Rotterdam, die voldoende kennis opgedaan heeft met het stellen van brandveiligheidseisen bij de bouw van torens hoger dan 100 meter, bijvoorbeeld de Zalmhaventoren (215 meter hoog). Het overleg met brandweer Rotterdam heeft een aantal verbeteringen qua brandveiligheid opgeleverd, zo wordt toren 1 (< 70 m) ook gesprinklerd, worden alle woningtoegangsdeuren zelfsluitend uitgevoerd, is het juiste type ontruimingsinstallatie voorgeschreven en is het nadere advies overgenomen om de voor ontvluchting bestemde trappen aan weerskanten van een leuning te laten voorzien omdat dit de doorstroomcapaciteit aanzienlijk bevordert. In de voorbereidingsfase is veel aandacht geweest voor het aspect brandveiligheid. Zo heeft in 2019 vooroverleg plaatsgevonden met de brandweer, waarna een brandveiligheidsconcept op hoofdlijnen is opgesteld, dat met de gemeente en de Brandweer Hollands Midden is besproken. Vervolgens is het brandveiligheidsconcept	Geen.

		door Buro Bouwfysica uitgewerkt in een Rapportage Brandveiligheid, dat onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning. Hieruit volgt dat voor het grootste gedeelte van het plan wordt voldaan aan de prestatie eisen van het Bouwbesluit 2012, maar dat voor een aantal aspecten oplossingen worden gekozen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. Dit concept is, zoals aangegeven in het ontwerpbesluit, ter beoordeling voorgelegd aan de brandweer Hollands Midden en zij hebben op 29 mei 2020 geadviseerd dat het plan in overeenstemming met het gestelde in het Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid in Hoge Gebouwen' is. De omgevingsvergunning kan qua brandveiligheid -onder voorwaarden- verleend worden. Daarbij is de SBR-CUR uitgave 'Handreiking brandveiligheid in hoge gebouwen' (HHG) nadrukkelijk bij de toetsing gehanteerd. De veiligheidsregio heeft advies uitgebracht over het project, waarin ook uitgebreid is ingegaan op het aspect brandveiligheid. Geconcludeerd wordt in dat kader bijvoorbeeld dat de brandwerendheid van de gevels, beglazing en aluminium kozijnen voldoende is voor een direct te starten ontvluchting bij brand. Hiermee is voldoende vast komen te staan dat het project voorziet in een voldoende mate van brandveiligheid. Overigens geldt dat in artikel 5.3 ten aanzien van de bestemming "Wonen" is bepaald dat het bevoegd gezag met het oog op externe veiligheid nadere eisen kan stellen met betrekking tot de bebouwing, de situering van de bebouwing en de inrichting van het perceel.	
113.6	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van het aantal verkeersbeweging maakt de kans dat aan de Europese norm voor luchtkwaliteit niet wordt voldaan aanzienlijk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
113.7	In Nederland is sprake van stikstofproblematiek, waardoor niet of met vertraging gebouwd mag worden. Lead is onnodig intensief en onnodig hoog, met grote impact op het milieu.	Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolge van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
113.8	De ingetekende groenstrook ligt grotendeels in de schaduw van de torens. Het zal zeer uitdagend	Opgemerkt wordt allereerst dat de feitelijke invulling van de groenstrook geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten. Verder wordt opgemerkt dat uit het bezonningsonderzoek	Geen.

	worden om hier een afwisselende groenstrook in stand te houden.	van iTX Bouwconsult niet volgt dat gedurende de hele dag sprake zal zijn van schaduw op het groenperceel van het plangedeelte. Gedurende de dag zijn er momenten waarop de zon op het groenperceel schijnt. Voor de mate van bezonning gelden geen wettelijke normen. Voor de invloed van het planinitiatief LEAD op de woningen die bezonningseffecten ondervinden van het project is evenwel onderzoek gedaan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat geen sprake is van onevenredige effecten op de mate van bezonning op woningen. Voor schaduwwerking op openbare plekken gelden geen algemene normen. Wij achten het niet aannemelijk dat de schaduwwerking van LEAD op openbare plekken onaanvaardbaar zal zijn. Hoewel de resultaten van de bezonningsstudie niet concreet zien op openbare plekken, volgt hieruit wel dat in de omgeving van het bouwplan bij alle woningen wordt voldaan aan de bezonningsnorm. Nu voor de woningen in de wijde omtrek van het plan wordt voldaan aan de bezonningsnorm, bestaat – mede gelet op het feit dat geen concrete normen voor bezonning op openbare plekken bestaan - ook geen reden om aan te nemen dat de mate van bezonning op openbare plekken in de omgeving van het bouwplan onaanvaardbaar zal zijn. Voor het project heeft daarnaast een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden, waarbij op basis van de aanmeldnotitie van de initiatiefnemer door de Omgevingsdienst West-Holland namens het college is geoordeeld dat geen sprake is van een activiteit die leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage.	
113.9	De komst van de torens zal de effecten van wind versterken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt.	Geen.
113.10	De participatiebijeenvakkomsten waren slechts voor de vorm. Red Company was organisator van de bijeenkomsten. Er is sprake van belangenverstrengeling en de participatiebijeenvakkomsten konden niet onafhankelijk worden gehouden. Over bepaalde onderwerpen kon niet worden gesproken. Het enige dat aanpasbaar was, waren kleine aanpassingen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over bepaalde onderwerpen. In het participatietraject is over allerlei onderwerpen gesproken, zoals ook het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het	Geen.

		maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Van belangenverstrengeling is geenszins sprake.	
113.11	Er worden zorgen geuit over overlast door aanwezigheid van meer hangjongeren en de daarbij komende zwerfafval en vernielingen, omdat er geen enkele voorziening blijkt qua groen of recreatie.	Ten aanzien van de vrees dat toekomstige bewoners minder sociaal met burens om zullen gaan, geldt dat dit geen ruimtelijk relevant aspect is dat door ons bij de vaststelling van het bestemmingsplan betrokken dient te worden. De toevoeging van 580 woningen genereert een bepaalde behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen. De programmering van de behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen wordt gezien het groter voedingsgebied van de (maatschappelijke) voorzieningen en de woonopgave voor Leiden Noord bekeken binnen het Ontwikkelperspectief Leiden Noord als geheel. Voor zover in de toekomst blijkt dat naar aanleiding van de realisatie van LEAD een grotere behoefte ontstaat aan (maatschappelijke) voorzieningen, zal hiervoor op wijkniveau naar oplossingen worden gezocht in het ontwikkelperspectief. Daarnaast geldt dat binnen het plan ruimte is voor 600 m2 aan commerciële en maatschappelijke functies, die een gedeelte van deze vraag kunnen opvangen. Opgemerkt wordt verder dat – hoewel niet aannemelijk is dat het planinitiatief LEAD enkel door een toename van woningen tot een toename van zwerfafval leidt en de toename van zwerfafval geen ruimtelijk relevant aspect is dat bij de totstandkoming van een bestemmingsplan of omgevingsvergunning dient te worden betrokken - het optreden tegen zwerfafval een handhavingsaspect betreft dat is geregeld in de Afvalstoffenverordening van Leiden.	Geen.
113.12	Er worden zorgen geuit over de overlast door hondenpoep.	Het aspect hondenpoep is geen ruimtelijk relevant aspect dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan of verlening van een omgevingsvergunning dient te worden betrokken. Het tegengaan van hondenpoep betreft een aspect waartegen op grond van de APV van Leiden wordt gehandhaafd.	Geen.
113.13	Er worden zorgen geuit over overlast door geluid, stof en bouwverkeer tijdens de bouw van de woontorens.	Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter	Geen.

		hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De bouw zal in 2022 aanvangen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
113.14	Het uitzicht zal niet meer zijn wat het was en er zal inkijk zijn in het huis en op het dakterras van indiener.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD.	Geen.

		Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan).	
114.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
114.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
114.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit	Geen.

		zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
114.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
114.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van	Geen.

		hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te	

		(de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
114.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	Geen.
114.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik	Geen.

		van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	
114.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
114.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
114.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het	Geen.

		plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
114.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
114.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Voor de locatie Willem de Zwijgerlaan is aangegeven dat voor 2018 de ambitie is de laan te herstructureren. Het WOP is in 2020 afgerond. Naast dat het planinitiatief LEAD geen onderdeel uitmaakt van het WOP en voor nieuwe projecten een ontwikkelperspectief in de maak is wordt in het WOP van een maximale bouwhoogte niet gesproken. Dit ontwikkelperspectief geeft aan wat de hoofdlijnen, randvoorwaarden, grenzen en vastgelegde doelen zijn. Het geeft richting aan de nieuwe plannen, maar is geen plan op zich. Bewoners, bedrijven, instellingen en organisaties kunnen meedoen en meedenken met het maken van het ontwikkelperspectief (zie doemee.leiden.nl/nl-NL/projects/ontwikkelperspectief-leiden-noord). Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
115.1	Op de website van de gemeente waar zienswijzen kunnen worden ingediend staat niet de juiste versie van de Nota van Uitgangspunten. Verzocht wordt deze fout te herstellen en de zienswijzeperiode opnieuw open te stellen.	Opgemerkt wordt dat de Nota van Uitgangspunten geen onderdeel is van de ter inzage gelegde ontwerpbesluiten. De raad heeft op 20 juni 2019 de Nota van Uitgangspunten LEAD vastgesteld. De Nota van Uitgangspunten zelf is gepubliceerd op de projectpagina van LEAD op de website van de gemeente Leiden: https://gemeente.leiden.nl/lead . Op de projectwebsite van de gemeente is de juiste versie van de Nota van Uitgangspunten gepubliceerd. Op de projectwebsite was wel de	Geen.

		onjuiste versie van het raadsbesluit gepubliceerd, dit is inmiddels aangepast. De juiste versie van het raadsbesluit was evenwel te vinden op de website van de gemeente, onder meer op de website: https://leiden.notubiz.nl/vergadering/564468/Gemeenteraad%20%20%20%20%20%20%20%2020-06-2019. De juiste Nota van Uitgangspunten is dus op de website van de gemeente Leiden gepubliceerd. Overigens wordt opgemerkt dat raadsstukken te allen tijde inzichtelijk zijn op de website van de gemeente Leiden. Voor heropening van de zienswijzenperiode is hoe dan ook dus geen aanleiding.	
115.2	De aanvrager heeft aangegeven eigenaar te zijn van de verschillende kadastrale percelen, maar dit is incorrect. De aanvrager van de tweede omgevingsvergunning ontbreekt op het formulier. Er hadden documenten moeten worden bijgesloten waarmee aangetoond wordt dat de aanvrager toestemming heeft van de desbetreffende eigenaren om te bouwen.	Op het bij de gemeente ingediende aanvraagformulier zijn de gegevens van aanvrager wel degelijk opgenomen. Dit wordt echter niet gepubliceerd bij de ter inzage gelegde versie van de aanvraag. Ten aanzien van de eigendomssituatie geldt dat de projectontwikkelaar koop- en ontwikkelovereenkomsten heeft gesloten met betrekking tot de gronden. Van een evidente privaatrechtelijke belemmering die ervoor zorgt dat geen omgevingsvergunning kan worden verleend is geen sprake. Uiteindelijk zal de projectontwikkelaar voorafgaand aan de realisatie van LEAD eigenaar zijn van alle percelen waarop wordt gebouwd.	Geen.
115.3	Het participatietraject liet te wensen over. Door het initiatief uit handen te geven is de "Werkwijzer participatie 2018 voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan" niet gevolgd. Conform deze werkwijzer dient in de eerste fase van een participatietraject tot aan het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten de gemeente het initiatief te nemen. De gemeente heeft de eerste fase uit handen gegeven. De gemeente heeft staken laten vallen ten aanzien van partijdigheid en een correcte weergave van de reacties van de bezoekers van de eerste serie inspraakavonden. Met het oog op de komst van de Omgevingswet is in de rechtspraak een verschuiving te bespeuren, waarin de bestuursrechter vooruit lijkt te lopen op de wijze waarop onder vigeur van de Omgevingswet voor	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. . Een uitgebreide procedure is doorlopen binnen de kaders van het planinitiatief.	Geen.

	participatie, en daarmee samenhangend draagvlak, een meer prominente rol is voorzien bij ruimtelijke besluitvorming. Nu het LEAD-project op de vooravond van de Omgevingswet ter inzage is gelegd, had verwacht mogen worden dat het participatietraject serieuzer was genomen.		
115.4	In het participatieverslag 2020 zijn mails van indiener aan de projectontwikkelaar opgenomen. De afscherming van persoonlijke gegevens is onzorgvuldig gebeurd. Het feit dat onzorgvuldig wordt omgegaan met persoonsgegevens, geeft geen vertrouwen in een zorgvuldige voorbereiding van onderhavige plannen.	Betreurd wordt dat de persoonlijke gegevens van burgers per abuis zijn gepubliceerd. De persoonsgegevens zijn na de melding hiervan zo snel mogelijk verwijderd en voor zover relevant is de informatie vervangen met geanonimiseerde of weggelakte gegevens.	Geen.
115.5	De beoogde ontwikkeling voldoet niet aan de eisen van het Wijkontwikkelingsplan Leiden Noord. De vraag wordt gesteld waarom de gemeente van mening is dat het LEAD-project zal bijdragen aan een kwalitatief betere woonomgeving voor Leiden Noord en specifiek Groenord-Zuid/Nieuw Leyden.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voorts wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.
115.6	Noch het bestemmingsplan noch de omgevingsvergunningaanvraag voldoen aan de door de gemeenteraad goedgekeurde energie prestatie normen. De energieprestatieberekeningen voldoen niet aan de eisen van BENG en zeker niet aan CHENG zoals geformuleerd in de Nota van	Ten aanzien van CHENG wordt opgemerkt met betrekking tot het aangenomen amendement A.180124/07 "BENG wordt CHENG" tijdens de raadsvergadering besproken dat op dit moment een gebouw met EPC van 0,0 als energieneutraal wordt beschouwd en niet wordt ingegaan op welke wijze deze waarde wordt behaald. Hoewel de initiatiefnemer alle huidige beschikbare technieken zal aanwenden, kan niet worden gegarandeerd dat een energieneutraal gebouw wordt gerealiseerd. De C van circulair,	Geen.

	Uitgangspunten LEAD. In het vigerende bestemmingsplan Noord is een 10-15% betere energie prestatie dan de geldende Leidse bouwvoorschriften als eis opgelegd. Tevens werd aangegeven dat gebouwen voor 250 woningen en meer een progressieve energieprestatie-op-locatie werd verwacht. Onduidelijk is waarom bij de huidige plannen van deze uitgangspunten afstand lijkt te worden gedaan. De energieprestatiecoëfficiënt van de LEAD woontorens komt ruim boven de huidige Leidse EPC norm voor woningen en het doel van een EPC van 0,25 of lager tegenover de minimale eis van 0,4 voor woningen zoals geformuleerd in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan. Door toepassen van enkele kantoorruimtes in de torens zou het toegestaan zijn om een EPC van 1,0 te hanteren. Deze conclusie kan niet worden gevolgd en houdt geen stand, omdat het project bestaat uit woontorens met ondersteunende functies. Het ontwerp dient te voldoen aan de Nota van Uitgangspunten en de EPC eis zoals geformuleerd in het ontwerpbestemmingsplan.	het materialenpaspoort is wel toegezegd en verder is voorgesteld om de H van Helemaal te wijzigen naar Heel en ENG naar klimaatneutraal. Opgemerkt wordt dat het bouwplan is uitgewerkt en ingediend voordat de BENG-eisen op 1 januari 2021 in werking zijn getreden. Dit laat echter onverlet dat de ontwikkelaar een inspanningsverplichting heeft om een circulair en zeer duurzaam project te realiseren. De ontwikkelaar heeft daar concreet invulling aan gegeven door het toepassen van zeer hoge gevelisolatie, driedubbele beglazing incl. geïntegreerde energieopwekking, bodemenergie, warmteterugwinning uit ventilatiesystemen en een optimaal gebruik van zonnepanelen op de daken. De voor het project gestelde duurzaamheidsdoelen gaan veel verder dan de minimale eisen van het Bouwbesluit 2012. Ten aanzien van de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Iedere EPC van minder dan 0,4 voor woningen kan worden aangemerkt als BENG+. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. In dit geval geldt dat sprake is van BENG+. De EPC van 0,88 en 0,71 geldt niet voor de woningen, maar voor het totale gebouw. Indien er meerdere functies in een gebouw aanwezig zijn, zoals bij LEAD het geval is, dan geldt geen afzonderlijke eis per functie maar dan geldt dat getoetst wordt aan het	

		quotiënt van het totale karakteristieke energiegebruik en het toelaatbaar energiegebruik. Die EPC mag niet hoger zijn dan 1. De waarden van 0,88 en 0,71 voor de totale gebouwen van LEAD scores respectievelijk 12% en 29% beter dan de wettelijke energieprestatie-eis.	
115.7	In het bomenkapplan is aangegeven dat K5691 gekapt gaat worden, maar hiervoor is geen vergunning aangevraagd. Het kappen van deze boom zou illegaal en daarmee onrechtmatig zijn. Volwassen bomen zijn belangrijk voor het vangen van fijnstof. Vervanging door jonge aanplant en dan niet aan de westzijde van het gebouw is onvoldoende om de fijnstofwerking te vervangen en zal leiden tot een verdere verslechtering van fijnstof in de lucht. Bomen aan de westzijde van het gebouw worden gekapt en daar komt geen extra groene voorziening voor terug. Hierdoor verslechtert het beeld van deze zijde van de wijk.	Het klopt dat sectie K5691 niet is genoemd in de aanvraag om omgevingsvergunning. De bomen die in deze kadastrale sectie worden gekapt staan op privaat terrein en zijn derhalve niet vergunningplichtig. Voor alle bomen waarvoor een vergunningplicht voor het kappen geldt, is een aanvraag gedaan en de ontwerp-omgevingsvergunning ziet op al deze bomen. Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
115.8	Het ecologisch onderzoek naar de vleermuizen is niet uitgevoerd conform het meest recente Vleermuisprotocol 2021 dat op 28 oktober 2020 is gepubliceerd. Het onderzoek is slordig uitgevoerd en het aangehaalde Vleermuisprotocol 2017 is niet correct gevolgd. Er zijn geregeld vleermuiswaarnemingen in de buurt rond de beoogde bouwlocatie. Het vleermuisonderzoek dient door een onafhankelijke expert op een deugdelijke	Het onderzoek is conform het Vleermuisprotocol 2017 uitgevoerd. Er zijn in totaal negen bezoeken gebracht met een totale onderzoeksduur die boven de standaard uit het Vleermuisprotocol ligt. Daarbij is goed zicht op de onderzoekslocatie geweest, zijn de juiste middelen zoals een ultrasoondetector met time expansion gebruikt – aangevuld met een warmtebeeldcamera- en is het onderzoek uitgevoerd door een deskundige. Het opnieuw laten uitvoeren van een vleermuisonderzoek door een andere deskundige is niet aan de orde.	Geen.

	wijze te worden herhaald.		
115.9	De Joulestraat is niet beschouwd in de akoestische onderzoeken., terwijl dit de logische ontsluitingsroute vormt richting het zuiden. Verder is gerekend met de prognose voor een verkeerssituatie in 2030, terwijl volgens het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de situatie ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan. De decibelschaal is een logaritmische schaal. Een geluidstoename met 3 dB is een verdubbeling van het geluidsniveau, waarmee geen rekening is gehouden. Bij een verkeerstoename van 570 mvt/etmaal naar 3.503 mvt/etm ontstaat een toename van 7,9 dB. De toename zal dus vele malen hoger zijn dan wordt gesuggereerd.	Uit de aangeleverde verkeersgegevens blijkt dat de verkeerstoename voornamelijk op de onderzochte wegen plaatsvinden. Overige wegen zijn om die reden buiten beschouwing gelaten. Zo blijkt uit het verkeersonderzoek van BOOT dat in het scenario waarin de meeste verkeersintensiteiten worden gemeten op de Schapenwei en de Nieuwe Koningstraat, slechts circa 200 verkeersbewegingen op de Joulestraat worden gemeten (gelijk aan de huidige werkdagintensiteit). Verder wordt opgemerkt dat in het ontwerpbestemmingsplan in artikel 5.6.1 onder b een voorwaardelijke verplichting is opgenomen waaruit volgt dat uiterlijk binnen 3 maanden na oplevering van alle gebouwen, die worden gebouwd op basis van de regels zoals opgenomen in artikel 5 (Wonen), het tracé zoals opgenomen in bijlage 2 van de planregels, voorzien dient te zijn van een wegdekverharding waarmee de geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen, vanwege de verkeersbewegingen op dit tracé, maximaal 1dB toeneemt ten opzichte van de situatie ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan. Dit betreft een verschrijving. Bedoeld is te borgen dat de toename in geluidbelasting met maximaal 1dB toeneemt ten opzichte van de autonome situatie, zoals gemodelleerd door Buro Bouwfysica. Het bestemmingsplan zal hierop worden aangepast. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Het enkele feit dat op bepaalde plekken de geluidbelasting met 3dB toeneemt, maakt niet dat daarmee sprake is van een onaanvaardbare mate van geluidbelasting op de gevel.	De tekst van artikel 5.6.1 onder b van het bestemmingsplan zal worden aangepast naar: <i>“Uiterlijk binnen 3 maanden na oplevering van alle gebouwen, die worden gebouwd op basis van de regels zoals opgenomen in artikel 5, dient het tracé zoals opgenomen in Bijlage 2 van deze regels, voorzien te zijn van een wegdekverharding waarmee de geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen, vanwege de verkeersbewegingen op het voornoemde tracé, maximaal 1dB toeneemt ten opzichte van de</i>

			<i>autonome situatie in 2030, zoals volgt uit het akoestisch onderzoek dat als bijlage 3 bij de regels van dit bestemmingsplan is gevoegd."</i>
115.10	Het is onduidelijk waarom de prognose is dat de verkeersintensiteit op de Schapenwei autonoom zal toenemen, terwijl de prognose voor het effect van LEAD afneemt.	Een aantal van de onderzochte wegen kent delen waarover de intensiteit verloopt. Het noordelijkste deel van de Pasteurstraat is het drukst, het zuidelijke deel het rustigst. Daarom wordt voor een aantal wegen een maximale en een minimale waarde gegeven. Voor de Schapenwei is er één waarde, in het gebruikte verkeersmodel geldt voor de Schapenwei één wegvak waarbij voor het geheel dezelfde intensiteit geldt. Uit de tabel volgt dan ook niet dat de Schapenwei drukker is dan het drukste deel van de Pasteurstraat. Wel volgt daaruit dat de Schapenwei drukker is dan het rustigste deel van de Pasteurstraat.	Geen.
115.11	Conform de rapportage van BOOT zal als gevolg van LEAD de ritgeneratie toenemen met 2279 mvt/werkdag. In de bestaande situatie rijden op de Schapenwei ongeveer 579 mvt/werkdag. Het totaal komt dus op 2858, bijna een vervijfvoudiging van het verkeer.	Het enkele feit dat het verkeer met een bepaalde factor vermenigvuldigt, betekent niet dat dit leidt tot een onaanvaardbare verkeerskundige situatie. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
115.12	Voor gezondheid is een waarde van 50 dB Lden en 40 dB Lnight of lager op de gevel gewenst. Hogere waarden zijn geassocieerd met serieuze complicaties voor de gezondheid. LEAD zal derhalve serieuze consequenties op de gezondheid van inwoners hebben.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. De hogere waarden zijn verder conform wet en regelgeving vastgesteld. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn die wettelijke normen bepalend voor de vraag of een bestemmingsplan kan worden vastgesteld. De geluidswaarden waarnaar indiener verwijst zijn dus niet bepalend voor de vraag of het bestemmingsplan kan worden vastgesteld. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied	Geen.

		Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
115.13	Er wordt geen onderbouwing gegeven dat door toepassing van stiller wegdek de toename in dB beperkt blijft tot 1 dB.	In het ontwerpbestemmingsplan is in artikel 5.6.1 onder b een voorwaardelijke verplichting opgenomen waaruit volgt dat uiterlijk binnen 3 maanden na oplevering van alle gebouwen, die worden gebouwd op basis van de regels zoals opgenomen in artikel 5 (Wonen), het tracé zoals opgenomen in bijlage 2 van de planregels, voorzien dient te zijn van een wegdekverharding waarmee de geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen, vanwege de verkeersbewegingen op dit tracé, maximaal 1dB toeneemt ten opzichte van de situatie ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan. Dit betreft een verschrijving. Bedoeld is te borgen dat de toename in geluidbelasting met maximaal 1dB toeneemt ten opzichte van de autonome situatie, zoals gemodelleerd door Buro Bouwfysica. Het bestemmingsplan zal hierop worden aangepast zoal aangeven onder randnummer 115.10 hierboven. Met deze voorwaardelijke verplichting is geborgd dat voor alle bestaande woningen in de omgeving een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt geborgd. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning is een tekening ("Overzicht geluidreducerende verharding Boot d.d. 202001113 K18-0124-006") toegevoegd waarin staat aangegeven waar een stiller wegdek zal worden gerealiseerd. Hiermee is voldoende vast komen te staan dat conform de voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan is voldaan aan de voorwaarde dat de toename in geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen maximaal 1 dB mag zijn ten opzichte van de autonome situatie in 2030, zoals volgt uit het akoestisch onderzoek..	De tekst van artikel 5.6.1 onder b van het bestemmingsplan zal worden aangepast naar: <i>"Uiterlijk binnen 3 maanden na oplevering van alle gebouwen, die worden gebouwd op basis van de regels zoals opgenomen in artikel 5, dient het tracé zoals opgenomen in Bijlage 2 van deze regels, voorzien te zijn van een wegdekverharding waarmee de geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen,</i>

			<i>vanwege de verkeersbeweging en op het voornoemde tracé, maximaal 1dB toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2030, zoals volgt uit het akoestisch onderzoek dat als bijlage 3 bij de regels van dit bestemmingsplan is gevoegd."</i>
115.14	Het bestemmingsplan laat ruimte voor welk type stiller wegdek dient te worden toegepast. Toepassing van DAB zal uitnodigen tot harder rijden van motorvoertuigen en leidt daarmee tot extra onveiligheid. Het is daarom belangrijk dat een stille elementenverharding wordt toegepast. De akoestische eigenschappen van dit materiaal blijven langer behouden en leidingen blijven toegankelijk.	Dat het geluiddempend wegdek zal leiden tot stelselmatig harder rijden is niet aannemelijk. Ter plaatse gelden maximumsnelheden waar men zich aan moet houden en waarop wordt gehandhaafd door de politie. In het akoestisch onderzoek is door middel van rekenmethode en correctiemethoden rekening gehouden met de verouderingseffecten van de aan te leggen verharding, zodat niet hoeft te worden gevreesd voor de toekomstige akoestische eigenschappen van het materiaal.	Geen.
115.15	Conform het huidige bestemmingsplan is sprake van een nutsvoorziening op het KPN gebouw. Tevens is een maximale omvang en hoogte gedefinieerd. Er is bij de onderzoeken naar geluidsbelasting onterecht uitgegaan van volledige bezetting wonen, terwijl het conform bestemmingsplan een nutsvoorziening is.	Ons is niet geheel duidelijk op welke aspect van de akoestische onderzoeken bedoeld wordt door indiener. Indiener heeft dit standpunt ook niet gemotiveerd. Voor zover indiener meent dat bij de benadering van de autonome situatie voor 2030 ten onrechte rekening is gehouden met de realisatie van woningen op de plek waar thans de nutsvoorziening is gevestigd, geldt dat dit onjuist is. Zoals in het akoestisch onderzoek van Buro Bouwfysica met betrekking tot de geluidbelasting op de bestaande woningen op pagina 4 is opgemerkt, is de autonome geluidbelasting voor 2030 gebaseerd op het uitgangspunt dat LEAD niet wordt gerealiseerd. Hierbij is uitgegaan van de huidige ruimtelijke omgeving en wegprofilering. Verder is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens voor 2030 autonoom (dus zonder inbegrip van LEAD). De huidige nutsvoorziening is dus als zodanig in ogenschouw genomen bij de beoordeling van de	Geen.

		autonome situatie in 2030, deze is niet vervangen voor een ingevulde woonfunctie. Voor zover indiener meent dat bij de benadering van de geluidbelasting in 2030 met inbegrip van het planinitiatief LEAD ten onrechte is uitgegaan van een woonfunctie op de plek waar nu het KPN-gebouw is gerealiseerd, geldt dat op basis van het ontwerpbestemmingsplan op de huidige plek van de nutsvoorziening ten behoeve van KPN geen sprake meer is van een bestemming voor nutsdoeleinden, maar van een woonbestemming. Immers wordt op de huidige plek van de nutsvoorziening van KPN voorzien in een woonfunctie voor LEAD. Voor de benadering van de geluidbelasting in 2030 met inbegrip van het planinitiatief LEAD is dus terecht uitgegaan van een invulling van een woonfunctie. Overigens wordt ook op basis van het ontwerpbestemmingsplan een nutsvoorziening mogelijk gemaakt in het plangebied, maar deze ligt ten zuiden van de huidige nutsvoorziening. De geprojecteerde nieuwe locatie van de nutsvoorziening is in de akoestische onderzoeken niet ingevuld met een woonfunctie.	
115.16	Voor de berekening van het aantal verkeersbewegingen moet uitgegaan worden van de verkeersbewegingen nu ten opzichte van de maximaal mogelijke na realisatie van LEAD.	Voor de berekening van het aantal verkeersbewegingen is een vergelijking gemaakt tussen het aantal verkeersbewegingen die in de autonome situatie in 2030 zullen plaatsvinden in vergelijking met de verkeersbewegingen die in 2030 zullen plaatsvinden met inbegrip van het planinitiatief LEAD. De huidige verkeersbewegingen geven daarover geen inzicht. In het verkeersonderzoek van BOOT is op gebruikelijke wijze onderzocht welk effect het planinitiatief LEAD op de verkeersintensiteiten in de omgeving ten opzichte van de autonome situatie. Onderzocht is, op basis van algemeen aanvaardbare kengetallen van het CROW, hoeveel verkeersbewegingen het project zal genereren en dit is afgezet tegen de modelmatige autonome situatie, die is uitgerekend op basis van een vastgesteld verkeersmodel. De prognoses uit het verkeersmodel zijn gecombineerd met telcijfers op de kruispunten tijdens de spits. Daarbij is wel degelijk enige variabiliteit gehanteerd, nu in het onderzoek verschillende scenario's zijn gehanteerd die afhankelijk zijn van de routekeuze van het verkeer van LEAD. Hiermee zijn verschillende scenario's in beeld gebracht, waaronder een worst-case scenario. Gelet hierop is een deugdelijke inschatting gemaakt van de te verwachten verkeerseffecten van LEAD. Een aanpassing van het onderzoek is gelet daarop niet vereist.	Geen.
115.17	Conform de Nota van Uitgangspunten had een uitgebreid verkeersonderzoek moeten plaatsvinden naar alle vervoerswijzen. Door geen onderzoek te	In de Nota van Uitgangspunten is over de verkeersafwikkeling (onder meer) opgemerkt: "Het verkeer (alle vervoerwijzen) dat door het planinitiatief wordt gegenereerd dient op een verantwoorde en veilige manier afgewikkeld te worden. Dit zal aangetoond moeten	Geen.

	doen naar de fietsersaantallen en “routing” van fietsers in de huidige situatie en de toekomst met en zonder LEAD is hieraan niet voldaan.	worden door middel van een uitgebreid verkeerskundig onderzoek waarin ook een alternatievenstudie is opgenomen”. Dit onderzoek is uitgevoerd. Verwezen wordt naar hetgeen hierover in paragraaf 5.2.3 van de zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Tot slot geldt dat in het verkeersonderzoek van de gemeente Leiden is opgemerkt dat voor de toename van het aantal fietsbewegingen door LEAD geen kentallen beschikbaar zijn, maar op basis van kennis van de vervoerswijzekeuze in het algemeen in Leiden, verwacht mag worden dat het aantal verplaatsingen per fiets hoger zal liggen dan dat van de auto, derhalve ergens tussen de 2.000 en 3.000 fietsverplaatsingen per dag. Een substantieel deel hiervan zal gaan naar onderwijsinstellingen, het centrum en station Leiden Centraal. Fietsers kiezen ten eerste de kortste route naar hun bestemming, en dat betekent dat richting het centrum en station vooral extra fietsers te verwachten zijn via de Schapenwei en Joulestraat, en vervolgens richting de Singel. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de aantallen fietsers in de huidige situatie op de erftoegangswegen of in de autonome toekomstsituatie, maar verwacht mag worden dat het in beide gevallen om te overziene aantallen fietsers gaat. Dit betreffen immers woonstraten en geen doorgaande fietsroutes. In de woonstraten fietsen met name fietsers met een herkomst of bestemming in die straten, dus de bewoners. Daarbij gaat het om een relatieve kleine hoeveelheid fietsers. Er hoeft dus niet gevreesd te worden voor opstoppen door de toename aan fietsverkeer.	
115.18	Er worden vraagtekens gezet bij het rapport van BOOT. De invulling van het ondersteunend programma is onduidelijk. Voor alle daaraan gerelateerde onderzoeken dient van het worst-case scenario uit te worden gegaan.	Het ontwerpbestemmingsplan biedt de mogelijkheid voor een ondersteunend programma van maximaal 600 m ² aan commerciële en maatschappelijke functies, waarbij een onderverdeling van maximaal 300 m ² per functie geldt. De definitieve invulling van de plint is nog onbekend. Voor de invulling van de plint kan gedacht worden aan dienstverlenende functies zoals een kapper en een schoonheidsinstituut, aan horeca en aan maatschappelijke functies zoals een fysiotherapeut of een tandartsenpraktijk. In het verkeersonderzoek van BOOT is overigens rekening gehouden met de invullen van de plint, door uit te gaan van een invulling van 300 m ² horeca en 300 m ² fysio. Dit biedt een representatieve inschatting van de te verwachten verkeersgeneratie die voortkomt uit functies in de plint.	Geen.
115.19	De conclusie dat in de Pasteurstraat het verkeer ruim onder de 6.000 mvg/etm zou komen te liggen is tendentiekus geformuleerd. Als de getallen uit de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de	Geen.

	rapportage van de gemeente worden opgeteld, kom je uit op 5.880 mvt/etm. Hierbij is echter niet uitgegaan van een maximale verkeersgeneratie als gevolg van het ondersteunend programma in de plint van LEAD. Er dient gerekend te worden met een worst-case scenario (dus 2x 300 m² restaurant). Hierbij gaat de verkeersintensiteit naar 6029, waarbij nog niet is meegerekend dat uitoefening van aan-huis-verbonden beroeps-/bedrijfsactiviteiten is toegestaan met een omvang tot 40% van de totale vloeroppervlakte van de woningen in het planinitiatief LEAD.	verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden. De definitieve invulling van de plint is nog onbekend. Voor de invulling van de plint kan gedacht worden aan dienstverlenende functies zoals een kapper en een schoonheidsinstituut, aan horeca en aan maatschappelijke functies zoals een fysiotherapeut of een tandartsenpraktijk. Gelet op de mogelijke invulling van de plint, en de kleinschaligheid daarvan, is niet te verwachten dat hieruit overlast zal voortkomen. In het verkeersonderzoek van BOOT is overigens rekening gehouden met de invullen van de plint, door uit te gaan van een invulling van 300 m² horeca en 300 m² fysio. Dit biedt een representatieve inschatting van de te verwachten verkeersgeneratie die voortkomt uit functies in de plint. Verwezen wordt tevens naar de reactie onder 115.18. De mogelijkheid tot het uitoefenen van aan-huis-verbonden beroeps-/bedrijfsactiviteiten leidt niet tot onevenredige verkeerseffecten. Binnen de bestemming "Wonen" zijn weliswaar "aan-huis-verbonden beroeps- /bedrijfsactiviteiten" toegestaan, maar dit betreffen functies die ondergeschikt dienen te zijn aan de woonfunctie. Uit de definitie van het begrip "aan-huis-verbonden beroeps- /bedrijfsactiviteiten" in het ontwerpbestemmingsplan volgt ook dat het moet gaan om een activiteit waarbij – onder meer – de woonfunctie wordt behouden en de beroeps-/bedrijfsuitoefening een ruimtelijke uitwerking en/of uitstraling heeft die met de woonfunctie ter plaatse in overeenstemming is. Als voorwaarde is in het ontwerpbestemmingsplan ook bepaald dat het gebruik als beroep of bedrijf aan huis niet tot onevenredige verkeersaantrekkende werking mag leiden.	

115.20	Er zijn geen berekeningen gedaan naar de effecten op fietsverkeer. Verplaatsing van het fietspad ten noorden van LEAD zal dermate nadelige effecten hebben op het fietsverkeer dat de route door Nieuw Leyden, via de Schapenwei vaker zal worden gekozen en tot een sterke toename in het fietsverkeer zal leiden, niet alleen vanuit LEAD maar ook van het fietsverkeer vanuit de richting Leiderdorp naar het centrum van Leiden.	Zie de beantwoording onder randnummer 115.18.	Geen.
115.21	Oversteekbaarheid van de Pasteurstraat wordt een probleem. Kinderen zullen niet naar de verkeerslichten van de Willem de Zwijgerlaan gaan om over te steken. Onveilige situaties zullen ontstaan. Ook het extra verkeer op de Schapenwei en de Nieuwe Koningstraat zal leiden tot onveilige situaties voor spelende kinderen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
115.22	Er dient een alternatieve ontsluiting van het project te worden gerealiseerd. Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat bij verplaatsing van kabels en leidingen een ondergrondse afwikkeling van het verkeer van LEAD richting de Willem de Zwijgerlaan tot de mogelijkheden behoort en dat de nodige aanpassing van de verkeerskundige vormgeving beperkt is. De conclusie dat deze ontsluitingsroute negatiever scoort dan de basisvariant, is onvoldoende onderbouwd en lijkt vooral gestaafd op financiële motieven. Naar de kosten is geen onderzoek gedaan en gezien in het kader van de bouw van het planinitiatief LEAD reeds kabels en leidingen dienen te worden verplaatst kunnen de additionele kosten meevallen. Ook de overige ontsluitingsalternatieven zijn onvoldoende onderbouwd. Dat de alternatieven problemen met het busverkeer zouden veroorzaken houdt geen stand omdat er slechts enkele bussen per uur rijden.	Verwezen wordt in de eerste plaats naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota. Daarin is uitgebreid ingegaan op de alternatievenonderzoeken, waaruit blijkt dat alternatieven geen meerwaarde hebben ten opzichte van de basisvariant. Hierbij geldt dat de aanpassing van kabels en leidingen – hoewel onderdeel van de analyse - niet de doorslag heeft gegeven voor de keuze voor de basisvariant. Goudappel Coffeng concludeert dat alternatieven voor een ontsluiting van het plangebied ten opzichte van de basisvariant – een ontsluiting aan de Edisonstraat – Nieuwe Koningstraat via de Schapenwei en Pasteurstraat – op een aantal punten beter scoren dan deze basisvariant, maar dat twee van de drie alternatieven zorgen voor een onacceptabele situatie op de Willem de Zwijgerlaan. Het andere alternatief zorgt voor een verslechtering op de Schapenwei, zodat de alternatieven geen meerwaarde opleveren ten opzichte van de basisvariant. Ook in het verkeersonderzoek van de gemeente Leiden is uitgebreid ingegaan op de mogelijke alternatieven, waarbij is geconcludeerd dat varianten ofwel niet haalbaar zijn ofwel niet effectief in het beperken van de verkeerstoename op de bestaande wegen in de wijk waarbij zij tevens belangrijke nadelen kennen.	Geen.

	De optie van ontsluiting via een directe aansluiting op de Willem de Zwijgerlaan wordt voor bouwverkeer genoemd en is dus ook mogelijk voor bewonersverkeer.		
115.23	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd conform het beleid van de gemeente. Er is onvoldoende aangetoond dat LEAD niet leidt tot een toegenomen parkeerdruk. Er is geen onderzoek gedaan naar daadwerkelijk autobezit van toekomstige bewoners. Alleen de tweede ondergrondse laag van de parkeergarage van LEAD wordt een privé parkeergarage. Door de overige twee lagen als openbare garage in te richten zal extra verkeer worden genegeerd van mensen die LEAD niet bezoeken maar er wel willen parkeren. De aangedragen oplossing dat toekomstige bewoners geen vergunning kunnen aanvragen houdt op basis van het gelijkheidsbeginsel bij beroepsprocedures geen stand.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Ten aanzien van het uitsluiten van parkeervergunningen voor bewoners wordt opgemerkt dat de adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Niet valt in te zien waarom het gelijkheidsbeginsel in de weg staat aan het weigeren van een parkeervergunning in gevallen waarin het adres van de aanvrager is opgenomen op de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning.	Geen.
115.24	Uit de klimaatatlas van het hoogheemraadschap van Rijnland komt naar voren dat in Leiden relatief veel plekken zijn waar lokaal wateroverlast kan ontstaan, waaronder in Groennoord-Zuid. De ondergrondse parkeergarage zal een barrière vormen voor de freatische grondwaterstroming omdat het niet doorlatend is voor water. Zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts kan dit effecten hebben op de grondwaterstand. Het freatisch grondwaterstelsel dient vooraf te worden onderzocht en middels modelberekeningen dient het opstuwingseffect van de bouw van de ondergrondse parkeergarage op de grondwaterstand te worden onderzocht. Het lag op de weg van de gemeente te verzekeren dat het plan	In het kader van de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan heeft een watertoets, inclusief een vooroverleg met het Hoogheemraadschap Rijnland, plaatsgevonden. Het Hoogheemraadschap is akkoord met de ontwikkelingen van het bestemmingsplan en uit de watertoets blijkt dat het aspect water niet aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Daarbij wordt gewezen op bijlage 26 bij de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan. Die bijlage bevat de waterparagraaf met maatregelen ter voorkoming van negatieve effecten op het grondwater (zie blz. 5). Verder zijn de te treffen maatregelen ter voorkoming van negatieve effecten op het grondwater opgenomen in paragraaf 4.9.2.2 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan. Voor grondwaterverstoringen hoeft dus niet te worden gevreesd.	

	niet zal leiden tot een onaanvaardbare toename van de wateroverlast.		
115.25	De brandweer geeft aan dat de hogedruk aardgasleiding ligt op een afstand van circa 40 meter van het bouwproject, maar bij nameting blijkt dit slechts 30 meter. In het geval van een ongeluk met de buis zal de impact groter zijn waardoor mensen minder tijd zullen hebben om veilig het pand te verlaten. De nadere eisen in de regeling hieromtrent zijn te vaag geformuleerd waardoor de veiligheid niet is geborgd. Het Rapport Kwantitatieve risicoanalyse hogedruk aardgasleiding LEAD Leiden ontbreekt bij de stukken, waardoor deze analyse niet kan worden beoordeeld. Opmerkelijk is dat in augustus 2020 nogmaals een analyse is uitgevoerd door Peutz. Er kan niet worden getoetst tot in hoeverre de rapporten van Peutz en Rho verschillen. Hoogbouw is nog altijd geprojecteerd buiten het 175 meter toetsingsgebied. De bouw van LEAD zal plaatsvinden op 30 meter vanaf de hogedruk aardgasbuis binnen het 100% letaliteitsgebied.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.10 van deze zienswijzennota. Gelet op de zeer beperkte kans op calamiteiten in combinatie met de getroffen maatregelen die worden genomen om het aantal potentiële slachtoffers te beperken, worden de zeer beperkte risico's aanvaardbaar geacht. Het onderzoek van Peutz betreft het meest recente en dus actuele onderzoek naar externe veiligheid in relatie tot het plan. Het onderzoek is als bijlage 17 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. In de Handleiding buisleidingen in bestemmingsplannen 2016 wordt overigens niet gesproken over een 175 meter toetsingsgebied. Dit is ook geen verplichte toetsafstand.	Geen.
115.26	In het rapport van Peutz is geen rekening gehouden met het Shell benzinstation aan de Gooimeerlaan noch met de liggen van het planinitiatief LEAD binnen de gevarenschil van het 150kV transformator station. Het rapport vergeet om het combinatierisico van hogedruk aardgas en hoog voltage te vermelden, te berekenen en daar conclusies aan te verbinden. Het is onjuist dat het groepsrisico niet toeneemt.	De inrichtingen zoals genoemd in de zienswijze vallen niet onder de werkingssfeer van wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Er is namelijk geen sprake van dergelijke grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen dat deze als risicovolle inrichting worden aangewezen. Het Shell benzinstation aan de Gooimeerlaan heeft geen LPG-tankstation. Dit neemt uiteraard niet weg dat er nog wel sprake kan zijn van risico's. In de toelichting van het bestemmingsplan is daarom in het kader van bedrijven en milieuzonering aan de hand van richtafstanden wel ingegaan op de inpasbaarheid van de beoogde ontwikkeling ten aanzien van overige bedrijvigheid, zoals het transformatorstation. Het benzinstation is overigens op een dermate grote afstand gelegen dat ruimschoots wordt voldaan aan van toepassing zijnde richtafstanden. Het benzinstation vormt daarmee geen risicobron voor de beoogde ontwikkeling.	Geen.

		Voor het transformatorstation speelt met name brandveiligheid een grote rol in relatie tot gevaar. Hierbij zal voor de bebouwing echter voldaan moeten worden aan de brandveiligheidseisen volgens het Bouwbesluit. Op deze wijze wordt de brandveiligheid geborgd. Het berekenen van de combinatie van de risico's als gevolg van de aardgasbuisleiding en het transformatorstation is niet zinvol, daar een brand bij het transformatorstation niet leidt tot een ramp bij de aardgasbuisleiding. Andersom heeft een ramp bij de aardgasbuisleiding in wezen ook geen andere impact op de bebouwing van het transformatorstation dan dat deze zou hebben op overige bebouwing. Uit de groepsrisicoberekeningen volgt echter dat geen sprake is van een relevante toename van het groepsrisico. Een toename aan personen leidt niet altijd tot een toename van het groepsrisico. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Niet alleen het aantal personen, maar ook de aard en de hoeveelheid van de gevaarlijke stoffen, zijn bepalend voor de hoogte van het groepsrisico.	
115.27	Op grond van artikel 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen moet een gegronde reden worden overlegd waarom binnen het letaliteitsgebied wordt gebouwd en om welke redenen niet voor veiligere alternatieven wordt gekozen. Deze wettelijke verplichte documentatie is niet ter inzage gelegd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.10 van deze zienswijzennota. Gelet op de zeer beperkte kans op calamiteiten in combinatie met de getroffen maatregelen die worden genomen om het aantal potentiële slachtoffers te beperken, worden de zeer beperkte risico's aanvaardbaar geacht. Verwezen wordt naar het onderzoek in het kader van externe veiligheid dat door Peutz is uitgevoerd (bijlage 18 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan) en de verantwoording van het groepsrisico dat door de Omgevingsdienst West-Holland is opgesteld (bijlage 19 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan), waaruit volgt dat de kans op calamiteiten zeer klein is en het aantal potentiële slachtoffers beperkt is. Deze stukken zijn onderdeel geweest van de ter inzage gelegde stukken. Uit het onderzoek van Peutz volgt dat het groepsrisico niet toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden, waardoor een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico niet aan de orde is. Er hoeft in het kader van de beperkte verantwoording enkel ingegaan te worden op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van een ramp en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid. Het beschouwen van alternatieven, zoals bij een uitgebreide verantwoording verplicht is, is derhalve niet aan de orde.	Geen.
115.28	Er wordt hoger gebouwd dan in de hoogbouwzones	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze	De eerste alinea

	van de Hoogbouwvisie is toegestaan. De Willem de Zwijgerlaan is een “stadsboulevard” in de Hoogbouwvisie, geen hoogbouwzone. De onderbouwing voor afwijking van de Hoogbouwvisie is onvoldoende.	zienswijzennota verwezen. Daar wordt de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht. Het klopt dat het planinitiatief LEAD is gelegen in het gebied wat in de Hoogbouwvisie is aangeduid als “Stadsboulevards”. Dit is per abuis verkeerd in de toelichting bij het bestemmingsplan opgenomen. De eerste alinea van paragraaf 4.10.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal daarom als volgt worden aangepast: <i>“In de Hoogbouwvisie van 2007 heeft de gemeente Leiden beschreven op welke plaatsen en onder welke omstandigheden hoogbouw wenselijk is. Leiden is in de Hoogbouwvisie verdeeld in een viertal gebiedstypen. De Stadsboulevards, waar de projectlocatie van LEAD onderdeel van is, betreft overwegend middelhoogbouw (20 – 30 meter) met meerdere accenten (40 – 50 meter). Planinitiatief LEAD voorziet in een overschrijding van de bouwhoogtes zoals aangegeven in het gebiedstype 'Stadsboulevards'. Overschrijding van de hoogtegrens is benodigd en kan worden toegestaan mits gemotiveerd aan de hand van een aantal criteria. Voor de ontwikkeling van het planinitiatief LEAD is een hoogbouwtoets uitgevoerd aan de hand van de criteria 'eyeline en skyline'.”</i> Verder verandert deze verkeerde vermelding in het bestemmingsplan niets aan de toets aan de criteria “Eyeline & Skyline” die voor het planinitiatief LEAD is verricht. Die toets heeft namelijk geen betrekking op het type gebied waarin het project is gelegen, maar op de relatie van het planinitiatief LEAD met de omgeving op straatniveau, met de stad en het stadssilhouet. Daarom is er geen aanleiding voor het oordeel dat de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie onvoldoende is.	van paragraaf 4.10.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal als volgt worden aangepast: <i>“In de Hoogbouwvisie van 2007 heeft de gemeente Leiden beschreven op welke plaatsen en onder welke omstandigheden hoogbouw wenselijk is. Leiden is in de Hoogbouwvisie verdeeld in een viertal gebiedstypen. De Stadsboulevards, waar de projectlocatie van LEAD onderdeel van is, betreft overwegend middelhoogbouw (20 – 30 meter) met meerdere accenten (40 – 50 meter). Planinitiatief LEAD voorziet in een overschrijding van</i>

			<i>de bouwhoogtes zoals aangegeven in het gebiedstype 'Stadsboulevards'. Overschrijding van de hoogtegrens is benodigd en kan worden toegestaan mits gemotiveerd aan de hand van een aantal criteria. Voor de ontwikkeling van het planinitiatief LEAD is een hoogbouwtoets uitgevoerd aan de hand van de criteria 'eyeline en skyline'."</i>
115.29	De woningbouwopgave kan op een andere manier worden gerealiseerd, bijvoorbeeld door herbestemming en door het bouwen van extra lagen op bestaande gebouwen verspreid over de stad. Daarnaast is er genoeg ruimte voor het realiseren van grootschalige projecten op de aangewezen hoogbouwzones nabij de kruising A44 – N206.	Vooropgesteld wordt dat het bij een privaat initiatief niet aan de gemeente is om actief te zoeken naar alternatieven. Relevant is of het aangevraagde project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en of gelet daarop planologische medewerking kan worden verleend. Gelet op hetgeen is overwogen in de toelichting op het bestemmingsplan en hetgeen is opgemerkt in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota, is dat het geval. De initiatiefnemer van het planinitiatief LEAD heeft in november 2017 bij de gemeente haar concrete interesse kenbaar gemaakt het planinitiatief LEAD te gaan realiseren op deze locatie nabij de Willem de Zwijgerlaan. Andere locaties zijn voor de initiatiefnemer niet in beeld (geweest) voor dit project. Ook is het studiedocument "LEAD; grootstedelijk wonen in Leiden" opgesteld waarin het project wordt toegelicht. Vervolgens is het ontwerpproces gestart en zijn alle ruimtelijke aspecten van het planinitiatief LEAD onderzocht, afgewogen en aanvaardbaar bevonden. Verder heeft er een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Daarin is ruim aandacht is geweest voor het	Geen.

		betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan (zie paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota).	
116.1	Het plan is te hoog en te massaal.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De visie dat de gebouwen te hoog en te massaal zijn, wordt niet gedeeld gelet op de overeenstemming van het plan met het geldende beleid en de daarbij behorende afwijkmogelijkheden.	Geen.
116.2	Er worden zorgen geuit over horizonvervuiling.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat de hoogte van de woontorens past binnen het beeld van de stad Leiden en geen horizonvervuiling veroorzaakt. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente.	Geen.
116.3	Er is te weinig parkeerruimte voor de hoeveelheid te bouwen woningen. De oplossing om geen parkeervergunning te geven komt neer op het verbieden van het hebben van een auto en houdt geen stand in een gerechtprocedure.	De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Niet valt in te zien waarom dit geen stand zou houden in een gerechtelijke procedure. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Verder wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen	Geen.
116.4	Aangesloten wordt bij de zienswijzen van indiener nr. 91.	Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze van indiener nr. 91.	Geen.
117.1	De horizon van de stad wordt vervuild door het plan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze	Geen.

		zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat de hoogte van de woontorens past binnen het beeld van de stad Leiden en geen horizonvervuiling veroorzaakt. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente.	
117.2	Het project is geen oplossing voor betaalbare woningbouw boven 60 à 70 meter hoogte.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. Gelet hierop worden wel degelijk betaalbare woningen gerealiseerd. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment.	Geen.
117.3	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de	Geen.

		waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven	

		70 meter wordt verondersteld.	
117.4	Het bouwen tot deze hoogte brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel, als enorme bedragen gaan worden neergelegd. Met hetzelfde geld kan veel goedkoper elders worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	
117.5	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
117.6	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
118.1	Het plan heeft een zeer grote constructie dicht bij bestaande gebouwen aan de Nieuwe Koningstraat. Verzocht wordt om de gebouwen verder weg en dichter bij de hoofdweg te plaatsen. De negatieve impact van het gebouw op het genieten van	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting	Geen.

	privéwoningen is extreem hoog.	bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omgeving van het plangebied.	
118.2	Er worden zorgen geuit over het toenemen van de verkeersdruk en de negatieve gevolgen voor de toegankelijkheid van de eigen woning van indiener.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Gelet hierop hoeft ook niet te worden gevreesd dat de toegankelijkheid van de woning van indiener afneemt.	Geen.
119.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
119.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdruk wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
119.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.

	geluidsoverlast wordt beperkt.		
119.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De aannames in het rapport van SPARK zijn onjuist. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt te optimistisch gepresenteerd. Er moet nogmaals onafhankelijk onderzoek plaatsvinden. De gehanteerde parkeernorm is onaannemelijk, de meeste huishoudens in Nieuw Leyden hebben meer dan 1 auto. De behoefte aan parkeerplaatsen voor een huisartsenpraktijk en de horeca is ongeloofwaardig. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat de skybar een toeristische trekpleister zal worden. Horeca zal zich richten op mensen buiten de wijk. De parkeernorm die de gemeente normaliter hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Dat mensen vanuit duurzaamheidsgedachte auto's zullen delen of met het OV zullen gaan is een aanname. Bewoners zullen zich moeten verplaatsen om zich te kunnen ontspannen. De reguliere norm voor parkeerplaatsen moet worden gehanteerd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
119.5	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd.	Geen.

		Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
119.6	Hoogbouw is niet duurzaam.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
119.7	De grote slagschaduw van een hoog gebouw is nadelig voor de omgeving.	Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.
119.8	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de	Geen.

	behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
119.9	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
119.10	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen	Geen.

		Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	
119.11	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
120.1	Het project is te massaal en te hoog en doet geen recht aan de belangen van duurzaamheid en gezondheid van bewoners van Leiden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eycline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze	Geen.

		beantwoording in deze zienswijzennota. De visie dat de gebouwen te massaal en te hoog zijn, wordt niet gedeeld gelet op de overeenstemming van het plan met het geldende beleid en de daarbij behorende afwijkmogelijkheden.	
120.2	Hoogbouw levert een aanslag op de omgeving: alle bewoners moeten hun afval, auto's en fietsen kwijt en er worden voor hen pakketten bezorgd.	Ten behoeve van de omgevingsvergunning is een afweging gemaakt ten aanzien van de hoeveelheid benodigde containerruimten voor huishoudelijk afval. Uit dat onderzoek blijkt dat er voldoende capaciteit voor containerruimte voor huishoudelijk afval aanwezig is. In de ontwerp-omgevingsvergunning is verder opgenomen dat de precieze plaatsing en het aantal ondergrondse containers in de buitenruimte met de beheerder afvalinzameling zal plaatsvinden. Aangezien er voldoende capaciteit is voor het huishoudelijk afval en in samenspraak met de beheerder afvalinzameling ondergrondse containers worden geplaatst is geen reden te veronderstellen dat sprake zal zijn van overlast door afval. Daarnaast wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Voor laad- en losactiviteiten geldt dat een opstelstrook zal worden gerealiseerd waar kan worden geparkeerd ten behoeve van laad- en losactiviteiten. Pakketbezorgers kunnen hier tijdelijk parkeren.	Geen.
120.3	Het project gaat ten koste van het schaarse groen rond de Willem de Zwijgerlaan. Door meer steenmassa te bouwen op openbaar groen en door bomen te kappen wordt de hitte op Nieuw Leyden versterkt.	Voor het project worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.

121.1	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
121.2	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
121.3	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan. Op basis van het Wijk Ontwikkelings Plan Leiden moet sprake zijn van een balans tussen het westelijke deel van Leiden Noord en het oostelijke deel.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden. Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond.	Geen.
121.4	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden	Geen.

		2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
121.5	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
121.6	Hoogbouw boven 70 meter is in strijd met de hoogbouwvisie.	De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
121.7	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad. Het streven om te bouwen volgens de CHENG eisen wordt niet gehaald en het is niet waarschijnlijk dat aan alle BENG eisen wordt voldaan die in de ontwerp-omgevingsvergunning planinitiatief LEAD zijn	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op	Geen.

	vermeld.	grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de	

		fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Verder geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Ten aanzien van CHENG wordt opgemerkt met betrekking tot het aangenomen amendement A.180124/07 "BENG wordt CHENG" tijdens de raadsvergadering besproken dat op dit moment een gebouw met EPC van 0,0 als energieneutraal wordt beschouwd en niet wordt ingegaan op welke wijze deze waarde wordt behaald. Hoewel de initiatiefnemer alle huidige beschikbare technieken zal aanwenden, kan niet worden gegarandeerd dat een energieneutraal gebouw wordt gerealiseerd. De C van circulair, het materialenpaspoort is wel toegezegd en verder is voorgesteld om de H van Helemaal te wijzigen naar Heel en ENG naar klimaatneutraal. Opgemerkt wordt tot slot dat het bouwplan is uitgewerkt en ingediend voordat de BENG-eisen op 1 januari 2021 in werking zijn getreden. Dit laat echter onverlet dat de ontwikkelaar een inspanningsverplichting heeft om een circulair en zeer duurzaam project te realiseren. De ontwikkelaar heeft daar concreet invulling aan gegeven door het toepassen van zeer hoge gevelisolatie, driedubbele beglazing incl. geïntegreerde energieopwekking, bodemenergie, warmteterugwinning uit ventilatiesystemen en een optimaal gebruik van zonnepanelen op de daken. De voor het project gestelde duurzaamheidsdoelen gaan veel verder dan de minimale eisen van het Bouwbesluit 2012. Ten aanzien van de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Iedere EPC van minder dan 0,4 voor woningen kan worden aangemerkt als BENG+. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van	

		0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. In dit geval geldt dat sprake is van BENG+. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
121.8	De vraag wordt gesteld hoe de plannen zich verhouding tot de huidige stikstofproblematiek.	Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
121.9	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is	Geen.

		overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
121.10	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
121.11	Het planinitiatief voldoet niet aan de doelstellingen van het document Leiden Noord Wijkanalyse. Aan het eind van dit document is als opgave vermeld: "Bij verbetering en vernieuwing van de woningvoorraad wordt rekening gehouden met de huidige bewoners en worden de oorspronkelijke doelgroepen niet uit het oog verloren." en "In Leiden-Noord gaat er bij deze opgave speciale aandacht uit naar de sociale woningen en de verdeling daarvan over de verschillende buurten."	In de eerste plaats geldt dat de Wijkanalyse van januari 2021 slechts het vertrekpunt is van het nieuw op te stellen Ontwikkelperspectief Noord dat de langetermijnvisie voor dit gebied bevat en de daarmee samenhangende ambities en doelen. Het ontwikkelperspectief is een visiedocument, maar vooral ook een instrument om uitvoering aan deze visie te geven. Het dient als vliegwiel om projecten op te starten. De Wijkanalyse zelf gaat bovendien reeds uit van de realisatie van LEAD. Daarnaast wordt aan de door indiener genoemde opgaven in de Wijkanalyse wel degelijk voldaan. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Verder geldt dat in het woonprogramma minimaal 25% sociale huurwoningen zullen	Geen.

		worden gerealiseerd. Dit is ook geborgd met een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan. Ook voor dit project is dus speciale aandacht uitgegaan naar de verdeling van sociale woningen. Gelet op het voorgaande wordtgeconcludeerd dat wel degelijk rekening is gehouden met de huidige bewoners en oorspronkelijke doelgroepen niet uit het oog zijn verloren. Ook is speciale aandacht uitgegaan naar sociale woningen, conform de Wijkanalyse.	
121.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord en het Participatie Statuut ten onrechte niet gevolgd. Het stadsbestuur had het participatietraject niet aan de ontwikkelaars mogen overlaten. Het Voorzitters Overleg Leiden Noord is als adviesorgaan van het stadsbestuur niet op de hoogte gesteld en is geen kans geboden tot het uitbrengen van een advies. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Voor de locatie Willem de Zwijgerlaan is aangegeven dat voor 2018 de ambitie is de laan te herstructureren. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
122.1	De hoogte van de torens passen niet in het stadsbeeld van de gemeente; de torens zijn te hoog. Een hoogte van 70m zou moeten worden aangehouden	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden.. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Het onderdeel "Eyeline" gaat in op de relatie van de bebouwing met de omgeving op straatniveau. In het onderdeel "Skyline" is de relatie van het planinitiatief LEAD met de bebouwing met de stad en het stadsilhouet getoetst. Uit die toetsing blijkt dat het planinitiatief LEAD geen negatieve invloed heeft op het karakter en het aanzicht van de stad (het stadsilhouet) en hier juist aan bijdraagt. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De visie dat de gebouwen te hoog zijn, wordt niet gedeeld gelet op de overeenstemming van het plan met het geldende beleid en de daarbij behorende afwijkmogelijkheden.	Geen.
122.2	Er worden te veel appartementen gebouwd, wat	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze	Geen.

	zorgt voor enorme toename van verkeer waar toevoeren niet op berekend zijn.	zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	
122.3	De grote fietsenstalling zal zorgen voor een rommel aan fietsen.	Dat de fietsenstalling zal zorgen voor overlast van fietsen is niet aannemelijk. Gelet op de grote ruimte die bestaat voor het stallen van fietsen wordt juist de kans dat overlast door fietsen ontstaat, beperkt.	Geen.
122.4	Combinatie van sociale woningen en enorm dure koopappartementen zal zorgen voor leegstand van een groot gedeelte van de woningen.	Dat het woonprogramma zal leiden tot leegstand is niet aannemelijk en is door indiner ook niet onderbouwd. Gelet op de grote behoefte aan de woningen die in LEAD worden gerealiseerd, is leegstand niet te verwachten.	Geen.
122.5	Het bouwplan lijkt een prestige object. Het beleid en visie over stadsuitbreiding van de gemeente getuigt van weinig kennis van zaken.	Van een prestigeobject is geen sprake. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. Daarin zijn onder meer de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	Geen.
122.6	Aangesloten wordt bij de zienswijze van indiner nr. 121.	Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze van indiner nr. 121.	Geen.
123.1	De betreffende bouwlocatie valt volgens de hoogbouwvisie niet in gebiedstype 'hoogbouwgebied', maar in gebiedstype 'stadsboulevard', zodat aan de verkeerde criteria is getoetst. De geplande torens worden hoger dan de in het hoogbouwvisie genoemde uiterste van 50 meter.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht. Het klopt dat het planinitiatief LEAD is gelegen in het gebied wat in de Hoogbouwvisie is aangeduid als "Stadboulevards". Dit is per abuis verkeerd in de toelichting bij het bestemmingsplan opgenomen. De eerste alinea van paragraaf 4.10.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal daarom als volgt worden aangepast: <i>"In de Hoogbouwvisie van 2007 heeft de gemeente Leiden beschreven op welke plaatsen en onder welke omstandigheden hoogbouw wenselijk is. Leiden is in de Hoogbouwvisie verdeeld in een viertal gebiedstypen. De Stadboulevards, waar de projectlocatie van LEAD onderdeel van is, betreft overwegend middelhoogbouw (20 – 30 meter) met meerdere accenten (40 – 50 meter). Planinitiatief LEAD voorziet in een overschrijding van de bouwhoogtes zoals aangegeven in het gebiedstype 'Stadboulevards'. Overschrijding van de hoogtegrens is benodigd en kan worden toegestaan mits gemotiveerd aan de hand van een aantal criteria. Voor de ontwikkeling van het planinitiatief LEAD is een hoogbouwtoets uitgevoerd aan de hand van de criteria 'eyeline en skyline'."</i> Eenzelfde aanpassing zal	De eerste alinea van paragraaf 4.10.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal als volgt worden aangepast: <i>"In de Hoogbouwvisie van 2007 heeft de gemeente Leiden beschreven op welke plaatsen en onder welke omstandigheden</i>

		worden doorgevoerd in de Hoogbouweffectrapportage, dat als bijlage 27 onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan. Dat het gebiedstype in de toelichting bij het bestemmingsplan per abuis verkeerd is vermeld verandert echter niets aan de toetsing die is verricht om na te gaan of een afwijking van de Hoogbouwvisie voor het planinitiatief LEAD toelaatbaar is. Hiervoor zijn – ongeacht de toegelaten maximale hoogte in het gebiedstype “Stadsboulevard” van 50 meter – de criteria “Eyeline & Skyline” bepalend. Uit de toets aan die criteria blijkt dat het planinitiatief LEAD voldoet aan die criteria en aanvaardbaar is. Van een toetsing aan de verkeerde criteria is derhalve geen sprake.	<i>hoogbouw wenselijk is. Leiden is in de Hoogbouwvisie verdeeld in een viertal gebiedstypen. De Stadsboulevards, waar de projectlocatie van LEAD onderdeel van is, betreft overwegend middelhoogbouw (20 – 30 meter) met meerdere accenten (40 – 50 meter). Planinitiatief LEAD voorziet in een overschrijding van de bouwhoogtes zoals aangegeven in het gebiedstype 'Stadsboulevards'. Overschrijding van de hoogtegrens is benodigd en kan worden toegestaan mits gemotiveerd aan de hand van een aantal criteria. Voor de ontwikkeling van het planinitiatief LEAD is een</i>

			<i>hoogbouwtoets uitgevoerd aan de hand van de criteria 'eyeline en skyline'.</i>" Eenzelfde aanpassing zal worden doorgevoerd in de Hoogbouweffectrapportage, dat als bijlage 27 onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan.
123.2	De toren nabij Skyline Next zal het uitzicht van indiener op het oosten blokkeren.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	Geen.
123.3	De toren nabij Skyline Next zal uren zon blokkeren.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving	Geen.

		van het project.	
123.4	Door de woontoren is de privacy van indiener in het geding.	Opgemerkt wordt dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan).	Geen.
123.5	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de	Geen.

	motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
123.6	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
123.7	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
123.8	Er is geen rekening gehouden met benodigde faciliteiten zoals ondergrondse vuilniscontainers, stopplaats voor vuilniswagens, laad- en losplekken voor verhuiswagens en parkeerplekken voor pakketdiensten, maaltijdbezorgers en andere dienstverleners. Gevreesd wordt voor geluid- en stankoverlast van draaiende motoren onder de ramen van indiener en medebewoners.	Het is onjuist dat geen rekening is gehouden met de genoemde aspecten. Vuilcontainers zullen in het plangebied aanwezig zijn en er zal een opstelstrook worden gerealiseerd waar laad- en loosactiviteiten kunnen worden uitgevoerd.	Geen.
123.9	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de	Geen.

	behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
123.10	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
123.11	In Nederland is sprake van stikstofproblematiek. De bouw van LEAD zal een negatieve bijdrage leveren aan deze problematiek.	Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
123.12	De bouwplannen omvatten onder andere een	Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat	Geen.

	zwembad, dat verpompen, verwarmen en het schoonhouden van water vergt. Dit past niet in het streven naar duurzaamheid.	kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de	

		fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam.	
123.13	Het participatietraject is onvoldoende, blijktens een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
124.1	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief	Geen.

	ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
124.2	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
124.3	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
124.4	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn.	Geen.

		Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
124.5	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
124.6	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolge van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het	Geen.

		ontwerpbestemmingsplan.	
125.1	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan.	Geen.
125.2	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie	Geen.

		Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
125.3	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn.	Geen.

	rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
125.4	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
125.5	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
125.6	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de	Geen.

		waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	
125.7	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.
125.8	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
125.9	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het	Geen.

	uitgesloten.	WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	
126.1	Er worden zorgen geuit over de aantasting van uitzicht vanuit woning. De door de torens ontstaande schaduw heeft als gevolg dat minder zonlicht de woning binnen kan komen. Dit heeft een negatieve impact op gezondheid, energiekosten en woonplezier.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van het bouwplan dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
126.2	De verkeerssituatie wordt onveilig. Bewoners van het nieuwe gebouw zullen door de wijk rijden, fietsen of lopen. De doorstroom van het verkeer zal geobstrueerd worden. Mensen zullen het fietspad langs de woning van indiener gebruiken als afkorting.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Onduidelijk is waarom indiener meent dat de Pasteurstraat zal worden gebruikt als route voor het fietsverkeer. Gelet op de aansluiting van de parkeergarage op de regionale fietsroute aan de Willem de Zwijgerlaan valt te verwachten dat fietsers in hoofdzaak de Willem de Zwijgerlaan zullen gebruiken om van	Geen.

		en naar LEAD te fietsen.	
126.3	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogere waardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
126.4	Afval en vuilnisafvoer is niet goed geregeld in de wijk, er zijn te weinig ondergrondse containers. De vraag wordt gesteld waar toekomstige bewoners hun vuilnis kwijt moeten.	Ten behoeve van de omgevingsvergunning is een afweging gemaakt ten aanzien van de hoeveelheid benodigde containerruimten voor huishoudelijk afval. Uit dat onderzoek blijkt dat er voldoende capaciteit voor containerruimte voor huishoudelijk afval aanwezig is. In de ontwerp-omgevingsvergunning is verder opgenomen dat de precieze plaatsing en het aantal ondergrondse containers in de buitenruimte met de beheerder afvalinzameling zal plaatsvinden. Aangezien er voldoende capaciteit is voor het huishoudelijk afval en in samenspraak met de beheerder afvalinzameling ondergrondse containers worden geplaatst is geen reden te veronderstellen dat de afvalvoorziening niet goed is geregeld.	Geen.
126.5	Er is nu al een tekort aan parkeerplaatsen en fietsenstallingen. De vraag wordt gesteld waar toekomstige bewoners moeten parkeren.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Onderdeel van het planinitiatief LEAD is de realisatie van een parkeergarage met daarin voldoende parkeermogelijkheden voor auto's en fietsen.	Geen.
126.6	Bij de bouw van de LEAD torens wordt geen rekening gehouden met klimaatverandering; steden raken verhit door beton en glas en weinig groen.	LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie.	Geen.

126.7	De burger wordt onvoldoende gehoor en er is weinig inspraak mogelijk. Het WijkOntwikkelingsplan Leiden Noord is compleet genegeerd.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
127.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
127.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
127.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van	

		het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
127.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
127.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale	Geen.

		biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	

127.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	Geen.
127.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
127.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD	Geen.

		geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	
127.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
127.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.
127.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er	Geen.

		wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	
127.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
128.1	De gebouwen zijn te hoog	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnende afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De visie dat de gebouwen te hoog zijn, wordt niet gedeeld gelet op de overeenstemming van het plan met het geldende beleid en de daarbij behorende afwijkmogelijkheden.	Geen.

128.2	Er is geen plaats voor de auto's. Er worden zorgen geuit over uitwijken naar de Willem de Zwijgerlaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
129.1	Door de hoogte van de gebouwen zal windhinder ontstaan. Er is nu al sprake van het tunneleffect.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Benadrukt wordt daarnaast dat in het onderzoek ook de effecten van de versnelling van de wind tussen gebouwen door is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de gebouwen van het planinitiatief LEAD niet leiden tot een verslechtering van de windklasse tussen de hoogbouw. Daarom hoeft voor windvorming tussen de gebouwen door het planinitiatief LEAD niet te worden gevreesd.	Geen.
129.2	Er wordt te weinig gedaan om fijnstofvorming tegen te gaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
129.3	Er worden te weinig maatregelen getroffen voor de ontsluiting van de wijk tijdens en na de bouw.	Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De bouw zal in 2022 aanvangen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd,	Geen.

		voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. Het bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in de verkeersonderzoeken. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
129.4	Er komt te weinig parkeergelegenheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
130.1	Expats en internationale studenten zorgen voor een verdringing op de woningmarkt en Leidenaren worden verdreven uit de stad. Alleen het feit dat extra woningen worden gebouwd, levert onvoldoende onderbouwing op dat de woningnood wordt verminderd. Het is onvoldoende zeker dat de woningen voor de doelgroep van sociale woningbouw beschikbaar blijven. Onderzocht moet worden wat het effect is van het bouwplan op de woningbehoefte.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen	Geen.

		betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Hiermee wordt in een voldoende divers aanbod aan woningen voorzien. Hiermee is voldoende vast komen te staan dat LEAD een belangrijke bijdrage levert aan de woningbehoefte in Leiden.	
130.2	De Leidse Milieuraad acht de noodzaak tot hoogbouw in Leiden niet aanwezig.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over duurzaamheid van hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist.	Geen.

		Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
130.3	Het plan heeft een negatieve impact op het milieu. Verwezen wordt naar de website van InfoMil.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Ook milieuaspecten zijn in dit kader onderzocht. Voor het project heeft daarnaast een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden, waarbij op basis van de	Geen.

		aanmeldnotitie van de initiatiefnemer door de Omgevingsdienst West-Holland namens het college is geoordeeld dat geen sprake is van een activiteit die leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. De pagina op de website van InfoMil waarnaar is verwezen, betreft een algemene pagina over de omgevingsaspecten die spelen bij woningbouwprojecten. Uit hetgeen hiervoor is opgemerkt, volgt dat aan alle relevante omgevingsaspecten is getoetst.	
130.4	Burgers worden buitenspel gezet door toepassing van de coördinatieregeling. Het is onmogelijk om binnen zes weken alle uitvoeringsbesluiten te doorgronden en hierop een zienswijze te formuleren. Veel stukken zijn niet eerder gedeeld tijdens de inspraakprocedure en worden met het publiceren van het ontwerpbesluit voor het eerst openbaar gemaakt. Over deze stukken had in de inspraak overleg gevoerd moeten worden.	De gebruikte coördinatieregeling is niet ongebruikelijk en wordt veelvuldig toegepast om projecten waarvoor een bestemmingsplan en samenhangende omgevingsvergunningen moeten worden verleend, te coördineren. Dit maakt de besluitvorming voor complexe, ruimtelijke initiatieven inzichtelijker en efficiënter. Door de coördinatieregeling toe te passen wordt de samenhang tussen de besluiten en ook de beroepsprocedure duidelijker. Hiervoor biedt de Wet ruimtelijke ordening ook een expliciete grondslag, op basis waarvan in Leiden een coördinatieverordening is vastgesteld. De coördinatieregeling is conform de Wet ruimtelijke ordening en de Coördinatieverordening Leiden 2019 toegepast voor het planinitiatief LEAD. De stukken die behoren bij de ontwerpbesluiten zijn in dat kader ook op gebruikelijke wijze ter inzage gelegd. Ten aanzien het aspect participatie wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen	Geen.

		verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen. Daarnaast geldt dat alle bij de besluitvorming behorende stukken ter inzage heeft gelegd, zodat indieners hier een zienswijze op hebben kunnen indienen. Er is geen sprake van een verplichting tot participatie over ieder individueel document dat bij de besluitvorming wordt betrokken.	
130.5	Op 30 april 2020 is de aanvraag om omgevingsvergunning voor het planinitiatief LEAD als reguliere aanvraag gepubliceerd. Hiervoor geldt een beslistermijn van 8 weken. Als niet binnen deze termijn een besluit over de aanvraag is genomen, dan verkrijgt de aanvrager de vergunning van rechtswege. De aanvraag moet geweigerd worden wegens strijd met het bestemmingsplan en onvoldoende onderbouwing dat het plan leidt tot een goede ruimtelijke ordening.	Van een omgevingsvergunning van rechtswege is geen sprake. Op de voorbereiding van de ontwerpbesluiten is – nu de gecoördinatieregeling is toegepast – de uitgebreide voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Voor besluiten die met de uitgebreide voorbereidingsprocedure worden voorbereid geldt dat geen vergunning van rechtswege kan ontstaan. De ontwerp-omgevingsvergunning voldoet aan de toetsingskaders waaraan de aanvraag moet worden getoetst. Het aangevraagde project is enkel in strijd met het bestemmingsplan waar het betreft de realisatie van een gedeelte van torens II en III binnen de medebestemming "Leiding - Hoogspanning". In de ontwerp-omgevingsvergunning is echter onderbouwd dat hiervoor met toepassing van de binnenplanse afwijkmogelijkheid in het bestemmingsplan een omgevingsvergunning kan worden verleend, nu de leidingbeheerder heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het hebben en houden van het bouwplan LEAD onder het stellen van voorwaarden. De in de brief van de leidingbeheerder gestelde voorwaarden maken deel uit van het ontwerpbesluit.	Geen.
130.6	Het brandveiligheidsconcept is knip- en plakwerk op basis van andere plannen. Zo wordt gesproken over een winkel en overleg met de veiligheidsregio Utrecht. Er is niet goed gekeken naar de gebruiksfuncties en ten onrechte is geoordeeld dat met een gebruiksmelding kan worden volstaan voor de winkel- en kantoorfuncties. Een aantal functies zijn nevenfuncties van de woonfuncties. Een nevenfunctie moet voldoen aan de eisen die gelden voor de eigen gebruiksfunctie van die nevenfunctie.	De abusievelijke verwijzing naar de veiligheidsregio Utrecht in het Brandveiligheidsrapport van Buro Bouwfysica maakt niet dat daarmee het brandveiligheidsrapport ondeugdelijk is. Van een vergunningplicht is geen sprake. De vergunningsplicht wordt bepaald in artikel 2.2. van het Besluit omgevingsrecht (Bor). Daarin wordt aangegeven dat een omgevingsvergunning voor brandveilig gebruik is benodigd wanneer in een gebouw of ander bouwwerk: - bedrijfsmatig of in het kader van verzorging nachtverblijf wordt verschaft aan meer dan aan 10 personen. Bijvoorbeeld in een hotel, pension, kampeerboerderij, ziekenhuis, verpleeg- of verzorgingshuis of gevangenis.	Geen.

	Er kan niet worden volstaan met een melding brandveilig gebruik, er is een vergunning brandveilig gebruik nodig, omdat met de gastenkamers aan meer dan 10 personen nachtverblijf wordt verschaft.	- dagverblijf wordt verschaft aan meer dan 10 kinderen onder de 12 jaar, bijvoorbeeld in een basisschool of kinderdagverblijf ; of - dagverblijf wordt verschaft aan meer dan 10 lichamelijk of verstandelijk gehandicapte personen, bijvoorbeeld door dagopvang. In het bouwplan wordt in vier gastenkamers voorzien, twee in toren fase II, zesde verdieping voor in totaal vier personen en twee in toren fase III, twintigste verdieping voor in totaal zes personen. Het betreft dus maximaal 10 personen. Daarnaast ontbreekt zowel het bedrijfsmatige element als het verzorgingselement in dit plan. Conform het gestelde in de SBR-CUR uitgave 'Handreiking brandveiligheid in hoge gebouwen' (HHG) en opgenomen als voorwaarde in het ontwerpbesluit, dienen de logies, (zwembad)sport- en kantoorvoorzieningen in toren II en III voorzien te worden van een brandmeldinstallatie met als bewakingsomvang 'volledige bewaking' en doormelding naar de Regionale Alarmcentrale (RAC). Het Programma van Eisen of Uitgangspuntendocument Brandbeveiliging (UPD) dient te zijner tijd aan het bevoegd gezag ter goedkeuring voorgelegd te worden. De installatie moet worden beheerd en onderhouden volgens NEN 2654-1:2018. De brandmeldinstallatie moet worden voorzien van een geldig inspectiecertificaat, dat is afgegeven op grond van het vigerend Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV)-inspectieschema. Verder geldt dat § 5.6.3 van de HHG aangeeft dat toren II en III voorzien moeten worden van een ontruimingsalarminstallatie type A (met gesproken woord) In beide torens moet de ontruimingsalarminstallatie conform NEN 2575 uitgevoerd worden. Voor de woonfuncties wordt een uitzondering gemaakt, in afwijking van de NEN 2575 mag worden volstaan worden met één luidspreker als signaalgever in de verkeersruimte van de woning nabij de woningtoegangsdeur. Het Programma van Eisen (Uitgangspuntendocument) dient te zijner tijd aan het bevoegd gezag ter goedkeuring voorgelegd te worden. De ontruimingsalarminstallatie moet worden voorzien van een geldig inspectiecertificaat, dat is afgegeven op grond van het vigerend CCV-inspectieschema.	
130.7	Er worden zorgen geuit over de brandveiligheid van het gebouw. De gemeente zal ook de eigen veilige inzet van de brandweer moeten afwegen. Waar de	In de voorbereidingsfase is veel aandacht geweest voor het aspect brandveiligheid. Zo heeft in 2019 vooroverleg plaatsgevonden met de brandweer, waarna een brandveiligheidsconcept op hoofdlijnen is opgesteld, dat met de gemeente en de	Geen.

	aanvrager gebruik maakt van gelijkwaardige oplossingen, zal met een risicobenadering aannemelijk gemaakt moeten worden dat sprake is van gelijkwaardige oplossingen. Niet is berekend wat het risico en de impact is van het overslaan van brand op de hogedrukgasleiding die naast het project loopt. Ten aanzien van sprinklers is op basis van gelijkwaardige veiligheid gekozen voor lagere eisen dan het Bouwbesluit voorschrijft. Gebouwen hoger dan 70 meter vallen echter buiten het directe toepassingsgebied van het Bouwbesluit en een beroep op de gelijkwaardigheidsclausule heeft daarmee geen rechtsgrond. Twijfels worden geuit over de faalkansen van sprinklers.	Brandweer Hollands Midden is besproken. Vervolgens is het brandveiligheidsconcept door Buro Bouwfysica uitgewerkt in een Rapportage Brandveiligheid, dat onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning. Hieruit volgt dat voor het grootste gedeelte van het plan wordt voldaan aan de prestatie eisen van het Bouwbesluit 2012, maar dat voor een aantal aspecten oplossingen worden gekozen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. Dit concept is, zoals aangegeven in het ontwerpbesluit, ter beoordeling voorgelegd aan de brandweer Hollands Midden en zij hebben op 29 mei 2020 geadviseerd dat het plan in overeenstemming met het gestelde in het Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid in Hoge Gebouwen' is. De omgevingsvergunning zou qua brandveiligheid -onder voorwaarden- verleend kunnen worden. Daarbij is de SBR-CUR uitgave 'Handreiking brandveiligheid in hoge gebouwen' (HHG) nadrukkelijk bij de toetsing gehanteerd. Gelet hierop wordt het risico op het overslaan van brand ook zoveel mogelijk beperkt. De veiligheidsregio heeft advies uitgebracht over het project, waarin ook uitgebreid is ingegaan op het aspect brandveiligheid. Geconcludeerd wordt in dat kader bijvoorbeeld dat de brandwerendheid van de gevels, beglazing en aluminium kozijnen voldoende is voor een direct te starten ontvluchting bij brand. Hiermee is voldoende vast komen te staan dat het project voorziet in een voldoende mate van brandveiligheid. Overigens geldt dat in artikel 5.3 ten aanzien van de bestemming "Wonen" is bepaald dat het bevoegd gezag met het oog op externe veiligheid nadere eisen kan stellen met betrekking tot de bebouwing, de situering van de bebouwing en de inrichting van het perceel.	
130.8	Niet is onderzocht wat de rook van de Leidse energiecentrale voor de woningen van het plan LEAD en de omliggende gebouwen betekent. Nagegaan moet worden welke bijdrage het plan levert aan de heersende luchtkwaliteit, nu aannemelijk is dat de immissie van de energiecentrale verandert door de plannen van LEAD. De provincie is het bevoegd gezag voor de inrichting en de gemeente dient te overleggen met de eigenaar van de energiecentrale en het bevoegd gezag alvorens hoogbouw te realiseren in de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ten aanzien van de schoorsteen van de energiecentrale wordt het volgende opgemerkt. Aan Peutz is gevraagd om te beoordelen of nader onderzoek naar de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de Leidse Energiecentrale noodzakelijk is. Peutz heeft hierover de volgende expert judgement gegeven. Planinitiatief LEAD is gesitueerd op circa 400 meter afstand van (de schoorsteen van) de Leidse Energiecentrale. Aan Peutz is gevraagd om te beoordelen of nader onderzoek naar de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de Leidse Energiecentrale	In paragraaf 4.6.4.2 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt een nieuw kopje "Pluim Leidse Energiecentrale", met daaronder de volgende tekst:

	rookpluim van de energiecentrale.	noodzakelijk is. Op basis van ervaring en vergelijkbare berekeningen concludeert Peutz dat voor een afstand van ca. 400 meter geldt dat de pluim van de Leidse Energiecentrale niet meer zichtbaar is. Gelet op de afstand is voldoende verdunning van de (inmiddels) afgekoelde pluim opgetreden, waardoor de waterdamp volledig is opgelost in de lucht. Ook op een hoogte van ca. 100 meter is geen pluim meer zichtbaar. Op basis van ervaring en vergelijkbare berekeningen kan worden geconcludeerd dat de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de energiecentrale te verwaarlozen is. De beschikbare en goedgekeurde rekensoftware (NNM in bijvoorbeeld Geomilieu) is ook niet in staat een dergelijke invloed te berekenen op een zodanige afstand (ca. 400 meter). Verder wordt hier nog opgemerkt dat zowel ter plaatse van het planinitiatief LEAD als de Leidse Energiecentrale voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden (milieukwaliteitseisen) voor luchtkwaliteit.	<i>“Planinitiatief LEAD is gesitueerd op circa 400 meter afstand van (de schoorsteen van) de Leidse Energiecentrale. Aan Peutz is gevraagd om te beoordelen of nader onderzoek naar de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de Leidse Energiecentrale noodzakelijk is. Op basis van ervaring en vergelijkbare berekeningen concludeert Peutz dat voor een afstand van ca. 400 meter geldt dat de pluim van de Leidse Energiecentrale niet meer zichtbaar is. Gelet op de afstand is voldoende verdunning van de (inmiddels) afgekoelde pluim opgetreden,</i>

			waardoor de waterdamp volledig is opgelost in de lucht. Ook op een hoogte van ca. 100 meter is geen pluim meer zichtbaar. Op basis van ervaring en vergelijkbare berekeningen kan worden geconcludeerd dat de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de energiecentrale te verwaarlozen is. De beschikbare en goedgekeurde rekensoftware (NNM in bijvoorbeeld Geomilieu) is ook niet in staat een dergelijke invloed te berekenen op een zodanige afstand (ca. 400 meter). Verder wordt hier nog opgemerkt dat zowel ter plaatse van het planinitiatief LEAD

			<i>als de Leidse Energiecentrale voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden (milieukwaliteitseisen) voor luchtkwaliteit.”</i>
130.9	In strijd met het vastgestelde Kaderbesluit voor de Leidse Ring Noord verdwijnt de groene berm en wordt de aanwezige laanbeplanting gekopt. Bij het vaststellen van de geluidbelasting is geen rekening gehouden met de toename van het verkeer door de Leidse Ring op de Willem de Zwijgerlaan. Door de omgevingsdienst is ten onrechte geoordeeld dat de woningen door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen en dat de woningen ter plaatse worden gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing. Dit is niet onderbouwd door de omgevingsdienst. Vervangende bebouwing kan niet het vervangen van niet-geluidsgevoelige objecten door geluidgevoelige objecten zijn.	In de verkeersmodellen die zijn gehanteerd is modelmatig berekend wat de verkeerssituatie in 2030 zal zijn in de autonome situatie (zonder inbegrip van het planinitiatief LEAD) en in de situatie waarin het plan wel wordt meegenomen. De prognoses uit het verkeersmodel zijn gecombineerd met telcijfers op de kruispunten tijdens de spits. In het model is in beide situaties ook rekening gehouden met de komst van de Leidse ring, nu dit onderdeel is van de autonome situatie. Ook het akoestisch onderzoek is in dat kader uitgegaan van de autonome situatie in 2030, waar de Leidse Ring onderdeel van uitmaakt. Op een gedeelte van het gebied waar na realisatie van LEAD woningen zullen worden gebouwd staat thans bebouwing. Dit betreft mede twee woningen. De woningen vervangen dus bestaande (geluidsgevoelige) bebouwing.	Geen.
130.10	Vanuit vele plekken in de binnenstad zullen de torens zichtbaar zijn en de horizon vervuilen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat de hoogte van de woontorens wel past binnen het beeld van de stad Leiden en geen horizonvervuiling veroorzaakt. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente.	Geen.
130.11	Het toevoegen van woningen kan alleen als voldoende openbaar groen wordt toegevoegd. LEAD maakt de hoge ambities op het punt van groen niet waar en veel groen komt in de schaduw van de gebouwen te liggen en direct aan een drukke weg. Er ontbreekt een concreet uitgangspunt of eis waarop het ontwerp is getoetst. Onduidelijk is	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de	Geen.

	hoeveel groen wordt toegevoegd, met minder dan 26 m² per woning wordt Leiden minder groen. Minimaal 75 m² groen per woning moet aan het openbaar groen worden toegevoegd. Het groen in het plan moet worden afgeschermd van de Willem de Zwijgerlaan.	zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. De hoeveelheid groen zal per saldo dus toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast zullen groene daken worden gerealiseerd op het plan. Hiermee wordt voldoende voorzien in toevoeging van groen. Opgemerkt wordt allereerst dat de feitelijke invulling van de groenstrook geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten. Verder wordt opgemerkt dat uit het bezonningsonderzoek van iTX Bouwconsult niet volgt dat gedurende de hele dag sprake zal zijn van schaduw op het groenperceel van het plangedeelte. Gedurende de dag zijn er momenten waarop de zon op het groenperceel en de daktuinen schijnt. Voor de mate van bezonning gelden geen wettelijke normen. Voor de invloed van het planinitiatief LEAD op de woningen die bezonningseffecten ondervinden van het project is evenwel onderzoek gedaan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat geen sprake is van onevenredige effecten op de mate van bezonning op woningen. Voor schaduwwerking op openbare plekken gelden geen algemene normen. Wij achten het niet aannemelijk dat de schaduwwerking van LEAD op openbare plekken onaanvaardbaar zal zijn. Hoewel de resultaten van de bezonningsstudie niet concreet zien op openbare plekken, volgt hieruit wel dat in de omgeving van het bouwplan bij alle woningen wordt voldaan aan de bezonningsnorm. Nu voor de woningen in de wijde omtrek van het plan wordt voldaan aan de bezonningsnorm, bestaat – mede gelet op het feit dat geen concrete normen voor bezonning op openbare plekken bestaan - ook geen reden om aan te nemen dat de mate van bezonning op openbare plekken in de omgeving van het bouwplan onaanvaardbaar zal zijn.	
130.12	Het is aannemelijk dat het verleggen van het fietspad richting de Willem de Zwijgerlaan tot een hogere concentratie aan emissies van het wegverkeer en daarmee negatieve gezondheidseffecten leidt. Voor een goede ruimtelijke onderbouwing had op basis van de NSL-monitoring van de luchtkwaliteit onderzoek moeten worden gedaan voor niet alleen de woningen in het	Niet is duidelijk waarop indiener baseert dat het verleggen van het fietspad tot een hogere concentratie aan emissies van het wegverkeer leidt. De Willem de Zwijgerlaan zelf wordt niet dusdanig aangepast door de ontwerpbesluiten dat de verkeersintensiteit daardoor op zichzelf wijzigt. De verschillende onderzoeken die zijn uitgevoerd gaan uit van de uiteindelijke gerealiseerde situatie. Ook bij de beoordeling van de vraag of wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit geldt dus dat is uitgegaan van de toekomstige situatie.	Geen.

	planinitiatief LEAD, maar ook naar de verlegging van het fietspad richting de Willem de Zwijgerlaan en een inrichting van het park daarnaast. Niet is onderbouwd dat het plan voldoet aan het Schone Lucht Akkoord.	Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project ruim voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	
130.13	Uit de stukken is niet goed op te maken hoe het fietspad precies komt te lopen, de tekeningen spreken elkaar tegen. Informatie over de hoogtematen is alleen beschikbaar op de tekening Kap bomen voorlopig ontwerp. Gelet daarop is het plan voor fietsers onvoldoende onderbouwd. In de toelichting op het plan wordt geen enkele onderbouwing gegeven voor het ontwerp en de inrichting van het fietspad en evenmin wordt aan de fietser aandacht besteed in het windonderzoek. Het is onlogisch om een 115 meter hoge toren op een regionale route te projecteren en de route zo te verleggen dat je als fietser hoger het viaduct op moet rijden en daarna als fietser met hoge snelheid naar de Willem de Zwijgerlaan te rijden om het gevoel te hebben in een tunnelbak te worden geblazen. Een steile helling is oncomfortabel en onveilig. Verwezen wordt naar een grafiek opgesteld door ontwerp bureau IPV Delft die de streefwaarde voor hellingpercentages en de bandbreedte waarbinnen een hellingbaan voor fietsers acceptabel kan zijn, toont.	Opgemerkt wordt dat de realisatie van het fietspad geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten. Tijdens de laatste participatiebijeenkomst is het ontwerp van het fietspad gepresenteerd (zie ook pagina 139 en verder van het participatieverslag). Het definitieve ontwerp van het fietspad zal op een later moment door de projectontwikkelaar worden gepresenteerd in een nieuwsbrief. De Regionale fietsroute komt tussen de Willem de Zwijgerlaan en de eerste bebouwing te liggen. De hoogtematen en hellingbanen worden in de vervolgfase verder uitgewerkt en zullen moeten voldoen aan de geldende CROW richtlijnen. De precieze hoogtematen en hellingbanen staan op dit moment dus nog niet vast. Wel geldt dat het voorlopig ontwerp van de fietsroute door de commissie Toets- en Adviescommissie Openbare Ruimte (TACOR) is getoetst aan de eisen van de Kadernota kwaliteit openbare ruimte 2025 en akkoord is bevonden. In de uitwerkingsfase zal daarom ook worden geborgd dat de hellingpercentages voor fietsers aanvaardbaar zijn. Ten aanzien van het aspect wind wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en ten zuiden van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Voor windeffecten op fietsers door het planinitiatief LEAD hoeft dus niet te worden gevreesd.	Geen.
130.14	Het is aannemelijk dat de windsnelheden in het onderzoek zijn onderschat door de modellering van groenblijvende bomen die de wind volgens het model breken. Omdat er nog geen groenblijvende bomen en in het bomenplan minder groenblijvende bomen zijn geprojecteerd dan gemodelleerd en het bomenonderzoek laat zien hoe slecht de	De bomen die gemodelleerd zijn, komen qua type, hoogte, locatie en volume overeen met hetgeen is opgegeven door de landschapsarchitect. In dit geval zijn in het windklimaatonderzoek versimpelde cilindrische volumes gebruikt, welke qua invloed representatief zijn voor de aanwezige of geplande bomen. Hiermee is in het windonderzoek dus aangesloten bij de toekomstige situatie en geeft het windonderzoek een representatief beeld van de te verwachten effecten van de te	Geen.

	groeiomstandigheden van de bomen op deze locatie zijn, is het aannemelijk dat het windklimaat eerder de kwalificatie slecht verdient.	planten bomen in het gebied op het windklimaat.	
130.15	fietsenstalling aan een regionaal fietspad te leggen.	Er is geen reden om te vrezen voor de veiligheid vanwege de aansluiting van de parkeergarage op de fietsenstalling. Er zal tussen het fietspad en de bebouwing voldoende opstelruimte zijn om de toegang veilig te bereiken.	Geen.
131.1	De volksgezondheid is in het geding door een toename van geluidbelasting. Nog meer gebouwen waar geluid tegenaan kaatst is onwenselijk. Een geluiddempend wegdek zal leiden tot een toename van onrust, omdat men harder rijdt op asfalt. De huidige geluidsnorm 45-50 dB(A) wordt nu al regelmatig overschreden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. De mate waarin bebouwing als gevolg van onderlinge reflecties leidt tot verhoging van de geluidbelasting wordt niet zozeer bepaald door de hoogte van de gebouwen, als wel door het al dan niet gesloten zijn van een rij bebouwing. Een open structuur met ranke gebouwen, hetzij hoog, hetzij laag, leidt tot minder verhoging van geluidniveaus dan een aaneengesloten bebouwingsrij. Dit laatste wordt ook wel de Urban Canyon genoemd. Door de aanwezige kruisingen op de Willem de Zwijgerlaan is nabij LEAD geen sprake van een Urban Canyon-effect. Voor reflectie tegen gebouwen geldt de regel "hoek van inval is hoek van terugkaatsting". Omdat het geluid ontstaat op maaiveldniveau zal bij reflectie tegen hoge gebouwen, bijvoorbeeld hoger dan 20 meter, het geluid naar boven worden gereflecteerd. Dit heeft geen invloed op de geluidniveaus op omliggende bebouwing met een hoogte van minder dan 20 meter. Gelet op het voorgaande is geen verhoging van geluidniveaus en van mogelijke hinder te verwachten. Bij de uitvoering van het bestemmingsplan – en in dat kader de aanleg van het wegmateriaal op onder meer de Schapenwei en de Pasteurstraat- zal zorgvuldig worden gekeken naar het aspect verkeersveiligheid en worden indien nodig maatregelen genomen. Een eventuele overschrijding van de maximumsnelheid staat verder los van het planinitiatief LEAD. Dit zal door de politie worden gehandhaafd.	Geen.
131.2	Het project zal leiden tot een toename van fijnstof. In de wijk staan nauwelijks volgroeide bomen om het te absorberen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
131.3	Het project is niet duurzaam.	Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op	Geen.

		ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten.	

		Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
131.4	Verwezen wordt naar het project Haut Amsterdam als alternatief voor het project.	Vooropgesteld wordt dat het bij een privaat initiatief niet aan de gemeente is om actief te zoeken naar alternatieven. Relevant is of het aangevraagde project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en of gelet daarop planologische medewerking kan worden verleend. Gelet op hetgeen is overwogen in de toelichting op het bestemmingsplan en hetgeen is opgemerkt in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota, is dat het geval.	Geen.
131.5	Gewezen wordt op sedumdaken, die reflectiegeluid dempen, hittestress tegenwerken, waterhuishouding reguleren en fijn zijn voor vogels en bijen.	Voor zover indiener vreest dat het huidige ontwerp van LEAD voor weerkaatsing van geluid zal zorgen, wordt het volgende opgemerkt. De mate waarin bebouwing als gevolg van onderlinge reflecties leidt tot verhoging van de geluidbelasting wordt niet zozeer bepaald door de hoogte van de gebouwen, als wel door het al dan niet gesloten zijn van een rij bebouwing. Een open structuur met ranke gebouwen, hetzij hoog, hetzij laag, leidt tot minder verhoging van geluidniveaus dan een aaneengesloten bebouwingsrij. Dit laatste wordt ook wel de Urban Canyon genoemd. Door de aanwezige kruisingen op de Willem de Zwijgerlaan is nabij LEAD geen sprake van een Urban Canyon-effect. Voor reflectie tegen gebouwen geldt de regel "hoek van inval is hoek van terugkaatsing". Omdat het geluid ontstaat op maaiveldniveau zal bij reflectie tegen hoge gebouwen, bijvoorbeeld hoger dan 20 meter, het geluid naar boven worden gereflecteerd. Dit heeft geen invloed op de geluidniveaus op omliggende bebouwing met een hoogte van minder dan 20 meter. Gelet op het voorgaande is geen verhoging van geluidniveaus en van mogelijke hinder te verwachten.	Geen.

		Daarnaast leidt het klimaatadaptieve ontwerp van LEAD reeds tot een beperking van hittestress. Door het toevoegen van planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken ontstaat een groene omgeving die bijdraagt aan de verkoeling van de gebouwen, infiltratie en verdamping van hemelwater en aan lokale biodiversiteit.	
132.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5,2,1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
132.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
132.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
132.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan.	Geen.

	worden gebouwd.	Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	
132.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik	Geen.

		van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
132.6	LEAD hindert de duurzame ambities voor noordoostelijk tot noordwestelijk gelegen woningen. De torens leveren verreikende schaduwen. Noordelijk gelegen woningen kunnen een verlaging van hun elektriciteitsproductie verwachten. Indiener	Relevant in het kader van de planvorming is tot in hoeverre woningen in de omgeving een onaanvaardbare afname van bezonning op hun woning hebben. Zoals in paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota uitgebreid is toegelicht, leidt het project niet tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.

	heeft zonnepalen op de woning gelegd en is daarmee van het gas af en energieneutraal. De geplande hoogte van LEAD kan dit teniet doen.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van het bouwplan dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	
132.7	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	Geen.
132.8	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende	Geen.

		ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	
	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
132.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
132.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.

132.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
132.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
133.1	Er wordt bewaar gemaakt tegen de locatie en de hoogte van het plan. Verzocht wordt de maximale hoogte van 70 meter van de Hoogbouwvisie aan te houden. Dit is qua hoogte en qua oppervlak voor een stad als Leiden het maximum.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht.	Geen.
133.2	Het plan is te grootschalig en de kans is levensgroot aanwezig dat het plan allerlei ongunstige gevolgen voor het leefklimaat en de ruimtelijke ontwikkelingen met zich meebrengt. Deels zijn die ongunstige gevolgen nu al voorzien, deels worden wij later ontdekt.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	Geen.
133.3	Het project met maximaal 580 wooneenheden past	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair verwezen naar paragraaf 5.2.1	Geen.

	niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de voorgaande jaren. Het college heeft aangegeven dat alleen de Eshertoren, samen met de nooit gebouwde tweelingtoren van de voormalige Groenordhallen met de sterk afwijkende hoogte van 60 meter erboven uit zou steken. De andere bebouwing zou allemaal laag blijven. Daarbij is de tweede toren nooit gebouwd omdat hier geen behoefte aan was.	van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving, de stad en het stadssilhouet. Er is derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat de gebouwen niet hoger zouden mogen worden dan de Eschertoren. De visie dat de Eschertoren de hoogste toren zou moeten zijn wordt niet gedeeld. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp wordt afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De Groenordhallen en de Eschertoren staan verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan.	
133.4	Een toren met een hoogte van meer dan 70 meter vormt op ene plek waar vliegtuigen die op Schiphol landen vaak niet veel hoger vliegen een risico.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan vormt geen risico voor de luchtvaart.	Geen.
133.5	Het plan leidt tot een enorme parkeerdruk. Er is geen ruimte voor veel auto's. Vanwege de hoge kosten van de bouw zullen met name meer welgestelde mensen gehuisvest worden waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van de bewoners lager ligt dan het gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Mensen met geld hebben meer auto's. Bovendien zal het gebrek aan een tuin leiden tot recreëren verder weg van huis.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden	Geen.

133.6	Kinderen hebben te weinig speelruimte en voor gezinnen is te weinig recreatieve mogelijkheden. Ruimte wordt niet gewonnen door hoger te bouwen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
133.7	Het projectplan leidt tot overbevolking, hoge parkeerdruk, slechte kwaliteit van leven voor de bewoners en de bewoners in de omgeving die last krijgen van de druk die wordt uitgeoefend op faciliteiten in de buurt.	De gemeente heeft voor het vaststellen van het bestemmingsplan alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht en beoordeeld. In hoofdstuk 4 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan zijn alle ruimtelijk relevante omgevingsaspecten toegelicht. Uit die toelichting blijkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke gevolgen. De toevoeging van 580 woningen genereert een bepaalde behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen. De programmering van de behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen wordt gezien het groter voedingsgebied van de (maatschappelijke) voorzieningen en de woonopgave voor Leiden Noord bekeken binnen het Ontwikkelperspectief Leiden Noord als geheel. Voor zover in de toekomst blijkt dat naar aanleiding van de realisatie van LEAD een grotere behoefte ontstaat aan (maatschappelijke) voorzieningen, zal hiervoor op wijkniveau naar oplossingen worden gezocht in het ontwikkelperspectief. Daarnaast geldt dat binnen het plan ruimte is voor 600 m2 aan commerciële en maatschappelijke functies, die een gedeelte van deze vraag kunnen opvangen Gezien het voorgaande is de vrees voor overbevolking en druk op faciliteiten geen ruimtelijk relevant aspect dat wij hebben moeten beoordelen. Als gevolg van de verstedelingskeuzes van de gemeente acht zij een hogere bevolkingsdichtheid op de betreffende locatie in beginsel aanvaardbaar. Gelet op de uitgevoerde onderzoeken – waarop in het algemeen thematische deel van deze zienswijzennota uitgebreid is ingegaan – leidt het planinitiatief LEAD niet tot onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omwonenden.	Geen.

133.8	Het hele bouwvlak mag worden bebouwd waarbij de feitelijke gevolgen worden afgewenteld op de bewoners van de omliggende wijken. De (standaard) afwijkingsbevoegdheid van 10% in het plan is daarom onbegrijpelijk. Er is twijfel over de vraag of goed over het plan is nagedacht.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Verder is in artikel 10.1 van de planregels opgenomen dat bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages tot niet meer van 10% van die maten, voor zover de afwijking noodzakelijk is voor een doelmatige inrichting van de bestemming en deze stedenbouwkundig aanvaardbaar is. Het hoger maken van de torens is dus alleen bij omgevingsvergunning mogelijk, waarbij de afwijking in overeenstemming moet zijn met een goede ruimtelijke ordening. Geen afwijking van de torens is aangevraagd of verleend zodat het niet klopt dat de torens zonder meer hoger kunnen worden.	Geen.
133.9	De luchtkwaliteit zal verslechteren. Er wordt aangedrongen op strikte handhaving van de normen voor luchtkwaliteit.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
133.10	De verkeersbewegingen zullen toenemen en – met name door bestemmingsverkeer - tot grotere overlast leiden. Auto's die voor verkeerslichten en afslagen moeten wachten zullen meer verdampende gassen uitstoten, elektrisch rijden is niet de norm. Het leefklimaat van omliggende wijken en de bewoners van de torenflats wordt daardoor ernstig ongezonder.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Tevens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota, waarin uitgebreid uiteen is gezet dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
133.11	Het groot aantal levensjaren van inwoners van Leiden zullen worden verminderd, of in ieder geval in kwaliteit worden aangetast door de plannen. Dit komt niet alleen door luchtvervuiling, maar ook door geluidhinder. Geluidhinder leidt tot slecht slapen wat langetermijneffecten heeft voor de volksgezondheid. Ook zorgt vormt geluidhinder een belasting voor de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD mede door het nemen van maatregelen geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. De vrees voor de gezondheid is geen ruimtelijk relevant aspect dat wij hebben moeten beoordelen bij de vaststelling van de ontwerpbesluiten. Er wordt voldaan aan het hogere waardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de	Geen.

	fysieke en geestelijke gezondheid van mensen. Die situatie wordt verergerd door het project. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	“Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013”. Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	
133.12	Er zijn in de directe omgeving betere en creatievere oplossingen voor de woningnood te bedenken dan zo hoog te bouwen.	Vooropgesteld wordt dat het bij een privaat initiatief niet aan de gemeente is om actief te zoeken naar alternatieven. Relevant is of het aangevraagde project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en of gelet daarop planologische medewerking kan worden verleend. Gelet op hetgeen is overwogen in de toelichting op het bestemmingsplan en hetgeen is opgemerkt in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota, is dat het geval. De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnende afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota.	Geen.
133.13	Het niet doorgaan van het referendum legitimeert het zelfbindingstoetsingskader van de Nota van uitgangspunten LEAD niet.	Ten aanzien van het referendumperiode geldt dat van 15 april tot 26 mei kon worden aangegeven dat belanghebbenden een referendum over de Nota van Uitgangspunten wilden steunen. Er is dus zes weken de tijd gegeven om te stemmen over het referendum, hetgeen ruim mogelijkheid bood om ook in een vakantieperiode een stem	Geen.

		uit te brengen. Daarbij maakte de burgemeester wekelijks het aantal geldige handtekeningen bekend en de tussenstanden waren te vinden op Referendumverzoek Nota van Uitgangspunten LEAD, onder het laatste nieuws. Vervolgens zijn de steunverklaringen van 27 tot en met 29 geteld en betrof het aantal geldige steunverklaringen 4.022. Dit betekent dat de grens van 5.000 stemmen niet is bereikt en geen referendum is gehouden. De Nota van Uitgangspunten LEAD kon derhalve zonder het houden van een referendum worden vastgesteld.	
133.14	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
133.15	Aangesloten wordt bij zienswijze nr. 121.	Voor een bespreking van deze zienswijze van indiener nr. 121 wordt verwezen naar behandeling van die zienswijze in deze zienswijzennota.	Geen.
134.1	Bij goedkeuring van het project wordt mogelijk een precedent geschept voor andere bouwplannen met een dergelijke hoogte. De inwoners van Leiden zijn tegen extreme hoogbouw.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota gewezen. Daar wordt de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht. Daarbij wordt erop gewezen dat de Hoogbouwvisie dient als leidraad bij het opstellen van bestemmingsplannen en dat hier – mits goed onderbouwd – van kan worden afgeweken. Per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. Van het zetten van een precedent is dus geen sprake. Daarnaast wordt erop gewezen dat aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. Daarin zijn onder meer de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Verder zijn om de belangen te onderzoeken diverse participatiebijeenkomsten gehouden (zie par. 5.2.9 van deze zienswijzennota) en diverse onderzoeken verricht	Geen.

		(zie voor de uitgevoerde onderzoeken bijlagen 4 tot en met 27 bij de toelichting bij het bestemmingsplan en hoofdstuk 5.2.9 van deze zienswijzennota).	
134.2	Gemeente wenst de vergunning te verlenen terwijl de huidige hoogbouwvisie nog niet is aangepast.	Opgemerkt wordt dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie. Die vernieuwing staat los van de reeds geplande projecten - waaronder het planinitiatief LEAD - en is ten behoeve van eventuele toekomstplannen voor de aanleg van meer hoogbouw. planinitiatief LEAD Ten aanzien van LEAD heeft reeds kaderstelling plaatsgevonden en dit is meegenomen in de nieuwe Omgevingsvisie. In de nieuwe Omgevingsvisie zit dus geen nieuwe kaderstelling met betrekking tot LEAD, zodat het standpunt van indiener dat de gemeente de vergunning wenst te verlenen voordat de hoogbouwvisie is aangepast, niet wordt gevolgd.	Geen.
134.3	Uit de door de gemeente uitgevoerde participatie is gebleken dat bewoners tegen extreme hoogbouw boven 50 meter zijn.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Om de gewenste ruimtelijke meerwaarde te kunnen bieden (zoals de realisatie van een hoogwaardig stadspark) is een bepaalde hoogte nodig om tot uitvoerbare plannen te kunnen komen. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van het aspect skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project en die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, zoals ook de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD.	Geen.

		Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	
134.4	Uitbreiden van stationsgebied naar de Willem de Zwijgerlaan is een kunstgreep om hoogbouw te kunnen plegen.	Onduidelijk is waarop indiener baseert dat het stationsgebied zou worden uitgebreid naar de Willem de Zwijgerlaan. Van een aaneenschakeling aan het stationsgebied (als gevolg van de realisatie van het planinitiatief LEAD) is geen sprake. Dat sprake is van een kunstgreep kan niet worden gevolgd. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	Geen.
134.5	Hoogbouw zal zorgen voor horizonvervuiling. Ook zal hinder door lichtmuren een probleem vormen voor omwonenden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat de hoogte van de woontorens wel past binnen het beeld van de stad Leiden en geen horizonvervuiling veroorzaakt. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente. Dat lichthinder zal optreden is niet aannemelijk. Anders dan voor bijvoorbeeld bedrijven die grote lichtinstallaties gebruiken (zoals op sportterreinen) gelden voor licht vanuit woningen geen normen. Reguliere consumentenverlichting in woningen is immers niet inherent hinderlijk van aard. Dit is niet anders wanneer sprake is van hoogbouw. Voor zover sprake is van lichtexcessen in individuele woningen van de hoogbouw, geldt dat het burendrecht hierop van toepassing is.	Geen.
134.6	Er ontstaan gevaarlijke verkeerssituatie door verdubbeling van het verkeer, omdat de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief	Geen.

	Pasteursstraat als enige ontsluiting voor de wijk onvoldoende veiligheid biedt bij calamiteiten. Vanwege Covid-19 en thuisbezorgen van goederen en maaltijden zal het verkeer toenemen. Het gemis aan groen zal mogelijk leiden tot meer autoverkeer omdat mensen de wijk uit moeten voor recreatie.	LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is inzichtelijk gemaakt op pagina 28 van de rapportage Brandveiligheid van Buro Bouwfysica van 24 januari 2020. Dit aspect is beoordeeld door de brandweer Hollands Midden en in beginsel akkoord bevonden (zie pagina 12 van het advies van de Veiligheidsregio Holland Midden van 29 mei 2020). Daarnaast geldt dat – voor zover sprake is van een toename door thuisbezorging gedurende de Corona pandemie – dit naar verwachting slechts tijdelijk zal zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden	
134.7	Er is te weinig ruimte voor groen in het plan. Het groen om in te recreëren wordt niet ingevuld en het advies van een wetenschappelijke raad voor de hoeveelheid groen per inwoner wordt niet ingevuld door compensatie zoals staat in 'Publicatie RLG 06/6, juni 2005, Advies over de groene kwaliteit van openbare ruimte'.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. De hoeveelheid groen zal per saldo dus toenemen ten opzichte van de huidige situatie.	Geen.

		De publicatie waarnaar wordt verwezen betreft een advies van de Raad voor het landelijk gebied en bevat geen wettelijke normeringen of toetsingskaders. Gelet op het feit dat per saldo de hoeveelheid groen in het gebied zal toenemen na realisatie van LEAD, wordt geconcludeerd dat de situatie ten aanzien van het aspect groen juist wordt verbeterd.	
135.1	De baten van het project zullen erg klein zijn, daarbij zijn de inwoners van de gemeente Leiden niet gebaat bij de uitvoering van dit plan. De huur- en koopprijzen van de woningen die het project oplevert zullen veel te hoog zijn. Alleen in een markt buiten de gemeente Leiden zullen voldoende kopers te vinden zijn.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Nu woningen in verschillende segmenten worden gerealiseerd valt niet in te zien dat de huur- en verkoopprijzen van het project te hoog zullen zijn.	Geen.
135.2	De kwaliteit van de woonomgeving zal ernstig geschaad worden. Leiden is een stad zonder gebouwen boven de 60 meter. Er wordt een stad gecreëerd die vervreemdt, waar steeds meer mensen psychische stoornissen zullen ontwikkelen.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zodat de zorgen voor het afnemen van de leefbaarheid niet nodig zijn. Dat het aantal mensen met psychische stoornissen zal toenemen door LEAD is niet aannemelijk en is ook niet door indiener onderbouwd.	Geen.
135.3	Een toename van het aantal bewoners op een relatief kleine oppervlakte zal leiden tot een verstoring van de sociale cohesie van de wijk.	De gemeente heeft voor het vaststellen van het bestemmingsplan alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht en beoordeeld. In hoofdstuk 4 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan zijn alle ruimtelijk relevante omgevingsaspecten toegelicht. De vrees voor verstoring van de sociale cohesie is geen ruimtelijk relevant aspect dat wij voor de vaststelling hebben moeten beoordelen.	Geen.
135.4	De luchtkwaliteit in Nieuw Leyden zal nog verder verslechteren doordat de uitstoot van de energiecentrale geblokkeerd zal worden door de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	In paragraaf 4.6.4.2 van de toelichting op het bestemmingsplan

	nieuwe gebouwen die hoger zijn dan de schoorsteen van de energiecentrale. Verzocht wordt om een verwijzing uit de MER waar blijkt dat deze mening ongegrond is.	Ten aanzien van de schoorsteen van de energiecentrale wordt het volgende opgemerkt. Aan Peutz is gevraagd om te beoordelen of nader onderzoek naar de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de Leidse Energiecentrale noodzakelijk is. Peutz heeft hierover de volgende expert judgement gegeven. Planinitiatief LEAD is gesitueerd op circa 400 meter afstand van (de schoorsteen van) de Leidse Energiecentrale. Aan Peutz is gevraagd om te beoordelen of nader onderzoek naar de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de Leidse Energiecentrale noodzakelijk is. Op basis van ervaring en vergelijkbare berekeningen concludeert Peutz dat voor een afstand van ca. 400 meter geldt dat de pluim van de Leidse Energiecentrale niet meer zichtbaar is. Gelet op de afstand is voldoende verdunning van de (inmiddels) afgekoelde pluim opgetreden, waardoor de waterdamp volledig is opgelost in de lucht. Ook op een hoogte van ca. 100 meter is geen pluim meer zichtbaar. Op basis van ervaring en vergelijkbare berekeningen kan worden geconcludeerd dat de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de energiecentrale te verwaarlozen is. De beschikbare en goedgekeurde rekensoftware (NNM in bijvoorbeeld Geomilieu) is ook niet in staat een dergelijke invloed te berekenen op een zodanige afstand (ca. 400 meter). Verder wordt hier nog opgemerkt dat zowel ter plaatse van het planinitiatief LEAD als de Leidse Energiecentrale voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden (milieukwaliteitseisen) voor luchtkwaliteit. Voor het project heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden, waarbij op basis van de aanmeldnotitie van de initiatiefnemer door de Omgevingsdienst West-Holland namens het college is geoordeeld dat geen sprake is van een activiteit die leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Het opstellen van een milieueffectrapport is gelet daarop niet vereist.	wordt een nieuw kopje "Pluim Leidse Energiecentrale", met daaronder de volgende tekst: <i>"Planinitiatief LEAD is gesitueerd op circa 400 meter afstand van (de schoorsteen van) de Leidse Energiecentrale. Aan Peutz is gevraagd om te beoordelen of nader onderzoek naar de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de Leidse Energiecentrale noodzakelijk is. Op basis van ervaring en vergelijkbare berekeningen concludeert Peutz dat voor een afstand van ca. 400 meter geldt dat de pluim van de Leidse Energiecentrale niet meer zichtbaar</i>

			<i>is. Gelet op de afstand is voldoende verdunning van de (inmiddels) afgekoelde pluim opgetreden, waardoor de waterdamp volledig is opgelost in de lucht. Ook op een hoogte van ca. 100 meter is geen pluim meer zichtbaar. Op basis van ervaring en vergelijkbare berekeningen kan worden geconcludeerd dat de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de energiecentrale te verwaarlozen is. De beschikbare en goedgekeurde rekensoftware (NNM in bijvoorbeeld Geomilieu) is ook niet in staat een dergelijke invloed te berekenen op een zodanige</i>

			<i>afstand (ca. 400 meter). Verder wordt hier nog opgemerkt dat zowel ter plaatse van het planinitiatief LEAD als de Leidse Energiecentrale voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden (milieukwaliteitseisen) voor luchtkwaliteit."</i>
135.5	Autoverkeer zal toenemen, zodat de Willem de Zwijgerlaan verstopt zal raken. Er wordt door de gemeente geen oplossing hiervoor gepresenteerd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
135.6	Er worden zorgen geuit over het toenemen van de druk op parkeerplaatsen in de omgeving. Dit vanwege het tekort aan parkeerplaatsen binnen het project.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
135.7	Door toename in het fietsverkeer zal de belangrijke provinciale fietsroute die naast de torens loopt verstopt raden. Dit zal tot gevaarlijke incidenten leiden. Op de eerste plaats vanwege het kruisen van een toegenomen autoverkeer en fietsverkeer. Op de tweede plaats vanwege de ligging vlak naast de ingang van de fietsenstalling van de torens.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. In het onderzoek van BOOT is tevens ingegaan op de effecten van de toename in verkeersbewegingen op het fietsverkeer. Ten aanzien van de effecten van de toename van het autoverkeer op het fietsverkeer concludeert BOOT dat voor alle mogelijke routes die fietsers kunnen rijden een goede route aanwezig is. Tot slot geldt dat in het verkeersonderzoek van de gemeente Leiden is opgemerkt dat voor de toename van het aantal fietsbewegingen door LEAD geen kentallen	Geen.

		beschikbaar zijn, maar op basis van kennis van de vervoerswijzekeuze in het algemeen in Leiden, verwacht mag worden dat het aantal verplaatsingen per fiets hoger zal liggen dan dat van de auto, derhalve ergens tussen de 2.000 en 3.000 fietsverplaatsingen per dag. Een substantieel deel hiervan zal gaan naar onderwijsinstellingen, het centrum en station Leiden Centraal. Fietzers kiezen ten eerste de kortste route naar hun bestemming, en dat betekent dat richting het centrum en station vooral extra fietsers te verwachten zijn via de Schapenwei en Joulestraat, en vervolgens richting de Singel. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de aantallen fietsers in de huidige situatie op de erftoegangswegen of in de autonome toekomstsituatie, maar verwacht mag worden dat het in beide gevallen om te overziene aantallen fietsers gaat. Dit betreffen immers woonstraten en geen doorgaande fietsroutes. In de woonstraten fietsen met name fietsers met een herkomst of bestemming in die straten, dus de bewoners. Daarbij gaat het om een relatieve kleine hoeveelheid fietsers. Er hoeft dus niet gevreesd te worden voor opstoppen door de toename aan fietsverkeer.	
135.8	De drie toren zullen vanuit vele plaatsen in Leiden zichtbaar zijn en de horizon vervuilen, dit is in strijd met het beleid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat de hoogte van de woontorens wel past binnen het beeld van de stad Leiden en geen horizonvervuiling veroorzaakt. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente.	Geen.
135.9	Hoogbouw is bouwen voor leegstand, het scenario dat over 20 jaar hoogbouw weer gesloopt moet worden is heel reëel.	Niet is aannemelijk dat sprake zal zijn van leegstand, gelet op de grote behoefte aan woningen. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Wij delen de mening van indiener dat hoogbouw over 20 jaar gesloopt zou worden niet. Overigens wordt dit standpunt door indiener ook niet gemotiveerd.	Geen.
135.10	Er worden zorgen geuit over de sloopkosten. De vraag is daarbij of de belastingbetaler in Leiden opdraait voor de kosten van de sloop van de torens.	Sloop van de torens is niet aan de orde. Overigens zou een eventuele sloop van de torens – die geenszins is voorzien – niet voor rekening van de gemeente komen.	Geen.
135.11	De hoogste toren zal een groot nieuw	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het	Geen.

	veiligheidsrisico opleveren voor vliegverkeer. In de afgelopen jaren zijn er meerdere incidenten geweest met vliegtuigen die veel te laag boven de wijk een draai maakten om de landing in te zetten op Schiphol. Verzoek om verslagen van de gesprekken met Schiphol over het plaatsen van een obstakel op een van de routes naar de landingsbanen.	Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Verwezen wordt naar paragraaf 4.6.6 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	
135.12	De veiligheid van toekomstige bewoners van de torens is onvoldoende gewaarborgd. Er worden zorgen geuit over vluchtroutes als er brand uitbreekt, bewoners zullen zich niet snel genoeg naar een veilige plek kunnen begeven. Er zijn onvoldoende maatregelen genomen om overslag van vuur en rook naar vluchtroutes te voorkomen. Bovendien wordt zwaar geleund op het idee dat sprinklerinstallaties in werking treden.	In de voorbereidingsfase is veel aandacht geweest voor het aspect brandveiligheid. Zo heeft in 2019 vooroverleg plaatsgevonden met de brandweer, waarna een brandveiligheidsconcept op hoofdlijnen is opgesteld, dat met de gemeente en de Brandweer Hollands Midden is besproken. Vervolgens is het brandveiligheidsconcept door Buro Bouwfysica uitgewerkt in een Rapportage Brandveiligheid, dat onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning. Hieruit volgt dat voor het grootste gedeelte van het plan wordt voldaan aan de prestatie eisen van het Bouwbesluit 2012, maar dat voor een aantal aspecten oplossingen worden gekozen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. Dit concept is, zoals aangegeven in het ontwerpbesluit, ter beoordeling voorgelegd aan de brandweer Hollands Midden en zij hebben op 29 mei 2020 geadviseerd dat het plan in overeenstemming met het gestelde in het Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid in Hoge Gebouwen' is. De omgevingsvergunning zou qua brandveiligheid -onder voorwaarden- verleend kunnen worden. Daarbij is de SBR-CUR uitgave 'Handreiking brandveiligheid in hoge gebouwen' (HHG) nadrukkelijk bij de toetsing gehanteerd. De veiligheidsregio heeft advies uitgebracht over het project, waarin ook uitgebreid is ingegaan op het aspect brandveiligheid. Geconcludeerd wordt in dat kader bijvoorbeeld dat de brandwerendheid van de gevels, beglazing en aluminium kozijnen voldoende is voor een direct te starten ontvluchting bij brand. Hiermee is voldoende vast komen te staan dat het project voorziet in een voldoende mate van brandveiligheid. Overigens geldt dat in artikel 5.3 ten aanzien van de bestemming "Wonen" is bepaald dat het bevoegd gezag met het oog op externe veiligheid nadere eisen kan stellen met betrekking tot de bebouwing, de situering van de bebouwing en de inrichting van het perceel.	Geen.
135.13	Er worden zorgen geuit over het verlies van groen in de buurt.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd	Geen.

		conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd. De hoeveelheid groen in de wijk zal derhalve toenemen ten opzichte van de huidige situatie.	
135.14	Er is door de gemeente geen deugdelijke onderbouwing gegeven van de noodzaak van dit project. De gemeenteraad is onvolledig geïnformeerd over de ontwikkelingen wat betreft de vraag naar woningen in de gemeente Leiden.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. Deze verplichting en inspanningsverplichting zijn vastgelegd in de koop- en ontwikkelingsovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Bovendien is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 voorgeschreven. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Door het diverse woningaanbod wordt gereageerd op het woningtekort voor onder andere starters en doorstromers (voor zowel Leidenaren als mensen van buiten Leiden).	Geen.
135.15	Er wordt verzocht om aan te tonen dat in de woningen die gebouwd zullen worden inwoners uit de gemeente zullen gaan wonen en dat het tot gevolg heeft dat de kloof tussen vraag en aanbod in Leiden kleiner zal worden. Er wordt verzocht om een lijst te overleggen waarop alle inwoners van Leiden vermeld staan die in de woningen van planinitiatief LEAD zullen gaan wonen	Het is niet aan de gemeente om te bepalen wie in de torens zullen wonen. Wel is van belang dat de torens een grote bijdrage zullen leveren aan de behoefte aan woningen. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure	Geen.

		segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Verwezen wordt tevens naar hetgeen onder 135.14 is opgemerkt. De vraag welke specifieke personen in LEAD zullen wonen is gelet daarop niet relevant. Gegevens van toekomstige inwoners worden niet overgelegd.	
136.1	De toren van 115 meter hoog is 65% hoger dan de nog geldende hoogbouwvisie. Voor bouwen hoger dan 70 meter zal eerst een stedenbouwkundige visie moeten worden ontwikkeld of herzien.	De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken. Daarnaast heeft de gemeente Leiden de Verstedelijkingsnotitie Leiden (2018) vooruitlopend op de Omgevingsvisie Leiden 2040 opgesteld. Uit paragraaf 3.3.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt dat de Verstedelijkingsnotitie ertoe dient inzicht te krijgen in de aard van de stedelijke opgaven (omvang, locatie en tijd). De Verstedelijkingsnotitie laat verder zien waar en hoe de stad door het toevoegen en concentreren van woningen duurzaam kan verstedelijken. De Verstedelijkingsnotitie plaatst planinitiatieven in de context van de verstedelijkingsstrategie van de gemeente. In paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD met de Verstedelijkingsnotitie in overeenstemming is. Wij zien geen aanleiding voor het oordeel dat de Verstedelijkingsnotitie uit 2018 niet adequaat is, of dat die eerst vertaald zou moeten worden in een nieuwe Hoogbouwvisie voordat medewerking kan worden verleend aan dit initiatief. Opgemerkt wordt overigens dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD past binnen de kaders die zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD. De Nota van Uitgangspunten is door de gemeenteraad vastgesteld en heeft als kader voor de ontwikkeling gediend. Hierin zijn ook de maximale hoogten van de torens in opgenomen en is aangegeven aan welke ruimtelijke kaders het project moet voldoen. Het planinitiatief LEAD is binnen die kaders uitgewerkt. Volledigheidshalve wordt daarbij opgemerkt dat op enkele ondergeschikte punten in verband met voortschrijdende inzichten in de geest van de Nota is gehandeld.	Geen.

136.2	Het project is opportunistisch tot stand gekomen en het participatieproces is in handen gelegd van de projectontwikkelaar. Deelnemers van de participatie worden geacht in te stemmen met het al getekende plan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
136.3	De verhoudingen in de tekeningen kloppen niet met de uiteindelijke werkelijkheid.	Indiener heeft niet aangegeven op welke tekeningen wordt bedoeld. Dat de tekeningen niet kloppen is niet door indiener onderbouwd en is ook onjuist. Het project zal worden uitgevoerd conform de bouwtekeningen die bij de aanvraag behoren.	Geen.
137.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
137.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
137.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
137.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld	Geen.

	brenkt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	
137.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie.	Geen.

		Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
137.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen	Geen.

	meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk. Aan nieuwe bewoners kan in verband met het gelijkheidsbeginsel geen parkeervergunning worden geweigerd.	de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden. De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Niet valt in te zien waarom het gelijkheidsbeginsel in de weg staat aan het weigeren van een parkeervergunning in gevallen waarin het adres van de aanvrager is opgenomen op de POET-lijst van de gemeente. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning.	
137.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar	Geen.

		paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	
137.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
137.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
137.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het	Geen.

		ontwerpbestemmingsplan. Het het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
137.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
137.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
137.13	De windhinder neemt op het fietspad langs de Willem de Zwijgerlaan aanzienlijk toe. Ook wordt de verkeerssituatie voor fietsers onveiliger door de toename van hellingshoek van het fietspad en het feit dat het fietspad tegen de Willem de Zwijgerlaan komt te liggen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en ten oosten van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Voor verkeersonveilige situaties veroorzaakt door windhinder met het planinitiatief LEAD hoeft dus niet te worden gevreesd. Bij het onderzoek van Actiflow is uitgegaan van de uiteindelijk te realiseren situatie, zodat daarin ook de uiteindelijke opzet van het fietspad is betrokken.	Geen.

138.1	Niet is aangetoond dat de hoogte op deze plek noodzakelijk is. Volgens het advies van de Leidse Milieuraad is bouwen hoger dan 70 meter niet duurzaam.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO2 gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect	Geen.

		duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
138.2	Het gebouw zal het uitzicht sterk verminderen.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	Geen.
138.3	Het gebouw zal schaduw opleveren op de plek waar indier uitzicht en bezonning heeft.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot	Geen.

		onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. planinitiatief LEADplaninitiatief LEADplaninitiatief LEADTen aanzien van het aspect uitzicht wordt verwezen naar hetgeen onder 138.2 is opgemerkt.	
138.4	Er worden zorgen geuit over windhinder en het mogelijke fluitgeluid dat dit gaat veroorzaken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. Niet is aannemelijk dat de effecten op het windklimaat zullen zorgen voor een wezenlijk andere geluidbelasting. Ten aanzien van fluitgeluid wordt het volgende opgemerkt dat aan Actiflow een expert judgement is gevraagd ten aanzien van dit aspect. Zij concluderen het volgende. Voor zover bekend is geen sprake van een bestaand klachtenpatroon over fluitgeluiden, ook wel aeolische tonen genoemd, ter hoogte van de woning van indiener noch op andere plekken. Hieruit wordt afgeleid dat de bestaande bebouwing geen bouwkundige elementen heeft die een reëel risico vormen op het ontstaan van aeolische tonen. Hierbij valt te denken aan open looproosters, hekwerken met niet afgesloten staanders of liggers, tuidraden of anderszins waardoor of waarlangs lucht met hoge snelheden kan stromen. Voor zover de realisatie van LEAD leidt tot hogere windsnelheden langs de gevels van bestaande bebouwing is er gelet daarop dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat dit leidt tot fluitgeluiden of aeolische tonen aan de bestaande bouwkundige structuren. Het ontwerp van LEAD zelf geeft geen aanleiding om het ontstaan van aeolische tonen of fluitgeluiden als gevolg van bouwkundige elementen aan het gebouw zelf te veronderstellen, nu ook dit ontwerp geen bouwkundige elementen bevat die een reëel risico geven op het ontstaan van aeolische tonen. Mocht dit na realisatie van het gebouw wel het geval blijken te zijn, dan zijn de hoogste geluidniveaus te verwachten bij de nieuwbouw zelf en zal vanzelfsprekend het probleem worden opgelost ten faveure van zowel het gebouw zelf als ook ten faveure van de omliggende bebouwing.	Geen.
138.5	De privacy zal aanzienlijk verminderen.	Opgemerkt wordt dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt.	Geen.

		Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan).	
138.6	Het project zal zorgen voor grote verkeersoverlast. Er is slecht rekening gehouden met supermarktbezorgservices, maaltijdbezorgers en postpakkettenbezorging. De bedachte bedrijfsruimte zal extra verkeer opleveren, omdat nog niet bekend is wat voor soort bedrijven hier komen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid en de verkeersontsluiting ontstaan. Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersonderzoek conform de CROW-kengetallen is onderzocht en daarin de verkeersgeneratie van pakketbezorgers is verdisconteerd zodat ook daar rekening mee is gehouden. In het verkeersonderzoek van BOOT is overigens ook rekening gehouden met de invullen van de plint, door uit te gaan van een invulling van 300 m ² horeca en 300 m ² fysio. Dit biedt een representatieve inschatting van de te verwachten verkeersgeneratie die voortkomt uit functies in de plint.	Geen.
138.7	Het project zal zorgen voor grote parkeeroverlast.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
138.8	De uitrit van de 380 parkeerplaatsen van LEAD zal	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze	Geen.

	geluidhinder meebrengen.	zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Voor zover indiener mede vreest voor optrekkende en afremmende voertuigen, wordt het volgende opgemerkt. Het plan zal blijkens de uitgevoerde verkeersstudie voornamelijk ontsluiten via de Pasteurstraat op de Willem de Zwijgerlaan. Ter plaatse van deze kruising is sprake van een geregeld kruispunt met een verkeersregelininstallatie. De geluidtoename als gevolg van het doorstromend verkeer is in het akoestisch onderzoek is in beeld gebracht, evenals de maatregelen waarmee de toename tot verantwoorde grenzen kan worden teruggebracht. In de geluidberekeningen is rekening gehouden met het optrekken van verkeer rond de kruising Willem de Zwijgerlaan/Pasteurstraat. Het wettelijk voorgeschreven reken- en meetvoorschrift geluid 2012 hanteert voor bepaalde gevallen een correctie voor extra geluid als gevolg van optrekkend verkeer. Voor afremmend verkeer kent het voorschrift geen correctietermen. Voor toepassing van de correctie is onder meer vereist dat de verkeerintensiteit op de kruisende weg (in dit geval de Pasteurstraat) groter is dan 1/5 keer de intensiteit van de beschouwde weg (in dit geval de Willem de Zwijgerlaan). Zowel in de autonome situatie, als in de situatie inclusief planontwikkeling is deze correctie niet van toepassing en is deze ook niet meegenomen in de berekeningen omdat de intensiteit van de Pasteurstraat minder dan 1/5 van de intensiteit van de Willem de Zwijgerlaan bedraagt. De verkeerstoename op de Pasteurstraat leidt niet tot een zodanig verhouding dat de kruispuntcorrectie moet worden toegepast. De uitgevoerde verkeersonderzoeken geven geen aanleiding tot stagnatie op de Willem de Zwijgerlaan of een andere karakteristiek van de verkeersstroom. Op de geluidemissie van de Willem de Zwijgerlaan zelf is daarom geen opslag correctie toegepast en is gerekend met de maximumsnelheid ter plaatse. Opgemerkt wordt dat als er sprake zou zijn van optrekkend en afremmend verkeer niet alleen extra geluid zou zijn als gevolg van het optrekken, maar ook minder geluid als gevolg van lagere rijsnelheden. De uitgevoerde verkeersonderzoeken geven geen aanleiding tot optrekkend of afremmend verkeer, anders dan ter plaatse van de kruising met de Pasteurstraat. Gelet op het voorgaande is geen reden om aan te nemen dat optrekkende en remmende voertuigen leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting.	

138.9	Het project zorgt voor waardevermindering van de woning van indiener.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
138.10	Het plan leidt tot gezondheidsschade door de toename van fijnstof.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
138.11	Bewoners hebben in het participatietraject geen invloed kunnen uitoefenen op de architectuur en de uitgangspunten. De participatie had door een onafhankelijke partij moeten worden geleid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. . Een uitgebreide procedure is doorlopen binnen de kaders van het planinitiatief. Dat de participatie had moeten worden geleid door een onafhankelijke partij is niet vereist op grond van de Werkwijzer participatie noch op grond van enig ander participatiebeleid van de gemeente.	Geen.
138.12	De ruimte voor het stadspark is zo klein dat men kan spreken van een plantsoen. Bij een park horen bospartijen en de zon moet er regelmatig kunnen schijnen. Dat is niet mogelijk, door de schaduw van de hoogbouw. Het park ligt naast een drukke, vervuilende en luidruchtige autoweg. Er zullen 30 bomen worden gekapt die onmogelijk gecompenseerd kunnen worden. Deze bomen zorgen voor de nodige CO2 compensatie.	Voor de mate van bezonning gelden geen wettelijke normen. Voor de invloed van het planinitiatief LEAD op de woningen die bezonningseffecten ondervinden van het project is evenwel onderzoek gedaan. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota, waaruit volgt dat geen sprake is van onevenredige effecten op de mate van bezonning op woningen. Voor schaduwwerking op openbare plekken gelden geen algemene normen. Wij achten het niet aannemelijk dat de schaduwwerking van LEAD op openbare plekken onaanvaardbaar zal zijn. Hoewel de resultaten van de bezonningsstudie niet concreet zien op openbare plekken, volgt hieruit wel dat in de omgeving van het bouwplan bij alle woningen wordt voldaan aan de bezonningsnorm. Nu voor de woningen in de wijde omtrek van het plan wordt voldaan aan de	Geen.

		bezonningsnorm, bestaat – mede gelet op het feit dat geen concrete normen voor bezonning op openbare plekken bestaan - ook geen reden om aan te nemen dat de mate van bezonning op openbare plekken in de omgeving van het bouwplan onaanvaardbaar zal zijn. Voor het plan worden 33 bomen gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
138.13	De appartementen die gebouwd worden zijn geen appartementen die de woningnood zullen verlichten. Het zal mensen van buiten Leiden aantrekken die de woningnood voor Leidenaren alleen maar zullen doen toenemen.	Verwezen wordt verder naar onder meer paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Overigens geldt daarbij dat voor de ontwikkelaar de verplichting geldt om de sociale huurwoningen aan te bieden via het platform Huren in Holland Rijnland. Door het diverse woningaanbod wordt gereageerd op het woningtekort voor onder andere starters en doorstromers (voor zowel Leidenaren als mensen van buiten Leiden).	Geen.
138.14	Er is nog geen plan gepresenteerd waaruit volgt hoe de projectontwikkelaar het bouw- en werkverkeer wil realiseren. Er worden zorgen geuit over de wijze waarop het project wordt gebouwd en de grond wordt gesaneerd en de gevolgen die dit heeft voor direct omwonenden.	Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De	Geen.

		bouw zal in 2022 aanvangen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. Het bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in de verkeersonderzoeken. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
138.15	Er is niet nagedacht over het plaatsen van vuilcontainers. Bewoners van omringende gebouwen worden opgezaald met vuilcontainers van overburen.	Ten behoeve van de omgevingsvergunning heeft onder meer onderzoek plaatsgevonden naar de hoeveelheid benodigde containerruimten voor huishoudelijk afval. Uit dat onderzoek blijkt dat er voldoende capaciteit voor containerruimte voor huishoudelijk afval aanwezig is. In de ontwerp-omgevingsvergunning is verder opgenomen dat de precieze plaatsing en het aantal ondergrondse containers in de buitenruimte met de beheerder afvalinzameling zal plaatsvinden.	Geen.
138.16	In de omgeving waar LEAD zal worden gebouwd ligt	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.10 van	Geen.

	een hogedrukgasleiding in een 100 procent letaliteitsgebied. Bij een ontploffing van een dergelijke gasleiding kunnen zeer veel doden vallen en zal een krater in de grond ontstaan.	deze zienswijzennota. Gelet op de zeer beperkte kans op calamiteiten in combinatie met de getroffen maatregelen die worden genomen om het aantal potentiële slachtoffers te beperken, worden de zeer beperkte risico's aanvaardbaar geacht.	
138.17	In de grond ligt een aanzienlijke hoeveelheid asbest. Onduidelijk is hoe dit veilig opgeruimd gaat worden.	In paragraaf 4.6.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. Het aspect bodem staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. In 2019 is een verkennend bodemonderzoek inclusief asbest uitgevoerd door BOOT op het plangebied van planinitiatief LEAD. Op basis van het advies uit het verkennend bodemonderzoek van mei 2019, heeft BOOT in maart 2020 een nader bodemonderzoek asbest conform NEN 5707 uitgevoerd. Daarnaast is ter plaatse van de nieuwe KPN-locatie door BOOT op 3 juni 2020 een verkennend bodemonderzoek inclusief asbest uitgevoerd. De onderzoeken zijn als bijlagen 11 tot en met 13 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Als gevolg van de resultaten van de bodemonderzoeken dient rekening te worden gehouden met de verwijdering van een ondergrondse dieseltank, inclusief het leidingwerk, ter plaatse van het bestaande KPN-gebouw. Hierbij is het ook nodig de zintuiglijk met minerale olie verontreinigde grond te verwijderen. Ter plekke van de proefsleuf die door BOOT tijdens het onderzoek is gegraven is een sterke verontreiniging met asbest aangetoond. Om de locatie geschikt te maken voor de nieuwe bestemming 'wonen' is het nodig de verontreiniging te saneren. Gelijktijdig met de tanksanering zal de bodem ter plaatse van de tank worden gesaneerd. Hiervoor is inmiddels een melding gedaan in het kader van het Besluit uniforme saneringen (Bus-melding) waarmee de Omgevingsdienst heeft ingestemd. In de uitgevoerde bodemonderzoeken is geen onderzoek gedaan ter plaatse van de huidige bebouwing. Mogelijk is onder deze bebouwing ook asbest aanwezig. Omdat de bodem onder de bebouwing verdacht is op bodemverontreiniging zal, na sloop van de bebouwing, een verkennend bodemonderzoek volgens de NEN5740 en de NEN5707 worden uitgevoerd. Dit is als voorwaarde (10) in de ontwerp-omgevingsvergunning opgenomen.	Geen.

		De projectontwikkelaar heeft met kosten voor verwijdering en sanering rekening gehouden in de exploitatie.	
138.18	Burgers hebben slechts 6 weken de tijd gehad om het dossier door te nemen en daarop te reageren. Dit is onrechtvaardig.	Ten aanzien van de zienswijzenfase geldt dat de ontwerpbesluiten conform de wet van vrijdag 18 december 2020 tot en met donderdag 28 januari 2021 konden worden ingezien. Nu de wettelijke termijn is gevolgd, is van onrechtvaardigheid geen sprake. Los daarvan is aan de terinzagelegging een uitgebreid proces van voorlichting en participatie voorafgegaan, waarin reeds informatie is gedeeld over het te realiseren plan. Algemene informatie over het plan kon destijds dus reeds worden verkregen.	Geen.
139.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
139.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
139.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.

139.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
139.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie.	Geen.

		Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
139.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze	Geen.

	relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
139.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
139.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de	Geen.

		toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	
139.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
139.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.
139.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-	Geen.

		Holland is vastgelegd in de “Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013”. Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	
139.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, “Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018” (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
140.1	De geplande bouwhoogte is buitenproportioneel voor een stad als Leiden. Dit zorgt voor aantasting van het stadsaanzicht en het past niet bij het (historische) stadscentrum. De natuurwaarde van gebieden als de Zwanburgerpolder zal verder afnemen door hoogbouw die vanaf daar opvalt.	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat voor het toestaan van het planinitiatief LEAD een hoogbouwtoets is uitgevoerd aan de hand van de criteria “Eyeline” en “Skyline”. Het onderdeel “Eyeline” gaat in op de relatie van de bebouwing met de omgeving op straatniveau. In het “Skyline” is de relatie van het planinitiatief LEAD met de bebouwing met de stad en het stadsilhouet getoetst. Uit die toetsing blijkt dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en geen aantasting van het aanzicht van de stad (het stadsilhouet) tot gevolg heeft, maar hier juist aan bijdraagt. Er wordt voldaan aan de afwijkingmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder zullen de natuurwaarden in de omgeving van het planinitiatief LEAD ten gevolge	Geen.

		van het project niet afnemen. In paragraaf 4.3 van de toelichting op het bestemmingsplan is toegelicht dat de effecten van het planinitiatief LEAD op de natuurwaarden is getoetst. Met betrekking tot de Zwanburgerpolder kan worden gesteld dat dit geen Natura 2000-gebied is en er niet wordt ingegrepen in de polder, zodat ook op die wijze de natuur niet wordt aangetast. Zo is voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het planinitiatief LEAD is een omgevingsvergunning verleend voor het kappen van 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de andere gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen. Voor het aspect stikstof is door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Hierbij is ook uitdrukkelijk de bouwfase onderzocht door Peutz. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt in nabijgelegen Natura 2000-gebieden en dus geen significant negatieve effecten op die gebieden oplevert.	
140.2	Toename van verkeer(soverlast) door woontorens. Auto's zullen ook op straat geparkeerd worden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief	Geen.

	Indiener wijst erop dat hier veel kinderen op straat spelen.	LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	
140.3	Hoogbouw aan de Willem de Zwijgerlaan zal zorgen voor nog meer windhinder. Hoge bomen kunnen windproblematiek verminderen, maar deze worden voor het project juist verwijderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Voor het aspect bomen geldt dat er 33 bomen in het projectgebied liggen die moeten worden weggehaald. Eén van deze bomen zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Bij de aanleg van het stadspark wordt voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. In de toekomstige situatie zal de hoeveelheid groen dan ook toenemen. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
141.1	Er is ten onrechte afgeweken van de Hoogbouwvisie: er is geen toets gedaan van de hoogbouw van LEAD op grote afstand (>3km) en in de hoogbouwtoets is voorbij gegaan aan de betekenis voor de directe omgeving. De betekenis voor het stadsbeeld vanaf bijzondere stedelijke zichtlijnen is summier in beeld	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht. Voor wat betreft de vrees dat het effect op de zichtlijnen niet goed in kaart is gebracht wordt primair naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen	Geen.

	gebracht en niet alle relevante zichtlijnen met historische betekenis zijn in kaart gebracht. Er is geen beoordeling gedaan van de gevolgen voor privacy van bestaande woningen er is geen duidelijke inventarisatie van het planschade risico aanwezig.	tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is. Ook wordt op de Nota van Uitgangspunten LEAD gewezen. Dit bevat het zelfbindend toetsingskader voor het toestaan van het planinitiatief LEAD met onder meer de uitgangspunten voor het zichtlijnenonderzoek. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is aangegeven dat de zichtlijnen telkens zijn gekozen vanuit de kenmerkende posities in de stad, zijnde pleinen, delen van de singel, lange lanen en straten met monumenten. Daarbij is het ongewenst bevonden dat het planinitiatief LEAD de historische binnenstad domineert (zie blz. 24 van de Nota). Omdat het zichtlijnenonderzoek in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten LEAD is uitgevoerd zien wij geen aanleiding voor het oordeel dat de betekenis voor het stadsbeeld vanuit bijzondere stedelijke zichtlijnen summier is, of dat niet alle relevante zichtlijnen met historische betekenis in kaart zijn gebracht. Indien er heeft in dat kader niet gemotiveerd waarom sprake zou zijn van een noodzaak om ook zichtlijnen op een afstand van meer dan 3 kilometer in beeld te brengen. Wij menen dat het zichtlijnenonderzoek een voldoende representatief beeld geeft van de impact op de relevante en karakteristieke zichtlijnen en de relatie van LEAD daarmee. Nu uit het zichtlijnenonderzoek volgt dat de zichtlijnen niet onevenredig worden aangetast, bestaat ook geen reden om op een afstand van meer dan 3 kilometer vanaf LEAD zichtlijnen te onderzoeken. Voor het aspect privacy geldt het volgende. Opgemerkt wordt dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de	

		omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan). Voor zover indiener vreest voor planschade kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd. Het uitvoeren van een inventarisatie van het planschaderisico is niet verplicht noch bestaat een verplichting een dergelijke analyse openbaar te maken.	
142.1	De luchtkwaliteit zal door het project achteruitgaan en de WHO norm zal worden overschreden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn die wettelijke normen bepalend voor de vraag of een bestemmingsplan kan worden vastgesteld (zie bijvoorbeeld AbRvS 19 september 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3061, r.o. 16.3). De WHO-norm waarnaar indiener verwijst is dus niet bepalend voor de vraag of het bestemmingsplan kan worden vastgesteld. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het	Geen.

		ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
142.2	De norm voor geluidhinder wordt overschreden. Verzocht wordt het hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
142.3	Participatie is niet zorgvuldig verlopen. Verwezen wordt op dit punt naar de zienswijze van indiener nr. 110.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. Daarbij opgemerkt dat het bestaan van een bepaalde mate van draagvlaak geen verplichting is voor de gemeente in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Dit neemt niet wel dat er wel een zorgvuldig participatietraject is doorlopen. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar zienswijze nr. 110.	Geen.
142.4	Er wordt afgeweken van het bestemmingsplan en er zijn tegenstrijdigheden met het vigerende beleid.	Voor het project is een nieuw ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Het bouwplan wordt dan ook niet aan het vigerende bestemmingsplan "Noord" getoetst. Omdat het planinitiatief LEAD niet past binnen het bestemmingsplan "Noord" is hiervoor een nieuw bestemmingsplan opgesteld, dat in overeenstemming moet zijn met een goede ruimtelijke ordening. Zoals volgt uit de toelichting op het bestemmingsplan en de themagewijze beantwoording van deze zienswijzennota, is uitgebreid getoetst of het bestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Dat is het geval.. Verder is de stelling dat tegenstrijdigheden zijn met het vigerende beleid niet nader onderbouwd. Voor zover met de zienswijze wordt bedoeld dat wordt afgeweken van de Hoogbouwvisie geldt dat de Hoogbouwvisie een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie bevat. Van deze afwijkmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
142.5	De verhouding sociale woningbouw en starterswoningen ten opzichte van koop is niet gericht op Leidenaren.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met	Geen.

		een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Hoewel de gemeente begrijpt dat behoefte bestaat aan meer sociale woningen en starterswoningen in Leiden, maakt dat niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden	
142.6	Er zaten fouten in de documenten die ter inzage lagen.	De zienswijze is niet nader onderbouwd. Wij zien dan ook geen aanleiding te veronderstellen dat er fouten zaten in de documenten die ter inzage lagen.	Geen.
143.1	Het initiatief is niet op zijn plaats aan de Willem de Zwijgerlaan. De hoogte van de Lubatoren dient de maximale hoogte te zijn. Eén van de drie flats staat te dicht op de weg waardoor een visueel nauwe situatie ontstaat.	In het kader van de bestemmingsplanprocedure is onderzocht tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. De visie dat het project niet past op de locatie aan de Willem de Zwijgerlaan, of een visueel nauwe situatie ontstaat wordt dus niet gedeeld. Verwezen wordt in dat kader onder meer naar het uitgevoerde zichtlijnenonderzoek, waarop in paragraaf 5.2.6 uitgebreid wordt ingegaan. Ook gaat de stelling dat de hoogte van de Lubatoren de maximale hoogte dient te zijn niet op. In paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota wordt de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie besproken. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie.	Geen.
143.2	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. Verder wordt de stelling dat het college een veel hogere toren wil toestaan niet gevolgd en staat dit los van het vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die	Geen.

		daarover in het verleden bestonden	
143.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
143.4	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie.	Geen.

		Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO2 gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
143.5	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen	Geen.

	meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
143.6	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
143.7	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan	Geen.

		in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	
143.8	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.
143.9	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogere waardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
143.10	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is	Geen.

	bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	
143.11	Het plan leidt tot horizonvervuiling. Als de torenflats er staan zullen er onvermijdelijk meer komen.	In paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota wordt toegelicht dat de hoogte van de torens niet leidt tot horizonvervuiling. Wij merken hierbij op dat horizonvervuiling een subjectief begrip is dat wordt getoetst aan de geldende (beleidsmatige) kaders van de gemeente. Daarbij moet per ontwerp worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie zodat de stelling dat er onvermijdelijk meer hoogbouw komt niet opgaat.	Geen.
143.12	Er worden zorgen geuit over de mate van groen dat verloren gaat.	De hoeveelheid groen zal met het planinitiatief LEAD toenemen. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid ingegaan op het aspect duurzaamheid. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie.	Geen.
143.13	Meer mensen op elkaar geeft meer kans op besmettingen van een virus.	De gemeente heeft voor het vaststellen van het bestemmingsplan alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht en beoordeeld. In hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan zijn alle ruimtelijk relevante omgevingsaspecten toegelicht. De vrees voor gezondheidsrisico's gelet op het besmettingsgevaar is geen ruimtelijk relevant aspect dat wij voor de vaststelling hebben moeten beoordelen.	Geen.

143.14	De flats zouden meer aansluiten op elkaar als dezelfde stenen zouden worden gebruikt als het project aan de voorthuysenlocatie.	In het ontwerpproces van het planinitiatief LEAD zijn alle ruimtelijke aspecten van het planinitiatief LEAD onderzocht, afgewogen en aanvaardbaar bevonden. Verder heeft er een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Daarin is ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan (zie paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota). Wij zien derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat voor het planinitiatief LEAD andere stenen moeten worden gebruikt.	Geen.
144.1	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Het tekort aan parkeerplaatsen bij het project zal resulteren in auto's die gaan rondcirculeren om in omliggende wijken een parkeerplek te zoeken. Dit leidt tot onnodig verkeer en overlast omdat daar het aantal parkeerplekken schaars is.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
144.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.

144.3	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. In het project zelf is er geen plek voor groenvoorziening/recreatieve invulling. Kinderen zullen zich verder moeten verplaatsen via drukke verkeersroutes om op reeds verder liggende bestaande plekken te spelen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden bestaan.	Geen.
144.4	De wijk kent een historie ten aanzien van waterproblematiek. Bouwprojecten in voorbijgaande jaren hebben ook rekening gehouden met het veranderende klimaat en de noodzaak voor genoeg groen en andere maatregelen ten aanzien van wateropvang en –afvoer. Een project als LEAD waarbij het volledige terrein wordt volgebouwd past niet binnen dit beleid en doet gedane moeite in het verleden teniet. Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is te weinig.	De visie dat het planinitiatief LEAD niet past binnen het beleid wordt niet gedeeld. Ten behoeve van het vaststellen van het bestemmingsplan is bestemmingsplanprocedure van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen en is het plan aan de geldende wet- en regelgeving en beleidsdocumenten getoetst (zie de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Ten aanzien van de watercapaciteit heeft vooroverleg plaatsgevonden met het hoogheemraadschap van Rijnland, zoals opgemerkt in paragraaf 4.9.2.2 van het ontwerpbestemmingsplan. Verwezen wordt in dat kader tevens naar bijlage 28 bij het ontwerpbestemmingsplan, waarin de resultaten van het vooroverleg zijn opgenomen. Het hoogheemraadschap heeft op 12 mei 2020 aangegeven geen bezwaren te hebben tegen de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. Mocht er eventuele grondwateronttrekking plaatsvinden dan is dit wel melding- en/of vergunningplichtig. Verder voortvloeiende afspraken en ruimtelijke gevolgen voor de benodigde waterberging zijn vastgelegd. De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Verder is niet door indiener gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m³ onvoldoende is. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m³ gerealiseerd.	Geen.
144.5	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
144.6	In Nederland is sprake van stikstofproblematiek,	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor	Geen.

	waardoor niet of met vertraging gebouwd mag worden. LEAD is onnodig intensief en onnodig hoog, met grote impact op het milieu.	duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Voor het project heeft daarnaast een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden, waarbij op basis van de aanmeldnotitie van de initiatiefnemer door de Omgevingsdienst West-Holland namens het college is geoordeeld dat geen sprake is van een activiteit die leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage.	
144.7	De realisatie van de tweede Lubatoren is nooit gerealiseerd. Deze torens zouden een landmark vormen, waarbij de overige bebouwing laag zou blijven en aan de menselijk maat voldoen.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie.	Geen.
144.8	Graag zou worden gezien dat de gemeente zich houdt aan de Hoogbouwvisie.	De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
144.9	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan.	Geen.

		LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten.	

		Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
144.10	De thema's leefbaarheid, groen en klimaat zijn niet terug te zien binnen LEAD.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden, de effecten op de natuur en het behouden, plus het realiseren van een groene omgeving onderzocht (zie hoofdstuk 3 en 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat het ook met planinitiatief LEAD een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd, de hoeveelheid groen in de omgeving toeneemt en het project wel degelijk duurzaam is. Verwezen wordt daarnaast naar hetgeen onder 144.9 is opgemerkt, waaruit volgt dat LEAD klimaatadaptief is ontworpen.	Geen.
144.11	Het huidige project voldoet niet aan de BENG normen zoals deze gelden per 1 januari 2021.	Opgemerkt wordt dat het bouwplan is uitgewerkt en ingediend voordat de BENG-eisen op 1 januari 2021 in werking zijn getreden. Dit laat echter onverlet dat de ontwikkelaar een inspanningsverplichting heeft om een circulair en zeer duurzaam project te realiseren. De ontwikkelaar heeft daar concreet invulling aan gegeven door het toepassen van zeer hoge gevelisolatie, driedubbele beglazing incl. geïntegreerde energieopwekking, bodemenergie, warmteterugwinning uit ventilatiesystemen en een optimaal gebruik van zonnepanelen op de daken. De voor het project gestelde duurzaamheidsdoelen gaan veel verder dan de minimale eisen van het Bouwbesluit 2012. Ten aanzien van de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Iedere EPC van minder dan 0,4 voor woningen kan worden aangemerkt als BENG+. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens	Geen.

		met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. In dit geval geldt dat sprake is van BENG+.	
145.1	Het plan is te hoog.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie toegelicht.	Geen.
145.2	De participatie was een farce. Het ontwerp of de hoogtes stonden tijdens de participatie niet ter discussie.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over bepaalde onderwerpen. In het participatietraject is over allerlei onderwerpen gesproken, zoals ook het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Er is dus een uitgebreide procedure doorlopen binnen de kaders van het planinitiatief. Het participatietraject is dus zorgvuldig doorlopen.	Geen.
145.3	Het programma is te groot voor de locatie, de buurt	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van	Geen.

	en voor Leiden.	deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat de hoogbouw past binnen de omgeving en op de locatie waar het wordt gebouwd. Het planinitiatief LEAD voorziet daarnaast in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte.	
145.4	Het plan leidt tot veel verkeersbewegingen in een buurt die daar niet op berekend is, met overbelaste wegen en kruispunten tot gevolg.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
145.5	Het plan leidt tot een toename van honden.	De gemeente heeft in het kader van het vast te stellen bestemmingsplan alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht. De zorgen voor het toenemen van het aantal honden en is niet ruimtelijk relevant. Indien overlast door een niet te verwachten toename van honden zich voordoet kan op grond van de APV van Leiden worden gehandhaafd.	Geen.
145.6	Het plan leidt tot veel fietsers.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn alle ruimtelijk relevante omgevingsaspecten met mogelijk effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ten aanzien van de vrees voor het toenemen van het aantal fietsers het volgende. In het verkeersonderzoek van de gemeente Leiden is opgemerkt dat voor de toename van het aantal fietsbewegingen door LEAD geen kentallen beschikbaar zijn, maar op basis van kennis van de vervoerswijzekeuze in het algemeen in Leiden, verwacht mag worden dat het aantal verplaatsingen per fiets hoger zal liggen dan dat van de auto, derhalve	Geen.

		ergens tussen de 2.000 en 3.000 fietsverplaatsingen per dag. Een substantieel deel hiervan zal gaan naar onderwijsinstellingen, het centrum en station Leiden Centraal. Fietzers kiezen ten eerste de kortste route naar hun bestemming, en dat betekent dat richting het centrum en station vooral extra fietsers te verwachten zijn via de Schapenwei en Joulestraat, en vervolgens richting de Singel. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de aantallen fietsers in de huidige situatie op de erftoegangswegen of in de autonome toekomstsituatie, maar verwacht mag worden dat het in beide gevallen om te overziene aantallen fietsers gaat. Dit betreffen immers woonstraten en geen doorgaande fietsroutes. In de woonstraten fietsen met name fietsers met een herkomst of bestemming in die straten, dus de bewoners. Daarbij gaat het om een relatieve kleine hoeveelheid fietsers.	
145.7	Het plan leidt tot veel vuilnis(wagens)	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Er worden 6 ondergrondse perscontainers geplaatst voor restafval alsmede één voor glas, twee voor papier en één voor textiel. Doordat het afval geperst wordt kan er meer ingezameld worden dan normale containers. De container stuurt een (elektronisch) bericht uit als de container voor 80% vol is. Pas dan worden de containers geleegd. Op deze manier worden het aantal vuilophaal momenten door vuilniswagens tot het minimum gebracht en worden ze pas echt geleegd wanneer het nodig is. Ten behoeve van de omgevingsvergunning is een afweging gemaakt ten aanzien van de hoeveelheid benodigde containerruimten voor huishoudelijk afval. Uit dat onderzoek blijkt dat er voldoende capaciteit voor containerruimte voor huishoudelijk afval aanwezig is. In de ontwerp-omgevingsvergunning is verder opgenomen dat de precieze plaatsing en het aantal ondergrondse containers in de buitenruimte met de beheerder afvalinzameling zal plaatsvinden. Aangezien er voldoende capaciteit is voor het huishoudelijk afval en in samenspraak met de beheerder afvalinzameling ondergrondse containers worden geplaatst is geen reden te veronderstellen dat sprake zal zijn van overlast door vuilnis. Tevens geldt dat een opstelstrook wordt gerealiseerd waar tijdelijk kan worden geparkeerd door onder andere vuilniswagens.	Geen.
145.8	Het plan leidt tot veel (verkeers)lawaai.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige	Geen.

		woningen in de omgeving ontstaan.	
145.9	Het plan leidt tot veel wind om de gebouwen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt.	Geen.
146.1	Het plan is megalomaan en heeft ongunstige gevolgen voor het leefklimaat en de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Een project van deze omvang past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren.	De zienswijze wordt zo begrepen dat de indiener meent dat hoogbouw niet past binnen het aangezicht van de stad past en niet nodig is. Voor een bespreking van deze zienswijze voor wat betreft het aangezicht van de stad wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie toegelicht. Uit die motivering blijkt dat de woontorens passen binnen de bebouwing met de omgeving op het straatniveau, de stad en het stadssilhouet. De woontorens zijn dus niet ongepast en megalomaan en hebben geen ongunstige gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Daarnaast wijst de gemeente erop dat aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden, de effecten op de natuur en het behouden, plus het realiseren van een groene omgeving onderzocht (zie hoofdstuk 3 en 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat het ook met planinitiatief LEAD een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd.	Geen.
146.2	Het plan leidt tot overbevolking in een kwetsbare buurt.	De gemeente heeft voor het vaststellen van het bestemmingsplan alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht en beoordeeld. In hoofdstuk 4 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan zijn alle ruimtelijk relevante omgevingsaspecten toegelicht. De vrees voor overbevolking is geen ruimtelijk relevant aspect dat wij hebben moeten beoordelen. Als gevolg van de verstedelijkingskeuzes van de gemeente acht zij een hogere bevolkingsdichtheid op de betreffende locatie in beginsel aanvaardbaar. Gelet op de uitgevoerde onderzoeken – waarop in het algemeen thematische deel van deze zienswijzennota uitgebreid is ingegaan – leidt het planinitiatief LEAD niet tot onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omwonenden.	Geen.
146.3	Het plan leidt tot hoge parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Dat het plan leidt tot een hogere parkeerdruk is daarom niet aannemelijk.	Geen.

146.4	Het plan leidt tot geluidhinder.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
146.5	Het plan leidt tot luchtvervuiling.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
146.6	Er zal druk worden gelegd op de faciliteiten in de buurt.	De toevoeging van 580 woningen genereert een bepaalde behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen. De programmering van de behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen wordt gezien het groter voedingsgebied van de (maatschappelijke) voorzieningen en de woonopgave voor Leiden Noord bekeken binnen het Ontwikkelperspectief Leiden Noord als geheel. Voor zover in de toekomst blijkt dat naar aanleiding van de realisatie van LEAD een grotere behoefte ontstaat aan (maatschappelijke) voorzieningen, zal hiervoor op wijkniveau naar oplossingen worden gezocht in het ontwikkelperspectief. Daarnaast geldt dat binnen het plan ruimte is voor 600 m2 aan commerciële en maatschappelijke functies, die een gedeelte van deze vraag kunnen opvangen	Geen.
146.7	De duurzame mobiliteitsambitie kan niet bestaan uit het schrappen van parkeerplaatsen.	De duurzaamheidsambities ten aanzien van mobiliteit van het planinitiatief LEAD bestaan niet uit alleen het sturen op duurzame mobiliteit. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. Overigens wordt opgemerkt dat ook in de Parkeervisie 2020-2030, waarin de visie op zowel autoparkeren als fietsparkeren in de gemeente is vastgelegd, de auto een minder prominente rol heeft als mobiliteitsoptie. Duurzame, schone vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang. Op basis van de Parkeervisie wordt er in dat kader bijvoorbeeld op aangestuurd dat kwalitatief hoogwaardige alternatieven worden geboden voor autobezit en –gebruik en parkeervergunningen worden niet meer verleend voor bewoners van nieuwbouw. Het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn volgens de Parkeervisie logische alternatieven. Het planinitiatief LEAD en de daarbij gehanteerde parkeereis past ook in die beleidsuitgangspunten van de Parkeervisie. De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020, waaraan LEAD ook is getoetst en waaraan LEAD voldoet. Het plan draagt bij aan de mobiliteitstransitie doordat in de parkeergarage voldoende ruimte is voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor	Geen.

		elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten.	
147.1	Uit de stukken is niet goed op te maken hoe het fietspad precies komt te lopen, de tekeningen spreken elkaar tegen. Informatie over de hoogtematen is alleen beschikbaar op de tekening Kap bomen voorlopig ontwerp. Gelet daarop is het plan voor fietsers onvoldoende onderbouwd. In de toelichting op het plan wordt geen enkele onderbouwing gegeven voor het ontwerp en de inrichting van het fietspad en evenmin wordt aan de fietser aandacht besteed in het windonderzoek. Het is onlogisch om een 115 meter hoge toren op een regionale route te projecteren en de route zo te verleggen dat je als fietser hoger het viaduct op moet rijden en daarna als fietser met hoge snelheid naar de Willem de Zwijgerlaan te rijden om het gevoel te hebben in een tunnelbak te worden geblazen. Een steile helling is oncomfortabel en onveilig. Verwezen wordt naar een grafiek opgesteld door ontwerp bureau IPV Delft die de streefwaarde voor hellingpercentages en de bandbreedte waarbinnen een hellingbaan voor fietsers acceptabel kan zijn, toont.	Opgemerkt wordt dat de realisatie van het fietspad geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten. Tijdens de laatste participatiebijeenkomst is het ontwerp van het fietspad gepresenteerd (zie ook pagina 139 en verder van het participatieverslag). Het definitieve ontwerp van het fietspad zal op een later moment door de projectontwikkelaar worden gepresenteerd in een nieuwsbrief. De Regionale fietsroute komt tussen de Willem de Zwijgerlaan en de eerste bebouwing te liggen. De hoogtematen en hellingbanen worden in de vervolgfase verder uitgewerkt en zullen moeten voldoen aan de geldende CROW richtlijnen. De precieze hoogtematen en hellingbanen staan op dit moment dus nog niet vast. Wel geldt dat het voorlopig ontwerp van de fietsroute door de commissie Toets- en Adviescommissie Openbare Ruimte (TACOR) is getoetst aan de eisen van de Kadernota kwaliteit openbare ruimte 2025 en is akkoord bevonden. In de uitwerkingsfase zal daarom ook worden geborgd dat de hellingpercentages voor fietsers aanvaardbaar zijn. Ten aanzien van het aspect wind wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Door Actiflow is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat. In het onderzoek van Actiflow zijn ook de effecten van het planinitiatief LEAD op het windklimaat op het fietspad ten noorden en oosten van het gebouw onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het planinitiatief LEAD op het fietspad ten noorden en ten zuiden van het gebouw aanvaardbaar zijn en nergens windgevaar ontstaat. Voor windeffecten op fietsers door het planinitiatief LEAD hoeft dus niet te worden gevreesd.	Geen.
147.2	Het is aannemelijk dat de windsnelheden in het onderzoek zijn onderschat door de modellering van	De bomen die gemodelleerd zijn, komen qua type, hoogte, locatie en volume overeen met hetgeen is opgegeven door de landschapsarchitect. In dit geval zijn in het	Geen.

	groenblijvende bomen die de wind volgens het model breken. Omdat er nog geen groenblijvende bomen en in het bomenplan minder groenblijvende bomen zijn geprojecteerd dan gemodelleerd en het bomenonderzoek laat zien hoe slecht de groeiomstandigheden van de bomen op deze locatie zijn, is het aannemelijk dat het windklimaat eerder de kwalificatie slecht verdient.	windklimaatonderzoek versimpelde cilindrische volumes gebruikt, welke qua invloed representatief zijn voor de aanwezige of geplande bomen. Hiermee is in het windonderzoek dus aangesloten bij de toekomstige situatie en geeft het windonderzoek een representatief beeld van de te verwachten effecten van de te planten bomen in het gebied op het windklimaat.	
147.3	Niet is vanuit veiligheid verantwoord om de situering van de toegang tot de fietsenstalling aan een regionaal fietspad te leggen.	Er is geen reden om te vrezen voor de veiligheid vanwege de aansluiting van de parkeergarage op de fietsenstalling. Er zal tussen het fietspad en de bebouwing voldoende opstelruimte zijn om de toegang veilig te bereiken. Tussen het fietspad en de gevel van het gebouw, waar de entree voor fietsen is gepositioneerd, zit circa 3,30 meter. De lengte van een gewone fiets is circa 2 meter en de lengte van een bakfiets is circa 2,5 meter waardoor deze ruimte voldoende is voor fietsers om zich op te stellen voordat die het gebouw in gaan zonder dat daardoor het fietspad gestremd wordt.	Geen.
148.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. Verder wordt de stelling dat het college een veel hogere toren wil toestaan niet gevolgd en staat dit los van het vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	Geen.
148.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
148.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een	Geen.

		(hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
148.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
148.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken	Geen.

		en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO2 gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort	

		vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
148.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	Geen.
148.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere	Geen.

		voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	
148.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
148.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
148.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.
148.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen	Geen.

	waardenbesluit in te trekken.	voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	
148.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
148.13	LEAD veroorzaakt een directe inbreuk op de privacy.	Opgemerkt wordt dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen	Geen.

		om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan).	
148.14	Het vrije uitzicht wordt belemmerd door LEAD.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	Geen.
148.15	Het zonlicht wordt voor een groot deel tegengehouden door LEAD.	Ten aanzien van het aspect bezonning en schaduw wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.
148.16	De waarde van de woning van indiener zal dalen door het project.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.
149.1	Er wordt onvoldoende rekening gehouden met omliggende woningen. De hoogte van 115 meter zal diepe impact hebben op de leefbaarheid van de omliggende bewoners en zal een dominante factor	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast.	Geen.

	drukken op het zicht vanuit omliggende woningen, tuinen en dakterrassen.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie.	
149.2	Er worden zorgen geuit over de geluidsoverlast die te horen zal zijn wanneer luide muziek wordt afgespeeld vanuit de appartementen op zomerse dagen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Voor zover in de appartementen overlastgevende muziek zal worden afgespeeld, geldt dat hierop enerzijds het burendrecht van toepassing is en anderzijds in bepaalde overlastgevende gevallen kan worden gehandhaafd door de gemeente op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening van Leiden.	Geen.
149.3	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren. In figuur 4.6 van de toelichting wordt gesteld dat de aanvliegroute naar Schiphol over de A44 zou plaatsvinden, dit is onjuist.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
149.4	Het bouwen van huizen dicht langs een drukke	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze	Geen.

	verkeersader zal de gezondheid van de bewoners niet ten goede komen vanwege het milieuvervuילend verkeer.	zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	
149.5	De verkeersintensiteit op de Willem de Zwijgerlaan zal alleen maar toenemen en zal daarmee aan zijn max zitten. Men zal daardoor andere routes nemen, wat tot onverhoopte drukte leidt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
149.6	Er worden te weinig parkeerplekken gerealiseerd. De meer gefortuneerde bewoners zullen 2 auto's hebben. Juist het bouwen aan een doorgaande weg zal voor bewoners aanleiding zijn om een auto te hebben.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
149.7	De rukwinden zullen tot gevaarlijke situaties kunnen leiden. Door de klimaatverandering zullen grotere stormen niet alleen in de wintermaanden plaatsvinden, maar door het hele jaar.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Benadrukt wordt daarnaast dat uit het onderzoek blijkt dat zowel in de winter- als in de zomersituatie geen risico op windgevaar bestaat zodat voor de rukwinden door het planinitiatief LEAD niet hoeft te worden gevreesd. De stelling dat door de klimaatverandering grotere stormen zullen gaan plaatsvinden is niet nader onderbouwd en staat los van het onderzoek dat in het kader van de goede ruimtelijke ordening naar het windklimaat is uitgevoerd.	Geen.
149.8	De ruimte voor recreatie komt steeds meer onder druk te staan. De Drakentuin zal verdwijnen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan. Zoals in paragraaf 2.3.2.5 van het ontwerpbestemmingsplan wordt opgemerkt, zal ernaar worden gestreefd om de Drakentuin te behouden.	Geen.

149.9	Hoogbouw is niet duurzaam en zal tot hoge kosten leiden.	Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO2 gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect	Geen.

		duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam.	
149.10	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
150.1	Er moet onderzoek worden gedaan naar de sociale en psychologische invloed van de hoogbouw.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van	Geen.

		een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De zorg voor sociale en psychologische invloed betreft daarbij geen ruimtelijke relevant aspect dat wij voor de vaststelling van de ontwerpbesluiten hebben moeten beoordelen.	
150.2	Conclusies over de plannen moeten worden getrokken in het belang van de samenleving.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Daarmee is het project in belang van de samenleving en levert het een belangrijke en wenselijke bijdrage aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
150.3	De hoogste verdiepingen moeten in de diepte worden gebouwd. Dat blijkt in Leiden tot 22 meter diep te kunnen.	Onduidelijk is waar indiener op baseert dat tot 22 meter diep kan worden gebouwd. Dit wordt ook niet door indiener onderbouwd. De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. Het ondergronds bouwen – los van de vraag of dit technisch mogelijk is op deze plek – biedt niet de gewenste woonkwaliteit die met het huidige ontwerp van LEAD wel geboden wordt. De hoogte van de torens leidt niet tot onaantoonbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een	Geen.

		kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Overigens wordt opgemerkt dat het bij een privaat initiatief niet aan de gemeente is om actief te zoeken naar alternatieven. Relevant is of het aangevraagde project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en of gelet daarop planologische medewerking kan worden verleend. Gelet op hetgeen is overwogen in de toelichting op het bestemmingsplan en hetgeen is opgemerkt in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota, is dat het geval.	
151.1	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie.	Geen.

		Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO2 gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
151.2	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of met een minder hoog gebouw voor	Geen.

	brengt hoge kosten met zich mee.	minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	
151.3	De veiligheid is het meest zorgwekkende punt. De vraag wordt gesteld of de brandweer- en reddingsautoriteiten structureel zijn betrokken bij de plannen.	In de voorbereidingsfase is veel aandacht geweest voor het aspect brandveiligheid. Zo heeft in 2019 vooroverleg plaatsgevonden met de brandweer, waarna een brandveiligheidsconcept op hoofdlijnen is opgesteld, dat met de gemeente en de Brandweer Hollands Midden is besproken. Vervolgens is het brandveiligheidsconcept door Buro Bouwfysica uitgewerkt in een Rapportage Brandveiligheid, dat onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning. Hieruit volgt dat voor het grootste gedeelte van het plan wordt voldaan aan de prestatie eisen van het Bouwbesluit 2012, maar dat voor een aantal aspecten oplossingen worden gekozen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. Dit concept is, zoals aangegeven in het ontwerpbesluit, ter beoordeling voorgelegd aan de brandweer Hollands Midden en zij hebben op 29 mei 2020 geadviseerd dat het plan in overeenstemming met het gestelde in het Bouwbesluit en de 'Handreiking Brandveiligheid in Hoge Gebouwen' is. De omgevingsvergunning zou qua brandveiligheid -onder voorwaarden- verleend kunnen worden. Daarbij is de SBR-CUR uitgave 'Handreiking brandveiligheid in hoge gebouwen' (HHG) nadrukkelijk bij de toetsing gehanteerd. De veiligheidsregio heeft advies uitgebracht over het project, waarin ook uitgebreid is ingegaan op het aspect brandveiligheid. Geconcludeerd wordt in dat kader bijvoorbeeld dat de brandwerendheid van de gevels, beglazing en aluminium kozijnen voldoende is voor een direct te starten ontvluchting bij brand. Hiermee is voldoende vast komen te staan dat het project voorziet in een voldoende mate van brandveiligheid.	Geen.

		Overigens geldt dat in artikel 5.3 ten aanzien van de bestemming “Wonen” is bepaald dat het bevoegd gezag met het oog op externe veiligheid nadere eisen kan stellen met betrekking tot de bebouwing, de situering van de bebouwing en de inrichting van het perceel.	
151.3	Het gebruik van groene gemeenteground en het kappen van bomen is onacceptabel. De hoeveelheid groen zal per inwoner enorm afnemen.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. De oorspronkelijke aanvraag om omgevingsvergunning is ten aanzien van het aspect kappen ingediend voor het kappen van 33 bomen. Echter geldt dat bij de beoordeling van de aanvraag is gebleken dat 30 van deze 33 bomen een doorsnede hebben van 45 centimeter of meer en dus een vergunningplichtige omvang hebben. 3 van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
151.4	De verkeersgevolgen van het plan zullen enorm zijn. De kruisingen zullen extra onder druk komen te staan met verdere vertraging op de Leidse Ring	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de	Geen.

	Noord tot gevolg. Ook worden zorgen geuit over de verkeersveiligheid voor kinderen in de wijk.	verkeersveiligheid ontstaan.	
151.5	Er worden zorgen geuit over de schaduwhinder die de torens veroorzaken.	Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.
151.6	Er worden zorgen geuit over de invloed van de torens op luchtstromen en mogelijke sterke turbulentie.	Ten aanzien van het aspect windklimaat wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt.	Geen.
151.7	De anonimiteit van het gebouw past niet bij Leiden en de scheiding die tussen arm en rijk in goedkopere beneden- en dure bovenwoningen wordt gecreëerd is onnaceptabel.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden, de effecten op de natuur en het behouden, plus het realiseren van een groene omgeving onderzocht (zie hoofdstuk 3 en 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat het ook met planinitiatief LEAD een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd. Daarnaast wordt benadrukt dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Voor zover de zienswijze ziet op de vrees voor een scheiding tussen arm en rijk is dat geen ruimtelijk relevant aspect dat bij het vaststellen van het bestemmingsplan kan meespelen.	Geen.
152.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. Verder wordt de stelling dat het college een veel hogere toren wil toestaan niet gevolgd en staat dit los van het vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die	Geen.

		daarover in het verleden bestonden	
152.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
152.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
152.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde project kan worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient op de ingediende aanvraag te beslissen en dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de kosten voor de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te wonen.	Geen.
152.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop	Geen.

		gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO2 gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden -	

		conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
152.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op	Geen.

		het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
152.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	
152.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
152.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
152.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied	Geen.

	de gezondheid.	Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
152.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
152.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
153.1	Onbegrijpelijk is dat de gemeente accepteert dat bij een bouwproject met zoveel impact de meest belangrijke onderzoeken zijn gefinancierd en uitgevoerd in opdracht van of zelfs door de projectontwikkelaar zelf. Ook het participatietraject is uitbesteed aan een partij met alle belang dit proces zo snel en gunstig mogelijk voor zichzelf uit te voeren. Het proces was niet onafhankelijk en	Vooraf wordt opgemerkt dat alle onderzoeken voor het planinitiatief LEAD op zorgvuldige wijze zijn uitgevoerd. De stelling dat de projectontwikkelaar de onderzoeken uitvoert, of heeft laten uitvoeren is niet nader onderbouwd en doet niet aan de zorgvuldigheid van de onderzoeken af. Voor wat betreft het aspect participatie wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving	Geen.

	fundamentele discussie bleef uit. Belanghebbenden tijdens een bijeenkomst bleken vrienden van medewerkers van LEAD te zijn.	bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
153.2	Het zichtlijnenonderzoek is misleidend en geeft een vertekend beeld van de impact van deze torens op de buurt en het stadsaanzicht.	Voor een toelichting op het zichtlijnenonderzoek wordt primair naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt het uitgevoerde zichtlijnenonderzoek uitgebreid toegelicht. Daarnaast wordt op de Nota van Uitgangspunten LEAD gewezen. De Nota van uitgangspunten LEAD bevat het zelfbindend toetsingskader voor het toestaan van het planinitiatief LEAD en bevat onder meer de uitgangspunten voor het zichtlijnenonderzoek. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is aangegeven dat de zichtlijnen telkens zijn gekozen vanuit de kenmerkende posities in de stad, zijnde pleinen, delen van de singel, lange lanen en straten met monumenten. Daarbij is het ongewenst bevonden dat het planinitiatief LEAD de historische binnenstad domineert (zie blz. 24 van de Nota). Ook is aangegeven dat de gevolgen voor het zicht vanuit Het Groene Hart en voor het historisch landschap door de initiatiefnemer verder zullen worden uitgewerkt (zie blz. 43 van de Nota) Omdat het zichtlijnenonderzoek in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten LEAD is uitgevoerd zien wij geen aanleiding voor het oordeel dat het zichtlijnenonderzoek misleidend is en een vertekend beeld geeft van de impact van de torens op de buurt en het stadsaanzicht.	Geen.
153.3	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie.	De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
153.4	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de	Geen.

	motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd. In de verkeersonderzoeken is geen rekening gehouden met spelende kinderen of fietsers. Ook heeft de toename van verkeer vanwege trillingen desastreuze gevolgen voor de stabiliteit van de huizen in de Pasteurstraat.	maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
153.5	De Pasteurstraat is zodanig smal dat twee autos elkaar niet of nauwelijks kunnen passeren. Dit komt niet terug in het verkeersonderzoek.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
153.6	De asfaltering van de Pasteurstraat heeft een onnaceptabele visuele impact op een historische stadswijk als Groenord. Ook levert dit problemen op met de afwatering.	Van een onnaceptabele visuele impact op de Pasteurstraat is geen sprake. De Pasteurstraat heeft geen beschermde status. Gelet op het feit dat met de asfaltering op de Pasteurstraat wordt geborgd dat geen onevenredige gevolgen voor de geluidbelasting optreden voor de bestaande woningen, wordt de aanleg van asfalt aanvaardbaar en noodzakelijk geacht. Niet is aannemelijk dat de asfaltering van de Pasteurstraat gevolgen heeft voor de afwatering. De Pasteurstraat is ook thans verhard.	Geen.
153.7	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
153.8	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
153.9	De gemeenteraad heeft verzuimd onafhankelijk	Het klopt niet dat de gemeenteraad heeft verzuimd onafhankelijk onderzoek uit te laten	Geen.

	onderzoek uit te laten voeren naar de milieugevolgen door het besluit dat geen MER hoeft te worden opgesteld. Er had een MER moeten worden opgesteld.	voeren naar de milieugevolgen door het besluit. Voor het project heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden, waarbij op basis van de aanmeldnotitie van de initiatiefnemer door de Omgevingsdienst West-Holland namens het college is geoordeeld dat geen sprake is van een activiteit die leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Het opstellen van een milieueffectrapport is gelet daarop niet vereist.	
153.10	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht. Nergens is de nieuwbouw van een grote hoeveelheid appartementen op de hoek van de Schipholweg meegenomen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
153.11	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
153.12	Er verdwijnt veel groen in de omgeving. De vraag wordt gesteld of gekeken kan worden of de bomen waar mogelijk behouden kunnen blijven. De Drakentuin wordt verplaatst, zodat er weinig ruimte en groen overblijft.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Per saldo zal hierdoor de	Geen.

		hoeveelheid groen in de omgeving toenemen. Voor wat betreft de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. De oorspronkelijke aanvraag om omgevingsvergunning is ten aanzien van het aspect kappen ingediend voor het kappen van 33 bomen. Echter geldt dat bij de beoordeling van de aanvraag is gebleken dat 30 van deze 33 bomen een doorsnede hebben van 45 centimeter of meer en dus een vergunningplichtige omvang hebben. 3 van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Ook daardoor zal per saldo de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
153.13	De quickscan van Bureau Stadsnatuur is te beperkt en slechts gebaseerd op één bezoek en een kort aanvullend bezoek van een naastgelegen terrein. De beschermde egels worden heel makkelijk terzijde	In de quickscan is onderzocht of het gebied potentie heeft als leefgebied van soorten die naar verwachting een strikt beschermde status hebben in de Wnb, voor welke functies het gebied voor betreffende soorten in aanmerking komt alsmede of vervolgonderzoek naar de aanwezigheid van beschermde flora en fauna nodig is. Geen van de door	Geen.

	geschoven. Hoe een enorm bouwproject zich verhoudt tot de zorgplicht voor deze beschermde dieren blijft onduidelijk. De benoemde vogelsoorten dekken niet de lading; het wemelt van de roodborstjes, diverse mussensoorten, vinken en mezen. Ook zwaluwen komen voor. Er zijn wel degelijk vleermuizen op het terrein aanwezig. In de quickscan wordt aanbevolen onderzoek te doen naar vleermuizen, onduidelijk is of dit daadwerkelijk is uitgevoerd.	indiener genoemde diersoorten zijn door Bureau Stadsnatuur geconstateerd. Het plangebied is op 27 februari 2018 bezocht en een aanvullende inspectie heeft op 4 februari 2020 plaatsgevonden. Aanvullend op het veldwerk is de natuurdatabase van de gemeente Leiden geraadpleegd. In de quickscan is geconstateerd dat de beschermde flora uit de Wet natuurbescherming niet te verwachten zijn in het plangebied. De beschermde soorten komen nauwelijks voor in urbaan gebied. Daarnaast wordt daarin geconstateerd dat het leefgebied voor beschermde ongewervelde dieren, amfibieën, reptielen en vissen ontbreekt. Aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels is uitgesloten, maar mogelijk zijn nesten aanwezig in de heesters rondom de bebouwing. Potentie als nestlocatie en leefgebied voor de huismus en gierzwaluw is uitgesloten. Wel broeden een paar slechtvalken op zo'n 450 meter afstand van het plangebied. Echter, zijn binnen het plangebied geen nestlocaties van de soort aangetroffen. Dit geldt dus evenzeer voor de platanen. Omdat in de ecologische quickscan niet is uitgesloten dat in het plangebied sprake is van verblijfslocaties voor vleermuizen, is door Bureau Stadsnatuur in 2018 een vleermuisonderzoek uitgevoerd. Na uitbreiding van het plangebied in 2020 met de nieuwe KPN-locatie, heeft Bureau Stadsnatuur beoordeeld of vleermuizen in de huidige bebouwing op deze locatie zijn uit te sluiten. Het vleermuisonderzoek is hierop aangevuld. Het onderzoek is als bijlage 7 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Op basis van veldbezoeken is geconstateerd dat het plangebied van beperkt belang is voor vleermuizen en dat zomerverblijfplaatsen en kraamkolonieën uitgesloten zijn. In het najaar zijn paarverblijfplaatsen in de bebouwing tevens uitgesloten. Beschermde gebiedsgebruik door vleermuizen is uitgesloten. Gelet op het voorgaande valt niet in te zien waarom het uitvoeren van de quickscan te beperkt zou zijn.	
153.14	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat	Geen.

	woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
154.1	Er worden zorgen geuit over de hoogte van de LEAD gebouwen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de onderbouwing van de afwijking van de Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht.	Geen.
154.2	Er worden zorgen geuit over de omvang/volume van LEAD, resulterend in problemen met ontsluiting voor de wijk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat de hoogbouw past binnen de omgeving en op de plek waar het wordt gebouwd. Voor wat betreft het aspect verkeer wordt verwezen naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
154.3	De bouw is niet passend bij de wijk/buurt/omgeving Leiden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat de hoogbouw past binnen de omgeving en de stad Leiden.	Geen.
155.1	Het uitzicht van indieners wordt geruïneerd door de torens.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast.	Geen.

		Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	
155.2	Het aantal publieke parkeerplaatsen zal permanent vol staan met auto's van LEAD-bewoners en hun gasten.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Daarnaast wordt opgemerkt dat de adressen van LEAD worden opgenomen in de POET (Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat voor bewoners van LEAD geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen.	Geen.
155.3	Het verkeer van en naar LEAD wordt door de straat van indieners geleid, wat de leefbaarheid zal terugbrengen en de Schapenwei verandert tot een gevaarlijke oversteekplaats naast het aangelegd Koningspark met kinderspeelvoorzieningen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
155.4	Door het toegenomen verkeer zal het fijnstof toenemen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	Geen.
155.5	Door het toegenomen verkeer zal de geluidhinder toenemen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
155.6	Er is niet geparticipeerd conform het participatiebeleid van de gemeente Leiden. Over belangrijke zaken als hoogte en omvang kon niet worden gesproken. Het Leids participatieprotocol schrijft voor dat elk onderwerp bespreekbaar moet	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.

	zijn.		
156.1	Omwonenden en wijkbewoners zijn pas in een laat stadium bij het project betrokken. Er is geen ruimte inspraak te krijgen over de omvang of massa van het project en inspraak betreffende de verkeersdrukte of parkeerdruk wordt ook niet meegenomen. De gemeente onttrekt zich aan haar taken en verplichtingen en laat het participatietraject over aan het vastgoedbedrijf. Het college had zich in dit traject dienen te mengen. Dit principe is ook neergelegd in de Participatie- en Inspraakverordening 2019 en de Werkwijzer participatie 2018 voor private (bouw)initiatieven.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan en maakt dat niet alle aspecten van het planinitiatief LEAD onderdeel uitmaakten van het participatietraject niet dat het traject onzorgvuldig is geweest. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen. Voor zover wordt gewezen op de Participatie- en inspraakverordening 2019 van de gemeente Leiden wordt opgemerkt dat die verordening ziet op het bieden van een participatietraject bij het vaststellen van beleid. Daarvan is in dit geval geen sprake zodat de verordening terecht niet is gevolgd. Verder klopt de stelling dat de Werkwijzer participatie niet is gevolgd niet.	Geen.
156.2	Het Wijk Ontwikkelingsplan Leiden Noord en de daaraan ten grondslag liggende beginselen, zoals draagvlak van bewoners, is niet toegepast.	De verwijzing naar het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld, gaat niet op. Ten eerste betreft het WOP een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond en het planinitiatief LEAD maakt daar geen onderdeel vanuit. In het WOP wordt overigens benadrukt dat aandacht moet zijn voor draagvlak. Gezien het uitgebreide participatietraject (zie par. 5.2.9 van deze zienswijzennota) is uitgebreid aandacht geweest voor het realiseren van draagvlak. Het enkele feit dat onder bepaalde inwoners geen draagvlak kan worden gevonden voor het project, maakt niet dat daarmee het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.	Geen.
156.3	Het onderzoek naar de effecten van het toenemende verkeer is niet zorgvuldig. Zo wordt een 'rustige woonbuurt' door een stedelijkheidsgraadnormering	Bij het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van de kencijfers van het CROW. In de gebruikte publicatie wordt op basis van onder meer de stedelijkheidsgraad de verkeersgeneratie per woning bepaald. Zoals in het verkeersonderzoek van BOOT is	Geen.

	als 'zeer sterk stedelijk' gezien, terwijl dit door de dichte bewoning in de binnenstad een duidelijk vertekend beeld geeft. Het probleem wordt geminimaliseerd tot een probleem van de bewoners van de Schapenwei. Boot gaat echter niet verder in op het negatieve scenario.	opgemerkt, kent de CROW norm vijf stedelijkheidsgraden van niet stedelijk tot sterk stedelijk. Deze stedelijkheidsgraad is gekoppeld aan de hoeveelheid adressen per km². Volgens de CBS-cijfers heeft Leiden een omgevings-adressendichtheid van 3.725 woningen per km². Dit is ruim boven de ondergrens van 2.500 woningen per km² die het CROW hanteert voor zeer sterk stedelijk. De klasse van Leiden is dus zeer sterk stedelijk. De bepaling van de stedelijkheidsgraad is dus conform de CROW-publicatie uitgevoerd. Daarbij geldt overigens dat de stedelijkheidsnormeringsgraad zegt niets over een acceptabele verkeersdruk in de wijk. De stelling dat de wijk door deze stedelijkheidsnormeringsgraad een andere verkeersnorm moet dulden is onjuist. Verder wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	
156.4	Door de drukte op de aanvoerwegen zal sprake zijn van onveilige situaties. Bij de aanloop van kinderen naar het park of de speelvelden is te weinig rekening gehouden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
156.5	De aannames en cijfers van het aantal verkeersbewegingen die ten grondslag liggen aan het advies in het akoestisch onderzoek om het wegdek te verhard worden in twijfel getrokken. De verkeersbewegingen worden te laag ingeschat en de verkeersbewegingen op de Joulestraat lijken te zijn weggelaten bij de geluidsberekeningen.	Door indiener wordt niet gemotiveerd waarom de aannames en cijfers te laag zijn ingeschat. In het verkeersonderzoek van BOOT is op gebruikelijke wijze onderzocht welk effect het planinitiatief LEAD op de verkeersintensiteiten in de omgeving ten opzichte van de autonome situatie. Onderzocht is, op basis van algemeen aanvaardbare kengetallen van het CROW, hoeveel verkeersbewegingen het project zal genereren en dit is afgezet tegen de modelmatige autonome situatie, die is uitgerekend op basis van een vastgesteld verkeersmodel. De prognoses uit het verkeersmodel zijn gecombineerd met telcijfers op de kruispunten tijdens de spits. Niet valt in te zien waarom dit te laag zou zijn ingeschat. Uit de aangeleverde verkeersgegevens blijkt dat de verkeerstoename voornamelijk op de onderzochte wegen plaatsvinden. Overige wegen zijn om die reden buiten beschouwing gelaten. Zo blijkt uit het verkeersonderzoek van BOOT dat in het scenario waarin de meeste verkeersintensiteiten worden gemeten op de Schapenwei en de Nieuwe Koningstraat, slechts circa 200 verkeersbewegingen op de Joulestraat worden gemeten (gelijk aan de huidige werkdagintensiteit). Gelet op het voorgaande valt niet in te zien waarom de gehanteerde	Geen.

		verkeersbewegingen in het akoestisch onderzoek van Buro Bouwfysica onjuist zouden zijn, nu deze zijn gebaseerd op het verkeersonderzoek van BOOT.	
156.6	Logischer lijkt het om een directe aansluiting te realiseren van het planinitiatief LEAD naar de Willem de Zwijgerlaan. Onvoldoende is gemotiveerd waarom dit niet de voorkeur verdient.	In het kader van het bestemmingsplan heeft uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar de wijze waarop het autoverkeer het best ontsloten kan worden. Uit die onderzoeken blijkt dat de verkeersafwikkeling van en naar het planinitiatief LEAD via de bestaande wegenstructuur (Schapenwei en Pasteurstraat) de meest geschikte ontsluitingsroute (zie par. 4.8 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Gezien het voorgaande wordt de visie dat het planinitiatief LEAD direct op de Willem de Zwijgerlaan moet worden aangesloten niet gedeeld.	Geen.
156.7	LEAD komt 29 parkeerplaatsen te kort om aan de gemeentelijke parkeereisen te voldoen. Oplossing wordt gezocht bij een parkeerplaats op 500 meter van het project vandaan, hetgeen niet een ideale situatie is. Rekening moet worden gehouden met het risico dat frequent dichterbij zal worden geparkeerd. Toekomstige bewoners mogen geen vergunning aanvragen, hetgeen zal leiden tot procedures waarbij de uitkomst geenszins vaststaat.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Onduidelijk is wat indiener bedoelt met de stelling dat een oplossing wordt gezocht bij een parkeerplaats op 500 meter van het project. Dit is door indiener ook niet gemotiveerd. In de parkeergarage worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd, zodat geen reden bestaat om aan te nemen dat op een afstand van 500 meter van het project wordt geparkeerd. Daarnaast wordt opgemerkt dat de adressen van LEAD worden opgenomen in de POET (Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat voor bewoners van LEAD geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Onduidelijk is waarom indiener van mening is dat de uitkomst van procedures daartegen niet zou vaststaan. Voor zover indiener doelt op het gelijkheidsbeginsel, geldt dat dit niet in de weg staat aan het weigeren van een parkeervergunning in gevallen waarin het adres van de aanvrager is opgenomen op de POET (Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Toekomstige bewoners worden, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning.	Geen.
156.8	Uit de Hoogbouwvisie blijkt dat de plek van de onderhavige aanvraag zich bevindt op een	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt de onderbouwing van de afwijking van de	De eerste alinea van paragraaf

	zogenaamde “Stadsboulevard”. Hier dient overwegend middelhoogbouw van 20-30 meter te worden gebouwd met verspreide accenten van 40-50 meter. De hoogste toren is twee maal zo hoog als andere gebouwen in de directe omgeving. Het niet volgen van de eigen richtlijnen is onzorgvuldig en heeft grote gevolgen voor de toekomst. Voor het realiseren van een dergelijk project zou een nieuwe Hoogbouwvisie voor Leiden dienen te worden gerealiseerd. De afwijking is onvoldoende gemotiveerd.	Hoogbouwvisie uitgebreid toegelicht. Het klopt dat het planinitiatief LEAD is gelegen in het gebied wat in de Hoogbouwvisie is aangeduid als “Stadboulevards”. Dit is per abuis verkeerd in de toelichting bij het bestemmingsplan en de Hoogbouweffectrapportage opgenomen. De eerste alinea van paragraaf 4.10.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal daarom als volgt worden aangepast: <i>“In de Hoogbouwvisie van 2007 heeft de gemeente Leiden beschreven op welke plaatsen en onder welke omstandigheden hoogbouw wenselijk is. Leiden is in de Hoogbouwvisie verdeeld in een viertal gebiedstypen. De Stadsboulevards, waar de projectlocatie van LEAD onderdeel van is, betreft overwegend middelhoogbouw (20 – 30 meter) met meerdere accenten (40 – 50 meter). Planinitiatief LEAD voorziet in een overschrijding van de bouwhoogtes zoals aangegeven in het gebiedstype ‘Stadsboulevards’. Overschrijding van de hoogtegrens is benodigd en kan worden toegestaan mits gemotiveerd aan de hand van een aantal criteria. Voor de ontwikkeling van het planinitiatief LEAD is een hoogbouwtoets uitgevoerd aan de hand van de criteria ‘eyeline en skyline’.”</i> Eenzelfde aanpassing zal worden doorgevoerd in de Hoogbouweffectrapportage, dat als bijlage 27 onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan. Dat het gebiedstype in de toelichting bij het bestemmingsplan per abuis verkeerd is vermeld betekent echter niet dat het afwijken van de Hoogbouwvisie onzorgvuldig is of onvoldoende is gemotiveerd. Dat het gebiedstype in de toelichting bij het bestemmingsplan verkeerd is vermeld verandert namelijk niets aan de toetsing die is verricht om na te gaan of een afwijking van de Hoogbouwvisie voor het planinitiatief LEAD toelaatbaar is en de motivering die hieraan ten grondslag ligt. Hiervoor zijn – ongeacht de toegelaten maximale hoogte in het gebiedstype “Stadsboulevard” – de criteria “Eyeline & Skyline” bepalend. Uit de toets aan die criteria blijkt dat het planinitiatief LEAD aanvaardbaar is. Verder menen wij dat voor het planinitiatief LEAD geen nieuwe Hoogbouwvisie moet worden vastgesteld. De criteria – die overeenkomen met de criteria van de Hoogbouwvisie - waaraan het planinitiatief LEAD is getoetst zijn namelijk afkomstig uit de Verstedelijkingsnotitie Leiden (2018) die vooruitlopend op de Omgevingsvisie Leiden 2040 is opgesteld. Wij zien geen aanleiding voor het oordeel dat de Verstedelijkingsnotitie uit 2018 niet adequaat is, of dat die eerst vertaald zou moeten worden in een nieuwe Hoogbouwvisie voordat medewerking kan worden verleend aan dit initiatief. Opgemerkt wordt overigens dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is	4.10.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal als volgt worden aangepast: <i>“In de Hoogbouwvisie van 2007 heeft de gemeente Leiden beschreven op welke plaatsen en onder welke omstandigheden hoogbouw wenselijk is. Leiden is in de Hoogbouwvisie verdeeld in een viertal gebiedstypen. De Stadsboulevards, waar de projectlocatie van LEAD onderdeel van is, betreft overwegend middelhoogbouw (20 – 30 meter) met meerdere accenten (40 – 50 meter). Planinitiatief LEAD voorziet in een overschrijding van de bouwhoogtes</i>

		LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie.	<i>zoals aangegeven in het gebiedstype 'Stadsboulevards'. Overschrijding van de hoogtegrens is benodigd en kan worden toegestaan mits gemotiveerd aan de hand van een aantal criteria. Voor de ontwikkeling van het planinitiatief LEAD is een hoogbouwtoets uitgevoerd aan de hand van de criteria 'eyeline en skyline'.</i> Eenzelfde aanpassing zal worden doorgevoerd in de Hoogbouweffectrapportage, dat als bijlage 27 onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan.
156.9	De Hoogbouweffectrapportage is voor wat betreft de toets op de de Skyline en Eyeline onvoldoende gemotiveerd en voornamelijk gestoeld op subjectieve beoordeling.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar worden de criteria waaraan het planinitiatief LEAD voor het toestaan van de afwijking van de Hoogbouwvisie is getoetst uitgebreid toegelicht. Verder wordt erop gewezen dat dit vooraf vaststaande en objectieve criteria betreffen	Geen.

		zodat van een subjectieve toets geen sprake is.	
156.10	De welstandscommissie laat zich op geen enkele wijze uit over de massa van het bouwproject, terwijl dit wel had moeten gebeuren. Er is onvoldoende gemotiveerd waarom de hoogbouw en massa op deze plek voldoet aan de redelijke eisen van welstand. De Welstandsnota refereert naar de Hoogbouwvisie, maar het plan gaat ver aan de richtlijn uit de Hoogbouwvisie voorbij.	De Welstandscommissie heeft het plan getoetst aan de Welstandsnota gemeente Leiden 2014. De Welstandscommissie heeft geadviseerd dat het bouwplan niet in strijd is met de redelijke eisen van welstand. Met betrekking tot het gevelmateriaal en de kleur is een voorbehoud gemaakt. Gevraagd is een mock-up van een gevelfragment ter beoordeling door de commissie voor te leggen. Dit is ook als voorschrift in de omgevingsvergunning opgenomen. Ook heeft de Welstandscommissie een aantal aanbevelingen gedaan ten aanzien van de groene daken en de voortuintjes op het parkeerdek. Niet volgt uit het advies van de Welstandscommissie dat zij het plan onvoldoende hebben getoetst aan de Welstandsnota. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
156.11	Door de realisatie van de plannen zal directe inkijk in de tuinen en dakterrassen ontstaan. Dit vormt een inbreuk op de privacy en zal onrechtmatige hinder opleveren. Het plan leidt tot planschade.	Opgemerkt wordt dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen	Geen.

		om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan). Ten aanzien van planschade geldt dat indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	
156.12	Het plan zal jaren drukte van zwaar bouwverkeer met zich brengen. Dit zal onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties opleveren voor voetgangers en fietsers. Er is hiervoor geen concreet plan ontwikkeld dat overlast kan wegnemen en de veiligheid kan garanderen. Ook wordt gevreesd dat het heien en de trillingen die door de bouw worden veroorzaakt, schade aan de woningen zullen veroorzaken.	Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De bouw zal in 2022 aanvangen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt	Geen.

		dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken..	
157.1	De schijn wordt gewekt dat de gemeente partner is in de ontwikkeling. De gemeente heeft toegegeven dat ze niet onpartijdig in dit traject zit. Alle participatietrajecten zijn daardoor vertroebeld en het plan is na participatie slechts uiterst marginaal gewijzigd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting was in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen. Dat de gemeente is betrokken doet niet aan de zorgvuldigheid van het participatietraject af.	Geen.
157.2	Voor een plan van deze omvang zullen vooraf beleidskaders moeten worden opgesteld of moeten worden gevolgd. Eerst dient een nieuwe hoogbouwvisie te worden opgesteld.	In hoofdstuk 3 van de toelichting bij het bestemmingsplan is het ruimtelijk beleidskader waaraan het planinitiatief LEAD is getoetst uitgebreid toegelicht. Ook wordt gewezen op de Nota van Uitgangspunten LEAD die ten behoeve van het planinitiatief LEAD is opgesteld. De Nota van Uitgangspunten LEAD bevat het zelfbindend toetsingskader voor het toestaan van het planinitiatief LEAD. Daarmee is voorafgaand aan het project een kader voor de gemeente opgesteld. Verder menen wij dat voor het planinitiatief LEAD geen nieuwe Hoogbouwvisie hoefde te worden vastgesteld. De criteria – die overeenkomen met de criteria van de Hoogbouwvisie - waaraan het planinitiatief LEAD is getoetst zijn namelijk afkomstig uit de Verstedelijkingsnotitie Leiden (2018) die	Geen.

		vooruitlopend op de Omgevingsvisie Leiden 2040 is opgesteld (zie par. 5.2.1 van deze zienswijzennota). Opgemerkt wordt overigens dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie.	
157.3	De vraag wordt gesteld waar de perspectieven zijn vanaf de sleutellocaties in de binnenstad zodat inzichtelijk wordt gemaakt wat de impact is voor de stad.	Onduidelijk is op welke locaties indiener doelt met de verwijzing naar sleutellocaties. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is.	Geen.
157.4	Er worden geen voorzieningen toegevoegd in de openbare ruimte.	In het kader van het planinitiatief LEAD worden diverse voorzieningen toegevoegd in de openbare ruimte. Onder meer wordt - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark gerealiseerd. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte.	Geen.
157.5	Het parkje zal een tochtgat worden in de slagschaduw tussen de twee hoogste torens.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt.	Geen.
157.6	Er worden 30 bomen gekapt en een flink stuk van het groen wordt opgeofferd voor bebouwing.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. De oorspronkelijke aanvraag om omgevingsvergunning is ten aanzien van het aspect kappen ingediend voor het kappen van 33 bomen. Echter geldt dat bij de beoordeling van de aanvraag is gebleken dat 30 van deze 33 bomen een doorsnede hebben van 45 centimeter of meer en dus een vergunningplichtige omvang hebben. 3 van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan	Geen.

		en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
157.7	De één-kamerstudio's hebben geen buitenruimte en de voorziene buitenruimte is gefragmenteerd en nooit voldoende voor het aantal bewoners.	In de openbare ruimte wordt een hoogwaardig stadspark gerealiseerd. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Ook zijn er daktuinen waar bewoners en bezoekers elkaar kunnen treffen. Verder wordt opgemerkt dat de buitenruimten voldoen aan de eisen die het Bouwbesluit 2012 daaraan stelt. Gezien het voorgaande is er voorzien in voldoende buitenruimte voor de bewoners. De te creëren buitenruimtes achten wij voldoende voor het aantal bewoners.	Geen.
157.8	De gesloten plint met slechts ca 450 m ² commerciële ruimte draagt niet bij aan een levendige omgeving.	Er is geen sprake van een gesloten plint. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat onderdeel van de onderbouw een levendige plint is. Dit houdt in dat de plint van alle bouwdelen een diverse invulling met onder andere op de hoeken de commerciële en maatschappelijke functies. Daarnaast zijn de centrale entrees dubbel hoog ontworpen en voorzien van een transparante gevel. Verder bevinden zich aan de parkzijde ook woningen. Verder draagt de levendige plint wel bij aan een levendige omgeving. Het planinitiatief	Geen.

		LEAD voorziet in de plint naast woningen namelijk in een ondersteunend programma van maximaal 600 m² aan commerciële en maatschappelijke functies, waarbij een onderverdeling van maximaal 300 m² per functie geldt. De definitieve invulling van de plint is nog onbekend. Voor de invulling van de plint kan gedacht worden aan dienstverlenende functies zoals een kapper en een schoonheidsinstituut, aan horeca en aan maatschappelijke functies zoals een fysiotherapeut of een tandartsenpraktijk. Daarbij is het ondersteunend programma voor de plint met name bedoeld om de behoefte van de toekomstige bewoners te faciliteren en heeft tevens een wijkondersteunende functie.	
157.9	Er wordt niet onderbouwd waarom een plan van deze schaal en afmeting op deze plek benodigd is.	De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte.	Geen.

158.1	De hoogte en de hoeveelheid woningen zorgt voor te veel drukte en verkeersbewegingen. Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd, wat zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
158.2	Er wordt bezwaar gemaakt tegen het kappen van bomen die ten goede komen aan de natuur en biodiversiteit.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. De oorspronkelijke aanvraag om omgevingsvergunning is ten aanzien van het aspect kappen ingediend voor het kappen van 33 bomen. Echter geldt dat bij de beoordeling van de aanvraag is gebleken dat 30 van deze 33 bomen een doorsnede hebben van 45 centimeter of meer en dus een vergunningplichtige omvang hebben. 3 van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
159.1	De geplande bouw zal de sfeer en het landschap van Nieuw Leyden drastisch veranderen. Het is niet harmonisch met omringende laagbouw,	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de omgeving en het stadsilhouet van de gemeente.	Geen.

	eengezinswoningen en appartementencomplexen.		
159.2	De geplande verkeersroutes zullen een grote impact hebben op de veiligheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
159.3	De geplande verkeersroutes zullen een grote impact hebben op de geluidsoverlast. Geluid afkomstig van de Willem de Zwijgerlaan zal worden uitgebreid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
159.4	De effecten van wind zullen tot grote overlast leiden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt.	Geen.
159.5	De vernietiging van het groene gebied aan de kant van de Willem de Zwijgerlaan zal impact hebben op veel burgers.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden, de effecten op de natuur en het behouden en het realiseren van een groene omgeving onderzocht (zie hoofdstuk 3 en 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD aanvaardbaar is. Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD daarnaast dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
160.1	De gemeente heeft in het kader van participatie niets met de informatie van de omgeving gedaan en volledig in het belang van de ontwikkelaar gehandeld. De ontwikkelaar is niet geslaagd in het	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van	Geen.

	creëren van draagvlak.	het plan.	
160.2	Vragen worden gesteld over de reden voor afwijking van de Hoogbouwvisie en het Wijk Ontwikkeling Plan Leiden Noord. Ook wordt de vraag gesteld waarom de gemeente pas een nieuwe hoogbouwvisie ontwikkelt vanaf januari 2021 en pas start met een “Week van de Leidse Hoogte” nadat al plannen zijn gemaakt die van de geldende hoogbouwvisie afwijken.	De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken. Aangaande het Wijkontwikkelplan Noord, “Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018” (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld geldt dat het planinitiatief LEAD daaraan niet hoefde te worden getoetst. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. In de gesprekken die de gemeente Leiden organiseerde in de “Week van de Leidse hoogte” werd inderdaad aandacht besteed aan de planning voor hoogbouw in Leiden. De gesprekken zijn gevoerd in het kader van de voorbereiding van de Omgevingsvisie 2040. Dit omdat de aanleg van hoogbouw wordt gezien als oplossing van het woningtekort in Leiden. De gesprekken stonden echter los van die reeds geplande projecten - waaronder het planinitiatief LEAD - en waren bedoeld om de inwoners te betrekken bij eventuele toekomstplannen voor de aanleg van meer hoogbouw. Opgemerkt wordt overigens dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie.	Geen.
160.3	Er is stelselmatig geprobeerd de belanghebbenden op het verkeerde been te zetten, door het project kleiner en/of minder hoog te laten lijken. Het zichtlijnenonderzoek is niet onafhankelijk. De bouwhoogte moet maximaal 76 meter zijn, zodat de lichtfabriek een baken voor de omgeving blijft.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Voor wat betreft de stelling dat geen serieus en onafhankelijk onderzoek is gedaan naar het effect op zichtlijnen wordt naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt het onderzoek dat is gedaan naar het effect op de zichtlijnen uitgebreid toegelicht. Uit de toelichting blijkt dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is. Daarnaast wordt erop gewezen dat het zichtlijnenonderzoek in	Geen.

		overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten LEAD is uitgevoerd. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is het zelfbindend toetsingskader neergelegd voor het toestaan van het planinitiatief LEAD. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is aangegeven dat de zichtlijnen telkens zijn gekozen vanuit de kenmerkende posities in de stad, zijnde pleinen, delen van de singel, lange lanen en straten met monumenten. Daarbij is het ongewenst bevonden dat het planinitiatief LEAD de historische binnenstad domineert (zie blz. 24 van de Nota). Verder is aangegeven dat de gevolgen voor het zicht vanuit Het Groene Hart en voor het historisch landschap door de initiatiefnemer verder zullen worden uitgewerkt (zie blz. 43 van de Nota). Aangezien het zichtlijnenonderzoek in overeenstemming met deze uitgangspunten is uitgevoerd zien wij geen aanleiding voor het oordeel dat het zichtlijnenonderzoek niet objectief en zorgvuldig is uitgevoerd.	
160.4	Vragen worden gesteld over de toegankelijkheid en betaalbaarheid van de appartementen en de aansluiting van het woningaanbod van LEAD bij de samenstelling van de Leidse woningzoekenden.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. Hierdoor zullen in LEAD ook woningen worden gerealiseerd die goedkoper en dus meer toegankelijk zijn. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Het planinitiatief LEAD levert daarmee een wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in alle segmenten in Leiden.	Geen.
160.5	LEAD heeft gevolgen voor de verkeersstromen en de verkeersveiligheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
160.6	De schetsen voor de aanleg van een stadspark zijn niet realistisch.	In paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het bestemmingsplan is uitgebreid toegelicht hoe de openbare ruimte – inclusief een stadspark – ingepast wordt. Niet is gemotiveerd	Geen.

		waarom dit niet realistisch is.	
160.7	Er worden zorgen geuit over de effecten van LEAD op de luchtkwaliteit.	Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota. Daarin is uitgebreid uiteengezet wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn en wordt geconcludeerd dat ruim binnen de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt gebleven	Geen.
160.8	Bouwen boven 50 à 70 meter is niet duurzaam.	Het klopt niet dat de woontorens van het planinitiatief LEAD niet duurzaam zijn. Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Voor de toelichting wordt verwezen naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
160.9	De zwembaden in de woontorens zijn een energieverspilling. Onduidelijk is wie gebruik mag maken van de zwembaden.	De zwembaden kunnen enkel gebruikt worden door bewoners en zijn niet openbaar toegankelijk. Van belang is dat LEAD ook met inbegrip van de zwembaden duurzaam is. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan.	Geen.
160.10	De vraag wordt gesteld hoe LEAD zich verhoudt tot het Leidse puntensysteem voor natuurinclusief bouwen.	Het Leidse puntensysteem voor natuurinclusief bouwen is vastgesteld door de college, maar nog niet door de raad. Het puntensysteem is ook geen verplicht kader waarlangs projecten worden gelegd en bevindt zich momenteel in een testfase. Voor LEAD bestaat geen verplichting om aan het Leidse puntensysteem te worden getoetst. Wel geldt dat het ontwerp van LEAD duurzaam en natuurinclusief is. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit	Geen.

		project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd.	

160.11	Er worden zorgen geuit over de gevolgen van hoogbouw op de sociale cohesie en veiligheid in de buurt.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zorgen voor het afnemen van de sociale cohesie en veiligheid zijn verder geen ruimtelijk relevante aspecten die wij hebben moeten betrekken bij de vaststelling van de ontwerpbesluiten.	Geen.
160.12	Er worden zorgen geuit over de bouw van LEAD in verhouding tot de post-pandemische samenleving.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat onderzocht (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD blijvend sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De zorgen over de post-pandemische samenleving zijn niet nader onderbouwd en gevoelsmatig. Wij delen die zorgen niet. Verder geldt dat de pandemie naar verwachting slechts tijdelijk zal zijn en dat niet valt te verwachten dat de pandemie gevolgen zal hebben voor de uitvoering van het plan.	Geen.
160.13	De autoluwe wijk Nieuw Leyden wordt drukker, lawaaiëriger, vuiler en onveiliger door de toename van het aantal verkeersbewegingen. Diverse mogelijkheden om de verkeersafhandeling anders vorm te geven zijn onderzocht, maar liepen op niets uit. Dit wordt in twijfel getrokken. Een onafhankelijk bureau moet hiernaar onderzoek doen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragrafen 5.2.3, 5.2.5 en 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan, dat blijvend wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen en dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting. De zienswijze is verder niet nader onderbouwd en er wordt in hetgeen gesteld geen aanleiding gezien om aan de zorgvuldigheid van de gedane verkeersonderzoeken te twijfelen.	Geen.
161.1	De argumenten die pleiten voor het bouwen van	De zienswijze wordt zo begrepen dat de indiener de torens van het planinitiatief LEAD te	Geen.

	LEAD worden ruimschoots bediend met het bouwen onder 70 meter hoog.	hoog vindt. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat de woontorens passen binnen de omgeving, de stad en het stadssilhouet. Verder wordt erop gewezen het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan die woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Daarbij ligt aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden onderzocht (zie hoofdstuk 3 en 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief LEAD een aanvaardbaar woon- en leefklimaat blijft geborgd.	
161.2	Vanuit democratisch perspectief staat niets een compromis in de weg. Verwezen wordt naar de inbreng van anderen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
162.1	De futuristische torens passen niet in de wijk waar veel gebouwen staan van baksteen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen primair naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat de woontorens passen binnen de omgeving, de stad en het stadssilhouet. Verder zijn in het ontwerpproces van het planinitiatief LEAD alle ruimtelijke aspecten van het project onderzocht, afgewogen en aanvaardbaar bevonden. Daarnaast is het ontwerp van het bouwplan voorgelegd aan de Welstands- en Monumentencommissie	Geen.

		van Leiden. De Welstandscommissie heeft het plan getoetst aan de Welstandsnota gemeente Leiden 2014. De Welstandscommissie heeft geadviseerd dat het bouwplan niet in strijd is met de redelijke eisen van welstand. Met betrekking tot het gevelmateriaal en de kleur is een voorbehoud gemaakt. Gevraagd is een mock-up (voorbeeld) van een gevelfragment ter beoordeling door de commissie voor te leggen. Dit is ook als voorschrift in de omgevingsvergunning opgenomen. Ook heeft de Welstandscommissie een aantal aanbevelingen gedaan ten aanzien van de groene daken en de voortuintjes op het parkeerdek. Op basis van het welstandsadvies kan worden geconcludeerd dat het ontwerp voldoet aan de redelijke eisen van welstand. Wij zien derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat het planinitiatief LEAD niet past in de wijk.	
162.2	Er worden zorgen geuit over de effecten op parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
162.3	Er worden zorgen geuit over de effecten op de infrastructuur.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
162.4	Niet wordt verwacht dat appartementen verkocht worden onder de 300.000 waarin men als gezin zou kunnen wonen.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. Deze verplichting en inspanningsverplichting zijn vastgelegd in de koop- en ontwikkelingsovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Bovendien is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 voorgeschreven. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment.	Geen.

		Voor zover de zienswijze ziet op de prijsstijging van woningen wordt opgemerkt dat dit marktwerking betreft dat verder geen ruimtelijk relevant aspect is bij het vaststellen van het bestemmingsplan.	
162.5	Er worden zorgen geuit over windtunnels die vaak gepaard gaan met hoogbouw.	Voor een bespreking van deze zienswijze voor wat betreft de zorgen over het windklimaat wordt primair naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota gewezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt. Benadrukt wordt daarnaast dat in het onderzoek ook de effecten van de versnelling van de wind tussen gebouwen door is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de gebouwen van het planinitiatief LEAD niet leiden tot een slecht windklimaat tussen de hoogbouw..	Geen.
162.6	Er worden zorgen geuit over de achteruitgang van de luchtkwaliteit door het verkeer op de Willem de Zwijgerlaan.	Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota. Daarin is uitgebreid uiteengezet wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn en wordt geconcludeerd dat ruim binnen de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt gebleven	Geen.
163.1	De sociale woningbouw is slechts toegankelijk voor een kleine groep inwoners vanwege de hoge prijsklasse. Het bouwproces neemt hogere kosten met zich mee dan het bouwproces voor laagbouw. Door gebruik van duurzame materialen zijn de kosten nog hoger. De Leidse Milieuraad heeft aangegeven dat hoogbouw boven 70 meter op vele punten absoluut niet duurzaam kan zijn. Het project zal voor een groot deel dus worden bekostigd door de verkoopprijzen van de luxe appartementen. Er is een groter tekort aan eengezinswoningen dan aan appartementen.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. Deze verplichting en inspanningsverplichting zijn vastgelegd in de koop- en ontwikkelingsovereenkomst die is gesloten tussen de gemeente Leiden en initiatiefnemer (zie par. 2.3.2.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Bovendien is de verplichte realisatie van 25% sociale huurwoningen als voorwaardelijke verplichting in planregel 5.6.3 voorgeschreven. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat onder meer behoefte bestaat aan meer goedkopere woningen in	Geen.

		Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden. Ook is de prijs van de woningen van het planinitiatief LEAD niet ruimtelijk relevant zodat dit niet bij de vaststelling van het bestemmingsplan hoefde te worden betrokken. Overigens is er geen reden te veronderstellen dat de woningen duurder worden dan noodzakelijk. Tot slot wordt opgemerkt dat het advies van de Leidse Milieuraad een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter betreft, en dus niet ziet op dit concrete project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is	

		vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
163.2	De hoogte van de torens is uitzonderlijk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.	Geen.
163.3	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen	Geen.

	hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden	
163.4	Bewoners van de Schimmelpenninckstraat ondervinden veel overlast van weerkaatsing van het geluid richting hun woning door het flatgebouw tegen de Daenderstraat. Dit zal door de komst van LEAD verder toenemen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. De mate waarin bebouwing als gevolg van onderlinge reflecties leidt tot verhoging van de geluidbelasting wordt niet zozeer bepaald door de hoogte van de gebouwen, als wel door het al dan niet gesloten zijn van een rij bebouwing. Een open structuur met ranke gebouwen, hetzij hoog, hetzij laag, leidt tot minder verhoging van geluidniveaus dan een aaneengesloten bebouwingsrij. Dit laatste wordt ook wel de Urban Canyon genoemd. Door de aanwezige kruisingen op de Willem de Zwijgerlaan is nabij LEAD geen sprake van een Urban Canyon-effect. Voor reflectie tegen gebouwen geldt de regel "hoek van inval is hoek van terugkaatsing". Omdat het geluid ontstaat op maaiveldniveau zal bij reflectie tegen hoge gebouwen, bijvoorbeeld hoger dan 20 meter, het geluid naar boven worden gereflecteerd. Dit heeft geen invloed op de geluidniveaus op omliggende bebouwing met een hoogte van minder dan 20 meter. Gelet op het voorgaande is geen verhoging van geluidniveaus en van mogelijke hinder te verwachten.	Geen.
163.5	De verkeersdruk zal toenemen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
163.6	Er zal sprake zijn van schaduwwerking.	Ten aanzien van het aspect bezonning wordt verwezen naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project.	Geen.
163.7	In de directe omgeving verdwijnt een groot oppervlak groene ruimte.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de	Geen.

		zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter, terwijl voor de realisatie van het plan 33 bomen worden gekapt. Per saldo neemt de hoeveelheid groen door het planinitiatief LEAD dus toe en de hoeveelheid verharding neemt af. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier ook uitgebreid op ingegaan. Het planinitiatief LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden.	
163.8	Er is te weinig gezonde speelruimte voor kinderen gepland. Het groen moet worden uitgebreid.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan en per saldo zal de hoeveelheid groen toenemen	Geen.
163.9	De Willem de Zwijgerlaan is een van de meest vervuilde verkeersroutes in de regio en met de ontwikkeling van de Leidse ring zal dit probleem alleen maar erger worden. Er zal een toename van uitlaatgassen ontstaan door de toename van verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan. Er moet onderzoek worden gedaan of de	Voor een reactie op de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota. Daarin is uitgebreid uiteengezet wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn en wordt geconcludeerd dat ruim binnen de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt gebleven. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.

	luchtvervuiling binnen de Europese normen blijft.		
164.1	Er ontbreekt onderzoek naar de mogelijkheid voor fietsers om het Faradaypad te gebruiken als sluiproute voor bewegingen in oost-west richting. Het valt te verwachten dat deze bewegingen toenemen en gevraagd wordt om beperkende maatregelen voor fietsers te nemen om gebruik te maken van het Faradaypad, zoals hekjes of paaltjes.	Niet valt te verwachten dat het Faradaypad zal worden gebruikt als ontsluitingsroute. In het verkeersonderzoek van de gemeente Leiden is opgemerkt dat een substantieel deel van de fietsers zal fietsen naar onderwijsinstellingen, het centrum en station Leiden Centraal. Fietsers kiezen ten eerste de kortste route naar hun bestemming, en dat betekent dat richting het centrum en station vooral extra fietsers te verwachten zijn via de Schapenwei en Joulestraat, en vervolgens richting de Singel. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de aantallen fietsers in de huidige situatie op de erftoegangswegen of in de autonome toekomstsituatie, maar verwacht mag worden dat het in beide gevallen om te overziene aantallen fietsers gaat. Dit betreffen immers woonstraten en geen doorgaande fietsroutes. In de woonstraten fietsen met name fietsers met een herkomst of bestemming in die straten, dus de bewoners. Daarbij gaat het om een relatieve kleine hoeveelheid fietsers. Ten aanzien van het Faradaypad geldt dat verder dat dit een voetpad is dat voor de woningen loopt. Het gebruik van het pad met de auto is uitgesloten, omdat het pad daar niet op is uitgerust. Gezien de inrichting van het pad (het materiaal en de vorm) is het tevens geen aantrekkelijke fietsroute. Een sluiproute via het Faradaypad wordt dus niet verwacht. Bovendien geldt dat – zoals in het onderzoek van BOOT wordt geconcludeerd - voor alle mogelijke routes die fietsers kunnen rijden een goede route aanwezig is.	Geen.
164.2	Het toenemende autoverkeer op de Nieuwe Koningsstraat, Schapenwei en Pasteurstraat is onwenselijk. Er moet nader onderzoek worden gedaan naar andere ontsluitingsvormen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Ook wordt daarin uitgebreid ingegaan op het onderzoek naar alternatieve ontsluitingsroutes dat door Goudappel Coffeng is uitgevoerd.	Geen.
165.1	Er worden zorgen geuit over het voornemen om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen en om een Wabovergunning af te geven voor het bouwen van woontorens aan de Willem de Zwijger laan.	Zorgen over het planinitiatief LEAD zijn niet nodig. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen die zijn gediend bij het planinitiatief LEAD afgewogen tegen de belangen van omwonenden, waarbij de ruimtelijke effecten zijn geïnventariseerd en afgewogen. Verwezen wordt naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede de algemene thema-gewijze beantwoording in deze zienswijzennota, waaruit volgt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor de omgeving.	Geen.
165.2	Er worden zorgen geuit over het aantasten van de sfeer en het landschap van Nieuw Leyen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat de hoogte van de woontorens passen binnen de omgeving op het straatniveau, de stad Leiden en het stadssilhouet	Geen.

		van Leiden.	
166.1	Het project moet aangepast worden naar de hoogte die past binnen de Hoogbouwvisie. Er wordt een ongemotiveerde en onlogische uitzondering gemaakt op de Hoogbouwvisie.	Van een ongemotiveerde en onlogische uitzondering op de Hoogbouwvisie is geen sprake. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	Geen.
166.2	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdruk wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project. Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	Geen.
166.3	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.

	zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.		
166.4	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontoren geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
166.5	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is volgens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, volgens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe	Geen.

		stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
166.6	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	Geen.
166.7	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
166.8	Het participatietraject is onvoldoende, blijkt een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregistreerd door de projectontwikkelaar, waardoor	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot	Geen.

	het participatieproces niet onafhankelijk was.	aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	
167.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden.	Geen.
167.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
167.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden	Geen.

		2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
167.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
167.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert	Geen.

		een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen	

		worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
167.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	Geen.
167.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de	Geen.

		zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	
167.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
167.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
167.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze	Geen.

		waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
167.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
167.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
168.1	Alle bestaande plannen en beleidsstukken die zijn vastgesteld door de raad worden met voeten getreden of terzijde geschoven, van adviezen van de Leidse Milieuraad over hoogbouw, bestemmingsplannen, bouwhoogtebesluit, parkeernorm, wijkontwikkelingsplan en vast nog meer andere plannen en beleidsstukken worden genegeerd.	Door indiener is niet gemotiveerd op welke punten hij van mening is dat het planinitiatief LEAD afwijkt van de genoemde kaders. Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de	

		biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen	

		worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken. Verder geldt dat voor het project een nieuw bestemmingsplan is vastgesteld, conform de daarvoor te volgen wettelijke procedure. Ten aanzien van het aspect parkeren wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Het planinitiatief LEAD hoefde daarnaast niet te worden getoetst aan het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	
168.2	Op het gebied van energiezuinig bouwen krijgt indiener het idee dat mag worden afgeweken van wat nu de norm is.	LEAD voldoet ruim aan de wettelijke normen die op basis van het Bouwbesluit 2012 gelden voor energiezuinig bouwen. Voor zover door indiener wordt bedoeld op de BENG-eisen die op 1 januari 2021 in werking zijn getreden, wordt het volgende	

		opgemerkt. Het bouwplan is uitgewerkt en ingediend voordat de BENG-eisen op 1 januari 2021 in werking zijn getreden. Dit laat echter onverlet dat de ontwikkelaar een inspanningsverplichting heeft om een circulair en zeer duurzaam project te realiseren. De ontwikkelaar heeft daar concreet invulling aan gegeven door het toepassen van zeer hoge gevelisolatie, driedubbele beglazing incl. geïntegreerde energieopwekking, bodemenergie, warmteterugwinning uit ventilatiesystemen en een optimaal gebruik van zonnepanelen op de daken. De voor het project gestelde duurzaamheidsdoelen gaan veel verder dan de minimale eisen van het Bouwbesluit 2012. Ten aanzien van de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Iedere EPC van minder dan 0,4 voor woningen kan worden aangemerkt als BENG+. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. In dit geval geldt dat sprake is van BENG+.	
168.3	Eerdere beloftes, zoals die zijn voorgehouden aan de raad en omwonenden worden toch niet ingevuld, zoals vegetatiedaken en een conciërge die zicht houdt op overlast door verkeerd geparkeerde	Onderdeel van LEAD is dat groene daken worden gerealiseerd. Dit is ook expliciet opgemerkt in paragraaf 2.3.3.1 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Op locatie zal dagelijks een gebouwbeheerder aanwezig zijn. Het al dan niet hebben van een gebouwbeheerder is geen ruimtelijk relevant aspect dat relevant is voor de	

	bakfietsen enzovoort. Gaandeweg het proces wordt iedere keer geknabbeld of gerommeld.	voorliggende conceptbesluiten. Overigens geldt dat het inzetten van een gebouwbeheerder of conciërge ook nooit door de initiatiefnemer aan de raad als belofte is voorgelegd. Onderdeel van LEAD is dat ruim 1.700 parkeerplekken voor fietsers worden gerealiseerd. Ook is er ruimte aanwezig voor minder gangbare maten, zoals scooters en brommers, in zowel het hoofdgebouw als de losstaande toren. Hiermee wordt ruim voldoende parkeergelegenheid geboden voor fietsen, zodat ook niet valt te verwachten dat overlast optreedt door verkeerd geparkeerde fietsen.	
168.4	Zelden heeft indiener zich zelden zo te kakken gezet gevoeld, zo geschofferd en gekleineerd als tijdens de informatieavonden, participatieavonden en inspraakmogelijkheden die aangeboden leken te worden. Alles leek in kannen en kruiken en de projectontwikkelaar en architecten enerzijds en de betrokken ambtenaren en bestuurders anderzijds waren als het ware twee handen op één buik. Alle suggestie werd genegeerd.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Desondanks wordt betreurd dat de indiener een onprettig gevoel heeft overgehouden aan de gevoerde participatie.	
168.5	Met de bouw van de torenflats komt een enorme druk op de al zo complete wijk. De nieuwe inwoners moeten niet alleen een plek hebben om te wonen, maar ook om hun fiets en auto te parkeren, om te recreëren en om visite te ontvangen. De verhouding ondergrondse parkeerplekken op eigen grond tot de woningen is te laag. Om een penthouse te kunnen betalen zijn banen nodig, vaak in een hoger segment, dus voorzien van een leaseauto. De vraag wordt gesteld waar deze moeten parkeren, als er zo	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. In de parkeergarage wordt ook voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd voor bezoekers. De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Toekomstige bewoners worden verder, onder	

	weinig ruimte ondergronds is. De vraag wordt gesteld hoe stellig de belofte is om geen parkeervergunningen uit te geven en of dit wel stand houdt. De vraag wordt gesteld waar visite parkeert.	andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Overigens wordt opgemerkt dat ook in de Parkeervisie 2020-2030, waarin de visie op zowel autoparkeren als fietsparkeren in de gemeente is vastgelegd, de auto een minder prominente rol heeft als mobiliteitsoptie. Duurzame, schone vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang. Op basis van de Parkeervisie wordt er in dat kader bijvoorbeeld op aangestuurd dat kwalitatief hoogwaardige alternatieven worden geboden voor autobezit en –gebruik en parkeervergunningen worden niet meer verleend voor bewoners van nieuwbouw. Het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn volgens de Parkeervisie logische alternatieven. Het planinitiatief LEAD en de daarbij gehanteerde parkeereis past ook in die beleidsuitgangspunten van de Parkeervisie. De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020, waaraan LEAD ook is getoetst en waaraan LEAD voldoet.	
169.1	De geplande woontorens tot 115 meter hoog zijn op deze locatie aan de Willem de Zwijgerlaan te hoog en leiden tot een verstoring van het stadsbeeld waarin de bebouwing overwegend laag is. De torens zullen vanuit bijna elke tuin/balkon in de hele wijk Groenoord te zien zijn, waarbij ze tevens bij bepaalde woningen voor veel meer schaduwval zullen zorgen. Ook kilometers in de omtrek zullen de torens zichtbaar zijn.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Het onderdeel “Eyeline” gaat in op de relatie van de bebouwing met de omgeving op straatniveau. In het onderdeel “Skyline” is de relatie van het planinitiatief LEAD met de bebouwing met de stad en het stadsilhouet getoetst. Uit die toetsing blijkt dat het planinitiatief LEAD geen negatieve invloed heeft op het karakter en het aanzicht van de stad (het stadsilhouet) en hier juist aan bijdraagt. Er wordt voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De visie dat de gebouwen te hoog zijn, wordt niet gedeeld gelet op de overeenstemming van het plan met het geldende beleid en de daarbij behorende afwijkmogelijkheden. Met betrekking tot het aspect bezonning wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving	

		van het project.	
169.2	De torens zullen door hun hoogte tot een relatief grote stijging van het aantal inwoners in de wijk leiden. Dit zal voor extra drukte op de Willem de Zwijgerlaan zorgen en dus voor meer luchtvervuiling en geluidsoverlast.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Daarnaast wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Tot slot wordt verwezen naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project verkeerskundig goed kan worden ingepast en niet leidt tot onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersafwikkeling.	
169.3	Er zal hoogstwaarschijnlijk sprake zijn van een hogere parkeerdruk in de wijk. Dit kan leiden tot de gedachte om overgebleven stukken groen in de wijk op te offeren voor nieuwe parkeerplaatsen.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET (Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Overigens wordt opgemerkt dat ook in de Parkeervisie 2020-2030, waarin de visie op zowel autoparkeren als fietsparkeren in de gemeente is vastgelegd, de auto een minder prominente rol heeft als mobiliteitsoptie. Duurzame, schone vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang. Op basis van de Parkeervisie wordt er in dat kader bijvoorbeeld op aangestuurd dat kwalitatief hoogwaardige alternatieven worden geboden voor autobezit en –gebruik en parkeervergunningen worden niet meer verleend voor bewoners van nieuwbouw. Het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn volgens de Parkeervisie logische alternatieven. Het planinitiatief LEAD en de daarbij gehanteerde parkeereis past ook in die beleidsuitgangspunten van de Parkeervisie. De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in ruil voor groen is ook in dat kader niet aan de orde. De	

		uitgangspunten van de Parkeervisie zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020, waaraan LEAD ook is getoetst en waaraan LEAD voldoet.	
170.1	De hoogte van het project en de daarmee gepaard gaande hoeveelheid woningen zorgen voor teveel drukte en verkeersbewegingen met alle bijkomende gevolgen. De bouw van drie hoge woontorens is op deze plek onacceptabel en past niet bij het karakter van de stad Leiden.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Het onderdeel "Eyeline" gaat in op de relatie van de bebouwing met de omgeving op straatniveau. In het onderdeel "Skyline" is de relatie van het planinitiatief LEAD met de bebouwing met de stad en het stadsilhouet getoetst. Uit die toetsing blijkt dat het planinitiatief LEAD geen negatieve invloed heeft op het karakter en het aanzicht van de stad (het stadsilhouet) en hier juist aan bijdraagt. Er wordt voldaan aan de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De visie dat de gebouwen te hoog zijn, wordt niet gedeeld gelet op de overeenstemming van het plan met het geldende beleid en de daarbij behorende afwijkmogelijkheden.	
170.2	Er worden zorgen geuit over de verkeersoverlast die gaat ontstaan in de wijk. Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dat is onlogisch en zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Er worden zorgen geuit over de veiligheid in de wijk Nieuw Leyden. Er wordt veel buiten gespeeld door kinderen, net als bij het nieuwe basketbalveldje bij de Schapenwei. Als deze aanliggende straten zo druk worden, is dat erg gevaarlijk en wachten op ongelukken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. In het verkeersonderzoek van BOOT is de CROW norm van maximaal 6.000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen niet strikt toegepast en is juist oog geweest voor de lokale situatie. Voor de onderzochte erftoegangswegen geldt dat is gekeken naar de lokale aspecten zoals wegbreedte, oversteekvoorzieningen, parkeervoorzieningen en hoeveelheid fietsverkeer. Gelet daarop is door BOOT geconcludeerd dat het wenselijk is dat voor deze wegen de intensiteit onder de 4.000 mvt/etmaal blijft. Zelfs in het worst-case scenario wordt ruim onder dit aantal verkeersbewegingen gebleven.	
170.3	Er wordt door de toename van verkeer een toename van geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten verwacht.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	
170.4	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze	Geen.

	voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	
170.5	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is volgens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, volgens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
170.6	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan	Geen.

	Europese norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	
170.7	In Nederland is sprake van stikstofproblematiek, waardoor niet of met vertraging gebouwd mag worden. Lead is onnodig intensief en onnodig hoog, met grote impact op het milieu.	Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Voor het project heeft daarnaast een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden, waarbij op basis van de aanmeldnotitie van de initiatiefnemer door de Omgevingsdienst West-Holland namens het college is geoordeeld dat geen sprake is van een activiteit die leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage.	Geen.
171.1	Het uitzicht van indiener vanaf de eerste verdieping wordt nu al door de Lubatoren in negatieve zin beïnvloed. Het is niet meer het uitzicht dat indiener had en van genoot. Verder vindt indiener de Lubatoren niet mooi en wordt indiener gespannen van de uitstraling ervan. Daarentegen lijkt op de plantekeningen het nieuw te bouwen hoogste gebouw van LEAD er fraaier uit te zien. Esthetischer vormgeven van hoge gebouwen, zoals die van LEAD, en meer passend bij Leiden, zou helpen om dit te verzachten.	Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen. De effecten van de Lubatoren staan in deze procedure niet ter discussie, nu de voorliggende ontwerpbesluiten daar niet op zien.	
171.2	De Leidse Milieuraad ziet liever dan hoogbouw dat er gebouwen komen met een maximale hoogte van 70 meter. Hoger bouwen zou volgens de adviesraad niet nodig zijn voor het realiseren van 8.500 woningen tot 2030. Ook de Rekenkamer meldt dat in Leiden het aantal van 8.500 nieuwe woningen ruimschoots overschreden wordt. De Rekenkamer noemt nog voorbeelden, zoals de Alphatoren waar	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief	

	minder hoog is gebouwd maar met evenveel woningen. Het argument van het aantal benodigde woningen gaat op deze locatie nog niet op zolang de tweede toren aan de noordkant van de Willem de Zwijgerlaan nog niet eens is gebouwd, en nog een deel van het terrein van de voormalige Groenordhallen braak ligt, en een heel plan voor Leiden Noord ligt.	ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om	

		de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Ten aanzien van de cijfers van de Rekenkamer wordt het volgende opgemerkt. Ten tijde van het rekenkameronderzoek telden alle Leidse woningbouwprojecten op tot een programma van ca. 11.700 woningen (excl. studenteneenheden) vanaf 1 januari 2017. Dat is meer dan de 8.180 woningen (tot 2030) plus 2.000 woningen (na 2030) die Leiden op basis van de provinciale Woningbehoefteraming 2016 sinds peildatum 1 januari 2017 nodig heeft. Die overprogrammering is gewenst omdat in ruimtelijke planvorming vaak sprake is van 'planuitval': geplande woningen worden om verschillende redenen uiteindelijk niet gebouwd of de oplevering loopt forse vertraging op. Een oorzaak van planuitval kan bijvoorbeeld zijn dat plannen tijdens het planvormingsproces niet financieel uitvoerbaar blijken of bouwplannen worden verkleind of zelfs volledig ingetrokken omdat er geen maatschappelijk of bestuurlijk draagvlak blijkt te zijn. Gemeenten in Holland Rijnland hanteren voor planuitval voor projecten vaste percentages in verschillende stadia van planvorming. Dit is gebaseerd op ervaringen uit het verleden. Hoe verder een planvormingstraject is gevorderd, des te kleiner het	

		percentage planuitval dat wordt gehanteerd in prognoses. De provincie Zuid-Holland hanteert de systematiek van een overprogrammering op de totale behoefte van 130%. Wanneer met planuitval rekening wordt gehouden is in Leiden nog slechts sprake van een zeer beperkte overprogrammering gelet op het totaal aantal benodigde woningen tot 2030, en zelfs van een tekort op het aantal geplande sociale huurwoningen en koopwoningen tot 2030. Ook heeft Leiden nog onvoldoende plannen voor de periode na 2030. Daarnaast is de behoefte raming sinds de raming die genoemd is in het rekenkameronderzoek geactualiseerd (Trendraming 2019), met een hogere uitkomst als resultaat. Bovendien wordt verwacht dat uit de aankomende provinciale Woningbehoefte raming een nog hogere behoefte blijkt dan uit de raming van 2016 en de Trendraming 2019. Dit maakt dat de woningen in het planinitiatief LEAD als zeer noodzakelijk worden gezien voor het invullen van de Leidse woningbouwopgave.	
171.3	De Leidse Milieuraad noemt onder andere het grote aantal bouwstoffen dat nodig is voor hoogbouw en het gebrekkige dakoppervlak per woning, waardoor minder zonne-energie opgewekt kan worden voor het grote aantal woningen in de flat. Bovendien is voor een hoog gebouw meer energie nodig voor alle voorzieningen zoals liften, etc. De vraag wordt gesteld of het gebouw dit zelf kan opwekken.	Deze zienswijze wordt opgevat als zorg dat het project niet duurzaam is. Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie.	

		Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
171.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld	

	brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. De vraag wordt gesteld of het plan ook geschikt is voor lagere inkomensgroepen.	hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat .	
171.5	De bewering dat LEAD zorgt voor meer groen in de wijk lijkt niet waar, gezien het feit dat er gemeentegrond voor moet wijken en oude waardevolle bomen moeten worden gekapt. De postzegels groen kunnen moeilijk een prachtig stadspark worden genoemd.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan	

		een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
171.6	Het is tamelijk ongezond om te wonen in de nabijheid van de Willem de Zwijgerlaan, een randstedelijke verkeersader en een van de meest vervuilde verkeersaders van Leiden en de regio.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	
171.7	Lead wordt gerealiseerd op een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De ruimtelijk al vastgelegde tweede Kaagbaan zou van invloed kunnen zijn om veiligheidsredenen, en inmiddels ook vanwege de luchtkwaliteit.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol, waarin alle gerealiseerde en te realiseren luchtvaartactiviteiten die relevant zijn voor het beperkingengebied zijn verwerkt. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	
171.8	Het lastigste punt blijkt het afslaande bestemmingsverkeer te zijn, vooral vanaf de Willem de Zwijgerlaan linksaf naar de Pasteurstraat. Een oplossing in de vorm van een langere invoegstrook voor de stoplichten lijkt nu de enige oplossing te zijn. Deze zorgt echter voor veel extra luchtvervuiling. Hiervoor lijkt het verstandig om een alternatieve mooiere oplossing te zoeken. Misschien kan in de toekomst een verantwoord plan gemaakt worden, zodat bestemmingsverkeer niet meer gebruik hoeft maken van de Willem de Zwijgerlaan, en deze alleen als ringweg voor doorgaand verkeer wordt gebruikt. In de toekomst zal het bestemmingsverkeer rond de Willem de Zwijgerlaan alleen maar toenemen met de ontwikkeling van de stadsboulevard.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2. van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	
171.9	Er worden zorgen geuit voor problemen voor het fietsverkeer langs de torens als gevolg van effecten door wind. Langs de Haarlemmerweg onder de tunnel doorkomend vanaf Groenord Noord, is nu een gevaarlijke situatie ontstaan door de wind die vanaf Skyline 1 met harde kracht waait en fietsers omblaast.	Voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Daarin wordt uitgebreid ingegaan op het windhinderonderzoek dat is uitgevoerd en waarin de effecten van LEAD op het windklimaat zijn onderzocht. Geconcludeerd wordt dat LEAD niet leidt tot een onaanvaardbaar windklimaat.	

172.1	Tijdens de Corona pandemie is pijnlijk duidelijk geworden dat er te weinig buitenruimte is. De plannen voor LEAD onttrekken buitenruimte en verhogen de druk op de bestaande. Hierdoor kunnen mensen niet meer buiten ontspannen en kunnen kinderen niet meer spelen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Daarnaast zullen daktuinen worden gerealiseerd. Gelet daarop wordt voldoende buitenruimte gerealiseerd, waar ook kinderen kunnen ontspannen en spelen.	
172.2	Indiener heeft geregeld vliegtuigen gezien onder de 500 meter. Dit moet beangstigend zijn in hoogbouw zoals gepland in LEAD.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	
172.3	Het is niet te onderschatten hoeveel verkeer er al in de omgeving is, en wat daarvan de consequenties zijn op gezondheid, veiligheid en milieu. Meer verkeer, vervuiling en parkeerdruk ontstaat door bewoners, bezoek en bezorging.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt verwezen naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Tot slot word verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	
172.4	Een ander probleem op het vlak van duurzaamheid is inherent aan hoogbouw. Volgens indiener is er sinds 1 januari een nieuwe energieprestatienorm en is bekend dat dit een uitdaging is voor hoogbouw. Het kan niet zo zijn dat een gebouw dat nog gebouwd moet worden hier niet aan is getoetst.	LEAD voldoet ruim aan de wettelijke normen die gelden voor duurzaam bouwen. Voor zover door indiener wordt bedoeld op de BENG-eisen die op 1 januari 2021 in werking zijn getreden, wordt het volgende opgemerkt. Het bouwplan is uitgewerkt en ingediend voordat de BENG-eisen op 1 januari 2021 in werking zijn getreden. Dit laat echter onverlet dat de ontwikkelaar een	

		inspanningsverplichting heeft om een circulair en zeer duurzaam project te realiseren. De ontwikkelaar heeft daar concreet invulling aan gegeven door het toepassen van zeer hoge gevelisolatie, driedubbele beglazing incl. geïntegreerde energieopwekking, bodemenergie, warmteterugwinning uit ventilatiesystemen en een optimaal gebruik van zonnepanelen op de daken. De voor het project gestelde duurzaamheidsdoelen gaan veel verder dan de minimale eisen van het Bouwbesluit 2012. Ten aanzien van de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Iedere EPC van minder dan 0,4 voor woningen kan worden aangemerkt als BENG+. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. In dit geval geldt dat sprake is van BENG+.	
172.5	Er is al een enorm tekort aan voorzieningen, zoals scholen. Er zijn al veel nieuwe woningen gebouwd zonder deze uit te breiden. Intensieve bebouwing verhoogt de druk hierop aanzienlijk.	De toevoeging van 580 woningen genereert een bepaalde behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen. De programmering van de behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen wordt gezien het groter voedingsgebied van de (maatschappelijke) voorzieningen en de woonopgave voor Leiden Noord bekeken binnen het Ontwikkelperspectief Leiden Noord als geheel. Voor zover in de toekomst blijkt dat naar aanleiding van de realisatie van LEAD een grotere behoefte ontstaat aan (maatschappelijke) voorzieningen, zal hiervoor op wijkniveau naar oplossingen worden gezocht in het ontwikkelperspectief. Daarnaast geldt dat binnen het plan ruimte is voor	

		600 m2 aan commerciële en maatschappelijke functies, die een gedeelte van deze vraag kunnen opvangen.	
173.1	In een stad als Leiden moet je een toren van 115 meter niet willen. Dit is zonde en doet afbreuk aan het historisch beeld. Hoogbouw is prima, binnen de afspraken van de bestaande hoogbouwvisie.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair verwezen naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota. Daar worden de effecten van het planinitiatief LEAD op de cultuurhistorische waarden van de stad toegelicht. Uit de toelichting blijkt dat het planinitiatief LEAD zo is vormgegeven dat het historisch stadsbeeld niet op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. Daarbij in aanmerking genomen dat het planinitiatief LEAD vanuit het beschermd stadsgezicht niet één keer dominant aanwezig is hebben wij doorslaggevende betekenis toegekend aan de belangen van de duurzame verstedelijking in combinatie met het leveren van een substantiële bijdrage aan de urgente woningbouwbehoefte in de stad en de effecten op de cultuurhistorische waarden geaccepteerd. Daarnaast wordt in paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota toegelicht dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving, de stad en het stadssilhouet. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken.	
174.1	Het downloaden van de stukken op de website is alles behalve soepel verlopen. Het opwerpen van zo'n digitale drempel om stukken te kunnen inzien, is tamelijk onbehoorlijk als het een plan van dit formaat betreft.	Wij betreuren dat indiener problemen heeft ondervonden bij het inzien van de stukken. Indiener heeft echter contact op kunnen nemen met de gemeente met betrekking tot de problemen, zodat een oplossing kon worden gezocht. Daarnaast geldt dat de online publicatie van de ontwerpbesluiten via de gebruikelijke weg is gegaan, voor het ontwerpbestemmingsplan via ruimtelijkeplannen.nl en voor de ontwerp-omgevingsvergunningen en het ontwerpbesluit hogere waarden via de website van de gemeente.	Geen.
174.2	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkingsmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij	Geen.

	hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan.	
174.3	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
174.4	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
174.5	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaantvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen.	Geen.
174.6	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop	Geen.

		gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden -	

		conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
174.7	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5,2,2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de	Geen.

		Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
174.8	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
174.9	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
174.10	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	Ten aanzien van de watercapaciteit heeft vooroverleg plaatsgevonden met het hoogheemraadschap van Rijnland, zoals opgemerkt in paragraaf 4.9.2.2 van het ontwerpbestemmingsplan. Verwezen wordt in dat kader tevens naar bijlage 28 bij het ontwerpbestemmingsplan, waarin de resultaten van het vooroverleg zijn opgenomen. Het hoogheemraadschap heeft op 12 mei 2020 aangegeven geen bezwaren te hebben tegen de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. Mocht er eventuele grondwateronttrekking plaatsvinden dan is dit wel melding- en/of vergunningplichtig. Verder voortvloeiende afspraken en ruimtelijke gevolgen voor de benodigde waterberging zijn vastgelegd. De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt	Geen.

		overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	
174.11	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	Geen.
174.12	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogere waardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
174.13	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020	Geen.

		afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	
174.14	Uit het ontwerpbesluit blijkt dat 33 bomen moeten wijken omdat het maatschappelijk belang het behoud van de bomen overstijgt. De vraag wordt gesteld hoe het kan dat bij de onderbouwing van het verlenen van medewerking nog vragen worden gesteld over wel of niet voortbestaan van de Gelditsia's tegen de berging van Koningsstaete? Er bestaat zelfs tegenspraak op de diverse kaptekeningen wat dit betreft.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is volgens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, volgens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen. Ten aanzien van de Gelditsia's wordt opgemerkt dat deze niet vergunningplichtig zijn, omdat deze zich niet in de openbare ruimte bevinden. De gemeente kan de projectontwikkelaar niet verplichten om de bomen te behouden. In de ontwerp-omgevingsvergunning is in dit kader aangegeven dat de bomen door de bewoners van	

		Koningsstaete zeer gewaardeerd worden en dat behoud van de bomen een pre is.	
174.15	In het ontwerpbesluit leest indiener dat het bouwplan op diverse punten in strijd is met het ontwerpbestemmingsplan "LEAD". Er is gekozen voor de coördinatieregeling waarbij ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit tegelijk worden voorbereid en ter inzage worden gelegd. De vraag wordt gesteld hoe het kan dat het bouwplan direct in strijd is met het ontwerpbesluit.	Om toepassing te kunnen geven aan de coördinatieregeling is niet vereist dat het bouwplan volledig past binnen het bestemmingsplan. De ontwerp-omgevingsvergunning voldoet aan de toetsingskaders waaraan de aanvraag moet worden getoetst. Het aangevraagde project is enkel in strijd met het bestemmingsplan waar het betreft de realisatie van een gedeelte van torens II en III binnen de medebestemming "Leiding - Hoogspanning". Een dergelijke dubbelbestemming wordt opgenomen om te borgen dat hoogspanningsleidingen niet onevenredig wordt geschaad door realisatie van bebouwing. Bouwmogelijkheden zijn gelet daarop in het bestemmingsplan beperkt op gronden met de dubbelbestemming. Het college kan bij omgevingsvergunning afwijken van deze beperking, indien uit ingewonnen advies van de leidingbeheerder is gebleken dat de veiligheid en leveringszekerheid van de betreffende leiding niet blijvend onevenredig worden geschaad. De dubbelbestemming is niet opgenomen om de bouwmogelijkheden van LEAD te beperken, maar om ook voor de toekomst zeker te zijn dat geen bebouwing wordt gerealiseerd op de dubbelbestemming die de hoogspanningsleidingen schaden. Omdat LEAD deels wordt gerealiseerd op gronden met deze dubbelbestemming, is hiervoor wel een omgevingsvergunning nodig. Formeel-juridisch wordt dit gezien als een afwijking van het bestemmingsplan. In de ontwerp-omgevingsvergunning is echter onderbouwd dat hiervoor met toepassing van de binnenplanse afwijkmogelijkheid in het bestemmingsplan een omgevingsvergunning kan worden verleend, nu de leidingbeheerder heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het hebben en houden van het bouwplan LEAD onder het stellen van voorwaarden. De in de brief van de leidingbeheerder gestelde voorwaarden maken deel uit van het ontwerpbesluit.	
175.1	Een plan voor torenflats met maximaal 580 wooneenheden past niet in de opvattingen die het college en de gemeenteraad naar voren hebben gebracht in de achterliggende jaren. Toen de Lubatoren werd vergund, werd aangegeven dat dit een landmark zou worden met een afwijkende hoogte ten aanzien van de directe omgeving. De andere bebouwing zou laag blijven. Het college wil nu een nog veel hogere toren toestaan.	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden. In deze paragraaf is beschreven dat de ontwikkeling past binnen de afwijkmogelijkheid die de Hoogbouwvisie biedt.. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. De procedure van vergunningverlening voor de Lubatoren staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te	Geen.

		realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden.	
175.2	De plek van het plan is een plek waar vliegtuigen vrij laag overkomen op weg naar Schiphol. De zorg wordt geuit dat dit gevaar kan opleveren.	Om de effecten van de hoogbouw op het vliegverkeer te beoordelen, is getoetst aan het Luchthavenindelingsbesluit van Schiphol. Het plangebied is buiten het beperkingengebied van de luchthaven Schiphol gelegen. Het plan heeft daarom geen negatieve invloed op de luchtvaart.	Geen.
175.3	Er is geen behoefte aan een dergelijke woontoren, nu de tweelingtoren van de Lubatoren niet is gerealiseerd.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat de tweede Lubatoren tot op heden niet is gerealiseerd staat los van het planinitiatief LEAD en doet ook niet af aan het feit dat het project een wezenlijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	Geen.
175.4	Het bouwen tot een hoogte als voorzien in het plan brengt hoge kosten met zich mee. De exploitatie is enkel rendabel als enorme bedragen worden betaald. Met hetzelfde geld kan elders goedkoper worden gebouwd.	Het is niet aan de gemeente om te beoordelen of op een andere plek voor minder geld hetzelfde aantal woningen kunnen worden gerealiseerd, dat is aan de projectontwikkelaar. De gemeente dient te beoordelen tot in hoeverre het project aanvaardbaar is gelet op de ruimtelijke inpassing en de ruimtelijke effecten daarvan. Zoals in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan alsmede in de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota uitgebreid is opgemerkt, is het project ruimtelijk goed inpasbaar en leidt het niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor zover indiener bedoeld te zeggen dat de prijzen van de woningen te hoog zullen zijn, wordt overigens opgemerkt dat minimaal 25% van het totale woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren, zodat niet kan worden gesteld dat enorme bedragen moeten worden betaald om in LEAD te kunnen wonen.	Geen.
175.5	Hoogbouw boven 70 meter is niet duurzaam, getuige	Het advies van de Leidse Milieuraad betreft een algemeen advies over hoogbouw boven	Geen.

	het uitgebrachte advies van de Leidse Milieuraad.	70 meter, en ziet niet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal	

		autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
175.6	Het plan leidt tot enorme parkeerdruk. Gelet op de relatief hoge kosten van de bouw, zullen met name meer welgestelde personen gehuisvest worden in de torenflats waardoor niet kan worden aangenomen dat het gemiddelde autobezit van deze bewoners lager ligt dan het algemene gemiddelde autobezit van inwoners van Leiden. Bovendien zijn de bewoners bij gebrek aan een tuin aangewezen op recreëren verder van huis. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij de berekening van de parkeerdruk.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt daarnaast dat in het woonprogramma van LEAD minimaal 25% sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Gelet daarop is het niet zo dat enkel mensen met een hoog inkomen in LEAD woonachtig zullen zijn. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Voor zover bewoners van LEAD verder van huis wensen te recreëren, zijn er dus voldoende mogelijkheden om dit zonder auto te doen. Recreëren is overigens ook dicht bij huis goed mogelijk, nu - hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten - onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen	Geen.

		Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden.	
175.7	Er is te weinig ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen.	Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. Langs het water aan de zuid/oostzijde van LEAD komen speelvoorzieningen die zullen bestaan uit hergebruik van gekapte bomen op locatie, stapstenen in verschillende formaten en andere voorzieningen die geschikt zijn voor de openbare ruimte. Gelet hierop zal voldoende ruimte voor recreatieve mogelijkheden voor kinderen bestaan.	Geen.
175.8	Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd en de feitelijke gevolgen hiervan worden afgewenteld op de ruimte voor bewoners van de wijken eromheen.	Binnen het bouwvlak gelden verschillende bouwregels die beperkingen stellen aan te realiseren bouwwerken, zoals hoogte-eisen. Daarbij geldt dat het bouwvlak strikt om het beoogde bouwplan is gelegd (ook qua hoogte), zodat buiten het planinitiatief LEAD geen andere hoogbouw mogelijk wordt gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Het planinitiatief LEAD leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten voor bewoners van wijken rondom het planinitiatief LEAD.	Geen.
175.9	Een waterbergingscapaciteit van slechts 423 m ³ is onvoldoende.	De benodigde watercapaciteit is onderzocht door BOOT, waarbij een worst case scenario is gehanteerd. Verwezen wordt naar bijlage 26 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de waterbergingscapaciteit van 423 m ³ onvoldoende zou zijn. In het plan wordt overigens een waterbergingscapaciteit van 525 m ³ gerealiseerd.	Geen.
175.10	De verkeersbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan zullen navenant toenemen. Meer dan voorheen zullen auto's moeten wachten voor stoplichten, afslagen of invoegers en zij zullen vervuilende dampen uitstoten. Het leefklimaat van de wijken ter weerszijden van de Willem de	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Verder wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt	Geen.

	Zwijgerlaan wordt ernstig bedreigd en ook voor de bewoners van de torenflats zelf is dit negatief voor de gezondheid.	uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit komt de gezondheid ten goede.	
175.11	Reeds nu is de Willem de Zwijgerlaan de meest lawaaiige route door de stad. Dit zal worden versterkt. Verzocht wordt het ontwerp hogere waardenbesluit in te trekken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Er wordt voldaan aan het hogerenwaardenbeleid dat door de Omgevingsdienst West-Holland is vastgelegd in de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013". Voor het intrekken van het ontwerp hogere waarde-besluit bestaat dan ook geen aanleiding.	Geen.
175.12	Bij het proces dat heeft geleid tot de publicatie van de plannen is het WijkOntwikkelingsPlan Leiden Noord compleet genegeerd. Het lijkt erop dat er bewust op is gestuurd dat de burger niet wordt gehoord en dat inspraak zoveel mogelijk wordt uitgesloten.	Het Wijkontwikkelp lan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	Geen.
176.1	De bouw is megalomaan, doet afbreuk aan het zicht, privacy en de kwaliteit van de bebouwde omgeving	De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een	

	en is in strijd met de eerder door de gemeenteraad vastgestelde Hoogbouwvisie uit 2007.	nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken. Uit die motivering blijkt dat de woontorens passen binnen de bebouwing met de omgeving op het straatniveau, de stad en het stadssilhouet. De woontorens zijn dus niet en megalomaan en hebben geen ongunstige gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Opgemerkt wordt verder dat het bestaan van hoge bebouwing op korte afstand van andere bebouwing in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk is. Wij menen dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij zijn onder meer de effecten op het woon- en leefklimaat van omwonenden, de effecten op de natuur en het behouden, plus het realiseren van een groene omgeving onderzocht (zie hoofdstuk 3 en 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Uit die onderzoeken is gebleken dat ook met planinitiatief LEAD een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan).	
176.2	De hoogte van het project en de daarmee gepaard gaande hoeveelheid woningen zorgen voor teveel drukte en verkeersbewegingen met alle bijkomende	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaantoonbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de	

	gevolgen.	verkeersveiligheid ontstaan. Voor zover indiener op andere ruimtelijke gevolgen van LEAD doelt, wordt verwezen naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota alsmede de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat ook met planinitiatief LEAD een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd.	
176.3	De bouw van drie hoge woontorens is op deze plek onacceptabel en past niet bij het karakter van de stad Leiden. Dit wordt onderstreept in de Hoogbouwvisie. Het plangebied van LEAD is in de visie ook aangewezen: zij behoort tot de zogenaamde 'stadsboulevards'. Voor die gebieden geldt dat 'schermen en wanden van hoogbouw' hier hoogst onwenselijk zijn (blz. 39 van de hoogbouwvisie). De beoogde bouw aan de Willem de Zwijgerlaan/Nieuwe Koningsstraat is dus in strijd met de beleidsuitgangspunten van de in 2007 vastgestelde Hoogbouwvisie. Ten aanzien van de afwijking van de visie wordt een deugdelijke onderbouwing gemist. Terwijl die beslist noodzakelijk is, niet alleen omdat wordt afgeweken van het bestaande bestemmingsplan, maar ook van de in de hoogbouwvisie neergelegde uitgangspunten (en dan met name de aanwijzing van dit plangebied als stadsboulevard). Het welstandsadvies is ontoereikend. Er is geen motivering gegeven die recht doet aan de op bladzijde 49 van de visie gestelde criteria, die zeker moeten worden betrokken bij een beoordeling als het gaat om hoogbouw.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt de afwijking van de Hoogbouwvisie uitgebreid gemotiveerd. Ook wordt daar uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Het onderdeel "Eyeline" gaat in op de relatie van de bebouwing met de omgeving op straatniveau. In het onderdeel "Skyline" is de relatie van het planinitiatief LEAD met de bebouwing met de stad en het stadsilhouet getoetst. Uit die toetsing blijkt dat het planinitiatief LEAD geen negatieve invloed heeft op het karakter en het aanzicht van de stad (het stadsilhouet) en hier juist aan bijdraagt. Verder wordt opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten, zoals volgt uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede uit de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. De visie dat de gebouwen te hoog zijn, wordt niet gedeeld gelet op de overeenstemming van het plan met het geldende beleid en de daarbij behorende afwijkmogelijkheden.	
176.4	Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dit zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden. Het aantal motorvoertuigbewegingen wordt in de Joulestraat 12,4 keer zo veel, op de Schapenwei 5	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Hierin is ook ingegaan op de onwenselijkheid van een ontsluiting aan de oostzijde van het project.	Geen.

	keer zo veel en op de Nieuwe Koningstraat 4 keer zo veel. In de Pasteurstraat gaat het om 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als deze straten zo druk worden is dat erg gevaarlijk. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de verkeersdrukke wordt verspreid en de verkeersveiligheid wordt bevorderd.	Verder wordt opgemerkt dat uit het akoestisch onderzoek van BOOT volgt dat de maximale ritgeneratie van LEAD inclusief de voorzieningen in de gebouwen 2.279 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Hierbij geldt dat vanuit het plan sterk wordt ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen weergeven. De door indiener genoemde intensiteiten in de Joulestraat en Schapenwei betreffen een verkeerde interpretatie van de door BOOT geleverde berekening. Voor beide straten wordt in het onderzoek van BOOT het worst-case scenario weergegeven. Echter kan het worst-case scenario niet tegelijkertijd in beide straten voorkomen. Een auto die vanaf LEAD via de Schapenwei naar de Pasteurstraat rijdt kan immers niet gelijktijdig via de Joulestraat rijden.	
176.5	De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten. De verkeersontsluiting van het project moet ook aan de oostzijde worden gerealiseerd, zodat de geluidsoverlast wordt beperkt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
176.6	Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die de gemeente hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto's zullen hebben dan bewoners van andere wijken. Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	Geen.
176.7	Naast een appartementencomplex moet ook een significant aantal eengezinswoningen worden gebouwd om het tekort aan eengezinswoningen in Leiden aan te pakken.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat in het	Geen.

		project geen grondgebonden eengezinswoningen worden gerealiseerd betekent overigens niet dat in de woontorens geen ruimte is voor gezinnen, nu in de woontoren ook grotere meerkamerappartementen worden gerealiseerd. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden.	
176.8	Voor het project moeten veel volwassen bomen worden gekapt. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit. Volwassen bomen moeten worden behouden en er moet meer groen gerealiseerd worden in de omgeving.	Voor de bomen in het plangebied die gevolgen kunnen ondervinden van het project is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Per boom zijn daarin algemene gegevens, de kwaliteit, toekomstverwachting, de verplantbaarheid en de gevolgen van de werkzaamheden in kaart gebracht. In de BEA zijn 53 bomen beoordeeld. De huidige bomenstand is blijkens de BEA in overwegend slechte staat en verplanten zal in bijna alle gevallen zeer lastig zijn. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	Geen.
176.9	De luchtvervuiling zal toenemen. De toename van verkeersbewegingen maakt de kans dat de Europese norm voor luchtkwaliteit wordt	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De wettelijke grenswaarden zijn	Geen.

	overschreden, aanzienlijk. Dit moet worden onderzocht.	gebaseerd op de Europese normen voor luchtkwaliteit.	
176.10	De gemeente dient de noodzaak van de extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en – verplichtingen, waaronder het beperken van stikstofproblematiek.	Bij de totstandkoming van het planinitiatief LEAD is veel aandacht geweest voor duurzaamheid. In het bouwplan zijn in dat kader verschillende bewuste ontwerpkeuzes gemaakt. Verwezen wordt naar hetgeen hierover is opgemerkt in paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het aspect stikstof geldt dat door Peutz onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie die voortkomt uit het project en de vraag of de aanleg- en gebruiksfase van het project voor significant negatieve effecten kunnen zorgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het onderzoek is geconcludeerd dat de depositie ten gevolg van de gebruiksfase en de aanlegfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt en dus geen significant negatieve effecten oplevert. Verwezen wordt naar bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.	Geen.
176.11	Het participatietraject is onvoldoende, blijkens een door inwoners uitgezette enquête die door 376 respondenten is ingevuld. Het plan lijkt reeds definitief en is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, het aantal woningen, mocht niet worden gesproken. Het participatietraject is daarnaast begeleid en geregisseerd door de projectontwikkelaar, waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over het aantal te realiseren woningen. In het participatietraject is ook gediscussieerd over het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Uiteindelijk heeft deze discussie echter niet geleid tot aanpassing van het bouwplan conform de wens van indiener. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject. Het participatietraject is dus niet onvoldoende en het plan was niet reeds definitief. Daarnaast geldt dat de gemeente wel degelijk betrokken is bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan “LEAD in dialoog” tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus wel degelijk onder regie van de	Geen.

		gemeente het participatietraject doorlopen.	
177.1	De hoogte van de bouwwerken past geenszins in het fijne kleinschalig stadse karakter van Leiden. Zeker met de omliggende wijken laagbouw dichtbij.	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	Geen.
177.2	De drukte die gepaard zal gaan met de hoeveelheid woningen past niet in de huidige locatie. Zo is parkeergelegenheid niet voldoende uitgewerkt, en al een probleem in de huidige situatie zonder dergelijke gebouwen als project LEAD in de buurt. Daarnaast zal de verkeersveiligheid/(geluid)overlast enorm toenemen in een wijk met veel (jonge) gezinnen.	Ten aanzien van het aspect parkeren wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Ten aanzien van het aspect verkeer wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Tot slot wordt ten aanzien van het aspect geluid naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD (en de daarbij gekozen ontsluitingsstructuur) geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan.	Geen.
177.3	Het project lijkt weinig rekening te houden met duurzaamheid en milieu. Bomen zullen moeten worden gekapt, en de al eerder genoemde verkeersdrukke zullen het milieu niet ten goede komen. Daarnaast is de bouw van een dergelijk project niet duurzaam.	Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater	Geen.

		opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO² gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd.	

		Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam. Ten aanzien van de kap van de bomen geldt dat voor het plan 33 bomen worden gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit wordt naar paragraaf 5.2.8 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.	
178.1	Het bouwplan zal alle uitzicht en (zon)licht van indiener ontnemen en zorgen voor schending van privacy. Het woongenot van indiener wordt hiermee permanent ontnomen en het project zal zorgen voor waardedaling van omliggend onroerend goed, terwijl de onroerend goedbelasting hetzelfde blijft.	Vooraf merken wij op dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat. Dat het uitzicht van omwonenden verandert is niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het plan ruimtelijk kan worden ingepast. Ten aanzien van het aspect privacy menen wij dat, gelet op het feit dat de woontorens in een stedelijke omgeving worden gebouwd, aan het belang dat bestaat bij realisatie van het planinitiatief LEAD grotere waarde moet worden toegekend dan aan het ongewijzigd laten van de mate van privacy die omwonenden nu genieten. Hierover wordt nog het volgende opgemerkt. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van het planinitiatief LEAD. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving op het straatniveau en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die	Geen.

		onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief LEAD past bij de bebouwing in de omgeving op het straatniveau en met het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast zijn op basis van de eerste participatieronde diverse maatregelen genomen om de privacy van omwonenden zoveel mogelijk te borgen. Op basis van die ronde zijn aanpassingen aan het gebouw aan de zijde van Koningsstaete gemaakt. Een hoek van het gebouw is afgesneden en de woonkamers en buitenruimten van de tegenoverliggende woningen zijn naar de andere zijde verplaatst. Daardoor hebben de eigenaren beter uitzicht en meer privacy. Ook hebben de gevels en buitenruimten aan de westkant van LEAD meer groen gekregen voor het aanzicht en de privacy van de bewoners van Skyline Next (zie bijlage 1 bij de toelichting bij het bestemmingsplan, blz. 10 en paragraaf 2.3.1.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan). Met betrekking tot het aspect bezonning wordt naar paragraaf 5.2.7 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project niet leidt tot onaanvaardbare effecten op de mate van bezonning voor de woningen in de omgeving van het project. Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	
178.2	Het verkeer zal enorm toenemen en er kan straks niet meer voor het eigen appartementencomplex worden geparkeerd omdat de bewoners van LEAD er kunnen staan.	Ten aanzien van het aspect parkeren wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Indiener geeft aan zich zorgen te maken over de mogelijkheid dat bezoekers op straat zullen parkeren. Hiertoe merken wij nog het volgende op. Bezoekers moeten in beginsel op eigen terrein parkeren en het is daarom onwenselijk als het parkeertarief in de garage te veel afwijkt van het tarief op straat. Dit kan er immers toe leiden dat bezoekers alsnog op straat parkeren, omdat dit goedkoper is. De parkeervisie biedt in dergelijke gevallen handvatten om het beleid op straat aan te passen wanneer dergelijke problemen optreden. Zo kunnen bijvoorbeeld de reguleringsstijden aangepast worden als blijkt dat er veel bezoekers na 19.30 uur op straat gaan staan, omdat het	Geen.

		dan gratis is en er op eigen terrein betaald moet worden voor het parkeren. Ook is reeds in de parkeervisie opgenomen dat het starttarief van €0,20 voor de eerste twee uur parkeren in woongebieden wordt opgeheven. Dit maakt het kostentechnisch niet interessant om in de openbare ruimte te parkeren in plaats van op eigen terrein. Dat bezoekers zullen uitwijken naar parkeren op straat is daarom niet aan de orde. Ten aanzien van het aspect verkeer wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	
179.1	Indiener is voor de bouw van deze hoogbouw, is ervan overtuigd dat dit noodzakelijk is voor de duurzame ontwikkeling van Leiden om ook in de toekomst voor de volgende generaties een leefbare en levendige stad te blijven en roept het gemeentebestuur dan ook op het beleid te continueren.	Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen.	Geen.
180.1	Indiener vraagt zich af hoe het kan dat in deze prachtige historische stad van die anonieme, van menselijke waarden ontdane enorme kolossen worden gebouwd? Woningnood kan ook aangepakt worden waarbij respect is voor de menselijke maten.	Om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, is door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	Geen.
181.1	Het woon- en werkverkeer gaat overbelast worden in de wijk Nieuw Leyden; vooral in de Pasteurstraat.	Ten aanzien van het aspect verkeer wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD verkeerskundig goed kan worden ingepast en dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	Geen.
181.2	Het kappen van 30 bomen in een wijk waar niet veel groen staat is dood zonde.	Ten aanzien van de kap van de bomen geldt dat voor het plan 33 bomen worden gekapt. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA (Bomen Effect Analyse), maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het	Geen.

		stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
181.3	De vraag wordt gesteld waar alle auto's moeten worden geparkeerd worden als dit niet allemaal onder het gebouw kan?	Voor een reactie op deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Aanvullend moet hierbij worden opgemerkt dat het planinitiatief LEAD niet op traditionele wijze qua mobiliteitsconcept wordt ingericht. Vanuit het plan wordt sterk ingezet op andere vormen van transport om het autogebruik te ontmoedigen. Hierdoor is het aannemelijk dat de werkelijke verkeersgeneratie van plan LEAD lager zal liggen dan wat de traditionele berekeningen opleveren. Dit wordt ook opgemerkt in het verkeersonderzoek van BOOT Overigens wordt opgemerkt dat ook in de Parkeervisie 2020-2030, waarin de visie op zowel autoparkeren als fietsparkeren in de gemeente is vastgelegd, de auto een minder prominente rol heeft als mobiliteitsoptie. Duurzame, schone vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang. Op basis van de Parkeervisie wordt er in dat kader bijvoorbeeld op aangestuurd dat kwalitatief hoogwaardige alternatieven worden geboden voor autobezit en –gebruik en parkeervergunningen worden niet meer verleend voor bewoners van nieuwbouw. Het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn volgens de Parkeervisie logische alternatieven. Het planinitiatief LEAD en de daarbij gehanteerde parkeereis past ook in die beleidsuitgangspunten van de Parkeervisie. De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020, waaraan LEAD ook is getoetst en waaraan LEAD voldoet.	Geen.
182.1	De afgelopen jaren zijn er aan de Willem de Zwijgerlaan al kolossale woongebouwen neergezet, die het aanzicht van de laan ernstig hebben veranderd, zonder daarbij rekening te houden met de historie. Restanten van de spoorlijn die er gelegen hebben, zijn verdwenen zonder rekening te	Opgemerkt wordt dat voor zover indiener doelt op eerdere projecten die in de omgeving zijn uitgevoerd, die projecten in deze procedure niet ter discussie staan. Onduidelijk is daarbij ook waar indiener op doelt met de verwijzing naar de restanten van de spoorlijn. Voor zover in het verleden nog sprake was van landschappelijke resten van de spoorlijn, zijn deze bij de aanleg van het Zwartewater, de Willem de Zwijgerlaan en de overkluizing reeds verdwenen en staat dit dus geheel los van het planinitiatief LEAD.	Geen.

	houden met de cultuurhistorische aspecten. Met Lead wordt het volgende megalomane project ingezet, waarbij de woontorens 50% hoger zijn. De woontorens passen daarmee niet in de omgeving.	Verder geldt dat om de gevolgen van het planinitiatief LEAD voor onder andere het beschermd stadsgezicht van Leiden te kunnen bepalen, door RED Company en Powerhouse Company een zichtlijnenonderzoek is uitgevoerd. Het onderzoek van RED Company en Powerhouse Company maakt onderdeel uit van de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 27 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. In paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota wordt daar uitgebreid op ingegaan. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van de (karakteristieke) zichtlijnen en eveneens geen onevenredige effecten op de cultuurhistorische waarden van de binnenstad optreden als gevolg van het plan LEAD. Ook wordt daar toegelicht dat het planinitiatief LEAD past binnen de bebouwing in de wijk.	
182.2	Met 580 woningen zijn evenveel auto's te verwachten, waarop de locatie niet is voorzien. Daarnaast is verkeer te verwachten van allerlei bedrijven die goederen/diensten zullen afleveren. Er komen te veel verkeersbewegingen op een te kleine oppervlakte. Gezien het feit dat in het verleden kruisingen met de Willem de Zwijgerlaan zijn opgeheven, wordt de buurt nu opgescheept met die verkeersbewegingen. Dat kunnen de kleine straten niet aan. Met Lead is het voornemen om de hoogste toren tegen de Willem de Zwijgerlaan aan te zetten. Nadat in Leiderdorp de LOI-toren het hoogste gebouw werd, zien de bewoners daar mensen aan het raam voorbij suizen richting de dood. Eén verkeersongeval afgelopen week in de ochtendspits, maakte dat Leiden-Noord volledig vastliep. We moeten geen zelfmoord-hotspot naast de weg zetten als uitdaging.	Ten aanzien van het aspect verkeer wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het planinitiatief LEAD verkeerskundig goed kan worden ingepast en dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersonderzoek conform de CROW-kengetallen is onderzocht en daarin de verkeersgeneratie van o.a. bezorgers is verdisconteerd zodat ook daar rekening mee is gehouden. In het verkeersonderzoek van BOOT is de CROW norm van maximaal 6.000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen niet strikt toegepast en is oog geweest voor de lokale situatie. Voor de onderzochte erftoegangswegen geldt dat is gekeken naar de lokale aspecten zoals wegbreedte, oversteekvoorzieningen, parkeervoorzieningen en hoeveelheid fietsverkeer. Gelet daarop is door BOOT geconcludeerd dat het wenselijk is dat voor deze wegen de intensiteit onder de 4.000 mvt/etmaal blijft. Zelfs in het worst-case scenario wordt ruim onder dit aantal verkeersbewegingen gebleven.	Geen.
183.1	Indiener stelt dat hij in 2012 zijn woning heeft gekocht, wetende dat in Leiden Noord een Wijkontwikkelplan geldig is en dat daarin onder andere is vastgelegd tot welke hoogte in de omgeving gebouwd mag worden. Tevens zegt het	Het Wijkontwikkelplan Noord, "Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018" (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. In het WOP zijn ook geen maximale hoogten opgenomen. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van	Geen.

	iets over hoe de besluitvorming over bouwplannen in dit gebied tot stand moet komen. Indiener stelt dat op grond van het vertrouwensbeginsel mocht worden toevertrouwd dat de gemeente hier juist mee om zou gaan. Bij het project LEAD is de gemeente hier volledig aan voorbij gegaan. Wijkverenigingen zijn ingelicht tegelijkertijd met de overige bewoners, hetgeen in strijd is met het WOP. Daarnaast is onder andere met de hoogte afgeweken van datgene wat in het WOP is bepaald.	ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Voor de locatie Willem de Zwijgerlaan is aangegeven dat voor 2018 de ambitie is de laan te herstructureren. Het WOP is in 2020 afgerond. Voor zover wordt bedoeld dat onvoldoende participatie heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces en dat de participatie heeft geleid tot concrete wijzigingen van het plan.	
183.2	De gemeente kent een participatietraject waarbij de eerste ronde door de gemeente georganiseerd moet worden conform beleid. Dat bleek in dit project door de projectontwikkelaar georganiseerd en het traject was voor de bühne waarin alles vooraf bepaald was. Bewoners werden zeer kort voor de bijeenkomsten geïnformeerd en als je één avond niet aanwezig kon zijn, mocht je de rest van het participatietraject niet volgen. Er is alles aan gedaan om het burgers zo lastig mogelijk te maken het traject te kunnen volgen. Over hoofdpunten zoals het aantal woningen en hoogte of parkeren mocht niet gesproken worden. Bij de behandeling van het project in de Commissie Stedelijke Ontwikkeling viel het op dat naast veel tegenstanders ook veel voorstanders van het project waren. Nader onderzoek leert dat de meeste van deze voorstanders behoren tot de vriendenkring dan wel het netwerk van medewerkers van de projectontwikkelaar. Deze laat zich juridisch bijstaan door het advocatenkantoor waar de voor dit project verantwoordelijke wethouder in het verleden werkzaam was. Medewerkers van dit kantoor proberen tegenstanders van het project via sociale media te belagen en te beïnvloeden.	Voor zover indiener zich niet vrij voelde om in te spreken gedurende het participatietraject en zich geïntimideerd heeft gevoeld, betreuren wij dat. Wij hebben het participatietraject anders ervaren, nu juist een uitgebreid participatietraject (verspreid over meerdere sessies) is doorlopen waarin een grote hoeveelheid omwonenden zijn betrokken en verschillende onderwerpen aan bod zijn gekomen. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt in dat kader verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Een uitgebreide procedure is doorlopen binnen de kaders van het planinitiatief. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Op aangeven van de gemeente werden in de projectomgeving 3.500 uitnodigingen verspreid. Naar aanleiding van de eerste publieksbijeenkomst op 11 september 2018 gaven daarnaast 40 mensen zich op voor een plangroep om de onderwerpen met de initiatiefnemer te bespreken. Hieraan hebben 35 mensen actief deelgenomen. Ook is een woonenquête gehouden onder ruim 1.300 belangstellenden. Gelet hierop bestond de mogelijkheid voor alle belanghebbenden om hun mening te delen over het project. Anders dan door indiener wordt gesteld, geldt overigens dat het onjuist is dat niet kon worden gesproken over bepaalde onderwerpen. In het participatietraject is over allerlei onderwerpen gesproken, zoals ook het aantal woningen en in dat kader de hoogte van het bouwplan. Het uitgangspunt is altijd geweest dat het maximale stedenbouwkundige kader en woonprogramma wordt gerealiseerd zonder dat dat ten koste gaat van erfgoed- en omgevingswaarden. Zoals uit de participatieverslagen die als bijlagen 1 en 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd ook volgt, is het ontwerp van de torens in dat kader bijvoorbeeld ook aangepast op basis van het participatietraject.	Geen.
183.3	Diverse onderzoeken in het kader van het project	Vooraf wordt opgemerkt dat alle onderzoeken voor het planinitiatief LEAD op	Geen.

	hadden onafhankelijk door de gemeente uitgevoerd moeten worden. Dit bijvoorbeeld bij het verkeersonderzoek, het windonderzoek en het onderzoek naar de mogelijkheden tot kettingbeding voor starterswoningen.	zorgvuldige wijze zijn uitgevoerd. Door indiener is niet gemotiveerd waarom hij meent dat de onderzoeken onzorgvuldig zijn. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt ten aanzien van het aspect verkeer naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan en wordt ook uitgebreid ingegaan op de verschillende onderzoeken die in dat kader zijn uitgevoerd. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt en wordt ook uitgebreid ingegaan op het in dat kader uitgevoerde onderzoek. De mogelijkheid tot het opnemen van een kettingbeding betreft een privaatrechtelijk aspect en staat volledig los van het bestuursrechtelijke traject dat ziet op de vaststelling van de ontwerpbesluiten.	
183.4	In het Wijkontwikkelplan Leiden Noord (WOP) is vastgelegd dat de maximale hoogte van projecten in deze omgeving gelijk moet zijn aan de reeds aanwezige bebouwing. In de hoogbouwvisie is 70 meter als maximum hoogte vastgelegd. Indiener mocht erop vertrouwen dat de gemeente zich aan vastgesteld beleid en afspraken zou houden. Met het afwijken van het WOP en de hoogbouwvisie slaat de gemeente een dringend advies van de milieuraad uit 2019 in de wind. Van het WOP en de hoogbouwvisie mag enkel afgeweken worden als dit gemotiveerd wordt en het project een kwalitatieve toevoeging voor de omgeving is. De huidige motivering toont onvolledig aan dat dit project deze kwalitatieve toevoeging aan de omgeving is. Het leefklimaat daalt.	Voor zover deze zienswijze het Wijkontwikkelplan Noord betreft, wordt verwezen naar hetgeen hierover in de reactie onder 183.1 is opgemerkt. Ten aanzien van de verhouding van het planinitiatief met de Hoogbouwvisie, geldt dat de Hoogbouwvisie een algemene afwijkingsmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie bevat. Van deze afwijkingsmogelijkheid is gebruik gemaakt. Voor een nadere toelichting hierop wordt naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen, waarin de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie is besproken. Voor zover indiener doelt op het advies van de Leidse Milieuraad, geldt dat dit advies een algemeen advies over hoogbouw boven 70 meter betreft, en dus niet ziet op dit concrete project. In het advies wordt met nadruk erop gewezen dat het advies betrekking heeft op hoogbouw in zijn algemeenheid, in hoofdzaak ingaat op milieuaspecten van het gebouw zelf en niet is gerelateerd aan een bepaald project of voorgenomen project. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op ingegaan. LEAD is klimaatadaptief	Geen.

		ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO2 gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten. Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om	

		de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Zo wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd. Gelet op het voorgaande is het planinitiatief LEAD wel degelijk duurzaam, anders dan in het advies van de Leidse Milieuraad in algemene zin ten aanzien van hoogbouw boven 70 meter wordt verondersteld.	
183.5	Het aantal sociale huurwoningen is te laag. Er is behoefte aan goedkope appartementen en betaalbare gezinswoningen. In beide voorziet LEAD niet en het project draagt nauwelijks bij aan de huidige woningnood. Op de locatie is voldoende ruimte voor 125 sociale huur appartementen en een aantal gezinswoningen. Tevens zou bij een overkluizing van de Willem de Zwijgerlaan de bouwruimte dermate toenemen om een groene verbinding te realiseren naar fase 2 Groenoord waardoor nog meer kan worden voorzien in de woningnood. Op de nieuwe bebouwing aan de Willem de Zwijgerlaan kan op elk complex een etage extra worden gebouwd. Het project omvat veel kleine en dure appartementen die voor een groot deel van de samenleving ongeschikt of onbetaalbaar zijn. Met de huidige crisis en mogelijke effecten op de woningmarkt is er een zeker risico van leegstand. Er zou pas gebouwd mogen worden als 90% van de appartementen verkocht is aan eindgebruikers en elke koper moet verplicht worden zelf in het appartement te wonen om speculatie tegen te gaan.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment. Het enkele feit dat ook behoefte bestaat aan andersoortige woningen in Leiden, maakt niet dat het planinitiatief LEAD geen belangrijke en wenselijke bijdrage levert aan de woningvoorraad in Leiden. Dat het woonprogramma zal leiden tot leegstand is niet aannemelijk. Gelet op de grote behoefte aan de woningen die in LEAD worden gerealiseerd, is leegstand niet te verwachten. Voor zover indiener vreest dat beleggers de woningen opkopen om door te verkopen, geldt dat kopers op basis van de koopovereenkomst gebonden zullen zijn aan een anti-speculatiebeding. Het anti-speculatiebeding van drie jaar wordt opgenomen vanaf de datum waarop de koper als bewoner op het adres in de gemeentelijk Basisregistratie	Geen.

		Personen (BRP) staat ingeschreven. Binnen die drie jaar mogen de woningen niet worden doorverkocht.	
183.6	De wijk Nieuw Leyden is autoluw gebouwd. LEAD zou dit in één keer verkeersrijk maken. De voorgenomen ontsluiting lijkt praktisch onhaalbaar. De gebruikte berekeningen lijken dermate voorgevormd te zijn dat alles net binnen de normen past. Naberekeningen lijken aan te tonen dat in de Pasteurstraat de kritische norm van 6.000 verkeersbewegingen per dag overschreden zal worden. Bewoners zullen ook bezoek en pakketjes ontvangen. Daarnaast is in Leiden Noord nu al in de spits een verkeersinfarct. De wijk Groenord is in de huidige situatie al verkeersonveilig.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Dat de voorgenomen ontsluiting praktisch onhaalbaar zou zijn is door indiener niet onderbouwd. Onduidelijk is op welke naberekeningen indiener doelt. Onderzocht is, op basis van algemeen aanvaardbare kengetallen van het CROW, hoeveel verkeersbewegingen het project zal genereren en dit is afgezet tegen de modelmatige autonome situatie, die is uitgerekend op basis van een vastgesteld verkeersmodel. In het verkeersonderzoek van BOOT is de CROW norm van maximaal 6.000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen niet strikt toegepast en is juist oog geweest voor de lokale situatie. Voor de onderzochte erftoegangswegen geldt dat is gekeken naar de lokale aspecten zoals wegbreedte, oversteekvoorzieningen, parkeervoorzieningen en hoeveelheid fietsverkeer. Gelet daarop is door BOOT geconcludeerd dat het wenselijk is dat voor deze wegen de intensiteit onder de 4.000 mvt/etmaal blijft. Zelfs in het worst-case scenario wordt ruim onder dit aantal verkeersbewegingen gebleven. Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersonderzoek conform de CROW-kengetallen is onderzocht en daarin de verkeersgeneratie van pakketbezorgers is verdisconteerd, zodat ook daar rekening mee is gehouden.	Geen.
183.7	De parkeernorm is experimenteel verlaagd om het lage aantal parkeerplaatsen bij LEAD mogelijk te maken. Het beeld van dalend autobezit is wensdenken. Een verbod op het aanvragen van een parkeervergunning houdt geen stand. Op grond van het gelijkheidsbeginsel is het voor iedere bewoner van Leiden mogelijk een parkeervergunning aan te vragen. Het aantal laadplekken in de garage is te laag. LEAD leidt ertoe dat de betaald parkeertijden hoogstwaarschijnlijk nog verder verruimd zullen worden om de overlast in de omgeving te beperken. Het aantal parkeerplaatsen in LEAD zal minimaal verdubbeld moeten worden om bewoners te kunnen	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt dat ook in de Parkeervisie 2020-2030, waarin de visie op zowel autoparkeren als fietsparkeren in de gemeente is vastgelegd, de auto een minder prominente rol heeft als mobiliteitsoptie. Duurzame, schone vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang. Op basis van de Parkeervisie wordt er in dat kader bijvoorbeeld op aangestuurd dat kwalitatief hoogwaardige alternatieven worden geboden voor autobezit en –gebruik en parkeervergunningen worden niet meer verleend voor bewoners van nieuwbouw. Het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn volgens de Parkeervisie	Geen.

	laten parkeren. Daarnaast moeten parkeerplaatsen voor bezoek worden toegevoegd.	logische alternatieven. Het planinitiatief LEAD en de daarbij gehanteerde parkeereis past ook in die beleidsuitgangspunten van de Parkeervisie. De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020, waaraan LEAD ook is getoetst en waaraan LEAD voldoet. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen parkeervergunning zullen ontvangen. Niet valt in te zien waarom het gelijkheidsbeginsel in de weg staat aan het weigeren van een parkeervergunning in gevallen waarin het adres van de aanvrager is opgenomen op de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Voor zover indiener zich zorgen maakt over de mogelijkheid dat bezoekers op straat zullen parkeren, merken wij nog het volgende op. Bezoekers moeten in beginsel op eigen terrein parkeren en het is daarom onwenselijk als het parkeertarief in de garage te veel afwijkt van het tarief op straat. Dit kan er immers toe leiden dat bezoekers alsnog op straat parkeren, omdat dit goedkoper is. De parkeervisie biedt in dergelijke gevallen handvatten om het beleid op straat aan te passen wanneer dergelijke problemen optreden. Zo kunnen bijvoorbeeld de reguleringstijden aangepast worden als blijkt dat er veel bezoekers na 19.30 uur op straat gaan staan, omdat het dan gratis is en er op eigen terrein betaald moet worden voor het parkeren. Ook is reeds in de parkeervisie	

		opgenomen dat het starttarief van €0,20 voor de eerste twee uur parkeren in woongebieden wordt opgeheven. Dit maakt het kostentechnisch niet interessant om in de openbare ruimte te parkeren in plaats van op eigen terrein. Dat bezoekers zullen uitwijken naar parkeren op straat is daarom niet aan de orde.	
183.8	Hoogbouw is niet duurzaam te noemen. Het streven om CHENG te bouwen is niet realistisch en onhaalbaar en LEAD voldoet zelfs niet aan de BENG eisen. Hoogbouw is de duurste en minst groene manier van bouwen en er moet veel groen wijken voor de bouw van dit project. Groen wat, ondanks toezeggingen in het participatietraject, in de huidige plannen niet terugkomt.	Ten aanzien van CHENG wordt opgemerkt met betrekking tot het aangenomen amendement A.180124/07 "BENG wordt CHENG" tijdens de raadsvergadering besproken dat op dit moment een gebouw met EPC van 0,0 als energieneutraal wordt beschouwd en niet wordt ingegaan op welke wijze deze waarde wordt behaald. Hoewel de initiatiefnemer alle huidige beschikbare technieken zal aanwenden, kan niet worden gegarandeerd dat een energieneutraal gebouw wordt gerealiseerd. De C van circulair, het materialenpaspoort is wel toegezegd en verder is voorgesteld om de H van Helemaal te wijzigen naar Heel en ENG naar klimaatneutraal. Opgemerkt wordt dat het bouwplan is uitgewerkt en ingediend voordat de BENG-eisen op 1 januari 2021 in werking zijn getreden. Dit laat echter onverlet dat de ontwikkelaar een inspanningsverplichting heeft om een circulair en zeer duurzaam project te realiseren. De ontwikkelaar heeft daar concreet invulling aan gegeven door het toepassen van zeer hoge gevelisolatie, driedubbele beglazing incl. geïntegreerde energieopwekking, bodemenergie, warmteterugwinning uit ventilatiesystemen en een optimaal gebruik van zonnepanelen op de daken. De voor het project gestelde duurzaamheidsdoelen gaan veel verder dan de minimale eisen van het Bouwbesluit 2012. Ten aanzien van de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) geldt dat de wettelijke eis voor een woonfunctie 0,4 is. Iedere EPC van minder dan 0,4 voor woningen kan worden aangemerkt als BENG+. Voor LEAD heeft men de inspanningsverplichting op zich genomen om een EPC van 0,25 voor woningen te bereiken. Deze ambitie wordt niet volledig gehaald: er is sprake van een EPC voor woningen van 0,28 voor de twee torens met onderbouw en 0,34 voor de solitaire toren. Daarbij wordt opgemerkt dat gedurende de technische uitwerking in de volgende fase nog kleine verbeteringen in EPC kunnen volgen, waarvoor de initiatiefnemer zich zal blijven inzetten. Zo is gebleken dat door het toevoegen van zogenoemde SmartWindows (ramen die met geïntegreerde PV-cellen energie opwekken en door middel van gestuurde zonwering de warmtelast op de woningen reguleren) de EPC voor het woondeel wordt verlaagd naar een EPC van 0,255 voor de twee torens met onderbouw en 0,319 voor de solitaire toren. De aangevraagde EPC voor de woningen is vastgelegd en kan derhalve alleen maar lager worden bij de uitwerking. Er is een aanzienlijke inspanning gedaan het gestelde doel te	Geen.

		behalen. In alle torens zijn dezelfde energiezuinige maatregelen genomen. Daarbij is gekozen voor een balans tussen innovatie, robuuste en bewezen maatregelen en esthetische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en het milieu. Van belang is dat de duurzaamheidsambities verder gaan dan wettelijk bepaald. Het wettelijk niveau wordt in ieder geval gehaald. In dit geval geldt dat sprake is van BENG+. Verder wordt opgemerkt dat hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, onderdeel van het planinitiatief LEAD is dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Het het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen.	
183.9	In Leiden Noord is reeds een tekort aan sociale voorzieningen. Scholen hebben geen of nauwelijks plek en bestaande huisartsen zitten vol. Door LEAD zullen de beperkt aanwezige sociale voorzieningen nog meer overbelast raken. Er dient vooraf vastgelegd te worden in welke sociale voorzieningen voorzien moet worden.	De toevoeging van 580 woningen genereert een bepaalde behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen. De programmering van de behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen wordt gezien het groter voedingsgebied van de (maatschappelijke) voorzieningen en de woonopgave voor Leiden Noord bekeken binnen het Ontwikkelperspectief Leiden Noord als geheel. Voor zover in de toekomst blijkt dat naar aanleiding van de realisatie van LEAD een grotere behoefte ontstaat aan (maatschappelijke) voorzieningen, zal hiervoor op wijkniveau naar oplossingen worden gezocht in het ontwikkelperspectief. Daarnaast geldt dat binnen het plan ruimte is voor 600 m2 aan commerciële en maatschappelijke functies, die een gedeelte van deze vraag kunnen opvangen.	Geen.
184.1	Indiener stelt bezwaar te maken tegen het verkeersonderzoek van BOOT. Op een dergelijk belangrijk onderwerp verwachten indieners een onafhankelijk onderzoek in opdracht van de gemeente Leiden, naar de verkeersstromen,	Vooraf wordt opgemerkt dat alle onderzoeken voor het planinitiatief LEAD op zorgvuldige wijze zijn uitgevoerd. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de onderzoeken onzorgvuldig zijn. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt ten aanzien van het aspect verkeer	Geen.

	geluidsoverlast, veiligheid en parkeergelegenheid.	naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan en wordt ook uitgebreid ingegaan op de verschillende onderzoeken die in dat kader zijn uitgevoerd. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt ten aanzien van het aspect geluid naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Daar is ook uitgebreid ingegaan op het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd door Buro Bouwfysica. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt ten aanzien van het aspect parkeren verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Ook wordt daarin uitgebreid ingegaan op het parkeeronderzoek dat door Spark is uitgevoerd.	
184.2	Indiener stelt dat in het onderzoek van BOOT akoestische berekeningen zijn uitgevoerd voor de Nieuwe Koningstraat, Schapenwei en Pasteurstraat, maar niet voor de Joulestraat, die de logische ontsluitingsroute vormt richting het zuiden. Deze straat moet worden meegenomen in onderzoek naar geluidbelasting op de gevel.	Uit de aangeleverde verkeersgegevens blijkt dat de verkeerstoename voornamelijk op de onderzochte wegen plaatsvinden. Overige wegen zijn om die reden buiten beschouwing gelaten. Zo blijkt uit het verkeersonderzoek van BOOT dat in het scenario waarin de meeste verkeersintensiteiten worden gemeten op de Schapenwei en de Nieuwe Koningstraat, slechts circa 200 verkeersbewegingen op de Joulestraat worden gemeten (gelijk aan de huidige werkdagintensiteit).	Geen.
184.3	Indiener maakt bezwaar tegen de plannen om de bestrating in de straat van indiener te vervangen door asfalt. Het valt te verwachten dat hiermee de snelheid van auto's zal toenemen, hetgeen een groot gevaar is voor de verkeersveiligheid van de straten.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid en de verkeersontsluiting ontstaan. Bij de uitvoering van het bestemmingsplan – en in dat kader de aanleg van asfalt in de straat van indiener - zal zorgvuldig worden gekeken naar het aspect verkeersveiligheid en worden indien nodig maatregelen genomen. Verder staat een eventuele overschrijding van de maximumsnelheid los van het planinitiatief LEAD. Dit zal door de politie worden gehandhaafd.	Geen.
184.4	Indiener stelt dat de door BOOT gehanteerde	Bij het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van de kencijfers van het CROW. In de	Geen.

	stedelijkheidsgraad “zeer sterk stedelijk” niet van toepassing is op het karakter van de woonwijk. Indiener verwijst naar het document “Nieuw Bouwen Fase IV, Handleiding voor kopers van een stadskavel in Nieuw Leyden”, waarin is opgemerkt dat sprake is van een rijkgeschakelde woonbuurt, rustig en autoluwe, als een enclave in de stad. De toename in verkeersbewegingen door LEAD zal een onaanvaardbare drukte geven in de autoluwe straten.	gebruikte publicatie wordt op basis van onder meer de stedelijkheidsgraad de verkeersgeneratie per woning bepaald. Zoals in het verkeersonderzoek van BOOT is opgemerkt, kent de CROW norm vijf stedelijkheidsgraden van niet stedelijk tot sterk stedelijk. Deze stedelijkheidsgraad is gekoppeld aan de hoeveelheid adressen per km². Volgens de CBS-cijfers heeft Leiden een omgevings-adressendichtheid van 3.725 woningen per km². Dit is ruim boven de ondergrens van 2.500 woningen per km² die het CROW hanteert voor zeer sterk stedelijk. De klasse van Leiden is dus zeer sterk stedelijk. De bepaling van de stedelijkheidsgraad is dus conform de CROW-publicatie uitgevoerd. Daarbij geldt overigens dat de stedelijkheidsnormeringsgraad niets zegt over een acceptabele verkeersdruk in de wijk. Verder wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan.	
184.5	Indiener stelt dat het planinitiatief LEAD naar schatting 1.350 bewoners toevoegt aan Nieuw Leyden. Behalve dat bewoners zich per auto verplaatsen, komen ook bezoekers met de auto en bestelbusjes/vrachtwagens voor online bestellingen. Ook gaat het planinitiatief uit van commerciële activiteiten in de plint die verkeersstromen zullen genereren. Dit zal de leefbaarheid en veiligheid van de straten in Nieuw Leyden bedreigen, met name voor jonge kinderen in de buurt. Inder verzoek om bij doorgang van het plan zowel voor het bouwverkeer als voor toekomstige bewoners van het project een eigen verkeersader te maken van en naar de Willem de Zwijgerlaan.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.3 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid en de verkeersontsluiting ontstaan. Daarbij wordt opgemerkt dat het verkeersonderzoek conform de CROW-kengetallen is onderzocht en daarin de verkeersgeneratie van pakketbezorgers is verdisconteerd zodat ook daar rekening mee is gehouden. In het verkeersonderzoek van BOOT is overigens ook rekening gehouden met de invullen van de plint, door uit te gaan van een invulling van 300 m² horeca en 300 m² fysio. Dit biedt een representatieve inschatting van de te verwachten verkeersgeneratie die voortkomt uit functies in de plint. Ten aanzien van het bouwverkeer wordt opgemerkt dat om de overlast gedurende de bouw te beperken een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan zal worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan	Geen.

		dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Door de gemeente is aan de projectontwikkelaar meegegeven dat geen bouwverkeer in de wijk mag rijden gedurende de bouw. Het bouwverkeer is geen onderdeel van het bestemmingsplan en zodoende niet meegenomen in de verkeersonderzoeken. De nadere uitwerking van het bouwverkeer gebeurt in dialoog met de buurt. In het kader van de omgevingsvergunning heeft de gemeente een aannemelijkheidstoets op de bereikbaarheid van bouwverkeer uitgevoerd.	
184.6	Het aantal geplande parkeerplaatsen wijkt af van de parkeernorm en is onrealistisch. De verwachte 1.350 inwoners zullen voor een groot deel tweeverdieners zijn, mede door de hoge prijs van de appartementen. Het is onwaarschijnlijk dat mensen 500 meter zullen lopen om hun auto te parkeren, zoals het plan voorstelt. LEAD ligt juist langs de uitvalsweg Willem de Zwijgerlaan, ook wel aangeduid als de Leidse Ring, voor ideale bereikbaarheid per auto naar de A4 en A44. De afstand tot het station is behoorlijk. Dit nodigt bezoekers uit die zich veel met de auto willen verplaatsen. De gemeente moet onderzoek doen naar autobezit bij toekomstige bewoners van het planinitiatief LEAD. Nieuwe bewoners krijgen geen recht op een parkeervergunning in de wijk, hiermee wordt een rechtsongelijkheid gecreëerd tussen nieuwe en oude bewoners van Nieuw Leyden die naar indiener vreest niet te handhaven zal blijken.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Overigens wordt opgemerkt dat ook in de Parkeervisie 2020-2030, waarin de visie op zowel autoparkeren als fietsparkeren in de gemeente is vastgelegd, de auto een minder prominente rol heeft als mobiliteitsoptie. Duurzame, schone vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang. Op basis van de Parkeervisie wordt er in dat kader bijvoorbeeld op aangestuurd dat kwalitatief hoogwaardige alternatieven worden geboden voor autobezit en –gebruik en parkeervergunningen worden niet meer verleend voor bewoners van nieuwbouw. Het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn volgens de Parkeervisie logische alternatieven. Het planinitiatief LEAD en de daarbij gehanteerde parkeereis past ook in die beleidsuitgangspunten van de Parkeervisie. De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020, waaraan LEAD ook is getoetst en waaraan LEAD voldoet. Opgemerkt wordt verder dat LEAD een goede aansluiting heeft op het openbaar vervoer. Het Centraal Station is op circa vijf minuten fietsafstand en op ongeveer een kwartier loopafstand gelegen. Daarnaast stopt het stads- en streekvervoer op de Willem de Zwijgerlaan. De adressen van LEAD worden opgenomen in de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Adressen genoemd in die lijst zullen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zodat ook voor toekomstige bewoners geldt dat zij geen	Geen.

		parkeervergunning zullen ontvangen. Niet valt in te zien waarom het gelijkheidsbeginsel in de weg staat aan het weigeren van een parkeervergunning in gevallen waarin het adres van de aanvrager is opgenomen op de POET(Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst van de gemeente. Toekomstige bewoners worden verder, onder andere op de website van het project en in verkoopdocumentatie, geattendeerd op het feit dat zij niet in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning. Reeds daarom kunnen bewoners van LEAD niet gelijkgesteld worden met andere omwonenden die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning.	
184.7	Het fietspad naast de Willem de Zwijgerlaan is elke ochtend een drukke verkeersader voor scholieren en vooral richting het Houtkwartier en overige fietsers richting het station. Dit zorgt nu al voor gevaarlijke situaties. Met de komst van zoveel nieuwe bewoners zal dit alleen maar verslechteren. Indiener heeft hierover geen onderzoek gevonden.	In het verkeersonderzoek van de gemeente Leiden is opgemerkt dat voor de toename van het aantal fietsbewegingen door LEAD geen kentallen beschikbaar zijn, maar op basis van kennis van de vervoerswijzekeuze in het algemeen in Leiden, verwacht mag worden dat het aantal verplaatsingen per fiets hoger zal liggen dan dat van de auto, derhalve ergens tussen de 2.000 en 3.000 fietsverplaatsingen per dag. Een substantieel deel hiervan zal gaan naar onderwijsinstellingen, het centrum en station Leiden Centraal. Fietsers kiezen ten eerste de kortste route naar hun bestemming, en dat betekent dat richting het centrum en station vooral extra fietsers te verwachten zijn via de Schapenwei en Joulestraat, en vervolgens richting de Singel. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de aantallen fietsers in de huidige situatie op de erftoegangswegen of in de autonome toekomstsituatie, maar verwacht mag worden dat het in beide gevallen om te overziene aantallen fietsers gaat. Dit betreffen immers woonstraten en geen doorgaande fietsroutes. In de woonstraten fietsen met name fietsers met een herkomst of bestemming in die straten, dus de bewoners. Daarbij gaat het om een relatieve kleine hoeveelheid fietsers.	Geen.
184.8	Indiener stelt dat de bouw van drie torens van 65, 85 en 115 meter totaal uit de toon valt. De welstandscommissie heeft verzaakt te beargumenteren waarom dit plan met deze buiten de eigen kaders vallende bouwhoogtes en bouwvolume voldoet aan de redelijke eisen van welstand.	De Welstandscommissie heeft het plan getoetst aan de Welstandsnota gemeente Leiden 2014. De Welstandscommissie heeft geadviseerd dat het bouwplan niet in strijd is met de redelijke eisen van welstand. Met betrekking tot het gevelmateriaal en de kleur is een voorbehoud gemaakt. Gevraagd is een mock-up van een gevelfragment ter beoordeling door de commissie voor te leggen. Dit is ook als voorschrift in de omgevingsvergunning opgenomen. Ook heeft de Welstandscommissie een aantal aanbevelingen gedaan ten aanzien van de groene daken en de voortuintjes op het parkeerdek. Niet volgt uit het advies van de Welstandscommissie dat zij het plan onvoldoende hebben getoetst aan de Welstandsnota.	Geen.
184.9	Aan het begin van 2018 was de Leidse politiek het erover eens dat een plan voor een 70 meter hoge toren nabij de Ommedijkseweg geschrapt moest	Voor wat betreft de hoogte van de woontorens wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota. Daar wordt de motivering van de afwijking van de Hoogbouwvisie besproken. Daarbij wordt benadrukt dat per ontwerp moet worden afgewogen of	Geen.

	worden. Ook de plannen voor een 100 meter hoge woontoren in Merenwijk werd als zeer ongewenst gezien. Het is verbazingwekkend dat het huidige college wel instemt met een plan voor torens van 65, 85 en 115 meter, op zo'n korte afstand van de singel.	aanleiding is tot het afwijken van de maximale hoogtes van de Hoogbouwvisie. Procedures ten aanzien van eventuele andere plannen in Leiden staan verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan. Opvattingen over hoogbouw veranderen mee met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden.	
184.10	Volgens het zichtlijnenonderzoek zouden de torens nauwelijks waarneembaar zijn vanuit de monumentale binnenstad. Indien er zou dit graag in een onafhankelijk zichtlijnenonderzoek terugzien. Het huidige onderzoek laat vooral zien in welke situatie je de torens niet kunt waarnemen of niet als storend ervaart. Dit is een te statische benadering. Het gaat om hoe de torens ervaren worden door de inwoners en bezoekers van Leiden die zich door de stad en de nabije omgeving verplaatsen. Leiden verdient een onafhankelijk onderzoek. Daarnaast argumenteren de architect en Red Company dat de torens heel 'rank' zijn. Indieners zijn van mening dat de torens niet rank te noemen zijn. De tekeningen geven een enorme breedte aan van de voet van de torens van de torens zonder inzichtelijke maatvoering. Vanuit de wijk gezien staan de torens met elkaar op een lijn waardoor het gebouw als een hoge muur ervaren wordt.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt primair naar paragraaf 5.2.6 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat met het planinitiatief LEAD van onevenredige aantasting van karakteristieke zichtlijnen tussen het plangebied en het beschermd stadsgezicht geen sprake is. Daarnaast wordt erop gewezen dat het zichtlijnenonderzoek in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten LEAD is uitgevoerd. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is het zelfbindend toetsingskader neergelegd voor wat betreft het toestaan van het planinitiatief LEAD. In de Nota van Uitgangspunten LEAD is aangegeven dat de zichtlijnen telkens zijn gekozen vanuit de kenmerkende posities in de stad, zijnde pleinen, delen van de singel, lange lanen en straten met monumenten. Daarbij is het ongewenst bevonden dat het planinitiatief LEAD de historische binnenstad domineert (zie blz. 24 van de Nota). Verder is aangegeven dat de gevolgen voor het zicht vanuit Het Groene Hart en voor het historisch landschap door de initiatiefnemer verder zullen worden uitgewerkt (zie blz. 43 van de Nota). Aangezien het zichtlijnenonderzoek deze uitgangspunten van de Nota van Uitgangspunten LEAD volgt achten wij het onderzoek representatief voor de impact op de zichtlijnen met het planinitiatief LEAD. Bij het vaststellen van de standpunten is een representatieve selectie gemaakt van karakteristieke zichtlijnen. Gelet daarop is niet elke straat of gezichtspunt in de binnenstad van Leiden meegenomen in het zichtlijnenonderzoek. Opgemerkt wordt verder dat de bestaande bebouwing bij het bepalen van de locaties geen rol heeft gespeeld. Van belang is de beleving, bijvoorbeeld vanuit de binnenstad. Hierbij is onvermijdelijk, zeker in een dichtbebouwde omgeving, dat gebouwen in de zichtlijn staan. De zichtlijnen geven in dat kader ook een accuraat beeld van wat het effect van het project is op de bestaande stad. Voor een reactie op deze zienswijze wordt tevens opgemerkt dat onderdeel van het ontwerp van de torens is dat zoveel mogelijk is geprobeerd aansluiting te zoeken bij het omliggende gebied. De nieuwbouw sluit aan op de stedenbouwkundige opzet van de	Geen.

		aangrenzende wijk, in het bijzonder het patroon van rooilijnen en bouwblokken. De onderbouw van het plan sluit aan op de rooilijn aan de Willem de Zwijgerlaan en voltooit het bouwblok in combinatie met de bestaande gebouwen uit de omgeving: het 150 kV station en het appartementengebouw Koningsstaete. Het project sluit met haar drie hoogteaccenten daarnaast aan op de bestaande stedelijke bebouwing. De gebouwen langs de Willem de Zwijgerlaan hebben een oplopende tred. Met het planinitiatief LEAD wordt de stedelijke wand aan de Willem de Zwijgerlaan, reeds bestaande uit bebouwing met een bouwhoogte van 50 tot 60 meter, door middel van ritmische bebouwing afgemaakt. De rooilijn van LEAD sluit aan de westzijde aan op Skyline Next en door de knik in het ontwerp sluit het eveneens aan op de oostelijke bebouwing. In dit kader wordt tevens verwezen naar hetgeen in paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota is opgemerkt.	
184.11	Er is bezwaar tegen de te verwachten geluidsoverlast en windval. Na bouw van Skyline Next is de geluidsoverlast erg toegenomen. Het fietspad is sinds de Willem de Zwijgerlaan bij harde wind een gevaar voor fietsers geworden. Hier is geen onderzoek naar gedaan door de gemeente.	Voor een bespreking van deze zienswijze wordt ten aanzien van het aspect geluid naar paragraaf 5.2.5 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de geluidgevoelige woningen in de omgeving ontstaan. Voor zover indiener doelt op geluidsoverlast afkomstig vanuit het gebouw zelf, geldt dat voor geluidsoverlast afkomstig van commerciële inrichtingen in het gebouw het Activiteitenbesluit regels over de geluidbelasting voorschrijft, waar zo nodig op wordt gehandhaafd. Voor zover indiener doelt op overlast vanuit de appartementen zelf, geldt dat hierop enerzijds het burennrecht van toepassing is en anderzijds in bepaalde overlastgevende gevallen kan worden gehandhaafd door de gemeente op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening van Leiden. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.4 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat door het planinitiatief LEAD geen onaanvaardbare verslechtering van het windklimaat optreedt.	Geen.
184.12	De hoogte en omvang van de torens zorgt voor een bouwtijd van 6,5 jaar. In de praktijk loopt de bouwtijd van een dergelijk project flink uit. Daarom biedt het planinitiatief geen oplossing om te voldoen aan de vraag naar woningen op dit moment. Indiener maakt bezwaar tegen de jarenlange overlast van bouwverkeer alsmede tegen het ontbreken van	Ten aanzien van de planning van de bouw geldt dat het project in drie fases wordt gerealiseerd. In fase I wordt de bebouwing ter hoogte van Monuta gerealiseerd, alsmede de nieuwe nutsvoorziening van KPN. In fase II wordt de losstaande woontoren aan de noordzijde van het plangebied gerealiseerd. In fase III wordt de bebouwing ter hoogte van het oude KPN gebouw gerealiseerd. Fase I inclusief de bouw van de nieuwe nutsvoorziening van KPN, neemt twee jaar in beslag, fase II twee en een half jaar en fase III twee jaar. In totaal neemt de bouwtijd derhalve zes en een half jaar in beslag. De	Geen.

	precieze gegevens over de benodigde omvang en diepte van het heien die naar verwachting 50 meter zal halen en het ontbreken van een gedetailleerd onderzoek naar de mogelijkheid van schade voor de bestaande bouw. Indiener verwacht een gedegen nulmeting van de bestaande situatie.	bouw zal in 2022 aanvangen. Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Het enkele feit dat enige tijd gemoeid zal zijn met de realisatie van de woningen, laat onverlet dat wordt voorzien in een behoefte aan woningen. Om de overlast gedurende de bouw te beperken zal een BLVC (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie)-plan worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvergunning voor de realisatie van de torens is ten aanzien van het BLVC-plan onder meer bepaald dat in het BLVC-plan in ieder geval moet worden onderbouwd hoe bouwverkeer uit de wijk geweerd kan worden en dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers. Ook moeten transporten zoveel mogelijk worden gecombineerd om bouwverkeer te verminderen en moet worden gezorgd voor goede valveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, parallel fietsverkeer en de fietsroute over de overkluizing naar de binnenstad. Het BLVC-plan dient in overleg met de gemeente te worden goedgekeurd, voordat kan worden aangevangen met de werkzaamheden. Hiermee wordt geborgd dat zo min mogelijk overlast bestaat gedurende de bouw. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat te zijner tijd nog een bijeenkomst zal worden georganiseerd door de ontwikkelaar waarin omwonenden worden geïnformeerd over de bouw. Bovendien gelden, voor wat betreft de uitvoering van werkzaamheden, de regels van afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 die gaan over het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels (veiligheid van de directe omgeving, duur werkzaamheden, geluidhinder, trillinghinder, stofhinder) hebben directe werking. Dit betekent dat de uitvoerder gebonden is aan deze regels. Ook het civiele recht (onrechtmatige daad) geldt onverkort, op basis waarvan de ontwikkelaar geen onrechtmatige hinder of schade mag veroorzaken. Anderzijds is dit middels een	

		voorwaarde expliciet geborgd in de ontwerpomgevingsvergunning voor het planinitiatief LEAD, waar het voorschrift is opgenomen dat de uitgangspunten voor een monitoringsplan moeten worden gedeeld met het bevoegd gezag ter voorkoming van schade aan naburige belendingen. Op basis daarvan moet onder meer een prognose-rapport worden overgelegd over de trillings-invloed op de belendingen ten gevolge van werkzaamheden. Gelet daarop is geborgd dat door de werkzaamheden geen onevenredige schade ontstaat aan bouwwerken in de omgeving van het plangebied.	
184.13	Het planinitiatief voorziet niet in betaalbare woningen. Door de hoogte is de prijs per m2 erg kostbaar. Hoogbouw heeft evidente nadelen. Er is veel ruimte nodig voor bijvoorbeeld liften, trappenhuisen, gangen, leidingen en constructies. Boven de 70 meter wordt de verhouding tussen schachten en woonoppervlak minder voordelig. De slappe bodem vereist een kostbare fundering. Wie is aangewezen op goedkopere woonruimte kan niet in hoogbouw terecht. Bovendien zijn in Leiden juist veel woningen in het middensegment, er is juist een probleem in de doorstroming. Het planinitiatief LEAD formuleert hiervoor nergens een oplossing en zal voornamelijk in een aantrekkende werking van bewoners van buiten Leiden voorzien.	Het planinitiatief LEAD voorziet in de realisatie van 580 woningen en levert daarmee een substantiële bijdrage aan de woningbehoefte. Verwezen wordt onder meer naar paragraaf 3.2.2.2 en 3.3.4 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit volgt dat uit de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' en de 'Woonvisie Leiden 2020-2030' de kwantitatieve behoefte aan het voorziene woonprogramma blijkt. Uit zowel het regionale als het gemeentelijk beleid blijkt daarnaast de behoefte aan een (hoog)stedelijk woonmilieu. Door in het planinitiatief zowel starterswoningen als woningen in het sociale, middel dure en dure segment te realiseren in combinatie met een levendige plint, wordt bijgedragen aan deze behoefte. Benadrukt wordt daarbij dat het plan uit minimaal 25% sociale huurwoningen bestaat en de initiatiefnemer de inspanningsverplichting op zich heeft genomen minimaal 20% van de woningen als starterswoning in het huur en/of koopsegment te realiseren. Gelet hierop worden wel degelijk betaalbare woningen gerealiseerd. De andere woningen betreffen een mix van koop- en huurwoningen in het middel dure en duurdere segment.	Geen.
184.14	Indiener maakt bezwaar tegen de hoeveelheid beton die nodig is voor het bouwen van het planinitiatief LEAD. Dit beton gaat gepaard met een grote uitstoot van CO2. Dit zou bij een iets lagere bouw kunnen worden beperkt door een deels houten constructie toe te passen. De plannen voor zo'n betonnen kolos zijn niet meer van deze tijd en moeten herzien worden.	Indiener lijkt met deze zienswijze te doelen op de uitstoot van CO2 die vrijkomt bij de productie van beton. Los van de vraag hoeveel CO2 vrijkomt bij de productie van beton, geldt dat de productie van beton voor LEAD geen directe invloed heeft voor de woon- en leefomgeving van indiener of andere omwonenden. De uitstoot van betonfabrieken wordt gereguleerd via het voor die fabrieken toepasselijke juridische kader (zoals de milieuregelgeving) en staat in deze procedure niet ter discussie. Voor zover indiener met deze zienswijze bedoelt dat het planinitiatief LEAD in algemene zin niet duurzaam is, merken wij het volgende op. Het planinitiatief LEAD wordt op een zo duurzaam mogelijke manier ingepast en is in dat kader ook veel duurzamer dan op grond van de huidige wet- en regelgeving is vereist. In paragraaf 2.3.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is hier uitgebreid op	Geen.

		ingegaan. LEAD is klimaatadaptief ontworpen. Er worden planten, bomen en beschutting voor dieren en insecten in het parklandschap en de daken toegevoegd. De beplanting levert een grote bijdrage aan de biodiversiteit en draagt bij aan het terugdringen van hittestress en het voorkomen van en anticiperen op droogte. Ook worden op de daken en het dek van de parkeergarage systemen van waterretentie toegepast, die regenwater opslaan en het groen voeden. De hoeveelheid groen neemt door realisatie van dit project toe en de hoeveelheid verharding neemt af. De combinatie van de afname van de hoeveelheid verharding, de groene inrichting op onder andere de daktuinen en de waterberging in kratten zorgt ervoor dat planinitiatief LEAD bijdraagt aan lokale biodiversiteit en natuurwaarden, en rekening houdt met de waterveiligheid en de gevolgen van klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is het plan gasloos ontworpen, door toepassing van een wko-systeem in de bodem en zonnepanelen op het dak. Het energieverbruik wordt verder geminimaliseerd door het toepassen van een zeer hoge isolatiewaarde voor gevels en daken, het gebruik van driedubbel glas in alle ramen en het toepassen van een innovatieve techniek van Smart Windows. Het toepassen van CO2 gestuurde ventilatie in de woningen en het terugwinnen van warmte in douche en bad, zorgt voor een verdere optimalisering van het energiegebruik. Deze maatregelen leiden ertoe dat het project een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) heeft die veel duurzamer is dan op grond van de regelgeving is vereist. Het plan draagt verder bij aan de mobiliteitstransitie. In de parkeergarage is voldoende ruimte voor duurzame mobiliteit, door voldoende oplaadsystemen te realiseren voor elektrische auto's, fietsen en andere vervoersmiddelen. Dit systeem zorgt ervoor dat laadtijden worden gespreid waardoor de capaciteit binnen de ontwikkeling sterk kan worden uitgebreid ten opzichte van een standaard oplaadsysteem. Conform het aspect duurzame mobiliteit uit de Nota van Uitgangspunten LEAD is 10% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen geschikt voor het opladen van elektrische auto's. Verder worden - conform het Bouwbesluit 2012 - voorbereidingen getroffen om het aantal oplaadpunten in de parkeergarage in de toekomst verder uit te breiden. Het fietsgebruik wordt door de grote hoeveelheid fietsparkeerplaatsen gestimuleerd en de in- en uitgangen van de fietsenstalling sluiten aan op de fietsroutes in Leiden. Het Centraal Station is met de fiets bereikbaar in circa vijf minuten.	

		Tot slot geldt dat het project bijdraagt aan de landelijke en gemeentelijke doelstelling om de economie uiterlijk in 2050 volledig circulair te maken. Ten aanzien van de materialisatie wordt nog opgemerkt dat wordt gekeken tot in hoeverre gerecyclede materialen kunnen worden toegepast en bouwmethoden kunnen worden gebruikt die het mogelijk maken bouwdelen op een circulaire manier te (de)monteren en het bouwafval te verminderen. Dit wordt in een Materialenpaspoort vastgelegd.	
184.15	Indiener maakt bezwaar tegen de hoeveelheid groen die beschikbaar is per inwoner van de wijk. De wijk Nieuw Leyden is met een zeer grote verdichting gebouwd. De huizen hebben geen tuin, alle buitenruimte wordt gedeeld door middel van pleinen en groenstrookjes. Ter compensatie is de Tuin van Noord ontwikkeld om bewoners in Leiden Noord van voldoende groen te voorzien. Met de komst van 1.350 nieuwe buurtbewoners komt deze groene ruimte teveel onder druk te staan. Het grote aantal nieuwe inwoners heeft te weinig parken en plantsoenen ter beschikking. Het rapport "Groene meters" van Alterra instituut te Wageningen, dient om het beoordelingskader Groen in de stad te toetsen. Volgens dit rapport haalt Leiden de norm niet. De feitelijke situatie in Leiden is echter nog slechter dan de grafiek laat zien. Het groengebied van Leiden binnen de bebouwde kom bestaat voor slechts 40% uit parken en plantsoenen, de overige 60% zijn sportvelden en agrarisch gebruik. Bij een verdichte wijk als Nieuw Leyden dient de gemeente sterk oog te houden op de leefbaarheid en hierbij de hoeveelheid beschikbaar groen per inwoner. Indiener maakt bezwaar tegen het aantal nieuwe bewoners, zonder noemenswaardig extra groen toe te voegen. Het streven om de Drakentuin te behouden vinden indieners onvoldoende gewaarborgd. Het planinitiatief LEAD draagt niet bij	Opgemerkt wordt dat het rapport "Groene meters" van Alterra geen toetsingskader is voor de voorliggende besluiten. Van belang is dat per saldo de hoeveelheid groen in de omgeving zal toenemen. Voor het project worden 33 bomen gekapt. 30 van deze 33 bomen hebben een doorsnede van 45 centimeter of meer en hebben daarmee een vergunningplichtige omvang. Drie van de 33 bomen waren dus reeds niet vergunningplichtig vanwege de omvang van de boom. Daarnaast geldt dat 17 van de 30 bomen met een vergunningplichtige maat op privaat terrein staan en dus ook gelet daarop niet vergunningplichtig zijn. Gelet hierop is uiteindelijk slechts voor 13 bomen in het plangebied sprake van een vergunningplicht. De omgevingsvergunning voor het aspect kappen ziet dus op 13 bomen. Van deze 13 bomen komt, blijkens de BEA, maar één boom in aanmerking voor verplanting. Deze boom zal worden verplant naar het nieuwe stadspark. Om de overige gekapte bomen te compenseren, wordt in de aanleg van het stadspark voorzien in de aanplant van nieuwe bomen en groen. In het nieuwe stadspark worden 68 bomen aangeplant, met een omtrek variërend van 20-25 centimeter en 35-40 centimeter. Het planinitiatief voorziet verder in een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte en verbetert de biodiversiteit door groen naar het park, de terrassen en de daken te brengen. Hoewel dit geen onderdeel is van de ontwerpbesluiten, is onderdeel van het planinitiatief LEAD dat in de openbare ruimte een hoogwaardig stadspark wordt gerealiseerd conform het Programma van Eisen Openbaar Gebied Planinitiatief LEAD, het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte en de Nota van Uitgangspunten. Rond het stedelijk plein worden in dat kader groene eilanden gecreëerd, die kunnen worden gebruikt om te ontspannen of te spelen, ook voor kinderen. De hoeveelheid groen in de	Geen.

	aan de versterking van de stedelijke groenstructuur en het streven naar “Leiden als groene en gezonde stad”.	wijk zal derhalve toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast worden daktuinen gerealiseerd waar gerecreëerd kan worden. Voor een nadere beschrijving van de wijze waarop met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit in en rondom het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.5 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Per saldo zal de hoeveelheid groen in de omgeving dus toenemen. Zoals in paragraaf 2.3.2.5 van het ontwerpbestemmingsplan wordt opgemerkt, zal ernaar worden gestreefd om de Drakentuin te behouden.	
184.16	Indieners stellen dat gedane toezeggingen niet zijn nagekomen. Indieners verwijzen naar de folder “Nieuw Bouwen Fase IV, Handleiding voor kopers van een stadskavel in Nieuw Leyden”. Het plan past niet bij de beloofde rustige autoluwe woonbuurt en de beperkte hoogbouw van 30 en 45 meter. De gemeente heeft het oorspronkelijke plan van de garage onder Skyline Next niet uitgevoerd. Daarnaast is Skyline Next 10 meter hoger gebouwd dan het stedenbouwkundig plan aangeeft. De afspraken die gemaakt zijn met de wijk in “WOP Noord Meerjaren Uitvoeringsprogramma” zijn zonder overleg of argumentatie losgelaten. Dit terwijl in dit Wijkontwikkelingsplan afspraken zijn gemaakt tussen de gemeente en de wijk ten aanzien van sociale samenhang, milieu, stedelijke opbouw en draagvlak. Daarnaast houdt de gemeente zich niet aan de Hoogbouwvisie. Ook wordt van de vastgestelde parkeernorm afgeweken.	De folder waarnaar indiener verwijst is geen vastgesteld beleid, noch anderszins een toetsingskader voor de voorliggende ontwerpbesluiten. Hetgeen indiener ten aanzien van Skyline Next heeft opgemerkt, staat daarnaast los van de voorliggende procedures nu deze procedure niet ziet op Skyline Next. Overigens wordt opgemerkt dat opvattingen over hoogbouw mee veranderen met de maatschappelijke behoefte aan woningbouw. De keuze om deze binnenstedelijk te realiseren, brengt mee dat de visie op hoogbouw afwijkt van de opvattingen die daarover in het verleden bestonden. Het Wijkontwikkelplan Noord, “Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2011 t/m 2018” (WOP) dat op 5 april 2011 door het college is vastgesteld is geen toetsingskader voor het planinitiatief LEAD. Het WOP betreft een integrale en gebiedsgerichte visie, die is gericht op het structureel verbeteren van het functioneren van Leiden Noord in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de lange termijn. In het WOP is de gewenste ontwikkelingsambitie tot 2018 aangegeven. Het WOP is in 2020 afgerond. De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van de skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, waaronder de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een	Geen.

		bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, dat wordt voldaan aan de criteria Eyeline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden en dat het plan past binnen de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie. De Hoogbouwvisie bevat een algemene afwijkmogelijkheid van de hoogten zoals opgenomen in de visie. Van deze afwijkmogelijkheid is gebruik gemaakt. Verwezen wordt daarnaast naar de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, waarin de ruimtelijke effecten van het plan in kaart zijn gebracht en zijn afgewogen, alsmede naar de algemene themagewijze beantwoording in deze zienswijzennota. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt tevens verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen.	
184.17	Het initiatief tot het plan is genomen door RED Company. De ontwikkelaar heeft in alles het voortouw genomen, van participatie tot onderzoeken over schaduw en verkeer. Indieners verwachten dat de gemeente een betrouwbare partner is voor inwoners van de stad.	Vooraf wordt opgemerkt dat alle onderzoeken voor het planinitiatief LEAD op zorgvuldige wijze zijn uitgevoerd. Door indiener is niet gemotiveerd waarom de onderzoeken onzorgvuldig zijn. Verwezen wordt naar hetgeen hierover in de reactie onder 184.1 is opgemerkt. Ten aanzien van het aspect participatie wordt verwezen naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Daarnaast wordt opgemerkt dat de gemeente wel degelijk is betrokken bij het participatietraject, maar dat dit geen verplichting is in de procedure om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Overigens geldt dat, zoals in paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota is opgemerkt, in goed overleg met RED company en in opdracht en onder regie van de gemeente een participatieplan op maat, het participatieplan "LEAD in dialoog" tot stand is gekomen (het participatieplan). De projectontwikkelaar heeft dus onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen.	Geen.
184.18	Het participatieproces is onvoldoende inclusief geweest. Indieners maken bezwaar tegen het feit dat het proces is uitbesteed aan de projectontwikkelaar. De gemeente had de dialoog met de wijk zelf	Zoals in de reactie onder 184.17 is opgemerkt, heeft de projectontwikkelaar onder regie van de gemeente het participatietraject doorlopen. Verwezen wordt tevens naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Daar wordt toegelicht dat er een uitgebreid participatietraject heeft plaatsgevonden waarin ruim aandacht is geweest voor het	Geen.

	moeten aangaan. Indieners maken ook bezwaar tegen het feit dat zij geen geadresseerde uitnodiging voor deelname hebben ontvangen noch enig geadresseerd schrijven daarna. Dit heeft verhinderd dat indieners bij het participatieproces betrokken konden zijn. Alle communicatie is door de projectontwikkelaar gedaan door middel van incidentele bezorging van huis aan huis folders. De eerste keer dat de gemeente indieners direct heeft benaderd was aan het begin van de zienswijzentermijn. De uiteindelijke vraagstelling van het referendum in 2019 was onvoldoende duidelijk en complex. In de ogen van indiener heeft de gemeente hiermee bewust aangestuurd op een te laag aantal steunbetuigingen om te komen tot een daadwerkelijk referendum.	betrekken van de omgeving bij het planproces. De participatie heeft bovendien geleid tot concrete wijzigingen van het plan. Zoals daar opgemerkt zijn in de planomgeving 3.500 uitnodigingen verspreid voor de participatie. Wij betreuren dat indiener deze uitnodiging niet heeft ontvangen. Voor zover indiener zich had willen aanmelden voor het participatietraject, stond het uiteraard vrij zich te richten tot de gemeente of de projectontwikkelaar. De visie van indiener op de vraagstelling van het referendum wordt niet gedeeld en wij menen dat omwonenden voldoende in de gelegenheid zijn gesteld in te stemmen met het referendumverzoek. Uiteindelijk betrof het aantal aantal geldige steunverklaringen 4.022. Dit betekent dat de grens van 5.000 stemmen niet is bereikt en geen referendum is gehouden. De Nota van Uitgangspunten LEAD kon derhalve zonder het houden van een referendum worden vastgesteld.	
184.19	De gemeente heeft uitsluitend dit kleine gebied aan de Willem de Zwijgerlaan verklaard tot stationsgebied om het planinitiatief in overeenstemming te brengen met de geldende parkeer- en hoogbouwnormen.	De gebiedsagenda stationsgebied Leiden uit 2019 waarnaar indiener verwijst, is geen toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld LEAD, maar een opmaat naar het maken van de gebiedsvisie voor het Leidse stationsgebied. In de gebiedsagenda is een kaart met de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen rondom de OV-knoop opgenomen. Het doel van deze kaart is om de OV-knoop en het stationsgebied te positioneren in de omgeving, waarbij een bewandelbare afstand van de op kaart zichtbare ontwikkelingen tot de OV-knoop de grens van de tekening heeft bepaald. Op deze kaart is LEAD te zien, maar ook andere ontwikkelingen als Vondelkwartier, Schipholweg, Groenord en dergelijke. LEAD valt dus niet binnen het stationsgebied, maar LEAD valt nog net wel binnen een bewandelbare afstand tot de OV knoop. Na het opstellen van deze gebiedsagenda is deze breed gecommuniceerd en is getoetst of de gebiedsagenda de belangrijkste uitgangspunten en daarmee gesprekspunten benoemde voor de verdere participatie. In de zomer van 2020 is tijdens de 'meedenkfase en reflectiefase' input verzameld bij honderden Leidenaren en stakeholders voor de inrichting van de gebiedsvisie stationsgebied Leiden. Deze informatie heeft mede als basis gediend voor het opstellen van de gebiedsvisie voor het stationsgebied. In de gebiedsvisie is de locatie van LEAD niet opgenomen noch zijn er	Geen.

		inhoudelijke kaders voor LEAD vermeld. De gebiedsvisie voor het stationsgebied wordt naar verwachting in juni 2021 vastgesteld. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt ten aanzien van het aspect parkeren verwezen naar paragraaf 5.2.2 van deze zienswijzennota. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project past binnen de Beleidsregels Parkeernormen 2020 (en de daarbij behorende flexibiliteitsbepalingen) en derhalve voorziet in voldoende parkeerplaatsen. De hoogte van de torens is nodig om voldoende woningen te kunnen realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de groene ruimte in de stad. Om de gewenste ruimtelijke meerwaarde te kunnen bieden (zoals de realisatie van een hoogwaardig stadspark) is een bepaalde hoogte nodig om tot uitvoerbare plannen te kunnen komen. Het woonprogramma realiseren binnen een veel lagere hoogte leidt tot een groot en massief blok, verlies van het stadspark en verstoring van het aspect skyline door het zicht op een gesloten blok in de horizon. De uitgangspunten van het project en die ook zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten LEAD, zoals de duurzaamheidsambities en de in artikel 5.6.3 van het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting om minimaal 25% sociale huurwoningen te realiseren, zouden met een lager gebouw niet goed kunnen worden gerealiseerd. Het realiseren van veel lagere woontorens zou in dat kader economisch ook niet uitvoerbaar zijn. De hoogte van de torens leidt niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten. Voor een bespreking van deze zienswijze wordt verder naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota verwezen. Daar wordt uitgebreid toegelicht dat het project tot een kwalitatieve verbetering leidt, en dat wordt voldaan aan de criteria Eycline & Skyline zoals opgenomen in de Verstedelijkingsnotitie Leiden. Er wordt voldaan aan de afwijkmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie.	
184.20	De niet transparante procesgang waarbij de gemeente uitsluitend in dienst van de projectontwikkelaar lijkt te opereren blijkt ook uit het feit dat de gemeente op dit moment onderzoekt naar wat er in Leiden aan hoogbouw als wenselijk wordt ervaren. Het doel is om te komen tot een nieuwe Leidse Hoogbouwvisie. De gemeente onderzoekt of de maximale hoogte van 70 meter, zoals gesteld in de Hoogbouwvisie van 2007, in Leiden moet worden	Opgemerkt wordt dat het ontwerp van de nieuwe Omgevingsvisie van Leiden van 2 april tot en met 14 mei 2021 ter inzage is gelegd. In de nieuwe Omgevingsvisie wordt ook uitgegaan van de locatie van LEAD als een plek waar hoogbouw is toegestaan en is LEAD als zodanig ook onderdeel van de Omgevingsvisie. Ten aanzien van de participatie die wordt gestart met betrekking tot de nieuwe Omgevingsvisie, geldt dat dit niet afdoet aan het feit dat voor dit concrete project een uitgebreid participatietraject is doorlopen, waarbij ook verschillende aspecten van het ontwerp zijn aangepast op basis van de inbreng van belanghebbenden. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2.9 van deze zienswijzennota. Voor de argumenten die hebben geleid tot de afwijking van de huidige	Geen.

	losgelaten om misschien naar 100 meter te gaan. Deze discussie is een gotspe als al is besloten RED Company toestemming te geven tot het bouwen van twee torens van 85 en 115 meter.	Hoogbouwvisie, wordt verwezen naar paragraaf 5.2.1 van deze zienswijzennota.	
184.21	Indiener stelt dat alle essentiële studies door RED Company zijn gedaan en daarmee niet onafhankelijk zijn. Gedoeld wordt op studies over verkeersstromen, zichtlijnen, schaduw en het windonderzoek.	Verwezen wordt naar hetgeen in de reactie onder 184.1 is opgemerkt.	Geen.
184.22	Indiener stelt dat bij doorgang van het project planschade wordt geleden.	Indien indiener meent schade te lijden als gevolg van waardevermindering van de woning dan kan, binnen vijf jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek om tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro worden aangevraagd.	Geen.

6. Ambtelijke wijzigingen

6.1 Ambtelijke wijzigingen bestemmingsplan LEAD

Geen.

6.2. Ambtelijke wijziging ontwerp-omgevingsvergunning Planinitiatief LEAD - nieuwbouw KPN schakelstation (activiteit Bouwen), met kenmerk Z/20/1603191 / 5102595 OLO;

In onderstaand overzicht zijn de ambtelijke wijzigingen opgenomen ten opzichte van de ontwerp-omgevingsvergunning Planinitiatief LEAD - nieuwbouw KPN schakelstation (activiteit Bouwen), met kenmerk Z/20/1603191 / 5102595 OLO

1	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603191 / 5102595 OLO wordt onder het kopje “beroepsclausule” opgemerkt dat tijdig een zienswijze tegen het ontwerpbesluit moet zijn ingediend om beroep in te kunnen stellen. Gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 april 2021, ECLI:NL:RVS:2021:786, is het indienen van een zienswijze niet langer een vereiste om beroep te kunnen instellen. In de tekst van het definitieve besluit zal dit worden aangepast, door de zinsnede “en tijdig tegen een zienswijze tegen het ontwerpbesluit heeft ingediend” uit deze tekst te schrappen.
2.	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603191 / 5102595 OLO is onder het kopje “ten aanzien van de procedure” in het kader van de gecoördineerde procedure per abuis niet opgemerkt dat het besluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief, tevens onderdeel is van de gecoördineerde procedure. Gelet daarop zal de tekst onder dit kopje – voor zover dit ziet op de toepassing van de coördinatieregeling – als volgt worden aangepast in het definitieve besluit: <i>“Naar aanleiding van uw verzoek hebben wij op 26 mei 2020 besloten om de Regeling van toepassing te verklaren. Gelet daarop is op dit besluit de coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.30 Wro toegepast. Dit betekent dat het besluit tezamen met het bestemmingsplan ‘LEAD’ (NL.IMRO.0546.BP00165-0301) alsmede de omgevingsvergunning voor de nieuwbouw van 580 appartementen, het kappen van 33 bomen en het aanleggen van een inrit en het besluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief LEAD - is voorbereid (artikel 2 jo. artikel 4 van de Coördinatieverordening Leiden 2019). Het bestemmingsplan ‘LEAD’ vormt daarmee het toetsingskader voor uw aanvraag. In artikel 3.31, derde lid, van de Wro is vermeld dat op de voorbereiding van besluiten, bedoeld in artikel 3:31, afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is.”</i>

6.3. Ambtelijke wijzigingen ontwerp-omgevingsvergunning Planinitiatief LEAD - nieuwbouw 580 appartementen en een ondersteunend programma van maximaal 600m² aan commerciële en maatschappelijke functies (activiteit Bouwen), aanlegactiviteiten binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden), bouwen binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan), kappen van 33 bomen (activiteit Vellen van een houtopstand), aanleggen van een inrit (activiteit Maken van een inrit), met kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO;

In onderstaand overzicht zijn de ambtelijke wijzigingen opgenomen ten opzichte van de ontwerp-omgevingsvergunning Planinitiatief LEAD - nieuwbouw 580 appartementen en een ondersteunend programma van maximaal 600m² aan commerciële en maatschappelijke functies (activiteit Bouwen), aanlegactiviteiten binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden), bouwen binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan), kappen van 33 bomen (activiteit Vellen van een houtopstand), aanleggen van een inrit (activiteit Maken van een inrit), met kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO:

1	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO is per abuis één boomnummer niet genoemd. Kastanjeboom (UID 241) is boom nummer 13 en wordt verplant. De tekst van het definitieve besluit zal worden aangepast naar: <i>“Deze 13 bomen zijn vergunningsplichtig: UID: 50, 84, 155, 188, 191, 206, 241, 727, 843, 872, 1246, 1300, 1372. De UID-nummers als vermeld in het bomenkapplan. Dit bomenkapplan maakt als gewaarmerkt stuk deel uit van de vergunning. Boom UID 241 zal worden verplant.”</i>
2	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO zijn per abuis vier bijgevoegde documenten die deel uitmaken van de vergunning niet vermeld. Deze stukken zijn wel ter inzage gelegd. Het betreft de volgende documenten: • 18189.30_LEAD_te_Leiden_-_milieuprestatie • LEAD_Leiden_-_melding_activiteitenbesluit_-_200730 • 200723_Ontheffing_aansluitplicht_stadswarmte • Formulier_werkzaamheden_Leiding_Hoogspanning_-_documenten_gecombineerd In de tekst van het definitieve besluit zullen deze stukken alsnog worden toegevoegd.
3	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO wordt onder het kopje “beroepsclausule” opgemerkt dat tijdig een zienswijze tegen het ontwerpbesluit moet zijn ingediend om beroep in te kunnen stellen. Gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 april 2021, ECLI:NL:RVS:2021:786, is het indienen van een zienswijze niet langer een vereiste om beroep te kunnen instellen. In de tekst van het definitieve besluit zal dit worden aangepast, door de zinsnede “en tijdig tegen een zienswijze tegen het ontwerpbesluit heeft ingediend” uit deze tekst te schrappen.
4	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO is onder het kopje “ten aanzien van de procedure” in het kader van de gecoördineerde procedure per abuis niet opgemerkt dat het besluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief, tevens onderdeel is van de gecoördineerde procedure. Gelet daarop zal de tekst onder dit kopje – voor zover dit ziet op de toepassing van de coördinatieregeling – als volgt worden aangepast in het definitieve besluit: <i>“Naar aanleiding van uw verzoek hebben wij op 26 mei 2020 besloten om de Regeling van toepassing te verklaren. Gelet daarop is op dit besluit de coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.30 Wro toegepast. Dit betekent dat het besluit tezamen met het bestemmingsplan ‘LEAD’ (NL.IMRO.0546.BP00165-0301) alsmede de omgevingsvergunning voor de nieuwbouw van het KPN schakelstation en het besluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief LEAD - is voorbereid (artikel 2 jo. artikel 4 van de Coördinatieverordening Leiden 2019). Het bestemmingsplan ‘LEAD’ vormt daarmee het toetsingskader voor uw aanvraag. In artikel 3.31, derde lid, van de Wro is vermeld dat op de voorbereiding van besluiten, bedoeld in artikel 3:31, afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is.”</i>

6.4. Ambtelijke wijzigingen ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief LEAD, met kenmerk D2020-071358.

In onderstaand overzicht zijn de ambtelijke wijzigingen opgenomen ten opzichte van het ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief LEAD, met kenmerk D2020-071358:

1	In het ontwerpbesluit kenmerk D2020-071358 wordt onder het kopje “4.2 Zienswijzen” opgemerkt dat tijdig een zienswijze tegen het ontwerpbesluit moet zijn ingediend om beroep in te kunnen stellen. Gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 april 2021, ECLI:NL:RVS:2021:786, is het indienen van een zienswijze niet langer een vereiste om beroep te kunnen instellen. In de tekst van het definitieve besluit zal dit worden aangepast, door de zinsnede “en tijdig tegen een zienswijze tegen het ontwerpbesluit heeft ingediend” uit deze tekst te schrappen.

7. Staat van wijzigingen

7.1 Staat van wijzigingen bestemmingsplan LEAD

In onderstaand overzicht is de Staat van wijzigingen opgenomen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan LEAD.

Toelichting

1	De eerste alinea van paragraaf 4.10.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan zal als volgt worden aangepast: <i>“In de Hoogbouwvisie van 2007 heeft de gemeente Leiden beschreven op welke plaatsen en onder welke omstandigheden hoogbouw wenselijk is. Leiden is in de Hoogbouwvisie verdeeld in een viertal gebiedstypen. De Stadsboulevards, waar de projectlocatie van LEAD onderdeel van is, betreft overwegend middelhoogbouw (20 – 30 meter) met meerdere accenten (40 – 50 meter). Planinitiatief LEAD voorziet in een overschrijding van de bouwhoogtes zoals aangegeven in het gebiedstype 'Stadsboulevards'. Overschrijding van de hoogtegrens is benodigd en kan worden toegestaan mits gemotiveerd aan de hand van een aantal criteria. Voor de ontwikkeling van het planinitiatief LEAD is een hoogbouwtoets uitgevoerd aan de hand van de criteria 'eyeline en skyline'.”</i> Eenzelfde aanpassing zal worden doorgevoerd in de Hoogbouweffectrapportage, dat als bijlage 27 onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan.
2	In paragraaf 2.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt onder het kopje “huidige ruimtelijke structuur” een nieuwe alinea toegevoegd waarin het volgende is opgenomen: <i>“Op de planlocatie zijn tevens twee woningen gelegen. Dit betreffen de woningen aan respectievelijk de Nieuwe Koningstraat 345 en de Willem de Zwijgerlaan 177.”</i>
3	In paragraaf 2.3.2.1 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt onder het kopje programma een nieuwe alinea toegevoegd waarin het volgende is opgenomen: <i>“De woningen aan de Koningstraat 345 en de Willem de Zwijgerlaan 177 dienen te worden gesloopt alvorens het planinitiatief LEAD kan worden gerealiseerd. De sloop van de woningen valt echter buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.”</i>
4	In paragraaf 4.6.4.2 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt een nieuw kopje “Pluim Leidse Energiecentrale”, met daaronder de volgende tekst: <i>“Planinitiatief LEAD is gesitueerd op circa 400 meter afstand van (de schoorsteen van) de Leidse Energiecentrale. Aan Peutz is gevraagd om te beoordelen of nader onderzoek naar de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de Leidse Energiecentrale noodzakelijk is. Op basis van ervaring en vergelijkbare berekeningen concludeert Peutz dat voor een afstand van ca. 400 meter geldt dat de pluim van de Leidse Energiecentrale niet meer zichtbaar is. Gelet op de afstand is voldoende verdunning van de (inmiddels) afgekoelde pluim opgetreden, waardoor de waterdamp volledig is opgelost in de lucht. Ook op een hoogte van ca. 100 meter is geen pluim meer zichtbaar. Op basis van ervaring en vergelijkbare berekeningen kan</i>

	worden geconcludeerd dat de gebouwinvloed van het planinitiatief LEAD op de pluim van de energiecentrale te verwaarlozen is. De beschikbare en goedgekeurde rekensoftware (NNM in bijvoorbeeld Geomilieu) is ook niet in staat een dergelijke invloed te berekenen op een zodanige afstand (ca. 400 meter). Verder wordt hier nog opgemerkt dat zowel ter plaatse van het planinitiatief LEAD als de Leidse Energiecentrale voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden (milieukwaliteitseisen) voor luchtkwaliteit.”

Regels

1	De tekst van artikel 5.6.1 onder b van het bestemmingsplan zal worden aangepast naar: “Uiterlijk binnen 3 maanden na oplevering van alle gebouwen, die worden gebouwd op basis van de regels zoals opgenomen in artikel 5, dient het tracé zoals opgenomen in Bijlage 2 van deze regels, voorzien te zijn van een wegdekverharding waarmee de geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen, vanwege de verkeersbewegingen op het voornoemde tracé, maximaal 1dB toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2030, zoals volgt uit het akoestisch onderzoek dat als bijlage 3 bij de regels van dit bestemmingsplan is gevoegd.”
2	Het akoestisch onderzoek ‘wegverkeerslawaaï effect plan op bestaande bebouwing’ van Buro Bouwfysica wordt opgenomen als bijlage 3 bij de regels.

7.2 Staat van wijzigingen ontwerp-omgevingsvergunning Planinitiatief LEAD - nieuwbouw KPN schakelstation (activiteit Bouwen), met kenmerk Z/20/1603191 / 5102595 OLO;

In onderstaand overzicht is de Staat van wijzigingen opgenomen ten opzichte van de ontwerp-omgevingsvergunning Planinitiatief LEAD - nieuwbouw KPN schakelstation (activiteit Bouwen), met kenmerk Z/20/1603191 / 5102595 OLO

1	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603191 / 5102595 OLO wordt onder het kopje “beroepsclausule” opgemerkt dat tijdig een zienswijze tegen het ontwerpbesluit moet zijn ingediend om beroep in te kunnen stellen. Gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 april 2021, ECLI:NL:RVS:2021:786, is het indienen van een zienswijze niet langer een vereiste om beroep te kunnen instellen. In de tekst van het definitieve besluit zal dit worden aangepast, door de zinsnede “en tijdig tegen een zienswijze tegen het ontwerpbesluit heeft ingediend” uit deze tekst te schrappen.
2	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603191 / 5102595 OLO is onder het kopje “ten aanzien van de procedure” in het kader van de gecoördineerde procedure per abuis niet opgemerkt dat het besluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief, tevens onderdeel is van de gecoördineerde procedure. Gelet daarop zal de tekst onder dit kopje – voor zover dit ziet op de toepassing van de coördinatieregeling – als volgt worden aangepast in het definitieve besluit: “Naar aanleiding van uw verzoek hebben wij op 26 mei 2020 besloten om de Regeling van toepassing te verklaren. Gelet daarop is op dit besluit de coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.30 Wro toegepast. Dit betekent dat het besluit tezamen met het bestemmingsplan ‘LEAD’ (NL.IMRO.0546.BP00165-0301) alsmede de omgevingsvergunning voor de nieuwbouw van 580 appartementen, het kappen van 33 bomen en het aanleggen van een inrit en het besluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief LEAD - is voorbereid (artikel 2 jo. artikel 4 van de Coördinatieverordening Leiden 2019). Het bestemmingsplan ‘LEAD’ vormt daarmee het toetsingskader voor uw aanvraag. In artikel 3.31, derde lid, van

	de Wro is vermeld dat op de voorbereiding van besluiten, bedoeld in artikel 3:31, afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is.”

7.3 Staat van wijzigingen ontwerp-omgevingsvergunning Planinitiatief LEAD - nieuwbouw 580 appartementen en een ondersteunend programma van maximaal 600m² aan commerciële en maatschappelijke functies (activiteit Bouwen), aanlegactiviteiten binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden), bouwen binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan), kappen van 33 bomen (activiteit Vellen van een houtopstand), aanleggen van een inrit (activiteit Maken van een inrit), met kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO;

In onderstaand overzicht is de Staat van wijzigingen opgenomen ten opzichte van de ontwerp omgevingsvergunning Planinitiatief LEAD - nieuwbouw 580 appartementen en een ondersteunend programma van maximaal 600m² aan commerciële en maatschappelijke functies (activiteit Bouwen), aanlegactiviteiten binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden), bouwen binnen de zone Leiding-hoogspanning (activiteit Gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan), kappen van 33 bomen (activiteit Vellen van een houtopstand), aanleggen van een inrit (activiteit Maken van een inrit), met kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO:

1	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO is per abuis één boomnummer niet genoemd. Kastanjeboom (UID 241) is boom nummer 13 en wordt verplant. De tekst van het definitieve besluit zal worden aangepast naar: <i>“Deze 13 bomen zijn vergunningsplichtig: UID: 50, 84, 155, 188, 191, 206, 241, 727, 843, 872, 1246, 1300, 1372. De UID-nummers als vermeld in het bomenkapplan. Dit bomenkapplan maakt als gewaarmerkt stuk deel uit van de vergunning. Boom UID 241 zal worden verplant.”</i>
2	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO zijn per abuis vier bijgevoegde documenten die deel uitmaken van de vergunning niet vermeld. Deze stukken zijn wel ter inzage gelegd. Het betreft de volgende documenten: • 18189.30_LEAD_te_Leiden_-_milieuprestatie • LEAD_Leiden_-_melding_activiteitenbesluit_-_200730 • 200723_Ontheffing_aansluitplicht_stadswarmte • Formulier_werkzaamheden_Leiding_Hoogspanning_-_documenten_gecombineerd In de tekst van het definitieve besluit zullen deze stukken alsnog worden toegevoegd.
3	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO wordt onder het kopje “beroepsclausule” opgemerkt dat tijdig een zienswijze tegen het ontwerpbesluit moet zijn ingediend om beroep in te kunnen stellen. Gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 april 2021, ECLI:NL:RVS:2021:786, is het indienen van een zienswijze niet langer een vereiste om beroep te kunnen instellen. In de tekst van het definitieve besluit zal dit worden aangepast, door de zinsnede “en tijdig tegen een zienswijze tegen het ontwerpbesluit heeft ingediend” uit deze tekst te schrappen.
4	In het ontwerpbesluit kenmerk Z/20/1603194 / 5102509 OLO is onder het kopje “ten aanzien van de procedure” in het kader van de gecoördineerde procedure per abuis niet opgemerkt dat het besluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief, tevens onderdeel is van de gecoördineerde procedure. Gelet daarop zal de tekst onder dit kopje – voor zover dit ziet op de toepassing van de coördinatieregeling – als volgt worden aangepast in

	het definitieve besluit: <i>“Naar aanleiding van uw verzoek hebben wij op 26 mei 2020 besloten om de Regeling van toepassing te verklaren. Gelet daarop is op dit besluit de coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.30 Wro toegepast. Dit betekent dat het besluit tezamen met het bestemmingsplan ‘LEAD’ (NL.IMRO.0546.BP00165-0301) alsmede de omgevingsvergunning voor de nieuwbouw van het KPN schakelstation en het besluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief LEAD - is voorbereid (artikel 2 jo. artikel 4 van de Coördinatieverordening Leiden 2019). Het bestemmingsplan ‘LEAD’ vormt daarmee het toetsingskader voor uw aanvraag. In artikel 3.31, derde lid, van de Wro is vermeld dat op de voorbereiding van besluiten, bedoeld in artikel 3:31, afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is.”</i>

7.4 Staat van wijzigingen ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief LEAD, met kenmerk D2020-071358.

In onderstaand overzicht is de Staat van wijzigingen opgenomen ten opzichte van de het ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder planinitiatief LEAD, met kenmerk D2020-071358:

1	In het ontwerpbesluit kenmerk D2020-071358 wordt onder het kopje “4.2 Zienswijzen” opgemerkt dat tijdig een zienswijze tegen het ontwerpbesluit moet zijn ingediend om beroep in te kunnen stellen. Gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 april 2021, ECLI:NL:RVS:2021:786, is het indienen van een zienswijze niet langer een vereiste om beroep te kunnen instellen. In de tekst van het definitieve besluit zal dit worden aangepast, door de zinsnede “en tijdig tegen een zienswijze tegen het ontwerpbesluit heeft ingediend” uit deze tekst te schrappen.