

Zienswijzennota

Bestemmingsplan De Premier

Mei 2022

1. Inleiding

De ontwikkeling van 'De Premier' op de hoek van de Vijf Meilaan en Churchilllaan betreft een natuurinclusief woongebouw voor maximaal 350 woningen met 950 m2 voorzieningen in de plint en een (deels ondergronds) inpandige parkeergarage. Het woongebouw bestaat uit verschillende bouwdelen; een toren van maximaal 70 meter waarin appartementen zijn voorzien en een 'basement' waarin voorzieningen, appartementen als ook mogelijk enkele stadswoningen een plek krijgen.

2. Voorgeschiedenis

Het ontwerp bestemmingsplan De Premier is door het college vastgesteld en vrijgegeven voor het indienen van zienswijzen. De inzagetermijn liep van vrijdag 21 januari tot en met donderdag 3 maart 2022. Er zijn in totaal tweeëndertig (32) zienswijzen ingediend.

3. Behandeling zienswijzen

De ingediende zienswijzen zijn in paragraaf 5 van deze zienswijzennota samengevat weergegeven en beantwoord. In de tweede kolom is de reactie van de gemeente opgenomen. De derde kolom geeft aan of de zienswijzen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan. Ambtshalve wijzigingen zijn toegelicht in paragraaf 6. De uiteindelijke Staat van wijzigingen is opgenomen in paragraaf 7.

4. Vervolg bestemmingsplanprocedure

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

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

Nadat het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld, wordt het bestemmingsplan wederom ter inzage gelegd, de zogenoemde beroepstermijn. Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij naast een beroepsschrift ook een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In dat geval treedt het bestemmingsplan pas in werking wanneer op het verzoek om voorlopige voorziening is beslist.

5. Zienswijzen

5.1 Ingekomen reacties

In het navolgende schema zijn de indieners van de zienswijzen weergegeven. Eenendertig (31) zienswijzen zijn tijdig ingediend en daardoor ontvankelijk.

Eén (1) zienswijze is te laat ingediend en daardoor niet ontvankelijk. De inhoud van de betreffende zienswijze is identiek aan meerdere ingediende zienswijzen en daarmee in deze zienswijzennota ook beantwoord.

1.	xxx	xxx	xxx	xxx
2.	xxx	xxx	xxx	xxx
3.	xxx	xxx	xxx	xxx
4.	xxx	xxx	xxx	xxx
5.	xxx	xxx	xxx	xxx
6.	xxx	xxx	xxx	xxx
7.	xxx	xxx	xxx	xxx
8.	xxx	xxx	xxx	xxx
9.	xxx	xxx	xxx	xxx
10.	xxx	xxx	xxx	xxx
11.	xxx	xxx	xxx	xxx
12.	xxx	xxx	xxx	xxx
13.	xxx	xxx	xxx	xxx
14.	xxx	xxx	xxx	xxx
15.	xxx	xxx	xxx	xxx
16.	xxx	xxx	xxx	xxx
17.	xxx	xxx	xxx	xxx
18.	xxx	xxx	xxx	xxx
19.	xxx	xxx	xxx	xxx
20.	xxx	xxx	xxx	xxx
21.	xxx	xxx	xxx	xxx
22.	xxx	xxx	xxx	xxx
23.	xxx	xxx	xxx	xxx

24.	xxx	xxx	xxx	xxx
25.	xxx	xxx	xxx	xxx
26.	xxx	xxx	xxx	xxx
27.	xxx	xxx	xxx	xxx
28.	xxx	xxx	xxx	xxx
29.	xxx	xxx	xxx	xxx
30.	xxx	xxx	xxx	xxx
31.	xxx	xxx	xxx	xxx
32.	xxx	xxx	xxx	xxx

NB. De namen en adressen van de indieners (natuurlijke personen) van de zienswijzereacties worden vanwege privacy redenen niet vermeld in de stukken die op internet worden gepubliceerd.

5.2 Ingekomen zienswijzen

In de navolgende tabel zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. In de kantlijn staat de verwijzing naar het nummer van de indiener zoals opgenomen in 5.1.

	Samenvatting	Reactie college	Gevolgen voor besluit
A	Uitzicht		
A1	Daar waar eerst bebouwing van enigszins beperkte omvang mocht zijn (maximale goothoogte van 10 meter en bouwhoogte van 14 meter), zal indiener een woontoren van 70 meter moeten dulden op een afstand van <i>60 meter</i> ten zuiden van zijn woning. Het uitzicht naar die kant is met de woontoren compleet verdwenen. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1</i> Daar waar eerst bebouwing van enigszins beperkte omvang mocht zijn	Zoals in paragraaf 4.7.1.2. van de toelichting is vermeld, wordt met het plan 'De Premier' het hoogstedelijk karakter langs de Vijf Meilaan en Churchillaan versterkt. Het oplopende volume van de woontoren zorgt niet voor een massieve en hoge wandwerking. Het voorgestelde bestemmingsplan maakt hoogbouw tot 70 meter op deze locatie mogelijk. Gezien de situering en de hoogte van het woongebouw is het veranderen van	In paragraaf 2.3.2. van de toelichting wordt de volgende tekst ingevoegd: <i>'Met de komst van dit gebouw zal er sprake zijn van invloed op uitzicht en privacy, maar gezien de relatief grote afstand tussen dit hoogte-accent en de bestaande bebouwing wordt hier zo veel als mogelijk rekening mee gehouden.'</i>

	(maximale goothoogte van 10 meter en bouwhoogte van 14 meter), zal indiener een woontoren van 70 meter moeten dulden op een afstand van <i>85 meter</i> ten zuiden van zijn woning. Het uitzicht naar die kant is met de woontoren compleet verdwenen. <i>Ingediend door indiener zienswijze 2</i>	het uitzicht van omwonenden niet uitgesloten, maar is ook inherent aan een ruimtelijke ontwikkeling als de voorliggende. Bepalend is of het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast en het planinitiatief ruimtelijk kan worden ingepast. De afstand tussen het beoogde woongebouw en de bestaande woningen is niet ongebruikelijk in een stedelijke omgeving en is vanwege de gelaagdheid van het gebouw nog steeds sprake van uitzicht. Aangezien de toren op een ruime afstand staat van de woningen (respectievelijk 60 en 85 meter) en aangezien de woningen ten noorden zijn gelegen, zal niet het uitzicht compleet verdwijnen. De kijkhoek vanuit de woningen is groot en vanuit de woningen zullen lange zichtlijnen blijven bestaan over de Vijf Meilaan, de Eduard van Beinumstraat en/of de Churchilllaan.	
B	Privacy		
B1	Het is voor indiener onbegrijpelijk dat zo een hoge woontoren zo dicht bij bestaande bebouwing wordt gepland. Van de balkons dan wel vanachter de ramen van de appartementen <i>aan de zijde van de Eduard van Beniumstraat</i> kan zo in de woning en de tuin / balkon van indiener worden gekeken. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1</i>	Het toevoegen van extra woningen in de stad levert meer ogen op in de stad. Een voordeel daarvan is dat de sociale veiligheid in een gebied kan toenemen, omdat de openbare ruimte beter in de gaten wordt gehouden. Een nadeel is dat bestaande bewoners een teruggang in hun privacy kunnen ervaren. Dit geldt overal in de stad en geldt zowel	Geen

	Het is voor indiener onbegrijpelijk dat zo een hoge woontoren zo dicht bij bestaande bebouwing wordt gepland. Van de balkons dan wel vanachter de ramen van de appartementen <i>aan de zijde van de Vijf Meilaan</i> kan zo in de woning en de tuin / balkon van indiener worden gekeken. <i>Ingediend door indiener zienswijze 2</i>	voor hoogbouw als voor laagbouw. Van belang is de afstand tussen gebouwen en ook de kijkrichting. De afstand tussen het beoogde woongebouw en de bestaande bebouwing is niet ongebruikelijk in een stedelijke omgeving. Hierbij is een afstand van niet meer dan enkele tientallen meters tussen bebouwing aannemelijk. Voor de toren geldt dat deze zo is gepositioneerd dat deze meer afstand heeft van bestaande woningen dan dat de nieuwe laagbouw dat heeft. Er wordt voldoende afstand aangehouden in het kader van privacy en er ontstaan geen onevenredig nadelige effecten in het kader van de privacy van omwonenden. Zie ook de beantwoording onder B2.	
B2	Er is volgens indieners een te grote wijziging van het uitzicht vanuit de omliggende woningen waarbij er naast verlies van uitzicht sprake is van een verlies van privacy van de omwonenden door een toename van inzicht in de tuinen en op de balkons. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	Zie ook het antwoord A1 en B1. De wenselijkheid van de maximale bouwhoogte op deze locatie is eerder vastgesteld in het Ontwikkelperspectief Zuidwest en de Nota van Uitgangspunten voor deze locatie. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. Daarbij is onderzocht of	Geen

	het planinitiatief past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie de toelichting van de omgevingsaspecten in het bestemmingsplan en de hoogbouwtoets). Uit die onderzoeken is gebleken dat het planinitiatief past bij de bebouwing in de omgeving en met het planinitiatief geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Opgemerkt wordt nog dat in het participatieproces deze opmerking door omwonenden is gemaakt. Op basis daarvan is de afstand tussen de voorziene nieuwbouw en de woningen aan de Eduard van Beinumstraat vergroot tot circa 30 meter en circa 26 meter in het bestemmingsplan ten opzichte van de modellen die ten grondslag lagen aan de eerdere Nota van Uitgangspunten, waar die afstand circa 25 meter en circa 21 meter was. Niet omdat het anders niet zou voldoen aan normen, maar om aan de wens van omwonenden tegemoet te komen. De afstand van de mogelijke nieuwbouw ten opzichte van de woningen in het Rigolettohof is relatief klein ten opzichte van de andere bestaande woningen in de directe omgeving. De kortste afstand	
--	--	--

		tot het gebouw aan het Rigolettohof is ca 9 meter. Dit is bijvoorbeeld ook de breedte van de straat de Langebrug in het centrum van Leiden. De gevel van het gebouw aan de Rigolettohof is echter in de vorm van een zaagtand waardoor ramen verder weg zitten en een zichtlijn van circa 11-20 meter ontstaat. In het Ontwikkelperspectief Zuidwest zijn de planlocatie en de locatie van het Rigolettohof beiden aangewezen als onderdeel van het ontwikkelgebied Centrumgebied Zuidwest. Dit stedelijk gebied is voornamelijk gericht op kleinere huishoudens met mensen die graag stedelijk willen wonen. Deze afstand past bij dat karakter. De verwachting is dat in de komende jaren ook een bouwinitiatief voor de locatie van het Rigolettohof zelf zal komen. Bij de positionering van eventuele nieuwbouw bij het Rigolettohof zal de afstand tussen beide gebouwen opnieuw worden bepaald.	
C	Bezonning		

C1	De woontoren bevindt zich ten oosten van de woning van indiener. In de bezonningstudie wordt geconcludeerd dat aan de lichte TNO norm wordt voldaan. Indiener merkt op dat onduidelijk is of aan de strenge TNO norm wordt voldaan en er niet is gekeken naar hoeveel uren zonlicht per dag de woning minder ontvangt. Alleen dan is volgens indiener duidelijk in hoeverre de bezonningsbelangen van de omwonenden echt worden geraakt. Er dient een juiste evenwicht te zijn tussen de woningbouwopgave en recht doen aan de belangen van onwonenden. Bij een reductie van het aantal verdiepingen wordt evengoed een stevige bijdrage geleverd aan de woningbouwopgave. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1 en 2</i>	Een bezonningsonderzoek kan op diverse manieren worden uitgevoerd en dient inzicht te geven in de eventuele schaduwwerking van hoogbouw op de omgeving. Nederland kent geen wettelijke eisen aan de minimale hoeveelheid zon dat op of in een gebouw moet toetreden. Voor woningen is door TNO een richtlijn opgesteld. Daarnaast hebben sommige gemeenten een eigen richtlijn opgesteld in aanvulling op de TNO-richtlijn. Den Haag heeft de Haagse norm opgesteld en deze wordt ook door de gemeente Leiden gehanteerd. De Haagse bezonningsnorm gaat ervan uit dat de ondergrens op tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober, uitgaande van een zonhoogte van meer dan 10 graden, moet liggen. In afwijking van de lichte TNO-norm is in de Haagse norm de bezonning van gevels maatgevend, onafhankelijk van de plaats van de ramen. De TNO-norm 'licht' hanteert een strengere eis ten aanzien van de te onderzoeken gevel van de woningen en appartementen. Door naast de minimale bezonningsduur ook onderzoek te doen naar de afname in bezonningsduur is inzichtelijk gemaakt of en welke appartementen te maken hebben met een	In paragraaf 4.7.1.3. van de toelichting zijn boven het kopje 'onderzoeksresultaten' de volgende zinnen toegevoegd: <i>'Tevens wordt getoetst aan de Haagse bezonningsnorm, omdat deze door de gemeente Leiden gehanteerd wordt. De TNO-norm 'licht' hanteert een strengere eis ten aanzien van de te onderzoeken gevel van de woningen en appartementen.'</i> In dezelfde paragraaf na de zin <i>'Daarmee is er wel sprake van schaduwwerking ten opzichte van de huidige situatie, maar voldoet het bouwplan aan de lichte TNO norm'</i> wordt de volgende tekst ingevoegd: <i>'Daarnaast wordt ook voldaan aan de Haagse bezonningsnorm. In de periode 19 februari tot 21 oktober blijkt dat alle woningen en appartementen in de omgeving van planinitiatief De Premier blijven voldoen aan de in de norm gestelde minimale bezonningsduur van 120 minuten. Ook is onderzoek gedaan naar de afname in bezonningsduur. Er is sprake van een zonafname bij woningen aan de Obrechtstraat, Valeriusstraat, Vijf Meilaan en Eduard van Beinumstraat. De effecten zijn echter beperkt tot maximaal 73 minuten per zonnige dag, afhankelijk van de afstand van die woningen tot de nieuwbouw. Er wordt aan de TNO-lichte norm en ruimschoots aan de Haagse bezonningsnorm voldaan. Hiermee voldoet het plan aan de eisen voor een goede ruimtelijke ordening met betrekking tot bezonning.'</i> Tot slot is Bijlage 17 van de toelichting (bezonningsstudie TNO) aangevuld met een rapportage waarin inzicht in de bezonning wordt gegeven per uur en de meest kritische tijdsduur van afname van bezonning.
----	---	--	---

	substantiële zon duur afname. Er is sprake van een zonafname bij woningen aan de Obrechtstraat, Valeriusstraat, Vijf Meilaan en Eduard van Beinumstraat, maar geldt dat ruimschoots voldaan wordt aan de Haagse bezonningsnorm. Dit is beter inzichtelijk gemaakt door de ontwikkelaar door het bezonningsonderzoek aan te vullen met tijdstippen per uur en de zonafname. De beoogde nieuwbouw heeft negatieve gevolgen op de zonlichttoetreding op omliggende woningen en tuinen. De effecten zijn echter beperkt tot maximaal 73 minuten per zonnige dag, afhankelijk van de afstand van die woningen tot de nieuwbouw. Geprojecteerd op de richtlijnen van de Haagse bezonningsnormen blijkt dat er een goed tot redelijk bezonningsklimaat wordt behouden en derhalve geen sprake is van een onevenredige afname van zonlichttoetreding bij aangrenzende woningen.	
--	--	--

C2	In verband met het ontwerpbestemmingsplan is een bezonningstudie verricht. Daarin is de TNO-norm als richtlijn gehanteerd. In de betreffende richtlijn wordt onderscheid gemaakt in de "lichte norm" en de "strengere norm". Enkel de "lichte norm" is volgens indiener uitgewerkt voor het ontwerpbestemmingsplan en niet de "strengere norm". Niet gemotiveerd is waarom er geen sprake is van bijzondere omstandigheden die het hanteren van de "strengere norm" rechtvaardigen. <i>Ingediend door indiener zienswijze 2</i>	Zie tevens antwoord C1. De gemeente hanteert voor voldoende zonlicht bij woningen normaliter de Haagse norm. De ontwikkelaar heeft de TNO lichte norm toegepast. Deze is strenger dan de Haagse norm. Er is geen sprake van het kiezen van een norm per geval. Voldoende zonlicht is voor elke woning in de stad van belang.	Geen
C3	Volgens indieners is er sprake van ongewenste schaduwwerking op de omliggende bebouwing. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	De nieuwbouw geeft meer schaduw dan de huidige bebouwing. Er is onderzocht wat deze schaduwwerking betekent voor de bestaande woningen. Deze schaduwwerking wordt beoordeeld aan de hand van de Haagse norm (en in dit geval zelfs aan de TNO lichte norm). Belangrijk is dat zonlichttoetreding bij de bestaande woningen aan de Haagse norm blijft voldoen. Dat is het geval. Zie voor meer toelichting antwoord C1 en C2.	Geen
D	Windhinder		
D1	Door indiener wordt het volgende opgemerkt. In de toelichting op het bestemmingsplan staat dat bij het onderzoek naar windhinder-en windgevaar rekening is gehouden met	Uit het windhinderonderzoek is de essentie van het toepassen van de groenmaatregelen niet duidelijk naar voren gekomen. Het windhinderonderzoek is aangepast	In paragraaf 4.7.1.4. van de toelichting onder het kopje onderzoeksresultaten de volgende tekst: <i>'is uitgegaan van een 'worst case'-scenario zonder straatmeubilair, maar is wel rekening gehouden met bestaande bomen, struiken en andere</i>

	bestaande bomen. Echter, in paragraaf 4.2.2.3 van de toelichting staat dat van de 24 aanwezige bomen op het perceel er 22 zullen moeten worden gekapt. Hoewel wordt aangegeven dat 'in de vergroeningsopgave van het plangebied minimaal deze bomen toegevoegd zullen worden op eigen terrein', is dit niet geborgd in de planregels. In de verschillende voorwaardelijke verplichtingen in de planregels komen bepaalde groenopgaven aan bod, maar nergens blijkt de verplichting om 22 bomen toe te voegen. Dat betekent dat de uitgangspunten van het onderzoek niet juist zijn. Bij blijvende afwezigheid van bepaalde bomen worden volgens indiener immers ook de uitkomsten van het windhinderonderzoek anders. <i>Ingediend door indieners zienswijze 1 en 2</i>	waarin het planinitiatief zonder groenvoorzieningen eveneens inzichtelijk is gemaakt. Uit de simulatie zonder de groenvoorzieningen is op enkele locaties een ongunstig windklimaat aangetoond als gevolg van het planinitiatief. Door het toepassen van het bestaande groen en het groen uit het voorlopig groenplan is onderzocht of deze maatregelen de gewenste verbetering van het lokale windklimaat creëren. De verbetering in het windklimaat is duidelijk zichtbaar. Echter, de vergroeningsopgave ligt momenteel nog niet vast en kan wijzigen. Om juridisch te borgen dat er bij realisatie sprake zal zijn van een aanvaardbaar windklimaat is derhalve een voorwaardelijke verplichting in artikel 10.2 van de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient met een windhinderonderzoek een plan met groenmaatregelen (inclusief eventuele luifel) te worden overlegd waaruit blijkt dat er sprake is van een aanvaardbaar windklimaat. De te compenseren bomen houden geen verband met de voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan. De regels rondom het beschermen en kappen van	<i>groenvoorzieningen. Bomen en struiken rondom het wooncomplex zijn in het model meegenomen in de wintersituatie. Dit is omdat in de winter de kans op windhinder en windgevaar het grootst is. Voor bomen houdt dit in dat de weerstand voor wind laag is, omdat er beperkt blad aanwezig.'</i> vervangen met de tekst: <i>In het onderzoek zijn twee varianten onderzocht. Om het worst-case scenario te simuleren in de eerste variant, zijn de bomen en het straatmeubilair niet gemodelleerd. Voor de tweede variant zijn bomen en struiken toegevoegd waarbij is gekozen voor de wintersituatie, wat inhoudt dat de weerstand voor de wind laag is en de kans op windhinder en windgevaar het grootst is. De keuze voor een tweede variant is gekozen omdat de resultaten van de eerste variant aanleiding gaf tot het nemen van extra wind remmende maatregelen, in dit geval extra beplanting rondom de nieuwbouw.</i> Verder wordt naast enige tekstuele aanpassingen en verwijderen van een tweetal afbeeldingen de volgende tekst: <i>Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat op straatniveau aan de west-, noord- en oostzijde van de nieuwbouw een windklimaat te verwachten is met kwaliteitsklasse D met een uitschieter tot klasse E. Hiermee wordt het gebied geclassificeerd als 'matig' tot 'slecht' voor de activiteit 'doorlopen'. Voor de activiteit 'slenteren' is dit ongunstiger. Een klein gebied direct ten noorden van het nieuw te realiseren gebouw, tussen de nieuwbouw en de Vijf Meilaan, wordt het windklimaat beoordeeld als "slecht". De openbare terrassen van het complex hebben een verwacht windklimaat van klasse A tot C. Het gebied rondom de trappen hebben hierbij categorie C, wat een matig windklimaat voor slenteren geeft. De meer beschutte delen komen in categorie A, waarmee deze gebieden een goed windklimaat voor langdurig zitten hebben. Afbeelding: Kans op windhinder op straatniveau rondom de geplande nieuwbouw. Op basis van toetsing van de berekende resultaten kan ook worden geconcludeerd dat er een locatie is met een beperkt risico op windgevaar aan de noordwesthoek rond het plantsoen direct ten noorden van de nieuwbouw. zoals weergegeven in de afbeelding hierna. Afbeelding: Windgevaarkaart maaiveld projectgebied Ten aanzien van de categorie langdurig zitten zal de ontwikkelaar bij de nadere inrichting van het gebied bij zitmogelijkheden rekening houden met</i>
--	---	---	---

		bomen zijn opgenomen in de Verordening voor de fysieke leefomgeving Leiden 2020, onderdeel bomen en de Beleidsregel van de gemeenteraad van de gemeente Leiden houdende regels omtrent de afwegingen voor aanwijzing en bescherming van bomen, hierna genoemd: de boomregels 2021. Met het vergunningstelsel in de verordening wordt bij kappen van bomen gestreefd naar herplant indien mogelijk, of anders naar compensatie in de Groene Hoofdstructuur, als uitvloeisel van een voorgeschreven storting in het Bomenfonds. De toets aan de verordening vindt plaats bij de omgevingsvergunning.	<i>windhinder zodat kan worden voorzien in een goed windklimaat voor langdurig zitten. Daarnaast kan de kanttekening worden gemaakt dat hoge windsnelheden vooral in de herfst- en wintermaanden optreden, wanneer men minder geneigd is om zittend te verblijven in dit soort gebieden. Voor de categorie slenteren, langs de noordzijde van het gebouw, is op de hoeken van de gebouwen een matig tot slecht windklimaat te verwachten. Hierbij is het zinvol om ruimte direct op de hoek te beplanten zodat hier niet gelopen kan worden en men niet verrast wordt door de harde wind.</i> <i>Eventuele groenmaatregelen om de overige locaties (in de omgeving) van het plangebied te verbeteren zal de ontwikkelaar zo veel mogelijk meenemen in de uitwerking van de nadere inrichting van het gebied.</i> Vervangen met de tekst: Windhinder variant 1 (zonder groenmaatregelen) <i>Binnen de gebruikscategorie doorlopen wordt geconstateerd dat zonder groenvoorzieningen er overwegend sprake is van een goed tot matig windklimaat. Alleen ter plaatse van de noordwesthoek (deels binnen de slenterzone en deels binnen de categorie doorlopen) is er sprake van een uitschieter naar een slecht windklimaat.</i> <i>In de slenterzone wordt geconstateerd dat er aan de noord, oost- en westzijde van het gebouw er overwegend sprake is van een matig tot slecht windklimaat. En op de noordwesthoek van het gebouw tevens een beperkt windgevaar dat doorloopt over de weg van de Vijf Meilaan (binnen de categorie doorlopen).</i> <i>In de gebruikscategorie langdurig zitten is er bij de bestaande bebouwing in de omgeving overwegend sprake van een goed windklimaat. Op delen is ook een matig tot slecht windklimaat te constateren. Bij de nieuwbouw is er op het binnenterrein overwegend sprake van een goed tot matig windklimaat en rond de trappen een slecht windklimaat voor langdurig zitten.</i> Windhinder variant 2 (inclusief groenmaatregelen) <i>Na het meenemen van bestaand en gepland groen (variant 2 in het windhinderonderzoek), zijn dezelfde analyses uitgevoerd. Uit deze onderzoeksresultaten is af te leiden dat binnen de gebruikscategorie doorlopen er sprake is van een goed tot matig windklimaat. Dit wordt acceptabel gevonden op doorgaande wegen.</i>
--	--	---	--

			<i>In de slenterzone is duidelijk af te leiden dat de te verwachten windhinder als gevolg van de geplande nieuwbouw, een stuk verminderd is in vergelijking met de situatie zonder gepland groen. Er is op straatniveau aan de west-, noord- en oostzijde van de nieuwbouw een windklimaat te verwachten van overwegend matig met uitschieters tot slecht. Om het windklimaat te verbeteren op de hoeken van het gebouw (wat overigens ook aan de orde is bij overige bestaande hogere bebouwing) wordt aangeraden om de ruimte direct op de hoek van de nieuwbouw te beplanten zodat hier niet gelopen kan worden en men niet verrast wordt door plotse harde wind. Dit neemt de ontwikkelaar mee in de uitwerking van het groenplan.</i> <i>In de gebruikscategorie 'langdurig zitten' blijft het rond de trappen van de nieuwbouw een slecht windklimaat. Hier zal echter niet gezeten worden door bewoners of omwonenden. Door het toepassen van meer (groenblijvende) beplanting en andere afscherming is het mogelijk om het windklimaat lokaal verder te verbeteren voor zitten, bijvoorbeeld rond locaties waar daadwerkelijk bankjes worden geplaatst. Met de groenmaatregelen is bij de bestaande bebouwing bijna overal een goed tot matig windklimaat zichtbaar.</i> Tot slot is Bijlage 19 van de toelichting (windhinderonderzoek) vervangen met een onderzoek waarin het plan zonder maatregelen en het plan met groen(maatregelen) inzichtelijk is gemaakt.
D2	Er dienen groenmaatregelen te worden genomen ten behoeve van een 'aanvaardbaar windklimaat' als uit het windhinderonderzoek blijkt dat er sprake is van windgevaar en/of een slecht windklimaat binnen de activiteitsklasse 'slenterzone' ter plaatse van de in Bijlage 4 Windhinderkaart gearceerde locatie 'slecht windklimaat niet toegestaan'(artikel 10.2 sub Volgens indiener vindt het bevoegd	De gemeente hecht belang aan een goed windklimaat. De gemeente heeft in de Nota van Uitgangspunten vereist dat de effecten van windhinder op de omgeving worden onderzocht. Voor het bestemmingsplan dient dit onderzoek ook plaats te vinden in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Dit onderzoek is bijgevoegd bij het bestemmingsplan en naar aanleiding van de	Geen

	gezag maatregelen niet noodzakelijk als uit het windhinderonderzoek blijkt dat ter hoogte van de activiteitsklassen 'doorlopen' of 'langdurig stilzitten'(de openbare terrassen) een slecht windklimaat aan de orde is of als in welke activiteitsklasse dan ook tot een matig windklimaat wordt geconcludeerd. Uit het nu verrichte windhinderonderzoek blijkt bijvoorbeeld dat ter hoogte van de openbare terrassen op meerdere plekken sprake is van een slecht windklimaat. <i>Ingediend door indieners zienswijze 1 en 2</i>	zienswijzen tevens aangepast om meer inzicht te bieden. Ten aanzien van de voorwaardelijke verplichting en de lezing hiervan wordt verwezen naar de beantwoording onder D3 Verder geldt de categorie langdurig zitten voor de buitenruimte op/binnen het toekomstig gebouw. De criteria zijn hier strenger door deze plek als langdurig zitten te categoriseren. In de praktijk is de verwachting dat deze zone met name door bewoners zal worden gebruikt. De ontwikkelaar zal bij de nadere inrichting van het gebied bij zitmogelijkheden rekening houden met windhinder zodat kan worden voorzien in een goed windklimaat voor langdurig zitten. Daarnaast kan de kanttekening worden gemaakt dat hoge windsnelheden vooral in de herfst- en wintermaanden optreden, wanneer men minder geneigd is om zittend te verblijven in dit soort gebieden. Mocht hier op een klein deel een slechte score worden gerealiseerd bij het vervolgonderzoek bij omgevingsvergunning, dan is dat voor de gemeente niet dusdanig zwaarwegend, dat het windklimaat bij een toekomstig bouwplan om deze reden als 'onaanvaardbaar' zal worden betiteld. Voor de categorie 'doorlopen is in het nieuwe windhinderonderzoek	
--	---	---	--

		zichtbaar wat het effect is van de groenvoorziening aan de noordwesthoek. Dit zorgt voor een afname van hinder aan de noordzijde van de nieuwbouw. Verder is zichtbaar dat rond de nieuwbouw een matige / slechte klasse te verwachten is op de gebouwhoeken. Hierbij is het zinvol om ruimte direct op de hoek van de nieuwbouw te beplanten zodat hier niet gelopen kan worden en men niet verrast wordt door plotse harde wind. Dit wordt bij de omgevingsvergunning uitgewerkt zodat er sprake is van een aanvaardbaar windklimaat.	
D3	In paragraaf 4.7.1.4 wordt het windhinderonderzoek gepresenteerd. Uit het windhinderonderzoek blijkt dat voor grote delen van de omgeving van De Premier doorlopen en slenteren matig tot slecht is. Ook wordt de windsituatie rond de balkons van de omliggende bebouwing verslechterd. Er worden in het onderzoek geen duidelijke maatregelen aangedragen hoe dit opgelost moet worden. Volgens indiener blijft het bij opmerkingen als "er kunnen maatregelen worden getroffen" en "waar mogelijk in de verdere uitwerking" en "er wordt gekeken naar de mogelijkheid" en "er zal worden bekeken om" en "een mogelijke aanvulling is een luifel" en "een voorwaardelijke verplichting". Indiener acht de maatregelen niet overtuigend. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4</i>	Bij de regels in het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat juist borgt dat bij de aanvraag omgevingsvergunning met een windhinderonderzoek een plan met groenmaatregelen (inclusief de eventuele luifel) wordt overlegd waaruit blijkt dat er sprake is van een aanvaardbaar windklimaat in de omgeving van het plangebied. Binnen de slenterzone zijn er eveneens een aantal locaties waar voetgangers en fietsers veelvuldig gebruik maken. Dit is ter hoogte van de doorgaande wandelroute in de groenstrook van de Vijf Meilaan en de opstelpunten voor langzaam verkeer bij de verkeerslichten kruising Vijf Meilaan en Churchillaan. Hier dient extra aandacht aan gegeven te worden ook in verband	In paragraaf 4.7.1.4. van de toelichting wordt de volgende tekst toegevoegd achter de nieuwe zin <i>‘Met de groenmaatregelen is bij de bestaande bebouwing bijna overal een goed tot matig windklimaat zichtbaar.’</i> <i>‘Om te kunnen borgen dat er daadwerkelijk sprake blijft van een aanvaardbaar windklimaat voor omwonenden is in de voorwaardelijke verplichting in de regels opgenomen dat er geen sprake mag zijn van een slecht windklimaat binnen de activiteitsklasse ‘langdurig zitten’ ter plaatse van de buitenruimtes (privétuin/balkon/entree) van de bestaande woningen in de directe omgeving.’</i> Artikel 10.2. voorwaardelijke verplichting windbeperkende maatregelen wordt aangevuld met de volgende zin: <i>c. Van een aanvaardbaar windklimaat is in ieder geval geen sprake indien uit dit windonderzoek volgt dat er ten gevolge van het planinitiatief sprake is van een slecht windklimaat binnen de activiteitsklasse ‘langdurig zitten’ als bedoeld in NEN 8100 ter plaatse van de in bijlage 4 windhinderkaart gearcheerde locaties ‘langdurig zitten’ ter hoogte van de buitenruimtes (privétuin/balkon/entree) van de bestaande woningen in de directe</i>

	<i>tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	met beperkt windgevaar. Derhalve is in de voorwaardelijke verplichting opgenomen dat op deze locatie(s) geen sprake mag zijn van windgevaar en geen slecht windklimaat. We begrijpen de zorgen van omwonenden. In de activiteitsklasse 'langdurig zitten' volgt uit het onderzoek dat zonder groenvoorzieningen er ter hoogte van de bestaande woningen er overwegend een goed windklimaat is met op een beperkt aantal locaties matig of slecht. Wegens het niet meenemen van hagen en tuinbeplanting zal dit in de praktijk een beter windklimaat geven volgens het expert judgement van het windonderzoek. Echter is er een aanvullende voorwaardelijke verplichting opgenomen dat van een aanvaardbaar windklimaat in ieder geval geen sprake is indien uit dit windonderzoek volgt dat er ten gevolge van het planinitiatief sprake is van een slecht windklimaat binnen de activiteitsklasse 'langdurig zitten' als bedoeld in NEN 8100 ter plaatse van de buitenruimtes (privétuin/balkon/entree) van de bestaande woningen in de directe omgeving en wordt de toelichting hierop aangepast.	<i>omgeving.</i> En bijlage 4 windhinderkaart bij de regels is aangepast.
--	---	--	---

D4	In artikel 10.2 van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat een windhinderonderzoek met een plan voor groenmaatregelen is vereist voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Daarin moet blijken dat het windklimaat aanvaardbaar is. In het windhinderonderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan is volgens indiener echter geen rekening gehouden met de woontoren boven de Albert Heijn en de dynamiek van de wind die hierdoor ontstaat. Het ontwerpbestemmingsplan verplicht niet om hiermee rekening te houden en schiet daarmee volgens indiener tekort in de onderbouwing. <i>Ingediend door indiener zienswijze 2</i>	Het windhinderonderzoek is uitgevoerd conform de NEN8100. Conform deze norm worden objecten binnen 400 meter afstand van de ontwikkellocatie opgenomen in het rekenmodel. De modellering van de gebouwen zie je terug in het windhinderonderzoek. Zo ook de woontoren boven de Albert Heijn. De invloeden van bestaande bebouwing zijn ook zichtbaar in het windhinderonderzoek. De windhinder rondom het bestaande gebouw van de huidige Albert Heijn ontstaat door de bestaande bebouwing.	Geen
D5	Indiener merkt op dat niet duidelijk is of geluidsoverlast door de wind op winderige dagen is meegenomen in de onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan en voor hoeveel geluidsoverlast dit zorgt. <i>Ingediend door indiener zienswijze 3</i>	Aan het adviesbureau van het windhinderonderzoek is een expert judgement gevraagd ten aanzien van de fluittonen waar indiener mogelijk naar verwijst. Dergelijke fluittonen ontstaan wanneer veel roosters of sleten aanwezig zijn in de gevel of wanneer in de gevel of op het dak spijlen (zoals een hekwerk) aanwezig zijn. Om fluittonen te voorkomen moeten spleten kleiner dan 5 cm voorkomen worden en kunnen hoeken van een gebouw afgevlakt worden. Het is nog te vroeg om te veronderstellen dat er fluitgeluiden	Geen

		ontstaan als gevolg van bouwkundige elementen aan het gebouw. De bouwkundige elementen dienen namelijk nog te worden uitgewerkt. De opmerking wordt wel meegegeven aan de ontwikkelaar om rekening mee te houden bij de uitwerking van het planinitiatief.	
E	Ladder der duurzame verstedelijking		
E1	Op grond van artikel 4.1 sub c tot en met e zijn bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening toegestaan op de begane grond ter hoogte van de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen voorzieningen'. Middels de functieaanduiding 'wonen uitgesloten' kan dit gedeelte niet worden benut voor woningbouw (artikel 4.1 sub De maximaal te benutten oppervlakte hiervoor is 950 m² (artikel sub b van de planregels). Indiener geeft aan dat niet wordt gemotiveerd waarom er behoefte zou zijn aan voornoemde activiteiten. Dat is wel van belang nu in het naastgelegen winkelcentrum aan de Vijf Meilaan al sprake is van een aanzienlijke leegstand. Bouwen voor leegstand is ongewenst. Uit de Ladder der Duurzame Verstedelijking blijkt een motivatie naar de behoefte van deze ontwikkeling evenmin. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1 en 2</i>	Naar aanleiding van de zienswijze is er een nadere onderbouwing gemaakt om de Ladder voor duurzame verstedelijking en behoeftetoets te motiveren voor de voorzieningen. Deze is bijgevoegd bij de toelichting. Geconcludeerd wordt dat de voorzieningen de sociale cohesie in de wijk versterken en zorgen voor een leefbare stadsbuurt voor iedereen. Allen betreffen secundaire (wijkgebonden) voorzieningen, welke in eerste instantie hoofdzakelijk voor de toekomstige en bestaande inwoners van de wijk worden gerealiseerd. Er is een groeiende behoefte aan woningen in Leiden. Voor Zuidwest is de verwachting dat het gaat om 2000 extra woningen. Uit het groeiend aantal inwoners ontstaat ook een autonome ruimtebehoefte aan voorzieningen in Leiden Zuidwest. De voorzieningen van De Premier zijn aanvullend aan het dagelijkse boodschappenwinkelcentrum de	Aan bijlage 2 (motivering Laddertoets) van de toelichting is een nadere onderbouwing toegevoegd om de Ladder voor duurzame verstedelijking en behoeftetoets te motiveren.

		Luifelbaan' (gelegen aan het Bevrijdingsplein en het Vijf Meiplein). Dit winkelcentrum functioneert goed; de leegstand is relatief laag en het winkelaanbod wordt relatief hoog beoordeeld. Er zijn daarom geen negatieve ruimtelijk economisch effecten te verwachten als gevolg van de ontwikkeling.	
E2	Op basis van de bestemming "Wonen" mogen er op de begane grond in het plint bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening gevestigd worden op de daarvoor aangeduide plekken. Aan de overkant van de Vijf Meilaan 210 zit het winkelcentrum De Luifelbaan. In dit winkelcentrum staan panden leeg. Op basis van het bestemmingsplan "Leiden Zuidwest" mogen bedrijven van milieucategorie 1 en 2 gevestigd worden en zitten daar maatschappelijke voorzieningen. In het advies van de GGD Hollands Midden over het ontwerpbestemmingplan wordt de aanbeveling gegeven dat er gezorgd moet worden voor maatschappelijke voorzieningen in de directe omgeving van de nieuwe bewoners Het is voor indiener onduidelijk waarom er extra ruimte wordt gecreëerd voor bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening. Er is immers voldoende ruimte in het winkelcentrum De Luifelbaan. Aan de aanbeveling van de GGD wordt al voldaan met het winkelcentrum de	Ten aanzien van de nadere motivering met betrekking tot de behoefte aan voorzieningen wordt verwezen naar de beantwoording onder E1. Daarnaast gaat bij het planinitiatief om voorzieningen die te combineren zijn met de functie wonen. Categorieën van bedrijven die veel overlast veroorzaken zijn hier uitgesloten.	Geen

	Luifelbaan. Het zorgt tevens onnodig voor meer overlast voor de omwonenden. <i>Ingediend door indiener zienswijze 2</i>		
F	Verkeer en Parkeren		
F1	Voor het bepalen van de parkeervraag als gevolg van de woontoren zijn de parkeernormen uit de "Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020" gehanteerd. In de toelichting wordt aangegeven dat daarbij wordt uitgegaan van het gebied 'restgebied'. Een dergelijk gebied bestaat in Leiden echter alleen bij fietsparkeren. Voor autoparkeren dient op grond van Bijlage 8 Gebiedsindeling autoparkeernormen te worden uitgegaan van gebiedscategorie IV: overgangsgebied. <i>Ingediend door indiener 1 en 2</i>	Dit is juist opgemerkt door indiener. Met betrekking tot het autoparkeren is er sprake van 'overgangsgebied'. De toelichting wordt hierop aangepast.	In paragraaf 4.8.1.4. van de toelichting wordt de volgende zin: <i>De ligging van dit gebied ten opzichte van het centrum is 'rest bebouwde kom'</i> vervangen met onderstaande zin: <i>De ligging van dit gebied valt volgens de Beleidsregels binnen het 'overgangsgebied'.</i>
F2	Voor het bepalen van de parkeerbehoefte vanuit de voorzieningen is voor de parkeernorm 'Huisartsenpraktijk' gekozen omdat, aldus de toelichting, deze functie de meest ongunstige parkeernorm kent (te weten Dat is echt niet juist. Meerdere gebruiksvormen die worden toegestaan, kennen een grotere parkeervraag. Zo is gelet op de definitie in artikel 1.36 van 'dienstverlening' ook een apotheek toegestaan welke een parkeernorm van 2,7 heeft. En kan, gelet op de definitie van maatschappelijk voorzieningen in	Indiener geeft aan dat de parkeerberekening niet worst-case is opgesteld, omdat functies als een Apotheek, wijkcentrum of een sociaal-cultureel centrum een hogere parkeernorm kennen. Dit is echter niet juist. Een Huisartsenpraktijk kent een parkeernorm van 2,1 per behandelkamer. Uitgaande van de 950 m2 voorzieningen is gerekend met 10 behandelkamers. Een apotheek kent een parkeernorm van 2,7, maar wordt berekend per apotheek. Een sociaal-cultureel	In paragraaf 4.8.2.1 onder kopje 'parkeren' wordt het woord 'huisartsenpraktijk' vervangen door 'museum' en de tekst en afbeeldingen aangepast naar het worst case scenario met 350 woningen (waarmee 319 woningen ook onderbouwd is): 'Scenario 319 woningen Autoparkeren <i>Op basis van voorgenoemde uitgangspunten en van de geldende parkeernormen moeten er bij 319 woningen, in beginsel, minimaal 307 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.</i> <i>Bij het bepalen van de autoparkeervraag wordt echter ook rekening gehouden met de mogelijkheden van dubbelgebruik - gebruik voor zowel de voorzieningen (veelal overdag) als voor bewoners ('s avonds). In de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 heeft de gemeente hiervoor</i>

artikel een klein wijkcentrum of een sociaal cultureel centrum worden gerealiseerd met parkeernormen van 3,1 respectievelijk Het is vaste rechtspraak dat bij het bepalen van de parkeerbehoefte uit dient te worden gegaan van de planologisch maximale mogelijkheden. Dat is niet gebeurd en om die reden is het ontwerp-besluit niet conform een goede ruimtelijke ordening. <i>Ingediend door indiener 1 en 2</i>	centrum kent een parkeernorm van 3 per wijkgebouw. Deze functies resulteren in een lagere parkeerbehoefte dan bij een Huisartsenpraktijk. Een klein wijkcentrum heeft een hogere parkeernorm dan een Huisartsenpraktijk, maar dit valt onder detailhandel. Voorzieningen in de vorm van detailhandel zijn in dit bestemmingsplan uitgesloten, waardoor dit niet als uitgangspunt voor de berekening kan worden gehanteerd. De parkeerberekening hebben wij echter wel herzien omdat een andere functie (museum) een ongunstigere parkeereis oplevert. Hierbij is rekening gehouden met het maatgevende moment waarop de parkeervraag van alle functies tot uiting komt (werkdagavond). De parkeerberekening is hierop aangepast.	<i>aanwezigheidspercentages opgenomen. Het maatgevende dagdeel is een 'werkdag avond'. Bij toepassing van deze norm, zijn daarmee niet 307 parkeerplaatsen maar 256 parkeerplaatsen nodig.</i> <i>Afbeelding: dubbelgebruik bij scenario 319 woningen</i> <i>Daarin kan in het bouwplan worden voorzien door de realisatie van een inpandige (deels ondergrondse) parkeergarage. Met het aanwijzingsbesluit kan nader onderzocht worden of voor het bewonersdeel van de autoparkeereis afgeweken kan worden, waardoor het aantal parkeerplaatsen afneemt. Dat komt bij de omgevingsvergunning aan de orde.</i> <i>Op de zaterdagavond zijn de meeste bezoekersplekken benodigd, namelijk 64. De parkeergarage wordt deels ingericht als een openbare parkeergarage om het bezoekersaandeel van afgerond 25% te kunnen faciliteren.</i> Fietsparkeren <i>In de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 zijn eveneens fietsparkeernormen opgenomen. Bij een scenario van 319 woningen is er behoefte aan 913 fietsparkeerplaatsen. Van dit totaal zijn er 179 voor bezoekers. Bij dubbelgebruik zijn er 729 fietsparkeerplaatsen nodig. De ontwikkeling voorziet inpandig in een fietsenberging met een ruimte tussen de 900 m2 en 1200 m2. Voor (een deel van) de bezoekers wordt er op het terrein een fietsenstalling gerealiseerd uit het zicht van de openbare ruimte. De fietsparkeerplaatsen moeten voldoen aan de FietsParKeur en er dient rekening gehouden te worden met minder gangbare maten voor bakfietsen, scooters en scootmobielen. Ten behoeve van de omgevingsvergunning wordt dit verder uitgewerkt in het plan.</i> Scenario 350 woningen Autoparkeren <i>Op basis van het scenario met 350 woningen zijn er 332 parkeerplaatsen voor auto's noodzakelijk. Rekening houdend met dubbelgebruik is op het maatgevende moment werkdagavond behoefte aan 278 parkeerplaatsen.</i> <i>Afbeelding: dubbelgebruik bij scenario 350 woningen</i> <i>Hierdoor ontstaat er in de parkeergarage een tekort aan 18 parkeerplaatsen op het maatgevende moment werkdagavond.</i> <i>Op basis van artikel 11, lid 1 sub c van de Beleidsregels parkeernormen 2020 kan met het aanwijzingsbesluit onderbouwd worden afgeweken van het bewonersdeel van de autoparkeereis van de woningen, omdat: de locatie gelegen is op een loopafstand van minimaal 500 meter tot de dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald</i>
---	--	---

		parkeerzone, tenminste het bezoekersaandeel op eigen terrein gerealiseerd en beschikbaar gesteld worden aan de betreffende doelgroepen, en de toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners en/of bezoekersvergunning. De parkeergarage wordt deels ingericht als een openbare parkeergarage om het bezoekersaandeel van 27% te kunnen faciliteren. fietsparkeren Voor het aantal fietsparkeerplaatsen geldt dat er een behoefte is aan 990 parkeerplaatsen voor fietsers, waarvan 194 voor bezoekers. Bij dubbelgebruik zijn er 804 fietsparkeerplaatsen nodig. Met de voorziene inpandige fietsenberging en stalling wordt in het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen voorzien. Wordt vervangen door: Autoparkeren Op basis van het worst case scenario met 350 woningen zijn er 324 parkeerplaatsen voor auto's noodzakelijk. Bij het bepalen van de autoparkeervraag wordt echter ook rekening gehouden met de mogelijkheden van dubbelgebruik - gebruik voor zowel de voorzieningen (veelal overdag) als voor bewoners ('s avonds). In de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 heeft de gemeente hiervoor aanwezigheidspercentages opgenomen. Het maatgevende dagdeel is een 'werkdag avond'. Bij toepassing van deze norm, zijn daarmee niet 324 parkeerplaatsen maar 286 parkeerplaatsen nodig. Afbeelding: dubbelgebruik bij scenario 350 woningen Doordat er in de parkeergarage momenteel 260 parkeerplaatsen zijn voorzien, ontstaat er een tekort van 26 parkeerplaatsen. Op basis van artikel 11, lid 1 sub c van de Beleidsregels parkeernormen 2020 kan met het aanwijzingsbesluit onderbouwd worden afgeweken van het bewonersdeel van de autoparkeereis van de woningen, omdat: de locatie gelegen is op een loopafstand van minimaal 500 meter tot de dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald parkeerzone, tenminste het bezoekersaandeel op eigen terrein gerealiseerd en beschikbaar gesteld worden aan de betreffende doelgroepen, en de toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners en/of bezoekersvergunning.
--	--	---

			Met het aanwijzingsbesluit kan nader onderzocht worden of voor het bewonersdeel van de autoparkeereis verder afgeweken kan worden, waardoor het aantal parkeerplaatsen afneemt. Op de zaterdagavond zijn de meeste bezoekersplekken benodigd, namelijk 77. De parkeergarage wordt deels ingericht als een openbare parkeergarage om het bezoekersaandeel van nu ingeschat afgerond 30% te kunnen faciliteren. fietsparkeren In de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 zijn eveneens fietsparkeernormen opgenomen. Bij het worst case scenario van 350 woningen is er behoefte aan 978 fietsparkeerplaatsen. Van dit totaal zijn er 189 voor bezoekers. Bij dubbelgebruik zijn er 815 fietsparkeerplaatsen nodig. De ontwikkeling voorziet inpandig in een fietsenberging met een ruimte tussen de 900 m2 en 1200 m2. Voor (een deel van) de bezoekers wordt er op het terrein een fietsenstalling gerealiseerd uit het zicht van de openbare ruimte. De fietsparkeerplaatsen moeten voldoen aan de FietsParKeur en er dient rekening gehouden te worden met minder gangbare maten voor bakfietsen, scooters en scootmobielen. Ten behoeve van de omgevingsvergunning wordt dit verder uitgewerkt in het plan. Tevens wordt bijlage 21 verkeer en parkeeronderzoek van de toelichting hierop aangepast.
F3	In de toelichting wordt zowel het scenario van 319 woningen als het scenario met 350 woningen aangestipt. Volgens indiener wordt echter alleen aangegeven wat de totaalbehoefte aan parkeerplaatsen bij dubbelgebruik is. Het is daarmee onduidelijk van welke parkeernormen men precies is uitgegaan. De parkeernormen uit de beleidsregels worden opgehangen aan de noemer huur of koop en aan de grootte van de woning. Bij het bepalen van de verkeersaantrekkende werking is echter uitgegaan van de noemer	In hoofdstuk 4 van het verkeer- en parkeeronderzoek (blz. 6) is zowel een parkeerbalans van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen voor de ontwikkeling als een parkeerbalans bij dubbelgebruik op de maatgevende momenten weergegeven. Dit is getoetst aan de geldende Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. Op basis van artikel 11, lid 1 sub c van de Beleidsregels parkeernormen 2020 kan met het aanwijzingsbesluit	Geen

	goedkoop midden /duur. Het is met andere woorden onduidelijk welke precieze parkeernorm is gehanteerd voor welk deel van de woningen. Het is wel belangrijk om dit te weten, omdat met name in het scenario van 350 woningen er nu al een tekort van maar liefst 18 parkeerplaatsen ontstaat, die kennelijk op de openbare ruimte worden afgewenteld. <i>Ingediend door indiener 1 en 2</i>	onderbouwd (op basis van een aantal voorwaarden) worden afgeweken van het bewonersdeel van de autoparkeereis van de woningen. Aan deze voorwaarden kan worden voldaan. Volledigheidshalve wordt voor de onderbouwing verwezen naar paragraaf 4.8.2.1. van de toelichting van het bestemmingsplan. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen met een dynamische verwijzing naar de Beleidsregels parkeernormen Leiden 2020. Hiermee is geborgd dat er hoe dan ook voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op basis van het geconcretiseerde bouwplan. De volledige toets hieraan vindt plaats bij de beoordeling van de aanvraag om een omgevingsvergunning.	
F4	Tenslotte wordt aangegeven dat: “Ten behoeve van de in en uitrit en mogelijk voor de ondergrondse afvalcontainers en het laden en lossen zullen er aan de Eduard van Beniumstraat openbare parkeerplaatsen moeten komen te vervallen”. Hoeveel er komen te vervallen zal blijken bij het ontwerp van het inrichtingsplan. Momenteel zijn er aan de zijde van het plan circa 15 openbare parkeermogelijkheden. Bij het vervallen van openbare parkeerplaatsen dienen deze in beginsel openbaar gecompenseerd te worden. Op grond	Conform de vastgestelde Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 moet in ieder geval het bezoekersdeel van de parkeereis van de woningen opgelost worden in de eigen garage. Voor het bewonersdeel van de parkeereis van de woningen mag eventueel geheel of ten dele afgeweken worden conform artikel 11 lid 1 c en het aanwijzingsbesluit voor uitbreiden van parkeerrestrictie in onder andere dit gebied. Alle toekomstige bewoners van de woningen komen	In paragraaf 4.8.2.1. van de toelichting wordt onder het kopje scenario 319 woningen en scenario 350 woningen onderdeel autoparkeren de volgende tekst toegevoegd: <i>‘De beleidsregels parkeernormen Leiden 2020 biedt nog een mogelijkheid om voor de parkeereis voor niet woonfuncties eventueel af te wijken indien de parkeerdruk het mogelijk maakt om ten dele of geheel voor die parkeereis van de niet-woonfuncties af te wijken, conform artikel 11 lid 1 b en mits de parkeerdruk in de omliggende buurt na realisatie van het planinitiatief (dus inclusief het eventueel afwijken voor een deel van de parkeereis van niet-woonfuncties) dan niet hoger is dan 85% overdag en 90% op de overige momenten van de week. De volledige toets hieraan vindt plaats bij de beoordeling van de aanvraag om een omgevingsvergunning.’</i>

	van een parkeerdrukmeting uit 2019 zou blijken dat de openbare parkeerplaatsen niet hoeven te worden gecompenseerd. Die parkeerdrukmeting hield volgens indiener echter nog geen rekening met de parkeervraag vanuit De Premier. Volgens indiener leert de ervaring dat er zich nu al -en op grote schaal- parkeerproblematiek in de straat voordoet. Dat er in 2022 nogmaals een parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd, stelt indiener niet gerust. Volgens indiener moet immers ruimte zijn om de openbare parkeerplekken ook elders te kunnen realiseren. En zelfs als de parkeerplekken gecompenseerd worden in de parkeergarage onder de woontoren zoals in de toelichting als mogelijkheid staat, dan betekent het dat het deel van de parkeerbehoefte dat gelijk staat aan de compensatie zich alsnog zal moeten wenden tot de openbare ruimte, waarvan dan juist is geoordeeld dat de parkeerdruk te hoog is. <i>Ingediend door indiener 1 en 2</i>	niet in aanmerking voor gemeentelijke parkeervergunningen. De parkeereis afkomstig van de niet-woonfuncties moet eveneens opgelost worden in de eigen garage. De beleidsregels parkeernormen Leiden 2020 biedt nog een mogelijkheid om hier eventueel van af te wijken bij omgevingsvergunning indien de parkeerdruk het mogelijk maakt om ten dele of geheel voor die parkeereis van de niet-woonfuncties af te wijken, conform artikel 11 lid 1 b en mits de parkeerdruk in de omliggende buurt na realisatie van het planinitiatief (dus inclusief het eventueel afwijken voor een deel van de parkeereis van niet-woonfuncties) dan niet hoger is dan 85% overdag en 90% op de overige momenten van de week. Mocht het laatste aan de hand zijn, waar vooralsnog geen aanwijzingen zijn, dan is dit mogelijk op basis van de betreffende beleidsregels. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen met een dynamische verwijzing naar de Beleidsregels parkeernormen Leiden 2020. Hiermee is geborgd dat er hoe dan ook voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op basis van het geconcretiseerde bouwplan. De volledige toets hieraan vindt plaats bij de beoordeling van de aanvraag om een omgevingsvergunning.	
--	--	--	--

		In de gehele wijk is de parkeerdruk ruim onder 85% overdag en 90% op de overige momenten. Er is op basis van de gehele wijk gezien geen sprake van een parkeerproblematiek en mogelijk op acceptabele loopafstand een vrije parkeerplaats te vinden. In bepaalde straten (of secties van straten) kan de parkeerdruk inderdaad hoger zijn, maar dat is op basis van de vigerende beleidsregels acceptabel. Indien besloten zou worden om gemeentelijke openbare parkeerplaatsen “gemeentelijk openbaar” te compenseren in de garage, dan moeten deze parkeerplaatsen ook ‘gemeentelijk openbaar’ toegankelijk zijn. Naar verwachting zal de parkeerdruk in de omliggende wijk lager blijven dan 85% overdag en 90% op de overige momenten en zal compensatie naar verwachting niet nodig zijn.	
F5	In de toelichting onder het kopje ‘Verkeer en parkeren’ wordt gesproken over het onderwerp verkeer. Wat indiener hier niet in terugleest is het resultaat uit de Verkeersstudie van DTV consultants. “Het knelpunt wordt in beide spitsperioden flink groter dan in het O-scenario’. Hier wordt volgens indiener bedoeld dat met de realisatie van De Premier de verkeerssituatie flink verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Het knelpunt is te groot om dit op kruispunt/wegvakniveau op te kunnen lossen. Ondanks de	In het rapport van DTV staat als conclusie over de ontwikkeling De Premier het volgende (blz. 38): “Het kruispunt Vijf Meilaan – Churchilllaan kan de groei van het verkeer aan de westzijde van de Churchilllaan aan.” Wat betreft de kruising Vijf Meilaan - Eduard van Beinumstraat staat na de informatie over de ongewenste situatie ook op pagina 38 de oplossing om dit knelpunt op te lossen: “Door de ruimte tussen het fietspad en Vijf Meilaan te vergroten kan het verkeer vanuit de Eduard	Geen

aanpassingen aan het kruispunt Churchillaan Vijf Meilaan, ontstaat er een onoplosbaar probleem. Indiener wijst vervolgens op een aantal citaten uit het verkeersonderzoek ten aanzien van het kruispunt Vijf Meilaan en de Eduard van Beinumstraat. Citaat: "In scenario 1 neemt de gemiddelde wachttijd vanuit de Eduard van Beinumstraat in de avondspits fors toe tot gemiddeld 25 seconden. Voor een voorrangskruispunt is dit een zeer hoge wachttijd, die uit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. De conclusie uit dit rapport luidt dan ook, citaat: "De ruimtelijke ontwikkelingen aan de oostkant van de Churchillaan hebben echter een dermate groot negatief effect op de verkeersafwikkeling op de kruispunten op het onderliggende wegennet dat hier ook de doorstroming op de Churchillaan onder lijdt. "De conclusie op 38 en 38 van het rapport van DTV Consultants is onrustbarend. Citaat: "Op het voorrangskruispunt Vijf Meilaan Eduard van Beinumstraat ontstaat in de avondspits een situatie waarbij het verkeer vanuit de Eduard van Beinumstraat zeer lang moet wachten (gemiddeld 25 seconden). Dit verkeer moet in een keer voorrang geven aan fietsers op het in twee richtingen bereden fietspad aan al het verkeer op de Vijf Meilaan. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is dit een ongewenste situatie." In dit rapport wordt de volgende aanbeveling gedaan: Een onderzoek te	van Beinumstraat het uitrijden in twee delen opsplitsen. Eerst het fietspad, daarna de Vijf Meilaan. Tegelijkertijd kan door het aanpassen van de middengeleider op de Vijf Meilaan een exclusief opstelvak voor het linksafslaande verkeer richting de Eduard van Beinumstraat worden gecreëerd." (paragraaf 5.4. van het rapport). Op basis hiervan acht het college het verantwoord het ontwerpbestemmingsplan voor De Premier vast te stellen. Wat betreft het citaat over het knelpunt dat te groot wordt om op kruispunt-/wegvakniveau, dit betreft de Vijf Meilaan oost. Aanbevolen wordt in het onderzoek om een onderzoek te starten naar het herverdelen van het verkeer over andere of nieuwe routes om zo de Vijf Meilaan oost te ontlasten en/of een integrale studie uit te voeren naar alternatieve inpassing en ontsluitingsstructuur van de geplande gebiedsontwikkelingen rondom de Vijf Meilaan oost (paragraaf 5.3. van het rapport). De gemeente onderzoekt welke maatregelen hiervoor nodig zijn. Gezien de conclusie van DTV over de westelijke aansluiting van de Vijf Meilaan, acht het college het verantwoord het bestemmingsplan voor De Premier vast te stellen.	
--	--	--

	starten naar het herverdelen van het verkeer over andere of nieuwe routes om zo de Vijf Meilaan oost te ontlasten en/of een integrale studie uit te voeren naar alternatieve inpassing en ontsluitingsstructuur van de geplande gebiedsontwikkelingen. "Dit onderzoek zal toch eerst moeten plaatsvinden voordat de bestemming gewijzigd wordt conform het voorliggende ontwerp bestemmingsplan. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>		
F6	Opgemerkt wordt door indiener dat in paragraaf Beleidsregels parkeernormen staat dat de directe omgeving en het plangebied voor De Premier zijn aangewezen voor betaald parkeren. Hoe wordt de parkeermogelijkheid voor de bewoners van de bestaande woningen dan geregeld? Moeten zij de dupe worden van de grootschalige toevoeging en de parkeerdruk die hierdoor ontstaat? Bovendien verdwijnen er door de komst van De Premier 70 parkeerplaatsen uit de openbare ruimte. Hoe en waar worden deze gecompenseerd? <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	Bij het doorvoeren van het parkeerrestrictiegebied kunnen bestaande bewoners van woningen een gemeentelijke parkeervergunning aanvragen. De toekomstige bewoners van de Premier komen niet in aanmerking voor gemeentelijke parkeervergunningen. Mogelijk komen er gemeentelijke openbare parkeerplaatsen te vervallen ten behoeve van de in en uitrit en mogelijk voor de ondergrondse afvalcontainers en het laden en lossen aan de Eduard van Beniumstraat. Hoeveel er komen te vervallen zal blijken bij het ontwerp van het inrichtingsplan. De onderbouwing hiervan is beantwoord onder F4. De parkeerplaatsen in de openbare	Geen

		ruimte waar indiener mogelijk op doelt betreffen parkeerplaatsen tussen de huidige school en de Rigolettohof. Dit betreffen echter geen gemeentelijke openbare parkeerplaatsen, maar private parkeerplaatsen en komen bij deze ontwikkeling te vervallen.	
F7	In paragraaf Verkeer en parkeren onder het kopje Verkeersgeneratie en ontsluiting staat dat het aantal verkeersbewegingen in de Vijf Meilaan toeneemt met 46% en in de Eduard van Beinumstraat met 63%. Dit brengt een enorme wijziging teweeg in beleving en verkeersveiligheid. Dit is niet acceptabel volgens indiener. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	Er is, zeker in relatieve zin, sprake van een forse toename van de hoeveelheid verkeer. Toch meent de gemeente dat de totale hoeveelheid acceptabel is. Voor dit wegtype (erftoegangsweg) is namelijk in de vuistregel dat 5.000 vtg/etm mogelijk is. Dat wil niet zeggen dat de gemeente een dergelijke belasting altijd wenselijk vindt, maar in zeker in dit geval gaat het om een dergelijke hoeveelheid verkeer op slechts een klein deel van de wegen, namelijk het deel dat direct aansluit op de Churchilllaan. Het gedeelte van de Vijf Meilaan waar het om gaat, is bovendien ingericht als onderdeel van het kruispunt Churchilllaan - Vijf Meilaan.	Geen
F8	Op basis van het ontwerpbestemmingsplan is het de bedoeling dat parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Bij de gehanteerde parkeernormen wordt ervan uitgegaan dat de bewoners van het woongebouw en de bezoekers van	De stelling van indiener dat de meeste mensen gebruik maken van de auto en dat er te weinig parkeerplaatsen zijn is verder niet onderbouwd. Voor de toets aan de parkeervraag voor auto parkeren en fiets parkeren wordt uitgegaan van	Geen

	de bedrijven, maatschappelijke voorzieningen etc. zich met het openbaar vervoer of de fiets verplaatsen. Dit is niet realistisch, omdat de meeste mensen gebruik maken van de auto en er te weinig parkeerplaatsen zullen zijn. <i>Ingediend door indiener zienswijze 2</i>	de vigerende beleidsregels parkeernormen Leiden 2020 met de daarin opgenomen normeringen.	
F9	Door indiener wordt erop gewezen dat op grond van het ontwerpbestemmingsplan beroep of bedrijf aan huis is toegestaan als dit geen onevenredige verkeers-aantrekkende werking heeft. In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet uitgelegd wat hiermee wordt bedoeld. Dit staat ook niet vermeld in de toelichting. Er is geen definitie van onevenredige verkeersaantrekkende werking opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Voor indiener is onduidelijk wanneer hiervan sprake is en wat hiertegen gedaan kan worden. <i>Ingediend door indiener zienswijze 2</i>	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. Al het verkeer dat bij een normale woonfunctie hoort kun je als aanvaardbaar beschouwen. Bij beroep aan huis gaat het over bedrijven die relatief weinig tot geen bezoekers en werknemers hebben. De verkeersbewegingen en parkeergevolgen van dergelijke bedrijven zijn verwaarloosbaar. Mocht er een beroep worden uitgeoefend waar elke dag meerdere	Geen

		verschillende auto's op af komen dan is dat niet meer passend binnen de normale woonbestemming.	
F10	In het ontwerpbestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen om een woontoren te bouwen. Hierdoor zullen er meer inwoners in de wijk komen. Een gedeelte van deze inwoners zal gebruik maken van de auto. Daardoor zal de druk op het wegennet toenemen. Volgens indiener kan het wegennet echter de huidige druk nu al niet aan. <i>Ingediend door indiener zienswijze 2</i>	Door de komst van de Premier zal er een toevoeging aan verkeersbewegingen plaatsvinden. De effecten hiervan zijn uitvoerig onderbouwd in het verkeer-en parkeeronderzoek en de toelichting op dit onderdeel. Door het planinitiatief zullen er geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid ontstaan. Volledigheidshalve wordt verwezen naar paragraaf 4.8. van de toelichting.	Geen
F11	Met betrekking tot dit intensieve gebruik wil indiener naar voren brengen dat er nu reeds een grote parkeerdruk in de omgeving is en deze alleen maar groter zal worden wanneer dit plan zoals deze voorligt door zal gaan. Naast de parkeerdruk neemt ook de overlast van verkeer toe alsmede zal er sprake zijn van een vergroting van het stikstofprobleem. In de huidige situatie is er reeds een enorme parkeerdruk. De aanvraag voldoet niet aan de	Ten aanzien van de parkeerdruk en verkeerstoename wordt verwezen naar de beantwoording in deze zienswijzennota onder het thema Verkeer en Parkeren en volledigheidshalve naar de onderbouwing in paragraaf 4.8 van de toelichting met het verkeer- en parkeeronderzoek. Op basis van de vigerende beleidsregels parkeernormen Leiden	Geen

	parkeernormen met het aantal inpandige parkeerplaatsen. Immers, er wordt uitgegaan van dubbel parkeren. Door niet uit te gaan van de normen, zal er op straat geparkeerd gaan worden en dat is zeer ongewenst volgens indiener. Verder zal de invulling van de plint overlast geven voor de wijk. In de 'plint' zijn commerciële en/of maatschappelijke functies toegestaan. Vooral door de commerciële functies vreest indiener voor overlast (in avond- en nachtelijke uren) en meer drukte door de aantrekkende werking. Cliënt begrijpt deze invulling niet nu er ruimte genoeg is voor winkels in het nabijgelegen winkelcentrum De Luifelbaan. <i>Ingediend door indiener zienswijze 3</i>	(waar ook het dubbelgebruik wordt getoetst) en het onderbouwde inzicht in de effecten van verkeer is aangetoond dat het planinitiatief geen onaanvaardbare gevolgen zal hebben voor parkeren, de verkeersontsluiting of de verkeersveiligheid. Daarbij is stikstof onderzocht en aangetoond dat er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden. Volledigheidshalve wordt hier verwezen naar paragraaf 4.2.2.2 van de toelichting. In verband met de actualisatie van de nieuwe stikstofberekeningen is er in het kader van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan een update uitgevoerd door de ontwikkelaar. Hieruit volgt eveneens dat er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie ten gevolge van het plan. Zie verder hiervoor paragraaf 6 ambtelijke wijzigingen in deze zienswijzennota. In het Ontwikkelperspectief Leiden Zuidwest is deze locatie aangemerkt als onderdeel van een levendig stedelijk gebied waar altijd wat gebeurt. Er zijn hier mensen die wonen, werken, ontspannen én gebruik maken van de verschillende aanwezige voorzieningen. Mensen wonen hier in een appartement maar vooral ook daarbuiten met alle dagelijkse voorzieningen op	
--	---	--	--

		loopafstand en de stedelijke voorzieningen op fietsafstand. Het gaat bij het planinitiatief om voorzieningen die te combineren zijn met de functie wonen. Categorieën van bedrijven die veel overlast veroorzaken zijn hier uitgesloten. Ook avondhoreca is op deze locatie uitgesloten.	
G	Nota van uitgangspunten		
G1	Het ontwerp bestemmingsplan moet voldoen aan de randvoorwaarden uit de Nota van Uitgangspunten. In de Nota van wordt echter uitgegaan van 170 tot 240 woningen. In het bestemmingsplan kunnen 350 woningen worden gerealiseerd. Dit is volgens indiener 46% meer dan het maximaal genoemde aantal, En in het voorliggende plan gaat het om 33% meer woningen. Dit is eveneens niet in overeenstemming met de Nota van Uitgangspunten <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	In de nota van uitgangspunten is een maximaal vloeroppervlak tot 39.500 m² bruto vloer oppervlak (bvo) opgenomen. Alle functies In de nieuwbouwontwikkelingen worden in deze 39.500 m² meegerekend. Het aantal woningen dat in de nota van uitgangspunten is opgenomen, was ter indicatie. Gezien de behoefte aan woningen heeft de gemeente geen bezwaar tegen het realiseren van meer woningen dan in de nota van uitgangspunten ter indicatie is opgenomen, zolang wordt voldaan aan het niet overschrijden van het maximaal aantal m² bruto vloer oppervlak.	Geen

G2	In de Nota van Uitgangspunten alsmede in het voorliggende ontwerp bestemmingsplan wordt het gebouw omschreven als een verticaal bos. Daar is in de uitwerking van het gebouw zoals dat zichtbaar is in dit ontwerp bestemmingsplan volgens indiener geen sprake van. Indiener geeft aan dat over de begroeiing niets is opgenomen en de vergelijking met Bosco Verticale in Milaan niet juist is aangezien hier grote dakterrassen op elke verdieping zijn toegevoegd en om hier bomen en struiken te laten groeien rondom het gebouw en elke verdieping en bij elke gevel grote tanks voorzien uitgericht met een automatisch irrigatiesysteem. In dit plan wordt hierover niets teruggelezen. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	In de nieuwbouwontwikkeling speelt het concept van een verticaal bos een belangrijke rol. De ambitie is om een Leidse variant van een verticaal bos te realiseren dat een groen icoon voor de stad leiden wordt. Belangrijk in dit Leidse verticale bos is dat het zoveel mogelijk betekent voor de lokale flora en fauna. Het planinitiatief heeft het Bosco verticale in Milaan bekeken en daarvan geleerd. Het Leidse verticale bos hoeft geen kopie te zijn van andere verticale bossen en kan daarvan in vormgeving afwijken. Om het 'verticaal bos' te kunnen borgen is in het beeldkwaliteitsplan (dat tegelijkertijd ter inzage is gelegd als het bestemmingsplan) aangegeven hoe hier invulling aan wordt gegeven. Er wordt ingezet op een groen icoon waarbij het ontwerp een herkenbaar integraal groen concept heeft. Bij dit integraal concept gaat het om een samenspel tussen het gebouw en de omgeving. Daarbij worden daken, gevels, buitenruimte en openbare ruimte betrokken. Voor de vergroeningsvoorzieningen zijn er toetsbare en handhaafbare vergroeningscriteria opgenomen als voorwaardelijke verplichtingen in het bestemmingsplan. Bij omgevingsvergunning zal de ontwikkelaar invulling geven aan deze criteria middels een uitgewerkt	Geen
----	--	--	------

		vergroeningsplan.	
G3	In de Nota van Uitgangspunten wordt een bouwmassa gepresenteerd en ook zo benoemd met 3 lagen boven een hof. In het uitgewerkte plan dat gepresenteerd wordt in het ontwerp bestemmingsplan worden 7 lagen boven het hof gerealiseerd. Dit geeft volgens indiener een heel andere uitstraling naar de omgeving. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	Naar aanleiding van de participatie is het model met de bouwmassa dat gebruikt is om de nota van uitgangspunten op te stellen aangepast. Vanuit de participatie kwam het signaal dat de nieuwbouw te dichtbij de bestaande woningen aan de Eduard van Beinum straat zou komen te liggen. Om aan de wens van deze bewoners tegemoet te komen, heeft de ontwikkelaar voorgesteld om de bouwmassa verder af te leggen van de Eduard van Beinumstraat en aan de zijde van de Churchilllaan meer bouwmassa te realiseren. Gezien de maat en schaal van de Churchilllaan, de hoogte van de bestaande bebouwing aan de Churchilllaan en de functie van de supermarkt met parkeergarage aan de overzijde van de Churchilllaan is de gemeente akkoord gegaan met het voorstel van de ontwikkelaar, zodat de wens vanuit de participatie kon worden gehonoreerd.	Geen
H	Stedenbouw		

H1	In paragraaf 2.3.2. van de toelichting onder het kopje 'Inrichting maaiveld' staat "Het plan kent een binnenhof welke naast de entree van het gebouw toegankelijk is. Dat wordt voornamelijk groen ingericht en is toegankelijk. Indiener ziet dit echter meer als een voorveld, dat grotendeels nu ook aanwezig is. Ook wordt in de toelichting gesproken over het groene karakter langs de Eduard van Beinumstraat en de zijde bij de Rigolettohof. Echter die zijn volgens indiener in de bestaande situatie al groen ingericht en veel groener dan wanneer het plan gerealiseerd wordt. Er worden immers 22 bomen gekapt. En die worden zoals verder aangegeven in het plan niet gegarandeerd gecompenseerd. <i>Ingediend door indiener 1</i>	In de toelichting wordt aangegeven dat een groene inrichting van belang is. Het klopt dat dit ook gaat over het binnenhof, over de Eduard van Beinumstraat en over de zijde bij het Rigolettohof. De reden dat dit in de toelichting staat opgenomen is om ervoor te zorgen dat in een nieuwe situatie het gebouw ook in het groen staat. Deze tekst ziet op de nieuwe situatie met een nieuw mogelijk bouwvolume en niet op de bestaande situatie. De betekenis van groen in de nieuwbouwontwikkeling is zeer van belang. Ten aanzien van de borging van deze groene invulling wordt verwezen naar de beantwoording onder G2. Ten aanzien van de beoordeling bij het kappen van bomen ten behoeve van het planinitiatief wordt verwezen naar de beantwoording onder D1.	Geen
H2	De maximale hoogte van een gebouw binnen de bestemming "Wonen" is volgens het ontwerpbestemmingsplan 70 meter. Dit is volgens indiener veel te hoog. Het huidige gebouw heeft een hoogte van 9 meter. Daarnaast zijn de meeste woongebouwen in de omgeving lager. De toegestane bouwhoogte voor het woongebouw is dan ook buiten proportioneel te benoemen volgens indiener en past niet bij de bestaande bebouwing in de omgeving. <i>Ingediend door indiener zienswijze 2</i>	De gemeenteraad heeft in het Ontwikkelperspectief Leiden Zuidwest, en in de nota van uitgangspunten voor deze locatie besloten dat een woontoren tot een maximale hoogte van 70 meter hier voorstelbaar is. Het is een knooppunt van een stadsboulevard in het centrum van Zuidwest. Aan de overzijde van de weg staat reeds een woontoren met deze hoogte. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een	Geen

		uitgebreide belangenafweging ten grondslag. Daarbij is onderzocht of het plan past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie de toelichting van de omgevingsaspecten in het bestemmingsplan en de hoogbouw-toets). Uit die onderzoeken is gebleken dat het plan past bij de bebouwing in de omgeving en met het plan geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Daarnaast worden door middel van een beeldkwaliteitsplan extra eisen gesteld aan de uitstraling van het gebouw. Het gaat daarbij om de uitstraling vanaf de straat én in het stadsbeeld.	
H3	Het huidige plan geeft op de verbeelding in relatie met de voorschriften een hoogte aan van 9 meter en bestaat uit twee bouwlagen. Het voorliggende plan maakt een hoog gebouw mogelijk met een hoogte van 70 meter waarbij, het binnenplans mogelijk is, het gebouw met nog eens 10% te verhogen hetgeen een gebouw met een hoogte van maar liefst 77 meter mogelijk maakt. De bouwhoogte is dan ook extreem hoog te noemen. <i>Ingediend door indiener zienswijze 2 en 3</i>	In de regels van het bestemmingsplan De Premier staat: <i>“Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de in deze regels gegeven maten, afmetingen en percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages, voor zover deze noodzakelijk zijn voor een doelmatige inrichting van de bestemming en deze stedenbouwkundig aanvaardbaar zijn.”</i> Deze regel is opgenomen in het bestemmingsplan om enige	In paragraaf 5.3.4. van de toelichting wordt onder het kopje Algemene afwijkingsregels (artikel 8) de volgende tekst toegevoegd: Toelichting aanpassen op onvoorziene omstandigheid. <i>‘Deze regel is opgenomen in het bestemmingsplan om enige flexibiliteit aan het bestemmingsplan te geven indien er zich bij omgevingsvergunning onvoorziene omstandigheden voordoen die het noodzakelijk maken om van deze bepaling gebruik te maken. Het moet primair gaan om het oplossen van knelpunten waar het bestemmingsplan niet in voorziet en waartegen in planologisch opzicht geen bezwaar bestaat. De regeling betreft een binnenplanse bevoegdheid waar het College gebruik van kan maken. Bij het gebruik maken van deze bevoegdheid wordt rekening gehouden met de maximale hoogte(s) zoals opgenomen in de Nota van Uitgangspunten voor deze locatie.’</i>

	flexibiliteit aan het bestemmingsplan te geven indien er zich bij omgevingsvergunning onvoorziene omstandigheden voordoen die het noodzakelijk maken om van deze bepaling gebruik te maken. Het moet primair gaan om het oplossen van knelpunten waar het bestemmingsplan niet in voorziet en waartegen in planologisch opzicht geen bezwaar bestaat. Daarom is het niet wenselijk deze standaardregel te schrappen. De regeling betreft een binnenplanse bevoegdheid waar het College gebruik van <u>kan</u> maken. Duidelijk mag zijn dat het toevoegen van extra bouwlagen (waarmee het gebouw hoger zou worden) niet zou voldoen aan deze voorwaarden. Het is geen onvoorziene omstandigheid en is planologisch niet wenselijk, aangezien in de Nota van Uitgangspunten altijd een maximale hoogte van 70 meter is opgenomen en het voorlopig ontwerp daar ook op is gebaseerd.” Om verwarring hierover weg te nemen zal er in de toelichting opgenomen worden waar deze bepaling op ziet.	
--	---	--

H4	Het bouwplan brengt enorm nadeel met zich mee voor de woon-en leefomgeving van indiener qua uitzicht, schaduwwerking, derving zonlicht en geluid vanwege de wind. Indiener geeft aan dat er nu sprake is van een zeer weids uitzicht. In de nieuwe situatie zullen vele appartementen worden gerealiseerd waarbij mensen 24 uur per dag aanwezig zullen zijn. <i>Ingediend door indiener zienswijze 3</i>	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder de thema's uitzicht (A), privacy (B), bezonning (C) en windhinder (D).	Geen
H5	In paragraaf 2.3.2. van de toelichting wordt vermeld dat er sprake is van een schaal en korrelgrootte die aansluit op de omliggende bebouwing uit de buurt. Indiener is van mening dat dit aan de zijde van Rigolettohof beslist niet het geval is. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording onder B2 van deze zienswijzennota.	Geen
H6	Indiener brengt het volgende naar voren. Op pagina 3 van het document Motivering woonprogramma / onderbouwing ladder LDV staat dat de provincie zich bewust is dat er grenzen zitten aan de mogelijkheid om te verdichten. Het gaat daarbij om het belang van ruimtelijke kwaliteit en om de ruimtevraag vanuit klimaat, lucht, geluid, externe veiligheid etc. De Premier zou een pendant moeten zijn van de toren aan de andere kant van de Churchilllaan. De Premier is volgens indiener vele malen lomper dan	De ontwikkeling van De Premier sluit aan bij de ambities en ruimtelijke kwaliteit die de gemeente nastreeft. Een dergelijke ontwikkeling vloeit voort uit het ontwikkelperspectief Leiden Zuidwest van de gemeente Leiden, de hoogbouwvisie en is vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten. De ruimtelijke kwaliteit en de milieuaspecten zijn onderzocht en afgewogen in het bestemmingsplan.	Geen

	de slanke toren aan de andere kant. De ruimtelijke kwaliteit van de omgeving gaat met sprongen achteruit (zie de verhouding tussen de Premier en het naastgelegen woonwijkje Rigolettohof). In tegenstelling tot de door de gemeente Leiden gehanteerde uitgangspunten wordt in deze nota wel degelijk de kwaliteit van de jaren zestig-en zeventigwijken wel degelijk gekoesterd en een duurzame en leefbare toekomst gewenst juist door de dichtheid te verminderen. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1</i>		
I	Duurzaamheid		
I1	Indieners merken het volgende op. Er wordt gesproken over 'biodivers vergroenen'. Er ontbreekt echter een hierop geënte natuurrapportage van de locatie en een daaruit voortkomend werkprotocol dat deze ambitie onderbouwt. Indieners zien dit graag alsnog aangeleverd. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	Om de invulling van het verticaal bos en ook verdere vergroening op het terrein als vergroeningsconcept te waarborgen zijn met betrekking tot de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan voorwaardelijke verplichtingen in de regels opgenomen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient een vergroeningsplan te worden bijgevoegd die getoetst wordt aan de in het bestemmingsplan gestelde vergroeningscriteria. Overigens heeft de ontwikkelaar een voorlopig ontwerp van het vergroeningsplan. Deze is als ambitiedocument toegevoegd aan de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Deze anterieure overeenkomst met	Geen

		bijgevoegd het voorlopig ontwerp vergroeningsplan heeft ter inzage gelegen tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan. Mocht hier behoefte aan zijn kan het verzoek (tegen betaling bij kopie) worden toegezonden.	
12	Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat het de bedoeling is dat het woongebouw groen wordt en dat er diverse voorzieningen voor vleermuizen, insecten en vogels worden aangebracht. In het artikel van het ontwerpbestemmingsplan zijn echter geen voorzieningen opgenomen voor insecten, terwijl er wel verplichtingen zijn opgenomen voor vleermuis-en vogelvoorzieningen. Onduidelijk is waarom bij blok 2 geen verplichting voor een voorziening van insecten is opgenomen. Er wordt niet aan alle beplanting eisen gesteld op basis van het ontwerpbestemmingsplan. Niet gemotiveerd is in de toelichting en/of in andere documenten waarom aan bepaalde beplanting wel eisen worden gesteld en aan andere niet. Daarnaast zal ondanks dat op grond van het ontwerpbestemmingsplan het woongebouw voorzien moet zijn van allerlei groenvoorzieningen per saldo minder openbaar groen zijn per inwoner van de gemeente Leiden.	Dat er geen voorwaardelijke verplichting met betrekking tot de realisatie van insectenvoorzieningen in blok 2 is juist opgemerkt door indiener. Uit de eerste inzichten in het voorlopig ontwerp van het vergroeningsplan kwam naar voren dat deze locatie (blok 2) niet de meest geschikte plekken zou hebben voor insectenvoorzieningen vanwege een gebrek aan zonnige oriëntatie en kruidenrijke plekken. Derhalve is ervoor gekozen om de verplichting op te nemen bij de daken en dakranden onder artikel 4.5.6. van de regels van het bestemmingsplan. Er ligt momenteel nog geen volledig uitgewerkt bouwplan. Op het niveau van het bestemmingsplan is er gekeken naar toetsbare en handhaafbare vergroeningscriteria, waaraan de ontwikkelaar bij omgevingsvergunning invulling zal geven middels een uitgewerkt vergroeningsplan. Opgemerkt wordt verder dat de aanpassingen aan de openbare	Geen

	<i>Ingediend door indiener zienswijze 2</i>	ruimte geen onderdeel is van voorliggende bestemmingsplan. Deze gronden zijn in eigendom van de gemeente zelf. Er wordt hiervoor een inrichtingsplan openbare ruimte uitgewerkt. Uiteraard zal hier zoveel mogelijk rekening worden gehouden met vergroening. Dit plan wordt getoetst aan de eisen van de Kadernota kwaliteit openbare ruimte 2025 door de Toets- en Adviescommissie Openbare Ruimte (TACOR).	
13	Indiener brengt het volgende naar voren. Bebouwing en hiermee minder groen op het perceel betekent verharding waardoor er grote kans is op afwateringsproblemen. Voorts zal deze verstening er voor zorgen dat het groenpercentage per inwoner van de gemeente Leiden lager zal worden. Door het toestaan van deze woningbouw in het ontwerpbestemmingsplan neemt het aantal inwoners toe, terwijl het hoeveelheid publiekelijk groen niet wordt uitgebreid. Daardoor wordt het percentage groen per inwoner van Leiden verlaagd. <i>Ingediend door indiener zienswijze 3</i>	Het planinitiatief is besproken en akkoord bevonden door het Hoogheemraadschap. Het klopt dat de toename aan verhard oppervlak ca 1.000 m2 bedraagt. Hiervan zal de ontwikkelaar 15% moeten compenseren volgens de regels van de Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Met de verordening Hemelwater en grondwater van de gemeente Leiden geldt de verplichting, in aanvulling op de eisen vastgelegd in de Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland, om te voorzien in een minimale waterbergingscapaciteit van hemelwater van 60 liter per m2 verhard oppervlak bij (ver)nieuwbouw. Om dit te borgen is in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting watercompensatie en waterberging opgenomen.	Geen

		Er is een richtgetal van m2 per woning vergroening. Desondanks besteedt hier het planinitiatief de volle aandacht aan. Zowel op maaiveld als op en aan het gebouw. Ten aanzien van het publiekelijk groen wordt verwezen naar de beantwoording onder I2.	
I4	In de toelichting wordt vermeld dat er 22 bomen gekapt gaan worden waarvan 2 een monumentale waarde hebben en 13 een ecologische waarde. Volgens indiener is er geen plan voorhanden hoe deze schade aan de natuur en de leefomgeving wordt gecompenseerd. Bomen ter vervanging plaatsen op het dak, zoals gesuggereerd wordt, is een onmogelijkheid voor deze waardevolle bomen. Dit plan zal eerst voorhanden moeten zijn wil het bestemmingsplan in werking treden. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder D1.	Geen
I5	In paragraaf 3.2.1.1 wordt verwezen naar artikel 6.9 van de Omgevingsverordening (Ruimtelijk kwaliteit). Volgens indiener voldoet het plan voldoet hier niet aan aangezien het niet past binnen de bestaande gebiedsidentiteit. De identiteit van het gebied wordt juist gekenmerkt door een evenwichtige verdeling van kleinschalige hoogbouw en ruime tussenliggende openbare ruimte. De komst van een	De ontwikkeling De Premier betreft een ontwikkeling passend in de gebiedsidentiteit en voorziet geen verandering op structuurniveau. In het ontwikkelperspectief Leiden Zuidwest wordt de locatie gezien als onderdeel van een levendig stedelijk gebied waar altijd wat gebeurt. Er zijn hier mensen die wonen, werken, ontspannen én gebruik maken van de verschillende aanwezige	Geen

	zeer grootschalig gebouw in deze evenwichtige omgeving verstoort de ruimtelijke structuur. Er is geen zorgvuldige inbedding in de ontwikkeling van de omgeving. In dezelfde paragraaf wordt geadviseerd om de geplande opgave met behulp van actuele regionale visies af te stemmen met andere gemeenten. Dit is volgens indieners niet gebeurd. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	voorzieningen. Mensen wonen hier in een appartement maar vooral ook daarbuiten met alle dagelijkse voorzieningen op loopafstand en de stedelijke voorzieningen op fietsafstand. De ontwikkeling valt daarmee onder het onderdeel 'inpassen' van de Omgevingsverordening. In de betreffende paragraaf waar indieners naar verwijzen wordt voor de regionale afstemming verwezen naar de woningbouwopgave op basis van de woningbehoefteraming regionale behoefte. De onderzoeksresultaten hiervan zijn opgenomen in de notitie "Motivering van het woonprogramma /onderbouwing voor de Ladder duurzame verstedelijking 'De Premier'" die als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan is gevoegd.	
I6	Er wordt een ambitie uitgesproken voor een duurzaam mobiliteitssysteem dat onderdeel zal zijn van de uitwerking in het bouwplan, maar indiener vindt geen concrete invulling hiervan terug in het ontwerp bestemmingsplan. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	In de toelichting van het bestemmingsplan zijn de toe te passen mogelijkheden in het kader van een duurzaam mobiliteitssysteem uiteengezet. Het bouwplan is nog niet definitief. Derhalve zijn nadere keuzes in het mobiliteitssysteem nog niet gemaakt en uitgewerkt. De ontwikkelaar kijkt naar de inzet van extra fietsparkeerplaatsen van goede kwaliteit die goed toegankelijk zijn, waardoor vervoer per fiets gestimuleerd worden. Door het	Geen

		bouwplan en de interne en externe routing zo vorm te geven dat de fiets de logische eerste vervoersmiddelkeuze wordt, kan het gebruik van de auto gedemotiveerd worden. En er wordt eveneens gekeken naar de toepassing van deelauto's.	
17	Indieners brengen het volgende naar voren. In paragraaf Beleidskader wordt verwezen naar het document "Zuidwest op zijn best". Een van de belangrijke ontwikkelopgaven is "een sociaal sterkere wijk". Door de massale toename van de bevolking in de wijk met ca.1000 bewoners in een grootschalige woontoren, is er een averechtse ontwikkeling te verwachten als het gaat om sociale coherentie. De toename van een anonieme woonomgeving maakt de buurt niet veiliger. Ook de ambitie uitgesproken in dit document ten aanzien van een gezond milieu en veilige leefomgeving komt zeer onder druk. Er staat in het document: "Nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot een verslechterde luchtkwaliteit." Indieners vragen zich af hoe dit wordt voorkomen met een toename aan verkeersbewegingen in de Eduard van Beniumstraat van 63%. De fijnstofproductie ten gevolge van de zeer hoge toename van het verkeer (afkomstig van brandstof, banden en remschijven) maakt de omgeving veel ongezonder. Verder wordt er gesproken over een aantrekkelijke wijk om te lopen	In het ontwikkel perspectief Leiden Zuidwest is één van de ontwikkelopgaven om een sociaal sterkere wijk te realiseren. Centraal daarin staan het voorzieningenniveau en aandacht voor gebieden waarin de leefbaarheid onder druk staat. Het toevoegen van extra woningen komt ten goede aan het draagvlak voor het voorzieningenniveau. Dit geldt zowel voor het draagvlak voor maatschappelijke en zorgvoorzieningen als voor voorzieningen voor ontmoeting. De locatie maakt onderdeel uit van een gemiddeld aandachtsgebied voor leefbaarheid. Daarin is het belangrijk dat er voldoende passende en betaalbare woningen voor verschillende doelgroepen worden gerealiseerd met aandacht voor ouderen en kwetsbare inwoners. Tegelijk is het wenselijk dat er niet alleen maar woningen worden toegevoegd in het sociale segment. Een mix van doelgroepen en functies vergroot de levendigheid	Geen

	hetgeen door de toename van het verkeer, het aantal mensen en de windoverlast op de locatie niet het geval zal zijn volgens indieners. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	én de sociale controle op straat. De inpassing van het planinitiatief is verder op ruimtelijke en milieukundige aspecten onderbouwd in het bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken. Specifiek met betrekking tot de verkeerstoename van 63% wordt verwezen naar de beantwoording onder F7 van deze zienswijzennota.	
K	Milieu aspecten		
K1	In paragraaf Beleidskader onder het kopje Schone Lucht Akkoord wordt verwezen naar het document opgesteld door GGD-en en RIVM: "Kernwaarden voor een gezonde leefomgeving". Daarin wordt afgeraden om te bouwen in de buurt van drukke wegen. Het advies luidt: 'wonen en druk verkeer zijn gescheiden' en houd afstand van snelweg en drukke straat en de redenen hiertoe zijn vermeld. Waaronder dat intensief verkeer veel lawaai en luchtverontreiniging geeft, langdurig verblijven nabij drukke wegen (bijv. woning, school, kinderdagverblijf, verzorgingshuis) geeft een verhoogd risico op hart- en vaatziekten en luchtwegaandoeningen. De groei van kinderlongen op dergelijke plekken blijft achter. Het horen van te veel of ongewenst geluid kan niet alleen onprettig zijn, het kan ook gezondheidsschade toebrengen. Zo slapen sommige mensen slecht vanwege geluidsoverlast of krijgen ze een hoge bloeddruk en kan geluid de	De GGD Hollands-midden is in het kader van vooroverleg om advies gevraagd. De adviezen zijn samengevat in paragraaf 4.5.5.2. van de toelichting van het bestemmingsplan. De adviezen zijn gedeeld met de ontwikkelaar. In het ontwerp van het plan en de buitenruimte is rekening gehouden met veel van de hiervoor genoemde aanbevelingen. Voor de nieuwbouwontwikkeling 'De Premier' zal er gebruik worden gemaakt van een wtw installatie waarbij de bewoners zelf een goede ventilatie kunnen regelen. Getracht zal worden dat de toevoer van lucht zoveel mogelijk vanaf de verkeersluwe zijde plaatsvindt. Hierop is een aanvulling gedaan. Zie de beantwoording onder K2. Conform het bouwbesluit zal het appartementencomplex aardgasvrij worden. Houtstook wordt in het complex niet mogelijk gemaakt.	Geen

kans op een hartinfarct vergroten. Drukke verkeerswegen kunnen daarnaast ook een geografische barrière vormen en leiden tot (verkeers)onveilige situaties. Gezondheidsrisico's van omwonenden nemen toe naarmate de afstand tot de weg kleiner is, ook wanneer de luchtkwaliteit daar aan de Europese grenswaarden voldoet. Woningen en voorzieningen waar hooggevoelige groepen langdurig verblijven moeten daarom op ruime afstand van drukke wegen worden gerealiseerd (hooggevoelige groepen zijn kinderen, ouderen of mensen met een zwakke gezondheid). Voorzieningen waar langdurig verblijf van hooggevoelige groepen plaatsvindt niet binnen 300 meter van de snelweg realiseren, onafhankelijk van de vraag of aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan. Voorzieningen waar langdurig verblijf van hooggevoelige groepen plaatsvindt niet in de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter van drukke wegen, waarbij 'druk' is gedefinieerd als een verkeersintensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. De GGD vindt dat naast scholen, kinderdagverblijven, bejaarden-, verzorgings- en verpleeghuizen ook woningen als gevoelige bestemming aangemerkt moeten worden. Zie ook de conclusies uit "RIVM De zorg voor morgen begint vandaag" en dat met name het hoofdstuk "Luchtkwaliteit Invloed van drukke wegen". Indieners geven aan dat het moge duidelijk zijn	Vanuit het concept voor de ontwikkeling is een groene omgeving én een groen gebouw uitgangspunt. Het gebouw en de openbare ruimte in de directe omgeving is natuurinclusief ontworpen, zodat hittestress en wateroverlast, door vertraagde afvoer, wordt voorkomen en daarnaast beoogd wordt de biodiversiteit te bevorderen. Er wordt bij de bouw geen zonwering toegepast, maar door de vergroening van het gebouw zal het geveloppervlak minder warm worden op hete dagen en bijdragen aan verkoeling. Verder is in het plan op het basement een openbare, groene ontmoetingsruimte in de vorm van een daktuin beoogd waar bewoners kunnen samenkomen. In lijn met het voor deze ontwikkeling opgestelde beeldkwaliteitsplan dienen technische installaties, zoals transformatorhuisjes, inpandig te worden opgelost als onderdeel van het hoofdvolume. De trafo's worden gesitueerd op de begane grond. De exacte ligging wordt later bepaald. Getracht zal worden om deze niet naast een woning te situeren. En in de plint van het gebouw is ruimte voor maatschappelijke voorzieningen.	
---	--	--

	dat de beoogde bebouwing dichterbij dan 50 m bij de drukke weg (14.732mvt/etmaal) ligt. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>		
K2	In paragraaf Onderzoeksresultaten onder het kopje Gezondheid staat de aanbeveling van de GGD Hollands Midden: "streef naar een goede luchtkwaliteit door, onder andere, een goede ventilatie die door de bewoners zelf is te regelen. Uit de adviesrapportage van GGD GHOR Nederland: "Kernwaarden gezonde leefomgeving" halen we het advies: Zorg voor een aangename zijde van de woning. Dat is de zijde waarvandaan geventileerd kan worden. Deze aangename zijde is stil en schoon, en daarmee relatief gezond. De opzet van het gebouw De Premier laat zien dat een groot deel van de woningen geen aangename zijde heeft. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	De ontwikkelaar kan hiervoor het volgende mededelen: De ontwikkeling kent twee bouwdelen: de toren en het basement. Alle woningen in de toren zullen worden geventileerd middels een centrale, op het dak geplaatste, luchtbehandelingskast. De aanzuiging van deze luchtbehandelingskast vindt plaats op het dak van de toren, zoveel als mogelijk aan de zijde van de Eduard van Beinumstraat/zijde binnentuin. In de kast zullen filters worden opgenomen waarmee een groot deel van de vervuiling zal worden afgevangen. Bij woningen waarvoor een schone zijde minder voor handen ligt, is zodoende alsnog sprake van een goede luchtkwaliteit. De woningen in het basement worden tevens voorzien van een filter als hiervoor beschreven. In de toelichting van het bestemmingsplan zal bovenstaande worden verwerkt.	In paragraaf 4.5.5.2. van de toelichting wordt de zin: <i>'Getracht zal worden dat de toevoer van lucht zoveel mogelijk vanaf de verkeersluwe zijde plaatsvindt.'</i> Vervangen door de zin: <i>'De ontwikkeling kent twee bouwdelen: de toren en het basement. Alle woningen in de toren zullen worden geventileerd middels een centrale, op het dak geplaatste, luchtbehandelingskast. De aanzuiging van deze luchtbehandelingskast vindt plaats op het dak van de toren, zoveel als mogelijk aan de zijde van de Eduard van Beinumstraat/zijde binnentuin. In de kast zullen filters worden opgenomen waarmee een groot deel van de vervuiling zal worden afgevangen. Bij woningen waarvoor een schone zijde minder voor handen ligt, is zodoende alsnog sprake van een goede luchtkwaliteit. De woningen in het basement worden tevens voorzien van een filter als hiervoor beschreven.'</i>

K3	Indiener leest in dit plan het voornemen om toestemming te vragen tot hogere geluidsnormen voor de Churchillaan. Wij Indiener woont iets verderop direct aan de Churchillaan, waar volgens indiener al jarenlang sprake is van ernstige overschrijdingen van de geluidsnormen, door vrachtverkeer, veel auto's en ook overlast gevende motoren. Het aanpassen van de geluidsnorm voor de Churchillaan om de bouw van de Premier te kunnen realiseren, betekent volgens indiener dat de directe omwonenden van de Churchillaan opnieuw door de gemeente Leiden in de kou worden gezet. Het verhogen van de geluidsnorm voor de Churchillaan zal ten koste gaan van de gezondheid, niet alleen vanwege de geluidsoverlast maar ook vanwege de CO-uitstoot. <i>Ingediend door indiener zienswijze 19</i>	De Churchillaan is een drukke verkeersweg omdat deze weg behoort tot de hoofdwegenstructuur van Leiden. De geluidbelasting vanwege de Churchillaan op de direct langs deze weg gelegen woningen bedraagt ca. 60-65 dB. Dit is relatief hoog waardoor hinder kan worden ervaren. De plandrempel van 65 dB zoals opgenomen in het Actieplan Geluid van de gemeente Leiden wordt echter niet overschreden. Het vaststellen van een hogere waarde op een bouwplan betekent niet dat het verkeer meer geluid mag produceren, maar dat voor een specifiek bouwplan een hogere geluidbelasting op de gevel wordt toegestaan, indien hiervoor de benodigde maatregelen worden getroffen zoals opgenomen in het Hogere waarden besluit. Er is dus geen sprake van het verhogen van de geluidsnorm voor de Churchillaan. We verwachten dat het doorgaande verkeer door Leiden in de toekomst minder op de N206 zal rijden en (voor een groot deel) gebruik zal maken van de Rijnlandroute. Dankzij aangescherpte emissie-eisen voor het verkeer en emissie-reducerende maatregelen bij de industrie zijn sinds de jaren negentig de koolstofmonoxide(CO)-	Geen
----	--	---	------

		concentraties enorm gedaald. Alleen in stedelijke gebieden en langs snelwegen komen nog verhoogde concentraties voor. Dit blijkt uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). De concentraties van koolmonoxide liggen dan ook al jaren op een historisch laag niveau. Sinds 2011 wordt de landelijke kaart met koolmonoxideconcentraties daarom niet meer geactualiseerd en is koolstofmonoxide ook niet meegenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en het Schone Lucht Akkoord. In het kader van de bescherming van de gezondheid is er een grenswaarde van 10.000 µg/m³ voor de 8-uurgemiddelde concentratie vastgelegd. Sinds 2010 is de concentratie in Nederland nergens hoger dan 4.000 µg/m³. De toename van het verkeer door het plan heeft geen overschrijding van deze norm tot gevolg en levert daarmee geen belemmeringen op.	
M	Participatie		

M1	In de toelichting wordt volgens indieners de indruk gewekt dat er een afvaardiging is betrokken van een aantal VvE's. Dat is niet correct. De vertegenwoordigers hebben zich al in een vroeg stadium teruggetrokken uit het overleg omdat er geen vertrouwen was dat er rekening gehouden werd met de duidelijke afkeer van het initiatief en omdat de indruk ontstond dat aan de essentie van het initiatief, een grootschalige woontoren, niet meer getornd kon worden. Het participatietraject werd ook georganiseerd door de ontwikkelaar zelf die natuurlijk ook geen belang had bij een kritisch geluid. Dat buurtbewoners zich niet betrokken voelden bij de participatie blijkt uit de breed gedragen (70 omwonenden steun aan het bezwaarschrift dat was opgesteld door het bestuur van de VvE van flatgebouw Arioso en dat is overhandigd aan diverse leden van het college en de leiders van de politieke partijen. De zorg van dit grote aantal omwonenden over het plan is verder op geen enkele manier verdisconteerd in de opzet van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	De gemeente volgt bij private initiatieven de werkwijze initiatieven derden. Nadat de nota van uitgangspunten is vastgesteld neemt de ontwikkelaar het voortouw om binnen de randvoorwaarden van de door de gemeenteraad vastgestelde Nota van Uitgangspunten het (bouw)initiatief verder te ontwikkelen en participeren met de omgeving om uiteindelijk tot een formele aanvraag te komen voor een nieuw bestemmingsplan Wij zijn het niet eens met de stelling dat de zorg van omwonenden niet is meegenomen in het bestemmingsplan. Er zijn wel degelijk aanpassingen doorgevoerd. Het enkele feit dat niet aan bepaalde reacties tegemoet is gekomen wil nog niet zeggen dat de hele inspraak overbodig is. Voor de aanpassingen tijdens de participatie wordt verwezen naar paragraaf 6.2.2. van de toelichting. Er is derhalve 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, is de gemeente zich er van bewust dat het onoverkomelijk is dat een dergelijk planinitiatief niet altijd op steun van	Geen
----	---	---	------

		alle omwonenden kan rekenen. 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 plan, betekent dit niet dat het bestemmingsplan niet vastgesteld kan worden.	
M2	In het kader van de maatschappelijke uitvoerbaarheid zijn de voorgenomen ontwikkelingen besproken met omwonenden. Er zijn 2 participatierondes geweest. Vele reacties van de omwonenden in de 2e participatieronde gingen over de hoogte, het volume, de mobiliteit. Deze aspecten waren reeds vastgelegd in de niet-appellabele Nota van Uitgangspunten, zodat daarmee niets gedaan kon worden in de bijstellingen. Als omwonende voelt deze zich daardoor niet serieus genomen en wordt de nut van de participaties rondes afgevraagd. <i>Ingediend door indiener zienswijze 2</i>	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder M1. Verder wordt opgemerkt dat voor de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten met daarin de genoemde kaders er inspraak heeft plaatsgevonden. Bij het participatietraject wat aansluitend volgde is aangegeven dat de kaders vanuit de Nota van Uitgangspunten leidend zijn voor de ontwikkeling.	Geen

M3	Indiener wil naar voren brengen de participatie als 'een wassen neus' te hebben ervaren. Er zijn twee buurtparticipatierondes geweest. Hierin werd bijvoorbeeld door bewoners veelvuldig gewezen op het probleem dat zij hadden met de hoogte van het ontwerp van de toren. In reactie hierop werd verwezen naar de Nota van Uitgangspunten en werd deze zorg genegeerd. Als bewoner vraagt indiener zich af wat het nut is van deze manier van participeren. <i>Ingediend door indiener zienswijze 3</i>	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder M1 en M2.	Geen
M4	Indiener wijst op de waarde daling van zijn woning. <i>Ingediend door indiener zienswijze 3</i>	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. Uit de onderzoeken is gebleken dat met het planinitiatief 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.	Geen

M5	Indieners brengen naar voren dat er een onevenredige kapitaal aan planschade zal moeten worden betaald aan omwonenden. <i>Ingediend door indiener zienswijze 1, 4 tot en met 18, 20 tot en met 32</i>	Zie voor de beantwoording M5.	Geen
----	---	-------------------------------	------

6. Ambtelijke wijzigingen

1	Toelichting
a	In paragraaf 4.2.2.2. van de toelichting wordt de volgende tekst: <i>“Uit de berekeningen blijkt dat in de permanente gebruiksfase geen toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden wordt verwacht (0,00 mol N/ha/j). Significant negatieve effecten, als gevolg van het gebruik van de nieuwbouwwoningen aan de Vijf Meilaan in Leiden, kunnen dan ook worden uitgesloten. AERIUS berekent stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer tot maximaal 5 km van de weg. Aangezien het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Meijendel & Berkheide, op ongeveer 6 km van het plangebied ligt, worden hier geen effecten als gevolg van wegverkeer in AERIUS berekend. Om de stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer in te kunnen schatten, zijn 4 rekenpunten in de richting van deze Natura 2000-gebieden toegevoegd. Op geen van de rekenpunten op 4 kilometer afstand is een toename van de stikstofdepositie berekend ($\leq 0,00$ mol N/ha/j). Hierdoor kunnen significant negatieve effecten ook op verder weg gelegen Natura 2000-gebieden tijdens de permanente gebruiksfase worden uitgesloten.”</i> Vervangen door de tekst: <i>AERIUS berekent stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer tot maximaal 25 km van de weg. Vanaf 1 juli 2021 zijn tijdelijke bouw- en sloopactiviteiten vrijgesteld van vergunningplicht. Voor de bouw van de woningen aan de Vijf Meilaan is de stikstofdepositie daarom niet berekend en beoordeeld. Uit de berekeningen blijkt dat in de permanente gebruiksfase geen toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden wordt verwacht (0,00 mol N/ha/j). Significant negatieve effecten, als gevolg van het gebruik van de nieuwbouwwoningen aan de Vijf Meilaan in Leiden, kunnen dan ook worden uitgesloten.</i> en is bijlage 7 stikstofonderzoek vervangen met geactualiseerd stikstofonderzoek op basis van de nieuwe AERIUS-berekeningen.

7. Staat van wijzigingen

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

1	Toelichting (inclusief bijlagen)
a	In paragraaf 2.3.2. van de toelichting wordt de volgende tekst ingevoegd: <i>‘Met de komst van dit gebouw zal er sprake zijn van invloed op uitzicht en privacy, maar gezien de relatief grote afstand tussen dit hoogte-accent en de bestaande bebouwing wordt hier zo veel als mogelijk rekening mee gehouden.’</i>
b	In paragraaf 4.7.1.3. van de toelichting zijn boven het kopje ‘onderzoeksresultaten’ de volgende zinnen toegevoegd: <i>‘Tevens wordt getoetst aan de Haagse bezonningsnorm, omdat deze door de gemeente Leiden gehanteerd wordt. De TNO-norm ‘licht’ hanteert een strengere eis ten aanzien van de te onderzoeken gevel van de woningen en appartementen.’</i> In dezelfde paragraaf na de zin <i>‘Daarmee is er wel sprake van schaduwwerking ten opzichte van de huidige situatie, maar voldoet het bouwplan aan de lichte TNO norm’</i> wordt de volgende tekst ingevoegd: <i>‘Daarnaast wordt ook voldaan aan de Haagse bezonningsnorm. In de periode 19 februari tot 21 oktober blijkt dat alle woningen en appartementen in de omgeving van planinitiatief De Premier blijven voldoen aan de in de norm gestelde minimale bezonningsduur van 120 minuten. Ook is onderzoek gedaan naar de afname in bezonningsduur. Er is sprake van een zonafname bij woningen aan de Obrechtstraat, Valeriusstraat, Vijf Meilaan en Eduard van Beinumstraat. De effecten zijn echter beperkt tot maximaal 73 minuten per zonnige dag, afhankelijk van de afstand van die woningen tot de nieuwbouw. Er wordt aan de TNO-lichte norm en ruimschoots aan de Haagse bezonningsnorm voldaan. Hiermee voldoet het plan aan de eisen voor een goede ruimtelijke ordening met betrekking tot bezonning.’</i> Tot slot is Bijlage 17 van de toelichting (bezonningsstudie TNO) aangevuld met een rapportage waarin inzicht in de bezonning wordt gegeven per uur en de meest kritische tijdsduur van afname van bezonning.
c	In paragraaf 4.7.1.4. van de toelichting onder het kopje onderzoeksresultaten de volgende tekst: <i>‘is uitgegaan van een ‘worst case’-scenario zonder straatmeubilair, maar is wel rekening gehouden met bestaande bomen, struiken en andere groenvoorzieningen. Bomen en struiken rondom het wooncomplex zijn in het model meegenomen in de wintersituatie. Dit is omdat in de winter de kans op windhinder en windgevaar het grootst is. Voor bomen houdt dit in dat de weerstand voor wind laag is, omdat er beperkt blad aanwezig.’</i> vervangen met de tekst: <i>‘zijn twee varianten onderzocht. Om het worst-case scenario te simuleren in de eerste variant, zijn de bomen en het straatmeubilair niet gemodelleerd. Voor de tweede variant zijn bomen en struiken toegevoegd waarbij is gekozen voor de wintersituatie, wat inhoudt dat de weerstand voor de wind laag is en de kans op windhinder en windgevaar het grootst is. De keuze voor een tweede variant is gekozen omdat de resultaten van de eerste variant aanleiding gaf tot het nemen van extra wind remmende maatregelen, in dit geval extra beplanting rondom de nieuwbouw.’</i>

Verder wordt naast enige tekstuele aanpassingen en verwijderen van een tweetal afbeeldingen de volgende tekst:

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat op straatniveau aan de west-, noord- en oostzijde van de nieuwbouw een windklimaat te verwachten is met kwaliteitsklasse D met een uitschieter tot klasse E. Hiermee wordt het gebied geclassificeerd als 'matig' tot 'slecht' voor de activiteit 'doorlopen'. Voor de activiteit 'slenteren' is dit ongunstiger. Een klein gebied direct ten noorden van het nieuw te realiseren gebouw, tussen de nieuwbouw en de Vijf Meilaan, wordt het windklimaat beoordeeld als "slecht". De openbare terrassen van het complex hebben een verwacht windklimaat van klasse A tot C. Het gebied rondom de trappen hebben hierbij categorie C, wat een matig windklimaat voor slenteren geeft. De meer beschutte delen komen in categorie A, waarmee deze gebieden een goed windklimaat voor langdurig zitten hebben.

Afbeelding: Kans op windhinder op straatniveau rondom de geplande nieuwbouw. Op basis van toetsing van de berekende resultaten kan ook worden geconcludeerd dat er een locatie is met een beperkt risico op windgevaar aan de noordwesthoek rond het plantsoen direct ten noorden van de nieuwbouw. zoals weergegeven in de afbeelding hierna.

Afbeelding: Windgevaarkaart maaiveld projectgebied

Ten aanzien van de categorie langdurig zitten zal de ontwikkelaar bij de nadere inrichting van het gebied bij zitmogelijkheden rekening houden met windhinder zodat kan worden voorzien in een goed windklimaat voor langdurig zitten. Daarnaast kan de kanttekening worden gemaakt dat hoge windsnelheden vooral in de herfst- en wintermaanden optreden, wanneer men minder geneigd is om zittend te verblijven in dit soort gebieden.

Voor de categorie slenteren, langs de noordzijde van het gebouw, is op de hoeken van de gebouwen een matig tot slecht windklimaat te verwachten. Hierbij is het zinvol om ruimte direct op de hoek te beplanten zodat hier niet gelopen kan worden en men niet verrast wordt door de harde wind.

Eventuele groenmaatregelen om de overige locaties (in de omgeving) van het plangebied te verbeteren zal de ontwikkelaar zo veel mogelijk meenemen in de uitwerking van de nadere inrichting van het gebied.

Vervangen met de tekst:

Windhinder variant 1 (zonder groenmaatregelen)

Binnen de gebruikscategorie doorlopen wordt geconstateerd dat zonder groenvoorzieningen er overwegend sprake is van een goed tot matig windklimaat.

Alleen ter plaatse van de noordwesthoek (deels binnen de slenterzone en deels binnen de categorie doorlopen) is er sprake van een uitschieter naar een slecht windklimaat.

In de slenterzone wordt geconstateerd dat er aan de noord, oost- en westzijde van het gebouw er overwegend sprake is van een matig tot slecht windklimaat.

En op de noordwesthoek van het gebouw tevens een beperkt windgevaar dat doorloopt over de weg van de Vijf Meilaan (binnen de categorie doorlopen).

In de gebruikscategorie langdurig zitten is er bij de bestaande bebouwing in de omgeving overwegend sprake van een goed windklimaat. Op delen is ook een matig tot slecht windklimaat te constateren. Bij de nieuwbouw is er op het binnenterrein overwegend sprake van een goed tot matig windklimaat en rond de trappen een slecht windklimaat voor langdurig zitten.

Windhinder variant 2 (inclusief groenmaatregelen)

Na het meenemen van bestaand en gepland groen (variant 2 in het windhinderonderzoek), zijn dezelfde analyses uitgevoerd. Uit deze onderzoeksresultaten is af te leiden dat binnen de gebruikscategorie doorlopen er sprake is van een goed tot matig windklimaat. Dit wordt acceptabel gevonden op doorgaande wegen.

In de slenterzone is duidelijk af te leiden dat de te verwachten windhinder als gevolg van de geplande nieuwbouw, een stuk verminderd is in vergelijking met de situatie zonder gepland groen. Er is op straatniveau aan de west-, noord- en oostzijde van de nieuwbouw een windklimaat te verwachten van overwegend matig

	met uitschieters tot slecht. Om het windklimaat te verbeteren op de hoeken van het gebouw (wat overigens ook aan de orde is bij overige bestaande hogere bebouwing) wordt aangeraden om de ruimte direct op de hoek van de nieuwbouw te beplanten zodat hier niet gelopen kan worden en men niet verrast wordt door plotse harde wind. Dit neemt de ontwikkelaar mee in de uitwerking van het groenplan. In de gebruikscategorie 'langdurig zitten' blijft het rond de trappen van de nieuwbouw een slecht windklimaat. Hier zal echter niet gezeten worden door bewoners of omwonenden. Door het toepassen van meer (groenblijvende) beplanting en andere afscherming is het mogelijk om het windklimaat lokaal verder te verbeteren voor zitten, bijvoorbeeld rond locaties waar daadwerkelijk bankjes worden geplaatst. Met de groenmaatregelen is bij de bestaande bebouwing bijna overal een goed tot matig windklimaat zichtbaar. Tot slot is Bijlage 19 van de toelichting (windhinderonderzoek) vervangen met een onderzoek waarin het plan zonder maatregelen en het plan met groen(maatregelen) inzichtelijk is gemaakt.
d	In paragraaf 4.7.1.4. van de toelichting wordt de volgende tekst toegevoegd achter de nieuwe zin 'Met de groenmaatregelen is bij de bestaande bebouwing bijna overal een goed tot matig windklimaat zichtbaar.' 'Om te kunnen borgen dat er daadwerkelijk sprake blijft van een aanvaardbaar windklimaat voor omwonenden is in de voorwaardelijke verplichting in de regels opgenomen dat er geen sprake mag zijn van een slecht windklimaat binnen de activiteitsklasse 'langdurig zitten' ter plaatse van de buitenruimtes (privétuin/balkon/entree) van de bestaande woningen in de directe omgeving.'
e	In paragraaf 4.8.1.4. van de toelichting wordt de volgende zin: <i>De ligging van dit gebied ten opzichte van het centrum is 'rest bebouwde kom'</i> vervangen met onderstaande zin: <i>De ligging van dit gebied valt volgens de Beleidsregels binnen het 'overgangsgebied'.</i>
f	Aan bijlage 2 (motivering Laddertoets) van de toelichting is een nadere onderbouwing toegevoegd om de Ladder voor duurzame verstedelijking en behoeftetoets te motiveren.
g	In paragraaf 4.8.2.1 onder kopje 'parkeren' wordt het woord 'huisartsenpraktijk' vervangen door 'museum' en de tekst en afbeeldingen aangepast naar het worst case scenario met 350 woningen (waarmee 319 woningen ook onderbouwd is): 'Scenario 319 woningen Autoparkeren Op basis van voorgenoemde uitgangspunten en van de geldende parkeernormen moeten er bij 319 woningen, in beginsel, minimaal 307 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Bij het bepalen van de autoparkeervraag wordt echter ook rekening gehouden met de mogelijkheden van dubbelgebruik - gebruik voor zowel de voorzieningen (veelal overdag) als voor bewoners ('s avonds). In de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 heeft de gemeente hiervoor aanwezigheidspercentages opgenomen. Het maatgevende dagdeel is een 'werkdag avond'. Bij toepassing van deze norm, zijn daarmee niet 307 parkeerplaatsen maar 256 parkeerplaatsen

nodig.

Afbeelding: dubbelgebruik bij scenario 319 woningen

Daarin kan in het bouwplan worden voorzien door de realisatie van een inpandige (deels ondergrondse) parkeergarage. Met het aanwijzingsbesluit kan nader onderzocht worden of voor het bewonersdeel van de autoparkeereis afgeweken kan worden, waardoor het aantal parkeerplaatsen afneemt. Dat komt bij de omgevingsvergunning aan de orde.

Op de zaterdagavond zijn de meeste bezoekersplekken benodigd, namelijk 64. De parkeergarage wordt deels ingericht als een openbare parkeergarage om het bezoekersaandeel van afgerond 25% te kunnen faciliteren.

Fietsparkeren

In de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 zijn eveneens fietsparkeernormen opgenomen. Bij een scenario van 319 woningen is er behoefte aan 913 fietsparkeerplaatsen. Van dit totaal zijn er 179 voor bezoekers. Bij dubbelgebruik zijn er 729 fietsparkeerplaatsen nodig. De ontwikkeling voorziet inpandig in een fietsenberging met een ruimte tussen de 900 m2 en 1200 m2. Voor (een deel van) de bezoekers wordt er op het terrein een fietsenstalling gerealiseerd uit het zicht van de openbare ruimte.

De fietsparkeerplaatsen moeten voldoen aan de FietsParKeur en er dient rekening gehouden te worden met minder gangbare maten voor bakfietsen, scooters en scootmobielen. Ten behoeve van de omgevingsvergunning wordt dit verder uitgewerkt in het plan.

Scenario 350 woningen

Autoparkeren

Op basis van het scenario met 350 woningen zijn er 332 parkeerplaatsen voor auto's noodzakelijk. Rekening houdend met dubbelgebruik is op het maatgevende moment werkdagavond behoefte aan 278 parkeerplaatsen.

Afbeelding: dubbelgebruik bij scenario 350 woningen

Hierdoor ontstaat er in de parkeergarage een tekort aan 18 parkeerplaatsen op het maatgevende moment werkdagavond.

Op basis van artikel 11, lid 1 sub c van de Beleidsregels parkeernormen 2020 kan met het aanwijzingsbesluit onderbouwd worden afgeweken van het bewonersdeel van de autoparkeereis van de woningen, omdat:

de locatie gelegen is op een loopafstand van minimaal 500 meter tot de dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald parkeerzone, tenminste het bezoekersaandeel op eigen terrein gerealiseerd en beschikbaar gesteld worden aan de betreffende doelgroepen, en de toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners en/of bezoekersvergunning.

De parkeergarage wordt deels ingericht als een openbare parkeergarage om het bezoekersaandeel van 27% te kunnen faciliteren.

fietsparkeren

Voor het aantal fietsparkeerplaatsen geldt dat er een behoefte is aan 990 parkeerplaatsen voor fietsers, waarvan 194 voor bezoekers. Bij dubbelgebruik zijn er 804 fietsparkeerplaatsen nodig. Met de voorziene inpandige fietsenberging en stalling wordt in het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen voorzien.

Wordt vervangen door:

Autoparkeren

Op basis van het worst case scenario met 350 woningen zijn er 324 parkeerplaatsen voor auto's noodzakelijk.

Bij het bepalen van de autoparkeervraag wordt echter ook rekening gehouden met de mogelijkheden van dubbelgebruik - gebruik voor zowel de voorzieningen (veelal overdag) als voor bewoners ('s avonds). In de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 heeft de gemeente hiervoor aanwezigheidspercentages opgenomen. Het maatgevende dagdeel is een 'werkdag avond'. Bij toepassing van deze norm, zijn daarmee niet 324 parkeerplaatsen maar 286 parkeerplaatsen nodig.

Afbeelding: dubbelgebruik bij scenario 350 woningen

	Doordat er in de parkeergarage momenteel 260 parkeerplaatsen zijn voorzien, ontstaat er een tekort van 26 parkeerplaatsen. Op basis van artikel 11, lid 1 sub c van de Beleidsregels parkeernormen 2020 kan met het aanwijzingsbesluit onderbouwd worden afgeweken van het bewonersdeel van de autoparkeereis van de woningen, omdat: de locatie gelegen is op een loopafstand van minimaal 500 meter tot de dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald parkeerzone, tenminste het bezoekersaandeel op eigen terrein gerealiseerd en beschikbaar gesteld worden aan de betreffende doelgroepen, en de toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners en/of bezoekersvergunning. Met het aanwijzingsbesluit kan nader onderzocht worden of voor het bewonersdeel van de autoparkeereis verder afgeweken kan worden, waardoor het aantal parkeerplaatsen afneemt. Op de zaterdagavond zijn de meeste bezoekersplekken benodigd, namelijk 77. De parkeergarage wordt deels ingericht als een openbare parkeergarage om het bezoekersaandeel van nu ingeschat afgerond 30% te kunnen faciliteren. fietsparkeren In de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 zijn eveneens fietsparkeernormen opgenomen. Bij het worst case scenario van 350 woningen is er behoefte aan 978 fietsparkeerplaatsen. Van dit totaal zijn er 189 voor bezoekers. Bij dubbelgebruik zijn er 815 fietsparkeerplaatsen nodig. De ontwikkeling voorziet inpandig in een fietsenberging met een ruimte tussen de 900 m2 en 1200 m2. Voor (een deel van) de bezoekers wordt er op het terrein een fietsenstalling gerealiseerd uit het zicht van de openbare ruimte. De fietsparkeerplaatsen moeten voldoen aan de FietsParKeur en er dient rekening gehouden te worden met minder gangbare maten voor bakfietsen, scooters en scootmobielen. Ten behoeve van de omgevingsvergunning wordt dit verder uitgewerkt in het plan. Tevens wordt bijlage 21 verkeer en parkeeronderzoek van de toelichting hierop aangepast.
h	In paragraaf 4.8.2.1. van de toelichting wordt onder het kopje autoparkeren de volgende tekst toegevoegd: <i>‘De beleidsregels parkeernormen Leiden 2020 biedt nog een mogelijkheid om voor de parkeereis voor niet woonfuncties eventueel af te wijken indien de parkeerdruk in de openbare ruimte het mogelijk maakt om ten dele of geheel voor die parkeereis van de niet-woonfuncties af te wijken, conform artikel 11 lid 1 b, mits de parkeerdruk in de omliggende buurt na realisatie van het planinitiatief (dus inclusief het eventueel afwijken voor een deel van de parkeereis van niet-woonfuncties) dan niet hoger is dan 85% overdag en 90% op de overige momenten van de week.</i> <i>De volledige toets aan parkeren vindt plaats bij de beoordeling van de aanvraag om een omgevingsvergunning. In het bestemmingsplan is in de regels een voorwaardelijke verplichting met een dynamische verwijzing naar de beleidsregels parkeernormen Leiden voorzien.’</i>
i	In paragraaf 5.3.4. van de toelichting wordt onder het kopje Algemene afwijkingsregels (artikel 9) de volgende tekst toegevoegd: <i>‘Deze regel is opgenomen in het bestemmingsplan om enige flexibiliteit aan het bestemmingsplan te geven indien er zich bij omgevingsvergunning onvoorziene omstandigheden voordoen die het noodzakelijk maken om van deze bepaling gebruik te maken. Het moet primair gaan om het oplossen van knelpunten waar het bestemmingsplan niet in voorziet en waartegen in planologisch opzicht geen bezwaar bestaat. De regeling betreft een binnenplanse bevoegdheid waar het College gebruik van kan maken.</i> <i>Bij het gebruik maken van deze bevoegdheid wordt rekening gehouden met de maximale hoogte(s) zoals opgenomen in de Nota van Uitgangspunten voor deze locatie.’</i>

j	In paragraaf 4.5.5.2. van de toelichting wordt de zin: <i>‘Getracht zal worden dat de toevoer van lucht zoveel mogelijk vanaf de verkeersluwe zijde plaatsvindt.’</i> Vervangen door de zin: <i>‘De ontwikkeling kent twee bouwdelen: de toren en het basement. Alle woningen in de toren zullen worden geventileerd middels een centrale, op het dak geplaatste, luchtbehandelingskast. De aanzuiging van deze luchtbehandelingskast vindt plaats op het dak van de toren, zoveel als mogelijk aan de zijde van de Eduard van Beinumstraat/zijde binnentuin. In de kast zullen filters worden opgenomen waarmee een groot deel van de vervuiling zal worden afgevangen. Bij woningen waarvoor een schone zijde minder voor handen ligt, is zodoende alsnog sprake van een goede luchtkwaliteit. De woningen in het basement worden tevens voorzien van een filter als hiervoor beschreven.’</i>
k	In paragraaf 4.2.2.2. van de toelichting wordt de volgende tekst: <i>“Uit de berekeningen blijkt dat in de permanente gebruiksfase geen toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden wordt verwacht (0,00 mol N/ha/j). Significant negatieve effecten, als gevolg van het gebruik van de nieuwbouwwoningen aan de Vijf Meilaan in Leiden, kunnen dan ook worden uitgesloten. AERIUS berekent stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer tot maximaal 5 km van de weg. Aangezien het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Meijendel & Berkheide, op ongeveer 6 km van het plangebied ligt, worden hier geen effecten als gevolg van wegverkeer in AERIUS berekend. Om de stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer in te kunnen schatten, zijn 4 rekenpunten in de richting van deze Natura 2000-gebieden toegevoegd. Op geen van de rekenpunten op 4 kilometer afstand is een toename van de stikstofdepositie berekend ($\leq 0,00$ mol N/ha/j). Hierdoor kunnen significant negatieve effecten ook op verder weg gelegen Natura 2000-gebieden tijdens de permanente gebruiksfase worden uitgesloten.”</i> Vervangen door de tekst: <i>AERIUS berekent stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer tot maximaal 25 km van de weg. Vanaf 1 juli 2021 zijn tijdelijke bouw- en sloopactiviteiten vrijgesteld van vergunningplicht. Voor de bouw van de woningen aan de Vijf Meilaan is de stikstofdepositie daarom niet berekend en beoordeeld. Uit de berekeningen blijkt dat in de permanente gebruiksfase geen toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden wordt verwacht (0,00 mol N/ha/j). Significant negatieve effecten, als gevolg van het gebruik van de nieuwbouwwoningen aan de Vijf Meilaan in Leiden, kunnen dan ook worden uitgesloten.</i> en is bijlage 7 stikstofonderzoek vervangen met geactualiseerd stikstofonderzoek op basis van de nieuwe AERIUS-berekeningen.
2	Regels (inclusief bijlagen)
a	Artikel 10.2. voorwaardelijke verplichting windbeperkende maatregelen wordt aangevuld met de volgende zin: <i>c. Van een aanvaardbaar windklimaat is in ieder geval geen sprake indien uit dit windonderzoek volgt dat er ten gevolge van het planinitiatief sprake is van een slecht windklimaat binnen de activiteitsklasse ‘langdurig zitten’ als bedoeld in NEN 8100 ter plaatse van de in bijlage 4 windhinderkaart gearcheerde locaties ‘langdurig zitten’ ter hoogte van de buitenruimtes (privétuin/balkon/entree) van de bestaande woningen in de directe omgeving.</i> Bijlage 4 windhinderkaart is aangepast.