

Zienswijzennota behorende bij het  
**Bestemmingsplan Morspoortgebied**

*Juni 2023*

### **Inleiding**

Het Morspoortgebied in Leiden wordt herontwikkeld: de bestaande bebouwing zal plaatsmaken voor nieuwbouw bestaande uit onder andere 500 woningen, een sociaal pension, een parkeergarage en nieuwe openbare ruimte. Om deze nieuwbouw mogelijk te maken dient een nieuw bestemmingsplan vastgesteld te worden.

Het ontwerp van dit nieuwe bestemmingsplan 'Morspoortgebied' heeft conform artikel 3.4 Awb gedurende zes weken voor zienswijzen ter inzage gelegen. Deze zienswijzenperiode duurde van 11 november 2022 t/m 22 december 2022. In deze periode zijn in totaal 15 zienswijzen ingediend, waarvan één zienswijze door vier personen is ondertekend. Alle ingediende zienswijzen zijn ontvankelijk.

In deze zienswijzennota worden alle ingediende zienswijzen samengevat en beantwoord. Deze zienswijzennota sluit af met een conclusie.

### **Beantwoording van de zienswijzen**

In onderstaand overzicht worden de ingekomen zienswijzen samengevat en beantwoord.

- In de 1<sup>e</sup> kolom is de zienswijze genummerd
- In de 2<sup>e</sup> kolom is met een letter aangegeven door wie de zienswijze is ingediend
- In de 3<sup>e</sup> kolom is de zienswijze samengevat
- In de 4<sup>e</sup> kolom is de beantwoording van de zienswijze opgenomen
- In de 5<sup>e</sup> kolom tenslotte is aangegeven of de zienswijze wordt overgenomen en zo ja, op welke manier

<b>Num mer</b>	<b>Inge dien d door</b>	<b>Samenvatting van de zienswijze</b>	<b>Beantwoording van de zienswijze</b>	<b>Gevolgen voor het voorgenomen besluit</b>
1	A	Er is weinig groen in het nieuwe plan opgenomen: alleen een stukje groen ten westen van de beoogde bebouwing, omsloten door asfalt. Het bestaande groen heeft een verkeers- of woonbestemming gekregen.	Het is correct dat het bestaande groene parkje kleiner wordt: een gedeelte van dit park is nodig voor de nieuwe verkaveling en het nieuwe stratenpatroon. Dit betekent niet dat er in het plangebied in totaal minder groen komt: in de huidige situatie is er circa 5.467 m <sup>2</sup> groen en in de nieuwe situatie circa 5.865	Ja: de groenstrook langs de Morsweg tegenover de Morspoort zal een groenbestemming krijgen in de plaats van een verkeersbestemming.

			<p>m<sup>2</sup>. Hierbij is wel rekening gehouden met de nieuwe binnenhoven, maar bijvoorbeeld nog niet met groene daken.</p> <p>Van versnipperd groen (het huidige parkje, de groenstrook aan de voorkant van Stationsplein 107, etc.) gaan we naar aaneengesloten groen in het parkje en de binnenhoven. Hierbij maken wij wel de kanttekeningen dat de hoven dan groen moeten worden, dit wordt in het bestemmingsplan ook vastgelegd door middel van een groenbestemming (bij M3) en door het opnemen van een maximaal bebouwingspercentage (M2).</p> <p>In het project is ook groen opgenomen dat in het bestemmingsplan niet goed zichtbaar is (door 'groen' op de kaart). Het gaat dan bijvoorbeeld om het groen op de daken dat in de regels is vastgelegd, maar niet op de verbeelding van het bestemmingsplan als groenbestemming is opgenomen. Dit geldt ook voor de straten: deze hebben een verkeersbestemming en zijn grijs, maar dat betekent niet dat deze straten van gevel tot gevel bestraat/geasfalteerd worden. In deze straten is ook ruimte voor openbaar groen en geveltuinen, dat ook mogelijk is binnen de verkeersbestemming.</p> <p>In zowel de Omgevingsvisie als in de Gebiedsvisie voor het stationsgebied zijn grote ambities uitgesproken voor groen: groen op de kaart</p>	<p>Ook zullen wij het hof van bouwvlak M3 een groenbestemming geven in de plaats van een woonbestemming : dit hof mag voor 0% bebouwd worden en zal dus ook groen ingericht worden. Tenslotte zal ook de strook grond tussen de spoorlijn en de beoogde bebouwing een groenbestemming krijgen in de plaats van een verkeersbestemming.</p>
--	--	--	---	--

			<p>betekent niet dat er gras ligt dat elke twee weken gemaaid wordt, maar groen met een hoge waarde ten aanzien van biodiversiteit en klimaatadaptatie.</p> <p>Deze aanpak sluit aan op de Omgevingsvisie 2040 waarin is vastgelegd dat het maken van een groen-blauwnetwerk binnen Leiden 1 van de 4 overkoepelende thema's is.</p> <p>En ook de gebiedsvisie voor het stationsgebied is concreet over het vergroenen van het gebied. In de uitwerking van de openbare ruimte zal dit een leidend thema worden.</p> <p>Tenslotte: de huidige groenstrook langs de Morsweg, tegenover de Morspoort, zullen wij (naast de binnenhof van M3) ook een groenbestemming geven. Hiermee willen wij nog duidelijker het signaal afgeven dat ook in de nieuwe situatie deze groenstrook blijft.</p> <p>Overigens: in het huidige bestemmingsplan Transvaal heeft deze groenstrook ook een verkeersbestemming en is dus nu ook grijs ingekleurd.</p> <p>In het bestemmingsplangebied is het uitgangspunt dat hetzelfde aantal bomen terug zal komen als dat er nu staat: 121 bomen. Daarnaast zal er geïnvesteerd worden in betere groeicondities voor de bomen en het vergroten van de ecologische waarde. Het grootste deel van de bomen zal gekapt of verplant moeten worden (maximaal 98 stuks) omdat deze zich</p>	
--	--	--	--	--

			bevinden op toekomstige bouwplekken of de locatie van de ondergrondse parkeergarage. De nieuwe of de verplanten bomen komen in de straten, het plein en de binnenhoven.	
2	A	Een grondpakket van 1,2 meter op het dak van de ondergrondse parkeergarage is onvoldoende om behoorlijke bomen te planten.	Een grondpakket van 1,2 meter is voldoende om divers groen te laten groeien. Ook bomen krijgen goede groeikansen op zo'n pakket, uiteraard wel afhankelijk van het soort boom. Bij de uiteindelijke inrichting van het gebied zal gekeken worden (in overleg met de buurt) hoe de precieze inrichting van het groen zal worden en welke soorten bomen mogelijk zijn.	Geen.
3	A	De mogelijke verbreding van de singel roept onrust op: wat moet er dan met het groen en de woonboten? Dit valt ook buiten het plangebied van dit bestemmingsplan.	Het klopt dat de singel en de oever van de singel buiten het plangebied van dit bestemmingsplan vallen. Voor de singel zijn dan ook nog geen concrete plannen. Uitgangspunt is dat de woonboten blijven liggen. Ook het huidige groen blijft, wel zien wij mogelijkheden om de oever nog meer te vergroenen en onderzoeken we of een natuurvriendelijker oever hier mogelijk is, dus met een geleidelijker aflopende oever. Zo'n oever kan dan gecombineerd worden met meer wateroppervlak. Dit staat evenwel los van het bestemmingsplan: de groen- en verkeersbestemming staat vele vormen van groen en water toe.	Geen.
4	A	Is er bij de uitbreiding van het sociaal pension voldoende aandacht voor de sociale veiligheid van de omgeving? Pas als een ter zake onafhankelijk deskundige	De (sociale) veiligheid van de omgeving heeft de volle aandacht van de gemeente, politie, handhaving en De Binnenvest. Daarnaast voeren deze partijen via de	Ja: de locatie waar het sociaal pension mag komen wordt specifiek op de verbeelding van

		<p>vooraf heeft geoordeeld dat het veilig is voor omwonenden, kan het sociaal pension er komen.</p>	<p>klankbordgroep sociaal pension gesprekken met omwonenden. Eventuele gevallen van overlast en bijpassende maatregelen kunnen zo snel op de juiste plek worden besproken.</p> <p>Uit ervaring met het huidige sociaal pension weten we dat de sociale veiligheid in de buurt gewaarborgd kan blijven. Daarnaast zullen we vanaf de opening van het sociaal pension de sociale veiligheid goed in de gaten houden. Mocht er uit signalen uit de klankbordgroep en een gestegen aantal meldingen bij handhaving en politie blijken dat er meer handhaving nodig is, dan kan er extra inzet van handhaving worden toegepast.</p> <p>Wij passen het bestemmingsplan op dit onderwerp aan, door een specifieke locatie te benoemen waar het sociaal pension mag komen. Deze locatie is in blok M1a, dat is het bouwblok nabij het spoor. Deze locatie is enerzijds gekozen zodat de bewoners van het sociaal pension maar één keer hoeven te verhuizen, wat veel rust bij deze bewoners geeft. Daarnaast biedt deze locatie een goede mogelijkheid om het sociaal pension een goede buitenruimte te geven die afgeschermd is van de rest van de buurt.</p>	<p>het bestemmingsplan aangegeven. Hiermee wordt precies vastgelegd waar het sociaal pension mag komen. Hiermee wordt van te voren duidelijkheid geschapen over de uiteindelijke locatie van het sociaal pension in de buurt. Deze locatie maakt ook dat het sociaal pension zo goed mogelijk in de buurt ingepast kan worden met een buitenruimte die afgeschermd van de rest van de buurt is.</p>
5	A	Een verslechtering van de licht- en zontoetreding op de bestaande flat op de hoek van de Morsingel is ongewenst:	Bij het bestemmingsplan is een schaduwonderzoek bijgevoegd. In dit onderzoek wordt voor de maatgevende	Geen.

		wat zijn de effecten van de nieuwe 50 meter hoge toren op de omgeving?	datum, 19 februari, inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de beoogde nieuwbouw zijn op de omgeving. Uit dit onderzoek blijkt dat de beoogde nieuwbouw geen nadelige effecten heeft voor de bezonning van de flat op de hoek van de Morssingel. Vanaf 17 uur in de namiddag valt de schaduw van de beoogde nieuwbouw over deze flat heen, maar op dat moment is de zon ook aan het ondergaan en is het dus 'overal' donker aan het worden.	
6	B	De wijk Transvaal kent heel weinig groen. In de voorliggende plannen is meer dan de helft van het openbaar groen/speelsterrein aan de Paul Krugerstraat/Jan Smutsstraat verdwenen en de nieuwbouw (500 woningen) slokt bijna alle beschikbare openbare ruimte op. Bij verdichting door bebouwing en meer mensen is juist meer groen noodzakelijk.	Wij zullen meer groen aanleggen dan in de huidige situatie, en ook kwalitatief beter groen. Zie ons antwoord onder 1.	Ja, zie onder 1.
7	B	De stroken tussen de gebouwen zijn zo smal dat ze benepen en benauwd lijken. Mede door de hoogte van de gebouwen en de vestiging van een groot Sociaal Pension zullen heel wat mensen die daar 's avonds lopen geen veilig gevoel ervaren.	De nieuwe straten in het Morspoortgebied zijn 10 of 12 meter breed. Dit is een gewone maat straat voor een locatie in of nabij de binnenstad. Met een 10 of 12 meter brede straat is er genoeg ruimte voor voetgangers, fietsers, incidenteel autoverkeer en groen in de vorm van bomen en geveltuinen. Deze maat is bewust gekozen om aantrekkelijke woonstraten te kunnen maken die niet benepen of benauwd voelen. Door de breedte van de straten en door het maken van voordeuren en	Geen.

			woningen aan de straten denken wij dat de openbare ruimte in de nieuwe situatie sociaal veiliger is dan in de huidige situatie met veel hekken en veel niet-woonfuncties (bijvoorbeeld de parkeergarage en het parkeerterrein van Stationsplein 107).	
8	B	Het gebouw M2 (middenhuur en betaalbare koop) heeft een groot groen hof. Tijdens de informatie avond is gezegd dat het eventueel mogelijk (met heel veel slagen om de arm) zou zijn dat dit hof openbaar terrein zou kunnen worden. Dat lijkt onwaarschijnlijk en zal zeker de waarde van deze midden huur en betaalbare koopwoningen negatief beïnvloeden.	<p>Het plan voor het Morspoortgebied kent vier bouwblokken: M1(a), M1 (b), M2 en M3.</p> <p>Blok M2 ligt tussen M1 en M3 in en heeft een bouwvlak dat voor 65% bebouwd mag worden. Dit zal een besloten hof worden omdat de voorgevels van de woningen hier rondom in de rooilijn gebouwd moeten worden. Blok M3 heeft een u-vorm, en deze u mag niet bebouwd worden (0% bebouwingspercentage). Dit hof zal een groenbestemming krijgen.</p> <p>De eigendomssituatie van de gronden wordt niet bepaald in een bestemmingsplan. Wij kunnen het hof dus een groenbestemming geven (publiekrecht), maar alleen privaatrechtelijk kunnen wij afspreken wie de eigenaar wordt van deze grond. Op dit moment weten wij dat nog niet, maar de verwachting is dat het hof wordt uitgegeven in eigendom aan de nieuwe eigenaar van M3. We kunnen daarbij wel bepalen dat dit hof of de hoven bijvoorbeeld overdag tussen zonsopkomst en zonsondergang openbaar toegankelijk moet zijn. Om het beheer en de sociale veiligheid te verbeteren is het wel aannemelijk dat het</p>	Geen.

			hof 's nachts wordt afgesloten. Maar nogmaals: de precieze openbaarheid van dit hof wordt niet in het bestemmingsplan geregeld, alleen de bestemming.	
9	B	Er wordt voorgesteld de gebouwen M1a, M1b met 1 of meer verdiepingen te verhogen (bijvoorbeeld door de sokkel te verlagen) en indien mogelijk de gebouwen M2 en M3 ook te verhogen waardoor het oppervlak van de gebouwen aanzienlijk kleiner wordt en er meer ruimte voor groen ontstaat. Mocht dat niet kunnen rest niets anders dan de gebouwen te verkleinen of een openbaar dakpark te creëren.	<p>Kan het oppervlak van de gebouwen kleiner worden, waarmee het oppervlak aan openbare ruimte groter wordt? Dat is de centrale vraag in deze zienswijze: het verlies aan bebouwd oppervlak zou gecompenseerd kunnen worden met een hogere bouwhoogte.</p> <p>De nieuwe straten, zoals die beschreven worden in het bestemmingsplan, sluiten aan op bestaande straten. De Transvaalkade en de Paul Krugerstraat worden doorgezet. Het doorzetten van bestaande straten bepaald waar de toekomstige gevels staan. De gevels vormen de straatwanden (de 'rooilijnen'). Alles in samenhang met het bestaande. Het verkleinen van het bouwoppervlak zou de samenhang tussen bestaand en nieuw verstoren. Terwijl samenhang juist één van de belangrijke pijlers in de planvorming is geweest. Zoals de gebiedsvisie beschrijft: <i>Het uitgangspunt voor de herinrichting van het Morspoortterrein is een woonbuurt te maken die aansluit op de bestaande buurt. De huidige tweedeling in de bebouwing, van kleinschalige bouwblokken en grootschalige losstaande bebouwing, krijgt samenhang door de</i></p>	Geen.



		<p><i>bestaande smalle straatjes in de nieuwe buurt door te trekken, tot aan de Morssingel en de Plesmanlaan. Met het plaatsen van gesloten bouwblokken binnen het patroon van straatjes rondom het centraal gelegen buurtpark ontstaat eenheid tussen oud en nieuw.</i></p> <p>Ook de bouwhoogtes in het bestemmingsplan zijn in samenhang met de omgeving bepaald. De bestaande bebouwing varieert tussen de 2 a 3 bouwlagen met een kap (9-12 m) en heeft enkele hogere accenten langs water en spoor (ca. 30 m). De bouwhoogtes in het bestemmingsplan sluiten hier op aan.</p> <p>De twee hoogteaccenten in het plan (30 m en 50 m) sluiten aan op de bestaande bebouwing rond het station en de Vondellaan en horen thuis tussen de geplande bebouwing in het Stationsgebied. In de gebiedsvisie Stationsgebied zijn zones bepaald waar bouwhoogtes van 30 m, 50 m en 70 m mogelijk zijn. De bouwhoogtes en de plekken binnen het gebied waar deze kunnen worden toegepast zijn nauwkeurig bepaald. Hierbij is ook nadrukkelijk gekeken naar de zichtlijnen vanuit de historische binnenstad. Het opschroeven van de bouwhoogtes zal de samenhang van het plan met de omgeving dichtbij en verder weg verstoren.</p>	
--	--	--	--

			<p>In de zienswijze wordt gesteld dat <i>op de grond (...) veel groen verdwijnt en nauwelijks groen overblijft</i>. De door ons uitgevoerde berekeningen (zie onder punt 1) bevestigen deze stelling niet. In de planvorming zoals die nu op tafel ligt neemt de totale oppervlakte aan groen op maaiveld niet af.</p> <p>Het toekomstige groen heeft bovendien een meer aaneengesloten karakter terwijl het huidige groen meer versnipperd is. Grotere oppervlaktes hebben meer betekenis voor kwalitatief (biodivers) groen. Bovenop het groen op maaiveld krijgen ook de daken van de nieuwe bebouwing een groen karakter.</p> <p>Het publiek toegankelijk maken van daken is een goede gedachte. Toch ligt het maken van een publieke route over de daken in het Morspoortterrein niet voor de hand. Hiervoor is een aantal redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Een routing over een dak sluit niet makkelijk aan op de openbare ruimte. Er moet altijd een hoogte overwonnen worden. Dat maakt dat in de praktijk opgetilde openbare ruimtes zelden succesvol zijn.</li><li>- Het maken van een tweede maaiveld op niveau werkt goed als de openbare ruimte op maaiveld zo vol is geworden dat daarmee behoefte ontstaat aan gestapelde</li></ul>	
--	--	--	---	--

			<p>openbare ruimtes. Deze situatie doet zich in Leiden niet voor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Daken zijn niet vanzelfsprekend openbare ruimte. Een dak kan privaat bezit zijn. Dan is het niet wenselijk dat een ieder over andermans dak wandelt. Wie is er bijvoorbeeld verantwoordelijk bij beschadigingen? En het is natuurlijk ook heel goed denkbaar dat een privaat dakterras wordt gerealiseerd, waarbij het waarborgen van privacy te respecteren valt.</li> <li>- De belevingswaarde is beperkt. Veel van de daken zijn vanwege de opzet met hofjes relatief smal.</li> </ul> <p>Op andere locaties, dichter bij de grote voetgangersstromen binnen het Stationsgebied, is het publiek maken van een dak een stuk kansrijker. Bijvoorbeeld het sokkeldak van De Geus zal gebruikt gaan worden als een vrij toegankelijk horeca terras.</p>	
10	B	Er moeten "mooie, kwalitatief hoogwaardige, gebouwen", stuk voor stuk eyecatchers, komen.	De gebiedsvisie, en in vervolg daarop het bestemmingsplan, beogen een bepaald stedenbouwkundig eindbeeld met hoogwaardige architectuur. De kwaliteit van de nieuwe gebouwen moet hoog zijn.	Geen.

			Om deze reden heeft de raad ook een beeldkwaliteitsplan vastgesteld waarin extra welstandseisen zijn opgenomen voor de alle beoogde nieuwbouw. Dit zullen wij bij de beoordeling van de plannen dan ook goed in de gaten houden. De stedenbouwkundig supervisor voor het stationsgebied is ook verantwoordelijk voor de toets van alle plannen: deze moeten passen in het beeldkwaliteitsplan.	
11	B	Elk gebouw moet tenminste over een grote gemeenschappelijke ruimte beschikken, zodat bewoners elkaar kunnen ontmoeten en met elkaar activiteiten kunnen ondernemen.	Dit vinden wij een goede suggestie. Hoe de gebouwen uiteindelijk ingericht gaan worden is aan de ontwikkelaars van de verschillende bouwvlakken. Wij willen deze marktpartijen ook nadrukkelijk vragen om zelf met goede ideeën te komen voor de nieuwbouw en aan te geven hoe de sociale cohesie versterkt kan worden. Het bestemmingsplan maakt zo'n gemeenschappelijke ruimte mogelijk, maar 'dwingen' kan niet via het bestemmingsplan.	Geen.
12	B	De bewoners moeten een gemixte groep mensen vormen, een doorsnee van de bevolking.	Dat streven hebben wij ook. Door in te zetten op verschillende woningtypen (sociale huur, middenhuur en -koop en duurdere huur- en koopwoningen) en -grootte (appartement, studio, maisonette, etc.) beogen wij inderdaad een diverse doelgroep in de nieuwbouw.	Geen.
13	B	Om ruimere appartementen te kunnen creëren (belangrijk voor thuiswerkers) kan ook gedacht worden aan een	Ook dit vinden wij een goede suggestie. Hoe de gebouwen uiteindelijk ingericht gaan worden is aan de	Geen.

		<p>ruimte met wasmachines/drogers voor gemeenschappelijk gebruik en 1 of 2 logeerkamers die door bewoners gebruikt kunnen worden voor hun gasten.</p>	<p>ontwikkelaars van de verschillende bouwvlakken. Wij willen deze marktpartijen ook nadrukkelijk vragen om zelf met goede ideeën te komen voor de nieuwbouw en aan te geven hoe de sociale cohesie versterkt kan worden en hoe ruimtes efficiënt en/of multifunctioneel gebruikt kunnen worden. Het bestemmingsplan maakt zo'n gemeenschappelijke ruimte mogelijk, maar 'dwingen' kan niet via het bestemmingsplan.</p>	
14	B	<p>Een echte 'eyecatcher' voor Transvaal en Leiden zou zijn als de daken van de 4 gebouwen met elkaar verbonden worden door een loopbrug. De daken kunnen worden ingericht als recreatief 'park' (met skybar!) Nu er op de grond door de verdichting veel groen verdwijnt en nauwelijks groen overblijft kan zo'n dakpark uitkomst bieden. Dit dakpark zou een beeldbepalende entree van de stad Leiden kunnen worden voor bus- en treinpassagiers en automobilisten op weg naar de parkeergarage. Een landmark waar heel de stad trots op is en naar uitkijkt.</p>	<p>Zie antwoord op vraag 9.</p>	<p>Geen.</p>
15	B	<p>Het aantal parkeerplaatsen (maximaal 675) in het bestemmingsplan is te vrijblijvend. Er moeten ten minste 675 parkeerplaatsen gebouwd worden. Indien alleen aan de norm moet worden voldaan, een halve parkeerplaats per appartement, dan zullen veel bewoners/bezoekers in</p>	<p>De nieuwbouw wordt ten tijde van de aanvraag voor de omgevingsvergunning getoetst aan de vigerende Beleidsregels parkeernormen Leiden, op dit moment de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. Op basis van deze beleidsregels berekent de gemeente een parkeereis.</p>	<p>Geen.</p>

		<p>Transvaal 1 parkeren. Dat is ongewenst.</p>	<p>Door te voldoen aan de parkeereis wordt geborgd dat er voor de nieuwe woningen en de overige functies voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd in een nieuw te bouwen parkeervoorziening. Bij de nieuwbouw dient te allen tijde voorzien te worden in voldoende parkeerplaatsen voor de bezoekers van de woningen. Voor de bewoners kan afgeweken worden van de parkeereis. Aangezien bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning zal dit geen negatieve gevolgen hebben voor de parkeerdruk in de omgeving. Voor niet-woonfuncties moet de volledige parkeereis opgelost worden. De parkeereis heeft alleen betrekking op hetgeen de ontwikkelaar bouwt. Het is niet mogelijk om meer parkeerplaatsen te eisen van de ontwikkelaar dan de parkeereis voorschrijft. Bij de herinrichting van de Morsweg zal aandacht besteed worden aan de verkeersveiligheid. Voor het opheffen van openbare parkeerplaatsen (voor groen- en verblijfsruimten) geldt dat de parkeerdruk in de wijk – na het opheffen van de parkeerplaatsen - niet hoger mag worden dan 85% overdag en 90% in de avond. Wanneer parkeerplaatsen worden opgeheven door de bouw van de nieuwe ontwikkeling geldt het uitgangspunt dat deze gecompenseerd moeten worden in de openbare ruimte. Hiervan kan worden</p>	
--	--	--	--	--

			<p>afgeweken als de parkeerdruk – na het opheffen van de parkeerplaatsen – niet hoger wordt dan 85% overdag en 90% in de avond. Afwijken is ook mogelijk wanneer compensatie in de openbare ruimte niet wenselijk/haalbaar is, omdat de ruimte ontbreekt of aanleg van de plaatsen ten koste gaat van groen of de verkeersveiligheid. In het laatste geval dienen de plaatsen (openbaar) gecompenseerd te worden in de gebouwde parkeervoorziening. Daarnaast zal een deel van de bewoners van Transvaal I (en D'Oude Morsch), net als nu het geval is, de mogelijkheid behouden om in de garage te parkeren.</p>	
16	B	<p>Op de Morsweg moeten, na de herinrichting en wanneer er in 2 richtingen bussen rijden, zo min mogelijk parkeerplaatsen terug komen omdat er meer kort parkeerplaatsen nodig zijn voor besteldiensten en dergelijke, omdat zij nu half op de rijweg staan. Dat lijkt ons met 2 richtingen busverkeer ongewenste situatie. Hiervoor is overleg nodig met de 'projectgroep autoluwe binnenstad'.</p>	<p>Bij de herinrichting van de Morsweg zal onderzocht worden of en welke parkeerplaatsen opgeheven worden. Indien er parkeerplaatsen in de openbare ruimte opgeheven worden, dan geldt het uitgangspunt zoals beschreven onder punt 15.</p>	Geen.
17	B	<p>Bewoners van de Morsweg en liever nog van Transvaal zouden een vaste parkeerplaats in de garage moeten kunnen krijgen.</p>	<p>Momenteel wordt nog gewerkt aan de precieze invulling van de parkeergarage. Uitgangspunt is dat dit een openbare parkeergarage zal worden met een regime dat aansluit op dat van de bestaande openbare parkeergarages.</p>	Geen.

			Het kopen van een vaste parkeerplaats is in openbare garages geen uitgangspunt.	
18	B	Het zou mooi zijn een aantal "greenwheels" plekken op te nemen in de parkeergarage, zodat bewoners als ze zo af en toe een auto nodig hebben, die onder handbereik is.	Momenteel staan er 3 deelauto's (autodate) in Transvaal I. Deze blijven behouden. De deelauto's worden commercieel geëxploiteerd door private partijen. Bij een potentiële vraag van 15 gebruikers, kunnen partijen een autodate parkeerplaats aanvragen. De gemeente treedt faciliterend en vraagvolgend op. Gezamenlijk wordt gezocht naar een geschikte plaats. Er wordt voor gekozen dergelijke plaatsen verspreid over de stad aan te leggen, zodat bewoners binnen een beperkte loopafstand over een deelauto kunnen beschikken. Aangezien exploitanten de auto's op afstand moeten kunnen beheren, worden deze doorgaans (nog) niet in garages aangelegd. In geval van nood kan de garage dienen als tijdelijke opvang.	Geen.
19	B	Bouw de parkeergarage zodanig dat die bij grote calamiteiten ingezet kan worden als veilige opvang.	Dit vinden wij een interessante gedachte. De combinatie van een parkeergarage en een veilige opvang locatie is momenteel niet aan de orde bij de haalbaarheidsonderzoeken. Een dergelijk dubbelgebruik zal naar onze mening ook meer vanuit het Rijk gefaciliteerd moeten worden.	Geen.
20	B	Het nieuwe Sociaal Pension komt in de nieuwbouw. Het gaat hier om een Sociaal Pension voor de hele regio, terwijl landelijk beleid zegt dat	De inpassing en de uitbreiding van het sociaal pension wordt met zorg voorbereid door alle betrokken partijen. Zo voert de gemeente, De	Ja: de locatie waar het sociaal pension mag komen wordt specifiek op de verbeelding van



		<p>elk dorp of elke stad zelf haar probleemgevallen onderdak moet bieden. Nu blijkt het nieuwe Sociaal Pension circa 50 daklozen (het dubbele aantal dat nu in de Binnenvest is gehuisvest) te krijgen. Dit zijn vaak drugsverslaafden uit de hele regio. Zodra deze mensen de straat op gaan is het Sociaal Pension niet meer verantwoordelijk voor hun doen en laten. Wat krijgt Transvaal hiervoor terug? Extra handhaving? Extra schoonmaak van straten? Extra geld? Het wandelpad langs de spoorlijn zal verdwijnen en als tuin fungeren voor de bewoners van het Sociaal Pension. Transvaal wil niet alleen de lasten, maar ook de lusten.</p>	<p>Binnenvest, politie en handhaving via de klankbordgroep sociaal pension gesprekken met omwonenden. Voorkomende gevallen van overlast en bijpassende maatregelen kunnen zo snel op de juiste plek worden besproken. Op deze manier wordt de mogelijkheid dat de buurt het sociaal pension als last ervaart tot een minimum beperkt.</p> <p>Wij passen het bestemmingsplan op dit onderwerp aan, door een specifieke locatie te benoemen waar het sociaal pension mag komen. Deze locatie is in blok M1a, dat is het bouwblok nabij het spoor. Deze locatie is enerzijds gekozen zodat de bewoners van het sociaal pension maar één keer hoeven te verhuizen, wat veel rust bij deze bewoners geeft. Daarnaast biedt deze locatie een goede mogelijkheid om het sociaal pension een goede buitenruimte te geven die afgeschermd is van de rest van de buurt.</p> <p>Het aantal opvangplekken van het sociaal pension wordt maximaal 50. Dat houdt in dat er 15 plekken bij komen ten opzichte van de huidige situatie, waarin er 35 plekken beschikbaar zijn.</p> <p>De inpassing van het sociaal pension maakt onderdeel uit van de totale herontwikkeling van het Morspoortterrein. Nieuwe woningen en bijpassende</p>	<p>het bestemmingsplan aangegeven. Hiermee wordt precies vastgelegd waar het sociaal pension mag komen. Hiermee wordt van te voren duidelijkheid geschapen over de uiteindelijke locatie van het sociaal pension in de buurt. Deze locatie maakt ook dat het sociaal pension zo goed mogelijk in de buurt ingepast kan worden met een buitenruimte die afgeschermd van de rest van de buurt is.</p>
--	--	--	---	---

			voorzieningen kunnen zorgen voor een opwaardering van de wijk, waar ook omwonenden profijt van kunnen hebben.	
21	B	Het kunstwerk in het voormalige belastingkantoor moet behouden blijven voor de buurt.	<p>De gemeente voert al geruime tijd overleg met de erfgenamen en andere betrokkenen van het kunstwerk Glas-in-beton om de mogelijkheden van herplaatsing te onderzoeken. De omvang van het kunstwerk maakt herplaatsing van het kunstwerk echter een complexe opgave. Er is daarom niet alleen gekeken naar herplaatsing in Transvaal of het Stationsgebied, maar ook naar andere gebieden in Leiden.</p> <p>De gemeente is uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat het uitplaatsen en herbouwen op een nieuwe locatie niet haalbaar is. De kosten voor uitplaatsen en herbouwen zijn erg hoog en daarbij komt dat er geen geschikte locatie gevonden is waar het kunstwerk op een goede wijze is in te passen. Dit komt onder andere door het feit dat het kunstwerk echt gemaakt is voor het (voormalig) Belastingkantoor, een publiek gebouw. Het licht is een cruciale factor bij de beleving van het kunstwerk, dit komt vooral tot zijn recht door de opzet van het gebouw waarbij licht van twee kanten binnenkomt en is vooral vanaf de binnenzijde goed te bewonderen. Omdat er geen goede oplossing gevonden is zal</p>	Geen.

			aan de gemeenteraad worden voorgesteld het kunstwerk te slopen. Het alternatief is nog wel het kunstwerk te demonteren (de glasplaten worden dan schoongemaakt van asbest en in boxen geplaatst) en gedurende een bepaald aantal jaar op te slaan in afwachting van het vinden van een geschikte locatie voor het opnieuw opbouwen van het kunstwerk.	
22	B	Eén van de bunkers langs de waterlinie is redelijk eenvoudig 'doorgezaagd' met een diamantzaag. Er was een stuk uitgezaagd, zodat er binnen gekeken kon worden. Dat is een prachtig idee voor de bunker op de Morsweg. Doorgezaagd zou de bunker kunnen dienen als ruimte voor de wijkvereniging en het fundament kan nog steeds dienen om er een woning boven op te bouwen.	Interessante gedachte die in ieder geval op zijn technische haalbaarheid kan worden getoetst. Als dit idee als werkelijk kansrijk wordt beschouwd zouden de ruimtelijke en functionele kwaliteiten verder onderzocht kunnen worden. Het bestemmingsplan biedt in ieder geval de mogelijkheid om het gewenste gebruik mogelijk te maken.	Geen.
23	B	Hoewel geen onderdeel van dit bestemmingsplan dienen de gemeente en de projectontwikkelaar van het industrieterrein aan de Morsweg hun uiterste best moeten doen om dit zo snel mogelijk te bebouwen (desnoods dwingend). Liefst in dezelfde periode als het Morspoortterrein. De overlast qua verkeer valt dan samen, het levert de hoognodige extra woningen op en het industrieterrein is nu op z'n zachts gezegd ontsierend en zeker niet passend bij een heringerichte Morsweg.	Ten tijde van dit schrijven wordt vanuit de eigenaar van de grond een initiatief voor sloop en nieuwbouw opgestart. Eigenaar en gemeente zijn beide enthousiast over het getoonde initiatief. Daarmee is dwang op dit moment niet nodig.	Geen.
24	B	De opbrengst van de grond van het Morspoortterrein moet ten gunste van Transvaal komen. Vooral de verwaarlozing van de	Dit bestemmingsplan gaat slechts over en gedeelte van Transvaal, namelijk over het projectgebied 'Morspoortgebied'. Dit	Geen.

		<p>Morsweg is al jaren een doorn in het oog. Met de aanstaande nieuwbouw en de herinrichting van de Morsweg dienen kosten nog moeite te worden gespaard om Transvaal op een positieve manier op de kaart te zetten.</p>	<p>betekent echter niet dat er niet naar de omgeving gekeken wordt. In het collegeakkoord is een bedrag van 500.000 euro gereserveerd voor Transvaal: dit is een zogenaamd leefbaarheidsbudget. Ook zijn in de afgelopen tijd enkele ingrepen gedaan in de openbare ruimte, zoals het plaatsen van fietsnietjes. Ook de rest van Transvaal heeft dus nadrukkelijk onze aandacht.</p>	
25	C	<p>Er moet worden onderzocht wat de geluidseffecten (weerkaatsing) zijn van de 50 meter hoge toren langs het spoor op de wijk Lage Mors aan de andere kant van het spoor. Hier liggen gevoelige functies zoals een gezondheidscentrum en een kinderdagverblijf.</p>	<p>Wij hebben de effecten van de beoogde nieuwbouw op de overkant van het spoor, en dan met name het genoemde gezondheidscentrum en het kinderdagverblijf laten onderzoeken door een extern bureau. Dit onderzoek is ook als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat de voorgenomen bouwvolumes in het Morspoortgebied geen effecten hebben op het gezondheidscentrum en het kinderdagverblijf aan de Vondellaan.</p>	Geen.
26	C	<p>Er is geen gedegen onderbouwing voor de parkeernorm van 0,7 die genoemd wordt in het bestemmingsplan. In de beleidsdocumenten voor parkeren wordt voor de 1<sup>e</sup> schil rond de binnenstad voor geen enkele functie een norm van 0,7 genoemd.</p>	<p>In het bestemmingsplan en in het verkeers- en parkeeronderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd wordt verwezen naar de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Leiden. Voor de diverse functies en de beoogde woningtypen is telkens aangegeven welke parkeernormen daar bij horen. Op het moment dat een aanvraag om</p>	Geen.

			<p>omgevingsvergunning ingediend wordt, wordt getoetst aan de op dat moment geldende parkeernormen.</p> <p>Wij lezen in het bestemmingsplan geen parkeernorm van 0,7 terug, wel zijn in de bijlage de diverse normen voor de diverse woningen en andere functies genoemd.</p> <p>In het bestemmingsplan wordt inderdaad uitgegaan van de 1<sup>e</sup> schil rond de binnenstad.</p>	
27	D	<p>De zichtlijnenstudie die bij het bestemmingsplan is gevoegd maakt goed zichtbaar hoe groot de gevolgen van met name de 50 meter hoge toren op de omgeving zijn, bijvoorbeeld vanaf de Transvaalhof of vanaf de Rijnsburgerbrug. De architectonische vormgeving - verticaliteit, materialen, kleur zal er op gericht moeten zijn de massiviteit van de hoogbouw te verzachten.</p>	<p>Zie ons antwoord onder 10.</p>	<p>Geen.</p>
28	D	<p>Het verheugd indiener van deze zienswijze dat er in de planregels van het bestemmingsplan rekening is gehouden met de mogelijke inpassing van het glas-in-beton kunstwerk in de beoogde nieuwbouw.</p>	<p>Het klopt dat er in het ontwerpbestemmingsplan rekening is gehouden met mogelijke inpassing van het kunstwerk, bijvoorbeeld door afwijkingen mogelijk te maken op de maximale bouwhoogte van de sokkel.</p> <p>Omdat behoud en terugplaatsen van dit kunstwerk in het plangebied niet mogelijk is gebleken, wordt deze mogelijkheid uit het bestemmingsplan gehaald.</p> <p>Zie verder ons antwoord bij vraag 21.</p>	<p>Geen.</p>
29	D	<p>De zichtlijnbeleving van molen De Put verslechtert als gevolg</p>	<p>Wij erkennen dat de hoge bebouwing in het</p>	<p>Geen.</p>

		<p>van de plannen. Het zicht op de molen vanuit de binnenstad wordt, evenals elders in het Stationsgebied bij molen De Valk, meer en meer bepaald door een steeds verder oprukkende hoge bebouwing in diverse nieuwbouwprojecten. Dit leidt tot een eindresultaat waarbij zachte erfgoedwaarden het kennelijk op voorhand moeten afleggen tegen harde programmatische en financiële eisen.</p>	<p>stationsgebied vanuit enkele plekken goed zichtbaar wordt. In de zichtlijnenstudie is weergegeven wat deze effecten zijn.</p> <p>Wij vinden dat, ondanks de zichtbaarheid van de hoogbouw vanaf enkele zichtlijnen, er wel sprake is van een acceptabel beeld: de hoogbouw is vanaf de meeste zichtlijnen niet dominant aanwezig en waar de hoogbouw wel meer dominant aanwezig is, levert dit een toevoeging op aan het stadssilhouet en niet een onaanvaardbare inbreuk hierop.</p> <p>Wij trachten juist ook de erfgoedwaarden zo goed mogelijk te beschermen, onder andere door molen De Put te compenseren en door de beoogde nieuwbouw af te stemmen op de nabijheid van het beschermd stadsgezicht.</p>	
30	E	<p>Er is geen ruimte in het bestemmingsplan vrijgehouden voor (plangebied-overstijgende) fietsvoorzieningen. Een is behoefte aan een vrijliggend fietspad langs de spoorlijn tussen de Rijnzichtbrug en het Stationsplein, ondanks het verkeersluwer maken van de Morsweg.</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan is rondom de bouwblokken een verkeersbestemming opgenomen. Dit biedt de mogelijkheid dat via deze gronden de omliggende fietsinfrastructuur, waaronder het bestaande twee-richtingen (brom)fietspad tussen het bouwplan en de Plesmanlaan, te bereiken is. In het vast te stellen bestemmingsplan is deze verkeersbestemming ofwel gehandhaafd ofwel is een groenbestemming opgenomen. Binnen de groenbestemming zijn fietspaden ook mogelijk. Alle gronden, dus ook met een verkeers- en groenbestemming, zijn</p>	Geen.

			eigendom van de gemeente Leiden. Wij zijn van mening dat daarmee het plan met de fiets goed te ontsluiten is.	
31	E	De nieuwe bouwblokken sluiten niet goed aan op de bestaande/voorzienende fietsinfrastructuur van het Stationsplein, waar aan weerskanten fietspaden beschikbaar zijn. Precies daarvoor is een bouwblok gepland (blok M1b). De geplande 500 woningen krijgen daarmee geen passende fietsontsluiting.	Een poort of een doorgang door het woonblok M1b vinden wij niet doelmatig. Het stationsgebied en het Leiden Bio Science Park zijn ook zonder poort, en dus zonder het opofferen van woonoppervlakte, eenvoudig via de straten in het plangebied of via de Morsweg te bereiken. Voor de nieuw te realiseren functies zal voorzien moeten worden in voldoende fietsparkeerplaatsen op eigen terrein. Toetsing hiervan zal plaatsvinden op het moment van de aanvraag voor een omgevingsvergunning op basis van de vigerende Beleidsregels Parkeernormen Leiden. Momenteel zijn dat de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. De nieuw te bouwen fietsparkeerplaatsen zullen conform het vigerende vastgestelde beleid ontsloten worden op bestaande en/of geplande (fiets)infrastructuur in het gebied. Er zal dus in een passende fietsontsluiting van de nieuwbouw worden voorzien.	Geen.
32	E	Het bestemmingsplan blokkeert en ontbrekende schakel in het fietsnetwerk zoals opgenomen in het Beleidsprogramma Fiets 2020-2030 en wel op de – zogenoemde – Ontbrekende Schakel in dit gebied. Op de kaart is dat aangegeven met	In het Beleidsprogramma Fiets 2020-2030 is geen fietsroute langs het spoor opgenomen. Maar op het moment van vaststellen van dit beleid was de afsluiting van de Rijnschichtbrug nog niet zo concreet als nu het geval is. Met een afsluiting van de	Geen.

		<p>een rode stippellijn, lopende vanaf de Rijnzichtbrug naar de Vondelweg/Plesmanlaan, dit als onderdeel van de “Fietscorridor Zoetermeer”.</p> <p>In een mondelinge toelichting tijdens de behandeling heeft de toenmalig (en huidige) wethouder aangegeven, dat die lijn niet het definitieve tracé aangeeft maar een intentie (want via de Rijnzichtstraat is die verbinding inderdaad vrijwel onmogelijk te realiseren). Dan blijft er maar één alternatief over: een fietspad langs de spoorlijn tussen de Rijnzichtbrug en het Stationsplein.</p>	<p>Rijnzichtbrug voor gemotoriseerd verkeer is een fietsroute langs het spoor eenvoudiger te bereiken omdat een oversteek na het spoor eenvoudiger te maken is. Bij de huidige drukte op de Morsweg is dat niet (veilig) het geval. Een route langs het spoor richting het LBSP is korter dan de route over de Morsweg.</p> <p>Het is vanuit de fietser gezien gewenst om die fietsroute langs het spoor te maken, maar dat is niet beleidsmatig vastgelegd in het Beleidsprogramma Fiets 2020-2030.</p> <p>Het bestemmingsplan geeft een verkeers- dan wel groenbestemming aan alle straten in het plangebied, daarmee is het ook mogelijk een fietsverbinding aan te leggen die langs of door het plangebied loopt.</p> <p>De strook grond tussen het spoor en de beoogde nieuwbouw alsmede de strook langs de Morsweg krijgt een groenbestemming en ook in deze groenbestemming is een fietspad mogelijk.</p>	
33	E	<p>Is die nieuwe verbinding nodig? De gemeente verwacht als uitvloeisel van het project Autoluwe Binnenstad een sterke vermindering van het autoverkeer op de Morsweg. Maar het is nog lang niet duidelijk of alle geplande afsluitingen van het autoverkeer - waaronder de Rijnzichtbrug in beide richtingen – verkeerstechnisch ook wel kunnen. Op dit moment staat alleen vast dat</p>	<p>Zie ons antwoord bij 30, 31 en 32.</p>	<p>Geen.</p>



		<p>de brug in elk geval voor één richting wordt afgesloten. Maar zelfs in het geval dat het lukt auto's over de Rijnzichtbrug te weren, kan het autoverkeer nog aanzienlijk blijven. Vooral omdat het verkeer met als bestemming De Mors blijft, maar ook omdat de knip (meer) sluipverkeer – ook via de Morsweg - zal oproepen. Ook komt er extra busverkeer, dat naar verwachting over de Morsweg wordt geleid. Ook komt er een toenemende fietsdruk op de Morsweg: door de “autonome” groei van het fietsgebruik in de stad, door het forse aantal nieuwe bewoners op het Werninkterrein en door de uitbouw van de fietsroute vanaf Lammenschans naar het stationsgebied (fietscorridor Zoetermeer). Al deze zaken vragen om het aanleggen van het “ontbrekende” fietspad.</p>		
34	E	<p>Bovendien zou bedoeld fietspad ideaal aansluiten op de fietsinfrastructuur (fietspaden en fietsstroken) van het Stationsplein. Daarmee komt een hoogwaardige fietsverbinding tot stand naar het LUMC, het Stadskantoor, Centraal Station, en de fietsenstallingen aan de zuidwestkant van het Stationsplein (trafolocatie), Voor de stallingen aan de zuidoostkant (Lorenz en De Geus) is de route via de Morsweg vermoedelijk net wat korter (maar in elk geval minder veilig en minder comfortabel).</p>	Zie ons antwoord bij 30, 31 en 32.	Geen.
35	E	Het is om bovenstaande redenen, dat voorgesteld	Zie ons antwoord bij 30, 31 en 32.	Geen.

		wordt de verkaveling van blok M1b marginaal aan te passen, en wel zodanig dat een fietspad - met een redelijk vloeiende lijn onder een van de nieuwe gebouwen door - een "fietslogische" verbinding naar het Stationsplein mogelijk maakt.		
36	F	De autobereikbaarheid van het stationsgebied moet gegarandeerd blijven. Een parkeergrage voor 675 auto's die ook gebruikt kan worden door bezoekers van de binnenstad is noodzakelijk. De Morspoortgarage moet gecompenseerd worden.	Wij vinden de bereikbaarheid van het stationsgebied belangrijk, ook de autobereikbaarheid. Momenteel wordt nog gewerkt aan de haalbaarheidsstudie voor de garage onder het Morspoortgebied. Hierbij wordt kritisch gekeken naar de totale parkeervraag in de binnenstad van Leiden en het gebruik van de huidige bovengrondse Morspoort parkeergarage. De totale capaciteit van de garage wordt gebaseerd op de verwachte parkeervraag in de binnenstad in relatie tot de beschikbare capaciteit.	Geen.
37	F	De geplande hoogbouw moet slank zijn en iets bijdragen aan het stadssilhouet. De positie van de nieuwe torens moet zorgvuldig gekozen worden en de zichtlijn op het Heeremagebouw, een verstorende factor, breken.	De positie van de torens zoals die in het bestemmingsplan is opgenomen volgt uit de gebiedsvisie voor het stationsgebied. Deze positie is zorgvuldig gekozen, onder andere is bij de keuze voor de posities van de torens en de hoogte van de torens rekening gehouden met de omgeving en de effecten op de (binnen)stad. De doorwerking van deze positie is in de zichtlijnenstudie opgenomen: daarin is onderzocht wat de effecten van de hoogbouw op de (binnen)stad zijn.	Geen.

			Zie verder ook ons antwoord onder 10.	
38	G	De aanwezigheid en vergroting naar 50 woonunits voor de Stichting de Binnenvest is uitermate ongewenst.	<p>Op dit moment is er een tekort aan woonunits bij het sociaal pension: er zijn nu 35 units beschikbaar. Hierdoor kunnen onder andere verschillende bewoners van De dag- en nachtopvang bij de Nieuwe Energie niet doorstromen naar het sociaal pension, terwijl dit voor deze bewoners wel gewenst zou zijn.</p> <p>De uitbreiding van het sociaal pension met 15 plekken wordt met zorg voorbereid. Onder andere via de klankbordgroep wordt een goede manier van samenleven tussen bewoners van het sociaal pension en omwonenden gewaarborgd. Uiteraard stijgt ook het aantal personeelsleden mee met de groei van het aantal bewoners.</p> <p>Wij passen het bestemmingsplan op dit onderwerp aan, door een specifieke locatie te benoemen waar het sociaal pension mag komen. Deze locatie is in blok M1a, dat is het bouwblok nabij het spoor. Deze locatie is enerzijds gekozen zodat de bewoners van het sociaal pension maar één keer hoeven te verhuizen, wat veel rust bij deze bewoners geeft. Daarnaast biedt deze locatie een goede mogelijkheid om het sociaal pension een goede buitenruimte te geven die afgeschermd is van de rest van de buurt.</p>	Ja: de locatie waar het sociaal pension mag komen wordt specifiek op de verbeelding van het bestemmingsplan aangegeven. Hiermee wordt precies vastgelegd waar het sociaal pension mag komen. Hiermee wordt van te voren duidelijkheid geschapen over de uiteindelijke locatie van het sociaal pension in de buurt. Deze locatie maakt ook dat het sociaal pension zo goed mogelijk in de buurt ingepast kan worden met een buitenruimte die afgeschermd van de rest van de buurt is.

39	G	<p>De druk op het stationsgebied is al te groot en de leefbaarheid is ver te zoeken. Er komt alleen maar meer verkeer bij. Er is overlast van fijnstof, lawaai, overlast door zwervers en verslaafden, inbraken, insluipingen, vernielingen, verwarde mensen in de straten en de pleinen en onnoemelijk veel bussen en treinen maken echt heel veel herrie.</p>	<p>Het stationsgebied is het meest dynamische gebied van Leiden waar veel functies en vervoersstromen samenkomen. En inderdaad is dit ook een plek in Leiden waar er veel omgevingsgeluiden (van verkeer, mensen, etc.) voorkomen. De diverse vormen van overlast die worden aangedragen zijn voor een stationsomgeving vormen van overlast die vaker voorkomen. Wij ontkennen niet dat er sprake kan zijn van diverse overlast in dit drukke gebied. Wel vinden wij dat de genoemde punten horen bij een drukke stationsomgeving. Dat de druk op het stationsgebied te groot is vinden wij niet: het gebied is juist door de ligging nabij Leiden Centraal goed bereikbaar en daarmee een goede locatie om diverse functies te huisvesten. Extra woningen, maar ook stedelijke en regionale functies zoals een bioscoop. Door de ligging nabij het station denken wij ook de autostromen naar het gebied te beperken: De Geus krijgt bijvoorbeeld geen parkeergarage maar alleen een fietsenkelder.</p>	Geen.
40	G	<p>Nu al worden de zwervers en verslaafden om 08:00 uur uit het Papagaaisbolwerk en Nieuwe Energie gezet en zwerven door de buurten (Molenwijk en Stationsgebied). Op zoek naar drugs en alcohol, of om iets te stelen. Bedelaars voor de winkels, de Morspoortgarage of op het Stationsplein. Wordt daarop gehandhaafd? Wordt</p>	<p>Bij Handhaving is zeker aandacht voor dit vraagstuk. Waar nodig stuurt Handhaving mensen weg, deelt waarschuwingen of bekeuringen uit en soms volgt er een aanhouding wanneer daarvoor aanleiding is.</p> <p>Bij de opening van het nieuwe sociaal pension zal</p>	Geen.

		er gehandhaafd op venstertijden?	Handhaving en politie nadrukkelijk worden betrokken. Daarnaast is er een klankbordgroep opgericht waar ook de wijkagent bij betrokken is.	
41	G	Er moet meer rust, ruimte en groen in het stationsgebied. Ex-verslaafden en psychisch verwarde mensen, horen hier niet. Niet omdat dat er geen respect voor is of omdat wij zorg en aandacht ontzeggen. Nee, omdat dat de kat op het spek binden is. Het is het drukste en onrustigste stuk van de stad, met vele verlokkingen en omstandigheden die negatief zijn voor heling, dag én nacht.	Wij zijn, met de uitvoering van de gebiedsvisie, bezig om meer groen toe te voegen in het stationsgebied, op straat maar ook op de daken en de gevels van de nieuwbouw. Meer rust past naar ons idee niet goed in alle delen van het stationsgebied: het is nu eenmaal een gebied waar veel verkeer en mensen bij elkaar komen en waar een bepaalde dynamiek bij hoort. Het Morspoortgebied wordt naar onze mening wel een gebied waar rust komt: dit wordt een woonwijk met groene parkjes en ondergronds parkeren. Hiermee verdwijnt er veel verkeer uit de straten en is daar ruimte voor groen en voetgangers en fietsers. Zie ook ons antwoord bij punt 43.	Geen.
42	G	Het Zorgplan van het Sociaal Pension is niet op orde. Hierdoor is er geen adequate zorg, begeleiding en belangrijker nog, toezicht, zoals vereist is. Dat betekent nog meer druk op politie en handhaving en de zorg in de nabije omgeving.	De gemeente heeft geen indicaties dat het Zorgplan van De Binnenvest niet op orde zou zijn. Toezicht op De Binnenvest wordt uitgeoefend door de daartoe aangewezen toezichthouders. Voor wat betreft het toezicht verwijzen wij naar ons antwoord bij punt 40.	Geen.
43	G	Daarnaast is de opvang in de stad onevenredig verdeeld. Nieuwe Energie in de Molenwijk, opvang Oekrainers in de Stationswijk en nu een grotere vestiging van de	De bewoners van De Binnenvest zijn gewend aan, en gebaat bij, de huidige omgeving. De nieuwe locatie van het Sociaal Pension zal gelegen zijn in de luwte van	Geen.

		<p>genoemde stichting in de Transvaalwijk. Die moet weg en niet vergroot. Heel simpel. Wij zien eerder iets in het landelijk gebied. Waarom moet alles in Leiden, en dan alles nog aan de stationskant van de stad? Waarom kan dit niet gerealiseerd worden in Endegeest, bij het Alrijne Ziekenhuis in Leiderdorp, bij het LUMC Curium, in de Tuin van de Smid of in het klooster op de Vrouwenweg?</p>	<p>de spoorgevel. Daarnaast is de ervaring dat deze doelgroep te allen tijde de drukte van de stad zal opzoeken. Mede om deze reden wordt de huidige locatie als een geschikte locatie beschouwd. Op deze manier blijven de bewoners zo dicht mogelijk bij hun thuis.</p> <p>De grond van het Morspoortterrein is eigendom van de gemeente. Hierdoor is sturing op de herplaatsing van het sociaal pension beter mogelijk dan in andere situaties.</p> <p>De gemeente Leiden ziet het als een belangrijke taak om ook deze kwetsbare doelgroep een plek in de stad te bieden. Het Morspoortterrein wordt daarbij als een passende locatie gezien voor deze voorziening.</p>	
44	G	<p>Participatie moet voorzienbaar zijn, met oprecht respect voor ieders belangen. En nee, niet alles kan, maar overleg en ideeën, wensen en oplossingen van bewoners en ondernemers meenemen in de besluitvorming helpt bij het creëren van een stad waar iedereen zich gehoord voelt en dat zorgt voor een mooie fijne stad, waar wij allemaal trots op zijn. De gang van zaken verdient wederom geen schoonheidsprijs, dus wij stellen voor dat u ons alsnog bevrageet, en overlegt over tal van domeinen.</p>	<p>Wij kunnen deze zienswijze niet helemaal goed plaatsen: in het kader van de gebiedsvisie voor het stationsgebied is een uitvoerig participatietraject doorlopen met informatieavonden, wijkwandelingen, overleggrondes etc. Op basis van alle informatie die op die manieren is uitgewisseld is een gebiedsvisie opgesteld voor het stationsgebied en een deel van Transvaal. Het bestemmingsplan Morspoortgebied is een vervolg op die gebiedsvisie: de uitgangspunten uit de gebiedsvisie worden juridisch vastgelegd in het bestemmingsplan. Ook dit bestemmingsplan heeft een uitvoerig participatietraject</p>	Geen.

			<p>doorlopen met informatieavonden en inloopsprekuren op diverse locaties in de stad en in het stationsgebied.</p> <p>Wij begrijpen dan ook niet waarom dit proces geen schoonheidsprijs verdient.</p>	
45	G	<p>Stel één wethouder aan voor het stationsgebied, op alle domeinen.</p>	<p>Er is voor het gehele projectgebied van het project 'Stationsgebied' (waar ook het Morspoortgebied onder valt) één projectwethouder, de huidige wethouder voor Wonen, Bouwen en Welzijn. Ook het sociaal pension valt binnen de verantwoordelijkheid van deze wethouder.</p> <p>Daarnaast is het stationsgebied natuurlijk een dynamisch gebied waar veel verschillende thema's spelen, zonder mobiliteit, economie en erfgoed. Hier zijn andere wethouders binnen het college verantwoordelijk voor. Deze wethouders hebben allen periodieke overleggen. Uiteindelijke besluiten worden in het college genomen.</p>	Geen.
46	G	<p>Maak de parkeerboa's bevoegd (na opleiding) en laat ze handhaven vóór de flat en niet de toeristen achter de flat bekeuren. Want die snappen niets van de nieuwe parkeerregels, onlangs rauwelijks ingevoerd.</p>	<p>In het bestemmingsplan kunnen wij niets opnemen over de parkeerboa's of het parkeerregime in de buurt: die aspecten worden niet geregeld in een bestemmingsplan.</p> <p>Wij begrijpen deze zienswijze wel: het parkeerregime op het Morssingelterrein is onlangs aangepast. Het is natuurlijk even wennen als het regime wijzigt, maar wij denken dat dit nieuwe regime snel ingeburgerd raakt. Toeristen hebben ook een eigen</p>	Geen.

			<p>verantwoordelijkheid en zullen bovendien eerder kiezen voor de Lammermarktgarage als ze in dit gebied willen parkeren. Indiener van deze zienswijze vermeldt niet waarop de boa's voor de flat aan het Stationsplein dienen te handhaven.</p>	
47	H	<p>Als gevolg van het bestemmingsplan Morspoortgebied komen er 40 tot 50 mensen met zware psychische- en verslavingsproblematiek in het gebied te wonen, veel meer dan nu. Dit hoort niet in een woonwijk thuis, maar in een zorgboerderij buiten de stad.</p>	<p>Zie ons antwoord onder punt 43.</p>	Geen.
48	H	<p>Er is al jaren sprake van veel overlast door de bewoners van het sociaal pension. Bewoners, voetgangers en passanten worden lastiggevallen en bedreigd door de bewoners van het sociaal pension.</p>	<p>Uit het huidige aantal meldingen bij politie en handhaving komt dit beeld niet naar voren. Wanneer mensen dergelijke situaties ervaren wordt hen gevraagd om hier melding van te maken bij handhaving en/of politie, zodat hierop gereageerd kan worden. Meldingen kunnen tevens anoniem worden gemaakt. Mocht er uit signalen uit de klankbordgroep en een gestegen aantal meldingen bij handhaving en politie blijken dat er meer handhaving nodig is, dan kan er extra inzet van handhaving worden toegepast.</p>	Geen.
49	H	<p>Politie en handhaving komen niet toe aan hun reguliere werkzaamheden omdat zij 45% van hun tijd moeten steken in verwarde personen. Deze moeten ook door een geschoold arts of verpleegkundige beoordeeld worden, en die is niet altijd direct voorhanden.</p>	<p>In Leiden is een psychiatrische eerste hulp ingericht. Dit is een beoordelingslocatie waar 24/7 psychiaters aanwezig zijn voor crisisbeoordelingen GGZ. Daarnaast heeft de Binnenvest een samenwerking met GGZ Rivierduinen.</p>	Geen.



			<p>Vanuit handhaving wordt aangegeven dat er in de periode oktober 2021 – september 2022 in totaal 103.273 interventies zijn gedaan. Van deze interventies waren er 3.973 die in de categorie ‘overlast personen’ vallen, hieronder vallen de volgende subcategorieën: alcoholgebruik, bedelen, openbaar dronkenschap, wildplassen, overlast alcohol- en drugsgebruik, overlast dak- en thuislozen, overlast personen. In totaal is dus 3,8% van de interventies toe te schrijven aan overlastgevende personen.</p>	
50	H	<p>Inbraken in kantoren, woningen en winkels veroorzaken materiele- en financiële schade en zorgen voor hogere verzekeringspremies voor het MKB. Het uitbreiden van het sociaal pension is daarom ongewenst.</p>	<p>Bij ons is geen verband bekend tussen de vestiging van het sociaal pension en criminaliteitscijfers in het Leidse stationsgebied.</p>	Geen.
51	H	<p>De veiligheid op straat is onvoldoende gewaarborgd doordat politie en handhaving te weinig tijd hebben om op straat te zijn.</p>	<p>Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor de inzet en het functioneren van de politie en handhaving. Zie verder ook ons antwoord onder 49.</p>	Geen.
52	H	<p>De problemen zijn nu al groot en straks is er een verdubbeling tot 3.000 m<sup>2</sup>. Het betreft bewoners die niet re-integreren en veel problemen komen ook door het bezoek aan de bewoners, dat dus ook verdubbeld.</p>	<p>De verplaatsing en uitbreiding van het Sociaal Pension wordt met zorg voorbereid. Dit gebeurt niet alleen intern bij de gemeente en bij De Binnenvest, maar ook in samenspraak met bewoners en ondernemers uit de buurt. Het aantal personeelsleden stijgt mee met het aantal bewoners van het Sociaal Pension.</p>	<p>Ja: de locatie waar het sociaal pension mag komen wordt specifiek op de verbeelding van het bestemmingsplan aangegeven. Hiermee wordt precies vastgelegd waar het sociaal pension mag</p>

			<p>Wij passen het bestemmingsplan op dit onderwerp aan, door een specifieke locatie te benoemen waar het sociaal pension mag komen. Deze locatie is in blok M1a, dat is het bouwblok nabij het spoor. Deze locatie is enerzijds gekozen zodat de bewoners van het sociaal pension maar één keer hoeven te verhuizen, wat veel rust bij deze bewoners geeft. Daarnaast biedt deze locatie een goede mogelijkheid om het sociaal pension een goede buitenruimte te geven die afgeschermd is van de rest van de buurt.</p>	<p>komen. Hiermee wordt van te voren duidelijkheid geschapen over de uiteindelijke locatie van het sociaal pension in de buurt. Deze locatie maakt ook dat het sociaal pension zo goed mogelijk in de buurt ingepast kan worden met een buitenruimte die afgeschermd van de rest van de buurt is.</p>
53	H	<p>Deze locatie is voor bewoners met psychische of psychiatrische problematiek ongeschikt. Deze mensen krijgen van de drukte bij het station veel te veel prikkels waardoor hun gezondheid juist achteruit gaat of excessief gedrag gaat vertonen.</p> <p>Op deze locatie opvang en uitbreiding is 'de kat op het spek binden' en vragen om meer problemen, die nu al groot zijn met de huidige bewoners.</p>	<p>Zie ons antwoord onder punt 43.</p>	<p>Geen.</p>
54	H	<p>Er is een groot tekort aan psychiatrisch personeel. Verzwaring van opvang patiënten en onvoldoende adequate verzorging brengt deze mensen en de omgeving in gevaar.</p>	<p>Het sociaal pension is geen psychiatrische instelling met patiënten maar een woonlocatie. De bewoners die bij het Sociaal Pension verblijven hebben over het algemeen te maken met verslavingsproblematiek, soms in combinatie met psychische problemen, een verstandelijke beperking, of somatiek.</p> <p>Het uitgangspunt is dat het profiel van de bewoners in</p>	<p>Geen.</p>

			<p>de toekomst niet wezenlijk veranderd.</p> <p>De bewoners worden begeleid door een team van maatschappelijk werkers, verzorgenden en groepswerkers. In de nachten is een nachtwaker aanwezig. Het team is op sterkte, en voldoet aan de eisen van de financierders van de zorg, zowel in termen van formatiecapaciteit als kwaliteit.</p> <p>De verzorging is adequaat, de begeleiding is voldoende. Verantwoording over de gegeven begeleiding en verzorging wordt afgelegd aan de financierders van de zorg. Toezicht wordt uitgeoefend door de daartoe aangewezen toezichthouders waaronder de GGD, alsmede door de Raad van Toezicht van De Binnenvest. De Binnenvest is HKZ gecertificeerd.</p>	
55	H	Absolute voorwaarde is een volledig ervaren medisch team aangesteld op volledige capaciteit, 24 uren verzorging met een adequaat organisatieplan.	<p>Er wordt gewerkt in een dienstrooster, waardoor 24/7 professionele krachten aanwezig zijn. Begeleiding vindt plaats op basis van een persoonlijk plan per bewoner.</p> <p>Voor de regulering van de verslavingsproblematiek is Verslavingszorg De Brijder op gezette tijden aanwezig. Er is een huisarts verbonden aan het sociaal pension, die spreekuur houdt op de locatie. Waar nodig is de GGZ op de locatie aanwezig.</p>	Geen.
56	H	Goede zorg is hard nodig bij psychische- en verslavingsproblematiek. Veel professionals geven aan dat hun organisatie of omgeving niet voldoende is ingericht op	<p>Wij zijn het eens met de stelling dat goede zorg hard nodig is.</p> <p>Zie voor de inhoudelijke beantwoording onder 54 en 55.</p>	Geen

		goede zorg bij verslaving en psychische aandoeningen.		
57	H	De nieuwe parkeergarage is onontbeerlijk voor het gebied. Wel aandacht voor veiligheid: er is wel cameratoezicht maar de beheerder van de huidige Morspoortgarage is wegbezuinigd.	Veiligheid vinden wij een belangrijk onderdeel bij openbare parkeergarages. De gemeentelijke parkeergarages worden vanuit de centrale beheerdersruimte in de Lammermarkt beheerd. Het toezicht in de nieuwe garage zal waarschijnlijk net als de overige gemeentelijke parkeergarages plaats gaan vinden door middel van camera's. Deze methode is effectief gebleken bij het beheer van de huidige garages.	Geen.
58	H	Een flink aantal parkeerplaatsen moet bedoeld zijn voor klanten van ondernemers.	Er wordt thans nog onderzocht welke doelgroepen de nieuwe parkeergarage zal bedienen. In de parkeergarage worden in ieder geval plekken gereserveerd voor klanten van ondernemers die zijn gevestigd in het Morspoortgebied (de bezoekersvraag van de nieuwbouw), daarnaast wordt een deel van de bestaande Morspoortgarage gecompenseerd in de nieuwe parkeergarage.	Geen.
59	H	In het stationsgebied ligt nu de focus op groen op straatniveau maar is er weinig aandacht voor verticaal groen. Juist bij hoogbouw wordt dit steeds meer de norm, en niet alleen een grondpakket van 1,2 m op straat voor bomen.	In de gebiedsvisie is aandacht voor groen op diverse niveaus: straatgroen (bijvoorbeeld geveltuinen en bomen), buurtparkjes (Ballontuin, parkje aan de Bloemfonteinstraat), groene daken (op alle daken van de setbacks) en geveltuinen (bijvoorbeeld de groene gevel die De Geus krijgt). Dit groen is in de tot heden vastgestelde bestemmingsplannen ook juridisch verankerd in de	Geen.

			<p>regels: het groen moet aangelegd worden en ook in stand gehouden.</p> <p>In het bestemmingsplan Morspoortgebied is met name de aanleg en instandhouding van groene daken en groene parkjes voorzien en geen verticaal groen. Dit is ook moeilijker realiseerbaar bij woningbouw: daar dienen voldoende ramen te worden aangebracht voor de daglichttoetreding en zijn er minder blinde muren waar groen verticaal kan worden aangebracht. Bij De Geus is sprake van een bioscoop met dus ook grotere blinde gevels waar ruimte is voor verticaal groen. Om deze reden is verticaal groen niet als verplichting opgenomen in bestemmingsplan Morspoortgebied.</p>	
60	I	<p>Er komen 500 huishoudens bij in de wijk en er gaan parkeerplekken weg. Dit is voor de huidige bewoners verschrikkelijk: parkeren is nu al moeilijk.</p>	<p>De nieuwbouw wordt ten tijde van de aanvraag voor de omgevingsvergunning getoetst aan de vigerende Beleidsregels parkeernormen Leiden, op dit moment de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. Op basis van deze beleidsregels berekent de gemeente een parkeereis. Door te voldoen aan de parkeereis wordt geborgd dat er voor de nieuwe woningen en de overige functies voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd in een nieuw te bouwen parkeervoorziening. Bij de nieuwbouw dient te allen tijde voorzien te worden in voldoende parkeerplaatsen voor de bezoekers van de woningen. Voor de bewoners kan afgeweken worden van de</p>	Geen.

			<p>parkeereis. Aangezien bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning zal dit geen negatieve gevolgen hebben voor de parkeerdruk in de omgeving. Voor niet-woonfuncties moet de volledige parkeereis opgelost worden.</p> <p>Voor het opheffen van openbare parkeerplaatsen (voor groen- en verblijfsruimten) geldt dat de parkeerdruk in de wijk – na het opheffen van de parkeerplaatsen - niet hoger mag worden dan 85% overdag en 90% in de avond. Wanneer parkeerplaatsen worden opgeheven door de bouw van de nieuwe ontwikkeling geldt het uitgangspunt dat deze gecompenseerd moeten worden in de openbare ruimte. Hiervan kan worden afgeweken als de parkeerdruk – na het opheffen van de parkeerplaatsen – niet hoger wordt dan 85% overdag en 90% in de avond. Afwijken is ook mogelijk wanneer compensatie in de openbare ruimte niet wenselijk/haalbaar is, omdat de ruimte ontbreekt of aanleg van de plaatsen ten koste gaat van groen of de verkeersveiligheid. In het laatste geval dienen de plaatsen (openbaar) gecompenseerd te worden in de gebouwde parkeervoorziening. Daarnaast zal een deel van de bewoners van Transvaal I (en D'Oude Morsch), net als nu het geval is, de</p>	
--	--	--	--	--

			mogelijkheid behouden om in de garage te parkeren.	
61	J	Er lijkt groenbestemming te verdwijnen. In het ontwerp staat dat er bomen bijkomen, maar dat staat niet in verhouding tot het daadwerkelijke groen wat recreatief benut kan worden t.o.v. het buurtparkje tussen de Paul Krugerstraat en de Bloemfonteinstraat. In het ontwerp wordt een deel van het park veranderd in een enkelbestemming wonen en een stuk verkeer, waarmee dit als openbaar terrein verdwijnt.	Het klopt dat een gedeelte van het huidige parkje plaats zal maken voor woningbouw. Een gedeelte van het parkje blijft wel behouden. In de plaats van het parkdeel dat plaats zal maken voor woningbouw komt een groene binnenhof in blok M3, deze zal ook een groenbestemming krijgen.  Zie ook ons antwoord onder 1.	Ja: zie ons antwoord onder 1.
62	J	Het grote grasveld en het open veld aan ruimte moet terug komen in de vorm van openbaar groen, en niet in de vorm van een gesloten binnentuin van de nog te bouwen bouwblokken. Er is weinig openbaar groen rondom dit gebied van Leiden, waardoor de kleine parkjes die er nog wel zijn heel druk zijn in de zomer (Park de Put, en het parkje bij Molen de Valk). Als er ook 500 woningen bijkomen in de buurt, zou meer groenbestemming goed zijn. Of een openbaar groen dakterras waar iedereen op mag.	Zie ons antwoord onder 1 en onder 8.	Ja, gedeeltelijk: zie onder 1 en 8.
63	J	Aangezien het bouwblok bij M3 vooral in een U-vorm loopt, kan het gedeelte waar niet gebouwd wordt openbaar groen zijn. Het maximum bebouwingspercentage wordt daar al 0%, dus het openbare groen zou de woningbouw niet in de weg zitten.	Zie ons antwoord onder punt 1.	Ja: zie ons antwoord onder punt 1.
64	J	Het is goed dat er aan de achterzijde van de Paul Krugerstraat de bestemming verkeer opgenomen is. Hiermee bestaat de optie om	Er is hier inderdaad bestemming opgenomen die het mogelijk maakt dat er een voetgangersverbinding gemaakt kan worden langs	Geen.

		de achtertuinen aan te sluiten op bijvoorbeeld een steeg. Veel mensen parkeren hun fiets aan de straatkant omdat men nu niet bij de tuinen kan, waardoor de Paul Krugerstraat erg vol is.	de achtertuinen van de Paul Krugerstraat langs het groene hof van M3. Het eigendom en/of de openbaarheid van deze verkeersbestemming wordt niet geregeld in het bestemmingsplan: dat moet privaatrechtelijk worden vastgelegd. Het bestemmingsplan maakt een achterom wel mogelijk.	
65	K	Het zaaknummer dat de gemeente Leiden aan dit ontwerpbestemmingsplan heeft toegekend is nergens te vinden en moest opgevraagd worden via het contactcenter van de gemeente Leiden.	Deze zienswijze verbaast ons: in de publicatietekst op internet en in de stadskrant is het zaaknummer opgenomen.	Geen.
66	K	De verwijzingen naar verschillende websites waar informatie omtrent dit ontwerpbestemmingsplan zou staan maakt het zoeken naar informatie er niet duidelijker op. De website <a href="https://www.ruimtelijkeplannen.nl">https://www.ruimtelijkeplannen.nl</a> geeft voor dit ontwerpbestemmingsplan het indicatienummer NL.IMRO.0546.BP00177-0201 op.	Ieder bestemmingsplan heeft inderdaad een uniek identificatienummer, dit is landelijke voorgeschreven. In de publicatie is duidelijk vermeld op welke websites het bestemmingsplan beschikbaar is.	Geen.
67	K	Voor een college van B & W dat zegt participatie van haar burgers en gemakkelijke toegang tot overheidsinformatie hoog op de agenda te hebben staan, is het toch een blamage dat belangrijke informatie niet op een plek beschikbaar is en dat men op zijn minst de links op internet waarna men verwijst controleert. Het riekt nu naar tegenwerking van betrokkenen op zoek naar informatie.	Het bestemmingsplan is gepubliceerd op de wijze zoals in de publicatie is omschreven. Wij hebben ook geen andere klachten ontvangen over slechte vindbaarheid van de documenten.	Geen.
68	K	In het ontwerpbestemmingsplan wordt de historische aansluiting op de bebouwing	Wij hebben bij het stedenbouwkundig ontwerp van het Morspoortgebied nadrukkelijk rekening	Geen.



		aan de overkant van de Morssingel, Morspoort en Museum van Volkenkunde alsmede aansluiting op de bebouwing van Transvaal gemist. Hoe denkt de gemeente hier aan de rand van het beschermd stadsgezicht mee om te gaan?	<p>gehouden met de omgeving. Wat betreft bouwhoogte sluit de nieuwbouw aan op de rest van Transvaal en de historische binnenstad, waarbij de bouwhoogte meer naar het spoor en het stationsgebied oploopt om bij die gebieden aan te sluiten.</p> <p>Het stratenpatroon dat is ontworpen sluit aan op het historische stratenpatroon van Transvaal.</p> <p>De effecten van de hoogbouw op de zichtlijnen vanuit het beschermd stadsgezicht zijn in de zichtlijnenstudie onderzocht. Hieruit blijkt dat vanaf een beperkt aantal zichtlijnen de nieuwbouw (hoogbouw) zichtbaar wordt, maar dat dit niet een onaanvaardbare inbreuk op het beschermd stadsgezicht vormt.</p>	
69	K	Omdat er ruimte vrij is gemaakt voor andere activiteiten als wonen komt men niet aan het aantal wooneenheden zoals voorgeschreven in de subsidieregeling door de rijksoverheid voor dit gebied. Hoe denkt B&W hier een oplossing voor te zoeken.	Dit bestemmingsplan voldoet aan de uitgangspunten van de subsidieregeling. De genoemde subsidieregeling gaat ook over woningontwikkelingen op de T- en H-kavels in het stationsgebied.	Geen.
70	K	In dit ontwerpbestemmingsplan staat dat de bunker op de Morsweg blijft bestaan en het verzoek is om het te restaureren en de voorbouw die begin jaren '80 van de vorige eeuw is gesloopt te herstellen en in te richten als een klein museum of spreekkamer voor de wijkagent of wijk BOA. De bunker had namelijk een niet versterkte voorbouw om het te camoufleren als	Zie ons antwoord onder 22.	Geen.

		<p>woonhuis of boerderij en dat deel is gesloopt en daar is alleen de fundering van over. Dit zou recht doen aan de geschiedenis want deze telecommunicatie was belangrijk voor de Duitsers in WO2 maar ook voor het verzet want zij wisten welke kabels ze moesten aftappen.</p>		
71	K	<p>Het sociaal pension hoort niet in een woonwijk thuis en zeker niet in een woonwijk die gelegen is (verder wordt ontwikkeld) aan de rand van een OV knooppunt en een van de historische toegangen tot het centrum.</p> <p>Niet alleen de (toekomstige) bewoners en hun kinderen dienen zich veilig te voelen maar ook moeten de bewoners van een sociaal pension zich veilig kunnen voelen.</p>	<p>De huidige ervaring leert dat het sociaal pension goed kan functioneren in dit gebied. Het aantal meldingen van overlast bij politie en handhaving is erg laag.</p> <p>Om te zorgen voor een goede manier van samenleven tussen bewoners van het sociaal pension en omwonenden van het sociaal pension, wordt een klankbordgroep opgestart. De gemeente, de binnenvest, politie en handhaving voeren in deze klankbordgroep gesprekken met omwonenden.</p> <p>Eventuele gevallen van overlast en bijpassende maatregelen kunnen zo snel op de juiste plek worden besproken.</p> <p>Zie ook ons antwoord onder punt 43.</p>	Geen.
72	K	<p>Een sociaal pension is geen gevangenis en de bewoners zijn vrij om naar buiten te gaan en binnen een gebied met een knooppuntfunctie zijn de verleidingen erg groot om weer terug te vallen in oude gewoontes, zoals (hinderlijk) bedelen, stelen en bedreigen. Omdat het sociaal pension te Leiden een regionale aangelegenheid is zou men kunnen kijken naar een betere plek, zoals een sociaal pension</p>	<p>Zie ons antwoord onder de punten 73 en 74.</p>	Geen.

		<p>gecombineerd met een zorgboerderij waardoor die mensen weer hun eigenwaarde terug krijgen.</p> <p>a. Is de uitbreiding van het aantal bewoners een wens van de regio?</p> <p>b. Heeft B&amp;W samen met de regio gekeken naar andere vestigingsplaatsen voor het Sociaal Pension?</p>		
73	K	<p>Is de uitbreiding van het aantal bewoners een wens van de regio?</p>	<p>Specialistisch Beschermd Wonen wordt op Holland-Rijnland niveau georganiseerd. Het sociaal pension is een specialistische beschermde woonlocatie van stichting de Binnenvest. Het Sociaal Pension is een van de locaties in deze regio waar specialistische zorg geleverd wordt, waarbij elke locatie zich vaak focust op een specifieke doelgroep. De regio kent een lange wachttijd voor de doelgroep van cliënten die zorg nodig hebben zoals die bij het Sociaal Pension wordt geboden. Daarom is er op Holland-Rijnland niveau een uitbreidingsopgave voor plekken bij het Sociaal Pension.</p>	Geen.
74	K	<p>Heeft de gemeente samen met de regio gekeken naar andere vestigingsplaatsen voor het sociaal pension?</p>	<p>Voor de bewoners van het sociaal pension is het fijn om op een plek te wonen waar zij zich thuis voelen en die goed bij hen past. Omdat de huidige locatie moet sluiten is de gemeente in overleg met de regio tot de nieuwe locatie (nabij de huidige) gekomen. Doordat de gemeente eigenaar is van alle gronden in het Morspoortgebied kan de gemeente sturen op de uitwerking van de plannen.</p>	Geen.

			Door deze locatiekeuze hoeven de bewoners van het sociaal pension ook maar één keer te verhuizen.	
75	K	Met de huidige bewoners en hun bezoekers voelt het nu al onveilig in de buurt. Op weg naar de Morskade en het tunneltje naar de Amphoraweg, waar zoals algemeen bekend drugs worden verhandeld, bellen ze aan bij bewoners om te vragen naar geld omdat zij anders niet naar binnen kunnen in het sociaal pension. De manier waarop dit gebeurt wordt als bedreigend ervaren.	<p>Uit het huidige aantal meldingen van overlast bij politie en handhaving komt dit beeld niet naar voren. Bewoners die dergelijke situaties meemaken wordt gevraagd om melding te maken bij politie en/of handhaving, zodat hierop gereageerd kan worden. Daarnaast worden dergelijke situaties ook besproken in de klankbordgroep Sociaal Pension, waardoor er snel passende maatregelen genomen kunnen worden.</p> <p>Wij passen het bestemmingsplan op dit onderwerp aan, door een specifieke locatie te benoemen waar het sociaal pension mag komen. Deze locatie is in blok M1a, dat is het bouwblok nabij het spoor. Deze locatie is enerzijds gekozen zodat de bewoners van het sociaal pension maar één keer hoeven te verhuizen, wat veel rust bij deze bewoners geeft. Daarnaast biedt deze locatie een goede mogelijkheid om het sociaal pension een goede buitenruimte te geven die afgeschermd is van de rest van de buurt.</p>	Ja: de locatie waar het sociaal pension mag komen wordt specifiek op de verbeelding van het bestemmingsplan aangegeven. Hiermee wordt precies vastgelegd waar het sociaal pension mag komen. Hiermee wordt van te voren duidelijkheid geschapen over de uiteindelijke locatie van het sociaal pension in de buurt. Deze locatie maakt ook dat het sociaal pension zo goed mogelijk in de buurt ingepast kan worden met een buitenruimte die afgeschermd van de rest van de buurt is.
76	L	Het plan voor het nieuwe Morspoortterrein maakt naar mijn idee een betere aansluiting van Transvaal aan het centrum van Leiden en het stationsgebied mogelijk. Mooi dat de voorgestelde bebouwing past bij zowel de	Wij kunnen ons vinden in deze zienswijze en denken inderdaad dat het plan voor het Morspoortgebied op een goede manier is ingepast en een goede bijdrage kan leveren aan de opgaven waar Leiden voor staat.	Geen.

		<p>maat en schaal van de bestaande wijk Transvaal als bij het nabijgelegen centrum van Leiden. Ook positief dat het programma niet alleen in woningen voorziet maar ook in voorzieningen die nodig zijn voor een levendige stadsbuurt.</p> <p>Het plan kan bovendien bijdragen aan verbetering van de Morsweg en de Morssingel. De nu druk en zwaar milieubelaste straten kunnen, als alle plannen doorgaan, in plaats van een gevaarlijke barrière tussen de twee gebieden met de bestaande en nieuwe bebouwing, een verbinding vormen. Hopelijk krijgt het Singelpark hier een uitbreiding.</p>		
77	L	<p>Bezwaarlijk is de mogelijkheid die het bestemmingsplan biedt om de bouwhoogte voor de plinten van de bouwblokken te verhogen met een extra bouwlaag, als gebruik gemaakt wordt van Artikel 9 Algemene afwijkingsregels 9.1 b. (.....“Voor de maximale bouwhoogte geldt dat afgeweken kan worden tot maximaal 2 meter boven de op de verbeelding aangegeven maximale bouwhoogte” ).</p> <p>Op de verbeelding is de maximale bouwhoogte van 13,5 m en 16,3 m opgenomen. Verhogen met 2 m betekent dat de bouwhoogte respectievelijk 15,5 m en 18,3 m kan worden. Deze maten zijn geschikt om met de aanneme van een gemiddelde bouwlaag van 3 m hoog, het aantal verdiepingen respectievelijk van 4 naar 5- of</p>	<p>Wij kunnen ons wel vinden in deze zienswijze. De afwijkingsmogelijkheid om 2 meter toe te voegen aan de bouwhoogte is met name ingegeven om een stedenbouwkundige verbijzondering te kunnen maken, bijvoorbeeld op de hoek van blok M3 tegenover de Morspoort. Ook kan op deze manier een afwijkend programma of een bijzondere woningtypologie met hoge plafonds gerealiseerd worden.</p> <p>Het is niet ons doel om de mogelijkheid te bieden een gehele extra bouwlaag te maken: het aantal woningen is ook gemaximeerd dus programmatisch zou dat wellicht ook niet meer gaan passen.</p> <p>Om de duidelijkheid te geven dat wij ook geen extra bouwlaag nastreven zal het bestemmingsplan worden aangepast: wij zullen in de</p>	<p>Ja. Wij zullen het bestemmingsplan zodanig aanpassen dat het maximum aantal bouwlagen van de sokkels wordt vastgelegd op de verbeelding en in de regels.</p>

		<p>van 5 naar 6 te brengen. Een bouwvolume met die hoogte past niet in het uitgangspunt dat de nieuwbouw in verhouding moet staan tot de bestaande lagere bebouwing van Transvaal en de nieuwbouw bij het station. Terecht is gekozen voor een bouwhoogte van vier lagen voor de nieuwbouwplint tegenover het station Leiden Centraal. Toepassen van een gelijke plint biedt een consistent en aantrekkelijk stadsbeeld.</p>	<p>juridische regels en op de verbeelding opnemen dat het aantal bouwlagen van de sokkels niet meer mag bedragen dan 4 respectievelijk 5.</p>	
78	L	<p>Bezwaarlijk zijn de maximale waarden voor windhinder zoals in bijlage b NL.IMRO.0546.BP00177-0201 is aangegeven voor de Morsweg en Morssingel. De met rood aangeduide zone laat een ongewenst hoge windbelasting toe op de naast gelegen toegangsgebieden van bestaande woningen en woonschepen. Deze maximale waarden zouden verlaagd moeten worden naar de in oranje kleur aangeduide zones. De Morsweg en Morssingel kunnen daarmee een aangenamer verblijfsgebied worden.</p>	<p>Wij kunnen ons vinden in deze zienswijzen: ook de trottoirs en fietspaden langs de Morsweg en Morssingel zijn gebaat bij een goed windklimaat. Wij hebben de zones en het windhinderonderzoek laten aanpassen en de trottoirs en fietspaden aan weerszijden van de Morsweg en Morssingel als 'slentergebied' opgenomen in de plaats van 'doorloopgebied'. Hiermee wordt in de regels vastgelegd dat ook Morsweg en Morssingel ter plaatse van trottoir en fietspad een goed windklimaat krijgen voor de categorie 'slenteren' en niet alleen voor 'doorlopen'.</p>	<p>Ja. Wij hebben de zones en het windhinderonderzoek laten aanpassen en de trottoirs en fietspaden aan weerszijden van de Morsweg en Morssingel als 'slentergebied' opgenomen in de plaats van 'doorloopgebied'.</p>
79	L	<p>Er wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van een lagere geluidbelasting op de nieuwe woningen door vooruit te lopen op eenrichtingsverkeer op de Morsweg. De plannen voor eenrichtingsverkeer zijn echter nog niet vastgesteld. In de huidige situatie is er aanzienlijke geluidbelasting.</p>	<p>Wij zullen inderdaad de plannen voor het Morspoortgebied en de herinrichting van de Morsweg in samenhang met elkaar blijven bekijken. In het bestemmingsplan is voor de geluidsberekeningen rekening gehouden met de huidige verkeerssituatie, dat wil zeggen, met 50 km/u als maximumsnelheid op de</p>	<p>Geen.</p>

		<p>De plannen om van Transvaal een autoluwe wijk te maken door de afsluiting van de Rijnzichtbrug voor doorgaand verkeer, samen met vaststellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur en een nieuwe inrichting met klinkerbestrating bieden grote kansen voor Transvaal. Als deze plannen doorgaan zal er inderdaad een aanzienlijk lager geluidsniveau zijn op de bestaande, maar ook op nieuwe woningen. Deze plannen moeten steeds in samenhang bekeken worden met de nieuwbouwplannen.</p>	<p>Morsweg. In paragraaf 3.4.2 van het akoestisch onderzoek staat: "3.4.2 Snelheden van de voertuigen Voor alle wegvakken is een maximumsnelheid van 50 km/uur gehanteerd." Wat geluid betreft is er dus een 'worst-case' scenario doorgerekend. Wel is er rekening gehouden met deels stil asfalt: dat zit ook al in de plannen voor de Leidse Ring Noord.</p>	
80	M	<p>Binnen de bestemming 'wonen' valt de bestemming 'maatschappelijk' tot een maximum van 1.000 m<sup>2</sup> bvo. Verder worden ook de volgende bestemmingen genoemd die binnen de bestemming 'wonen' vallen, elk tot een maximum van 1.000 m<sup>2</sup> .:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cultuur en ontspanning</li> <li>• Dienstverlening</li> <li>• Kantoor</li> </ul> <p>In totaal mogen de bestemmingen 'maatschappelijk', 'cultuur', 'dienstverlening' en 'kantoor' gezamenlijk niet meer dan 2.000 m<sup>2</sup> in beslag nemen. De bestemming 'maatschappelijk' maakt veel functies mogelijk. De aanduiding 'maatschappelijk' is in Nederland vaak te ruim gebleken. Het betreft een scala aan voorzieningen op het gebied van welzijn en zorg, volksgezondheid, cultuur, religie, onderwijs, verenigingsleven, opvoeding, kinderopvang, openbaar bestuur en andere openbare</p>	<p>De vragen in deze zienswijze zijn hieronder puntsgewijs beantwoord:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wij hebben ervoor gekozen om het Morspoortgebied primair een woongebied te maken. Daarnaast is er voor gekozen om ook andere functies die wij vinden passen in een woonwijk en nabij het stationsgebied toe te staan. In dit gedeelte van Transvaal zijn niet veel maatschappelijke voorzieningen, afgezien natuurlijk van het sociaal pension. Doordat er een flink aantal woningen bij komt, zowel in het Morspoortgebied als in het nabijgelegen stationsgebied, vinden wij het goed om ruimte te bieden aan</li> </ol>	Geen.

	<p>en sociale voorzieningen. Veel van de toegestane functies zouden wel eens kunnen botsen met de woonbestemming. Ook in de toekomst in geval van functiewisselingen.</p> <p>Vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Is het verstandig om de deur open te zetten voor zo veel functies voor een oppervlakte van 2.000 m<sup>2</sup>? Verliest de gemeente dan niet te veel grip op de ruimtelijke ontwikkeling?</li> <li>2. Kan er niet beter selectiever worden bestemd, door de bestemmingen 'cultuur', 'dienstverlening' en 'kantoor' te laten vervallen en de maximum toegestane oppervlakte voor 'maatschappelijk' te beperken tot 500 m<sup>2</sup>?</li> <li>3. Wat is er mogelijk om – gezien het grote tekort in Leiden aan huisartsenpraktijken – de bestemming 'maatschappelijk' zo veel mogelijk toe te snijden op een huisartsenpraktijk?</li> </ol>	<p>maatschappelijke functies die wij vinden aansluiten bij een woongebied: dit biedt de mogelijkheid voor huisartsen, tandartsen, fysiotherapeuten etc. maar ook aan kinderopvang, een wijkruimte of soortgelijke functies. Wij denken dat deze functies niet conflicteren met de woonfunctie en ook voor Transvaal een kans kunnen bieden om voorzieningen in de directe nabijheid te bieden.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. De gekozen metrages bieden de kans om een combinatie te maken van diverse maatschappelijke functies: een huisartsenpraktijk van flinke omvang beslaat circa 500 m<sup>2</sup>, hiernaast kan dan ook een kinderopvang of een tandartsenpraktijk van circa 500 m<sup>2</sup> gevestigd worden. Daarnaast is de ligging van het gebied nabij het station aantrekkelijk voor bepaalde kantoorconcepten en dienstverlening (denk aan een makelaar). Ook deze functies zijn beperkt tot 1.000 m<sup>2</sup> waardoor er sprake van kleinschalige kantoren (de</li> </ol>	
--	---	--	--



			<p>definitie die de provincie hanteert).</p> <p>3. Wij kunnen in het kader van een bestemmingsplanprocedure een huisartsenpraktijk mogelijk maken door de bestemming 'maatschappelijk' op te nemen, zoals gedaan is. Een meer specifieke bestemming, dus alleen een huisartsenpraktijk toestaan, vinden wij te beperkend. Hiermee ontnemen wij bijvoorbeeld de mogelijkheid om, als een huisartsenpraktijk toch weer weg gaat, het pand door een tandarts of een fysiotherapeut in gebruik te laten nemen. Flexibiliteit willen wij graag zoveel mogelijk in het bestemmingsplan laten staan. In de toekomst kijken kunnen we niet, maar wellicht dat er over enkele jaren behoefte is aan andersoortige maatschappelijke functies die goed passen in een woonwijk. Dat willen we graag mogelijk maken.</p>	
81	M	De huidige, tijdelijke Morspoortgarage ligt op een gunstige plek voor bezoekers van de binnenstad en van het Stationsgebied. Ook bewoners van D'Oude Morsch en	<p>Wij zijn ons bewust van de waarde die de Morspoortgarage heeft voor Leiden.</p> <p>In antwoord op de vragen uit de zienswijze het volgende:</p>	Geen.

	<p>Transvaal maken er gebruik van. Zelfs voor bezoekers van museum Naturalis is het een belangrijke parkeervoorziening. Kortom, deze garage vangt veel auto's af van de openbare weg in de verre omtrek.</p> <p>Het ontwerpbestemmingsplan Morspoortgebied maakt de bouw van een ondergrondse parkeergarage mogelijk.</p> <p>Vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Is er voldoende onderzoek gedaan naar de technische en financiële haalbaarheid van een tweelaagse, ondergrondse parkeergarage op de plek en met de omvang die het ontwerpbestemmingsplan aangeeft?</li> <li>2. Is de kans groot dat dit plan haalbaar zal blijken te zijn, mede in gedachte genomen dat 35% van de woningen in de sociale huursector gebouwd worden?</li> <li>3. Is er onderzoek gedaan waar de gebruikers van de Morspoortgarage hun auto zullen parkeren als er geen vervangende ondergrondse parkeergarage in het Morspoortgebied zal zijn.</li> <li>4. Is er onderzoek gedaan naar een alternatieve plaats voor het parkeren van auto's die nu gebruikmaken van de Morspoortgarage? Dus een alternatieve plaats langs de Leidse Ring Noord op loopafstand van zowel de binnenstad, het station als Naturalis?</li> <li>5. Als op bovenstaande vragen ontkennend geantwoord wordt, waarom is een goede ruimtelijke ordening ermee gebaat om in het bestemmingsplan de</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar de technische en financiële haalbaarheid van een garage van deze omvang op deze locatie.</li> <li>2. Met betrekking tot parkeren: De nieuwbouw wordt ten tijde van de aanvraag voor de omgevingsvergunning getoetst aan de vigerende Beleidsregels parkeernormen Leiden, op dit moment de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. Op basis van deze beleidsregels berekent de gemeente een parkeereis. Door te voldoen aan de parkeereis wordt geborgd dat er voor de nieuwe woningen en de overige functies voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd in een nieuw te bouwen parkeervoorziening. Bij de nieuwbouw dient te allen tijde voorzien te worden in voldoende parkeerplaatsen voor de bezoekers van de woningen. Voor de bewoners kan afgeweken worden van de parkeereis. Aangezien bewoners niet in aanmerking</li> </ol>	
--	--	---	--

		<p>bestemming 'ondergrondse parkeergarage' op te nemen?</p>	<p>kunnen komen voor een parkeervergunning zal dit geen negatieve gevolgen hebben voor de parkeerdruk in de omgeving. Voor niet-woonfuncties moet de volledige parkeereis opgelost worden.</p> <p>3. Nee, dit onderzoek wordt pas uitgevoerd op het moment dat er geen vervangende parkeergarage in het Morspoortgebied wordt gebouwd. Mocht de huidige Morspoortgarage worden opgeheven en er geen nieuwe worden gebouwd, dan moeten wij onderzoeken op welke locatie de parkeervraag dan opgelost kan worden en wat de effecten hiervan zijn op de omgeving.</p> <p>4. Bij Naturalis zal een parkeervoorziening gebouwd worden. Een deel van deze parkeervoorziening (circa 200 plaatsen) zal door de gemeente aangewend worden als P+R locatie. Deze garage ligt op steenworp afstand van de Morspoortgarage. De verwachting is dat het grootste deel van de bezoekers aan Naturalis hier zullen parkeren.</p>	
--	--	---	---	--

			<p>5. Wij vinden het, gezien de aard van het gebied en de wensen vanuit de maatschappij, van een goede ruimtelijke ordening getuigen om de mogelijkheid tot de bouw van een (ondergrondse) parkeergarage in het Morspoortgebied op te nemen.</p>	
82	M	<p>In artikel 10 staat onder d.:  “Bij het bepalen of voldoende ruimte is aangebracht voor het parkeren van auto's, fietsen en het laden en lossen wordt gebruikgemaakt van de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Leiden zoals die gelden ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan en - indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd - aan die wijziging.”</p> <p>Vragen:  1. Voldoet het maximaal te realiseren programma volgens het ontwerpbestemmingsplan aan de nu geldende parkeernormen?  2. Er worden in het ontwikkelingsplan veel straatparkeerplaatsen voor bewoners opgeheven in de Bloemfonteinstraat en Paul Krugerstraat c.a. Waar worden die plaatsen gecompenseerd?</p>	<p>De vragen in deze zienswijze zijn hieronder puntsgewijs beantwoord:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ja: de maximale mogelijkheden die dit bestemmingsplan biedt zijn onderzocht op parkeereffecten. Dit is als uitgangspunt gehanteerd in het mobiliteitsonderzoek en het bepalen van de maximum capaciteit van de nieuwe parkeergarage (675 plekken). Bij de omgevingsvergunning zal het bouwprogramma worden getoetst aan de vigerende Beleidsregels Parkeernormen Leiden, op dit moment de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. De omgevingsvergunning wordt alleen verstrekt als aan de parkeereis van de gemeente wordt voldaan.</li> </ol>	Geen.

			<p>2. Voor het opheffen van openbare parkeerplaatsen (voor groen- en verblijfsruimten) geldt dat de parkeerdruk in de wijk – na het opheffen van de parkeerplaatsen - niet hoger mag worden dan 85% overdag en 90% in de avond. Wanneer parkeerplaatsen worden opgeheven door de bouw van de nieuwe ontwikkeling geldt het uitgangspunt dat deze gecompenseerd moeten worden in de openbare ruimte. Hiervan kan worden afgeweken als de parkeerdruk – na het opheffen van de parkeerplaatsen – niet hoger wordt dan 85% overdag en 90% in de avond. Afwijken is ook mogelijk wanneer compensatie in de openbare ruimte niet wenselijk/haalbaar is, omdat de ruimte ontbreekt of aanleg van de plaatsen ten koste gaat van groen of de verkeersveiligheid. In het laatste geval dienen de plaatsen (openbaar) gecompenseerd te worden in de gebouwde parkeervoorziening.</p>	
--	--	--	---	--

83	M	<p>In hoofdstuk 2.2. van de toelichting valt het volgende te lezen:  "Het gehele plangebied kent veel openbaar groen in de vorm van bomen, struikbeplanting en gazons. Hier horen waardevolle groenstructuren bij: de groenstrook tussen Morspoortgarage en Morsweg, de groenstrook langs de spoorlijn en het groen rondom het buurtparkje. Door het gehele plangebied staan bomen."  Hoewel de Gebiedsvisie en het ontwerpbestemmingsplan hoog opgeven van het belang van groen in het Stationsgebied, resulteert het ontwikkelingsplan voor het Morspoortgebied in minder openbaar groen. Grasveldjes aan de noord- en zuidkant van de Morspoortgarage, en rondom Stationsplein 107 verdwijnen. Het "buurtparkje" wordt een stuk kleiner.  In hoofdstuk 2.4.3. van de toelichting, 'Stedenbouwkundig kader', wordt dat bevestigd:  "Het buurtparkje tussen de Paul Krugerstraat en Bloemfonteinstraat blijft (in kleinere vorm en met een nieuwe inrichting) behouden als groene, open ruimte. Ook de huidige groenstrook tussen Morspoortgarage en Morsweg blijft grotendeels behouden als open (groen)gebied."  Kennelijk moeten bewoners van de nieuw te bouwen woningen 'het dak op' of uitzicht hebben op een binnenhof om te genieten van groen.</p> <p>Vragen:</p>	<p>De vragen in deze zienswijze zijn hieronder puntsgewijs beantwoord:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In 2021 is een inventarisatie uitgevoerd, waarbij van alle circa 200 aanwezige bomen in het (brede) projectgebied o.a. de stamdiameter en boomsoort is opgenomen. Aan de hand daarvan is in combinatie met artikel 2.4.1.1 'Aanwijzing waardevolle bomen' van de Verordening voor de fysieke leefomgeving Leiden 2020 beoordeeld welke exemplaren er in aanmerking komen als bijzondere boom:</li> </ol> <p><u>Waardevolle bomen</u> zijn de boomnummers 58, 59 en 62. Deze voldoen aan de criteria van monumentale waarde: op grond van leeftijd van minimaal 80 jaar of minimale grootte van 80 centimeter stamdiameter op 1,3 meter boven maaiveld (250 centimeter stamomtrek).</p> <p>Er zijn geen bomen binnen het plangebied die aan de criteria voor <u>ecologische waarde</u> voldoen: conform het Register</p>	<p>Ja, zie ons antwoord onder 1.</p>
----	---	---	--	--------------------------------------

		<p>1. Kan een overzicht worden gegeven van beschermde/waardevolle bomen in het plangebied? Dus de zg. categorie-2-bomen met de aanwijscriteria Monumentale leeftijd/grootte, Ecologische waarde, Cultuurhistorische waarde en Bijzonderheid?</p> <p>2. Kan het ontwikkelingsplan rekening houden met behoud van deze beschermde/waardevolle bomen?</p> <p>3. Waarom kan het groengebiedje tussen Morsweg en de geplande woningen aan de zuidrand van het plangebied (waar ook de bunker staat) niet in stand blijven, in plaats van de bestemming 'verkeer' te krijgen? Hier staan schitterende, grote en gezonde bomen, terwijl de bunker ook een prachtige groene 'jas' draagt.</p>	<p>Ecologische Bomen met minimaal drie punten, met een minimale leeftijd van 50 jaar of minimale grootte van 50 centimeter stamdiameter op 1,3 meter boven maaiveld (157 centimeter stamomtrek).</p> <p>Verder staan boomnummers 11, 12, 13, 18 en 55 t/m 62 in het beheersysteem geregistreerd als <u>herdenkingsbomen</u>.</p> <p><u>Waardevolle boomstructuren</u> Op basis van artikel 2.4.1.2 'Aanwijzing waardevolle boomstructuren' van de verordening maken de bomen langs de Morsweg en Morsingel onderdeel uit van de Waardevolle boomstructuur.</p> <p>2. Wij zullen zo veel mogelijk rekening houden met bestaande bomen (voor zover deze ook van goede kwaliteit zijn), voor zover dit past binnen de stedenbouwkundige kaders van de gebiedsvisie en daarmee ook het bestemmingsplan. Het is niet mogelijk om alle bomen te behouden: de nieuwbouw en met name ook de bouw</p>	
--	--	---	--	--

			<p>van een ondergrondse parkeergarage betekent dat er bomen verplant of gekapt moeten worden. Hiervoor zullen natuurlijk wel bomen terug geplant worden. In het bestemmingsplangebied is het uitgangspunt dat hetzelfde aantal bomen terug zal komen als dat er nu staat: 121 bomen. Daarnaast zal er geïnvesteerd worden in betere groeiomstandigheden voor de bomen en het vergroten van de ecologische waarde. Het grootste deel van de bomen zal gekapt of verplant moeten worden (maximaal 98 stuks) omdat deze zich bevinden op toekomstige bouwplekken of de locatie van de ondergrondse parkeergarage. De nieuwe of de verplante bomen komen in de straten, het plein en de binnenhoven.</p> <p>3. Dit zijn wij eens met de indiener van deze zienswijze: deze groenstrook zal een groenbestemming krijgen in de plaats van een verkeersbestemming. Zie ook ons antwoord onder 1.</p>	
--	--	--	---	--



84	M	<p>Uit het windhinderonderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de windhinder als gevolg van de noordelijke woontoren minder zal zijn als die toren dichterbij het spoor wordt gebouwd en iets wordt gedraaid t.o.v. het plan, namelijk parallel aan het spoor. Is het mogelijk het plan daarop toe te snijden?</p>	<p>Het klopt dat het windklimaat in de nieuwe straatjes richting het Stationsplein beter wordt als de toren op M1a opschuift richting het spoor. Wij willen echter de ontwikkelaar en architect van blok M1a de flexibiliteit geven om te kunnen schuiven met deze toren. Om die reden is er dus geen kleiner bouwvlak opgenomen (langs het spoor), maar een groter bouwvlak waarbinnen een toren mag komen. Om te zorgen dat het windklimaat in de nieuwe straatjes niet onaanvaardbaar slechter wordt, is er voor gekozen in de regels van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting toe te voegen over windhinder. Dit houdt in dat bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor het uiteindelijke bouwplan er opnieuw, door de ontwikkelaar/architect, een windhinderonderzoek aangeleverd moet worden om te zien wat het effect van het ontwerp is op het windklimaat. Op die manier kunnen wij, met een bepaalde mate van flexibiliteit, toch garanderen dat het windklimaat niet onaanvaardbaar verslechtert.</p>	Geen.
85	M	<p>De Gebiedsvisie van 2021 is duidelijk over de toekomst van het glas-in-beton-kunstwerk in het trappenhuis van het voormalige belastingkantoor resp. stadskantoor, Stationsweg 107:  “Het kunstwerk van Jan Meine Jansen wordt opgenomen in de nieuwbouw. Het kunstwerk</p>	<p>De vragen in deze zienswijze zijn hieronder puntsgewijs beantwoord:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De tekst uit de gebiedsvisie wordt niet 1-op-1 overgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan</li> </ol>	Geen.

	<p>zal zichtbaar zijn voor publiek.”</p> <p>In artikel 9.1 van het ontwerpbestemmingsplan staat: “..... kan wel worden afgeweken van de maximale bouwhoogte voor zover dit noodzakelijk is voor de inpassing van het glas-in-beton kunstwerk van Jan Menno Meine Jansen, dat is gebouwd in het kantoorpand met adres Stationsplein 107.”</p> <p>In hoofdstuk 1.1. van de toelichting staat: “De bestaande bebouwing in het gebied (behalve de bunker) zal gesloopt worden om plaats te maken voor de beoogde nieuwbouw.”</p> <p>In hoofdstuk 4.2.2.1. van de toelichting staat: “Het uitplaatsen van het kunstwerk en inpassen in een nieuw gebouw is uitgangspunt geweest bij de Gebiedsvisie Stationsgebied. Daarom is integratie van het kunstwerk in het bestemmingsplan Morspoortgebied opgenomen.”</p> <p>In die paragraaf valt ook het volgende te lezen: “... heeft het college zichzelf een inspanningsverplichting opgelegd met betrekking tot het behoud van de monumentale kunst in het gebouw”.</p> <p>Vragen:</p> <p>1. Kan de tekst uit de Gebiedsvisie worden overgenomen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan? Het betreft hier een zeldzaam kunstwerk uit de wederopbouwperiode.</p> <p>2. Waarom zijn de teksten uit de Gebiedsvisie en het</p>	<p>kan plaatsing niet afdwingen: het gaat hier om ‘toelatingsplanologie’. Om die reden is de tekst uit de gebiedsvisie niet 1-op-1 overgenomen. Of er invulling gegeven wordt aan de wens zoals omschreven in de gebiedsvisie hangt af van de financiële middelen waarover de raad een apart besluit zal nemen.</p> <p>2. Wij vinden niet dat er een tegenstrijdigheid is tussen de gebiedsvisie en het bestemmingsplan. In de gebiedsvisie is de volgende tekst opgenomen: “Het kunstwerk van Jan Meine Jansen wordt opgenomen in de nieuwbouw. Het kunstwerk zal zichtbaar zijn voor publiek.” Dit uitgangspunt hebben wij vertaald in het ontwerpbestemmingsplan door de mogelijkheid van plaatsing van het kunstwerk op te nemen. Uiteraard dient dit wel haalbaar te zijn: die haalbaarheid is onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat het technisch complex is en (daardoor) ook veel zal kosten. De gemeente voert al</p>	
--	--	---	--

		<p>ontwerpbestemmingsplan tegenstrijdig en verwarrend? 3. Hoe staat het met de door het college beloofde inspanningsverplichting om het kunstwerk te behouden?</p>	<p>geruime tijd overleg met de erfgenamen en andere betrokkenen van het kunstwerk Glas-in-beton om de mogelijkheden van herplaatsing te onderzoeken. De omvang van het kunstwerk maakt herplaatsing van het kunstwerk echter een complexe opgave. Er is daarom niet alleen gekeken naar herplaatsing in Transvaal of het Stationsgebied, maar ook naar andere gebieden in Leiden. Wij zijn uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat het uitplaatsen en herbouwen op een nieuwe locatie niet haalbaar is. De kosten voor uitplaatsen en herbouwen zijn erg hoog en daarbij komt dat er geen geschikte locatie gevonden is waar het kunstwerk op een goede wijze is in te passen. Dit komt onder andere door het feit dat het kunstwerk echt gemaakt is voor het (voormalig) Belastingkantoor, een publiek gebouw. Het licht is een cruciale factor bij de beleving van het kunstwerk, dit komt vooral tot zijn recht door de opzet van het gebouw waarbij</p>	
--	--	--	---	--

			<p>licht van twee kanten binnenkomt en is vooral vanaf de binnenzijde goed te bewonderen. Bij herplaatsing is een soortgelijke plaatsing zeer complex.</p> <p>Omdat er geen goede oplossing gevonden is zal aan de gemeenteraad worden voorgesteld het kunstwerk te slopen. Het alternatief is nog wel het kunstwerk te demonteren (de glasplaten worden dan schoongemaakt van asbest en in boxen geplaatst) en gedurende een bepaald aantal jaar op te slaan in afwachting van het vinden van een geschikte locatie voor het opnieuw opbouwen van het kunstwerk.</p> <p>Het is aan de gemeenteraad of hier uiteindelijk budget voor beschikbaar wordt gesteld.</p> <p>3. Het college heeft zich ingespannen voor behoud van het kunstwerk, zie ook ons antwoord hierboven onder 85/1 en 2. Onze inspanningen hebben zich in eerste instantie gericht op plaatsing binnen het Morspoortgebied. Herplaatsing van het</p>	
--	--	--	---	--

			<p>kunstwerk in de nieuwbouw van het Morspoortterrein is immers uitgangspunt geweest, zoals in de gebiedsvisie is te lezen. Om deze reden is ook een specialistisch onderzoeksbureau ingeschakeld om de technische en financiële haalbaarheid te onderzoeken. Deze uitkomsten zijn besproken met de erfgenamen en andere betrokkenen van het kunstwerk. In overleg met hen zijn verschillende scenario's besproken, om de kans op het overleven van het kunstwerk zo groot mogelijk te maken. Uiteindelijk is uit dit onderzoek gebleken dat, hoe waardevol ook, behoud van het kunstwerk niet in verhouding staat tot de kosten en de (on)mogelijkheid van herplaatsing.</p>	
86	M	<p>Het verdient aanbeveling één naam voor het plangebied consequent aan te houden. Nu worden in de toelichting zowel 'Morspoortgebied' als 'Morspoortterrein' door elkaar gebruikt. 'Morspoortgebied' heeft de voorkeur. Veelal wordt in het plan gesproken van 'Morspoortkazerne', waar bedoeld wordt op de marechauseekazerne (4.2.2.1. Cultuurhistorische paragraaf). De legerkazerne,</p>	<p>We danken indiener van deze zienswijze voor deze scherpe blik: we willen de toelichting aanpassen en het woord 'Morspoortkazerne' aanpassen in marechauseekazerne. Het plangebied heeft inderdaad de naam 'Morspoortgebied' en dit is ook de naam die wij trachten consequent te gebruiken in het bestemmingsplan. Wij kunnen niet uitsluiten dat in een onderzoek</p>	<p>Ja. Wij zullen de toelichting van het bestemmingsplan aanpassen (paragraaf 4.2.2.1) en het woord 'Morspoortkazern e' wijzigen in 'marechauseeka zerne'.</p>

		<p>genaamd Morspoortkazerne, is in 1981 gesloopt (met uitzondering van het wachtgebouw) en stond op de plaats van Park de Put en molen De Put.</p>	<p>behorende bij het bestemmingsplan en opgesteld door een externe partij, het gebied een andere naam heeft. Ook de termen 'Morspoortterrein' en 'M-kavels' zijn termen die wel gebruikt worden voor dit project en het kan gebeuren dat een van deze termen onbedoeld in een rapport terecht is gekomen.</p>	
87	N	<p>De SP is destijds de doorslaggevende partij geweest om de bouw van de tijdelijke parkeergarage doorgang te laten vinden. Onder voorwaarden ging de SP destijds akkoord. Een van de voorwaarden was het opheffen van 70 parkeerplaatsen en deze door groen in te vullen. Menig avond hebben we met diverse bewoners in een groenwerkgroep gezeten om hierover mee te praten en denken en uiteindelijk bleek er eigenlijk niets mogelijk vanwege oa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kabels en-of leidingen in de grond</li> <li>- Struiken waren geen optie, want deze waren te duur in beheer/onderhoud</li> </ul> <p>Mede hierdoor is er dus met de € 150.000 euro die hiervoor was gereserveerd weinig tot niets gebeurt, anders dan het verwijderen van parkeerplaatsen en deze opnieuw te bestraten vanuit het 'vergroeningsbudget'.</p> <p>Er gaan volgens de huidige plannen minstens weer 48 plaatsen op straat verdwijnen en aangezien de wijk vanaf 19 u tot de laatste parkeerplek gevuld staat zal de gemeente een deel van de huidige bewoners moeten gaan</p>	<p>Zie ons antwoord onder punt 24 en punt 60.</p>	<p>Geen.</p>

		<p>‘verplichten’ in de nieuwe parkeergarage te gaan parkeren. Deze bewoners kunnen in de huidige regeling voor de Morspoortgarage een vergunning kopen maar verliezen daarmee het recht tot parkeren in parkeerzone B1/B2.</p> <p>Er moet met de wijkbewoners gesproken worden om de wijk in samenspraak met de bewoners te verbeteren en misschien zelfs een deel van de straten opnieuw in te richten.</p> <p>De komende jaren zal de Morsweg opnieuw worden ingericht en verdwijnen daar mogelijk ook weer parkeerplaatsen. Het gebied rond Morsweg 55 zal komende jaren opnieuw worden ingericht.</p> <p>Een visie voor het hele gebied wordt node gemist.</p> <p>De straten zien er inmiddels steeds treuriger uit qua bestrating, de stoepen staan vol fietsen mede door de vele verkamerde studentenwoningen.</p>		
88	N	De bouwhoogte sluit goed aan op de plannen die eerder voor dit gebied zijn vastgesteld.	Dat klopt: de bouwhoogtes zoals die zijn opgenomen en door de raad zijn vastgesteld in de gebiedsvisie zijn 1 op 1 vertaald naar het bestemmingsplan.	Geen.
89	N	De wijk beschikt op dit moment over een groot basketbalveld en wat sport- en speeltoestellen. Dit alles gaat verdwijnen en juist dit basketbalveld en de sporttoestellen zijn in de coronaperiode door de vele studenten flink gebruikt. Hier komt nu een veel compacter park voor terug waar vanwege de onderliggende	Het klopt dat dit parkje kleiner wordt dan in de huidige situatie, daarvoor komt wel ander groen terug. Zie ook ons antwoord onder punt 1.	Geen.

		<p>parkeergarage geen plek meer is voor een fatsoenlijke boom. Nu er naast dit park ook nog een groter sociaal pension gevestigd zal worden is de vraag in hoeverre dit een aantrekkelijk parkje zal worden en ook blijven voor bewoners.</p>	<p>120 cm aangebracht moet worden. Dit is voldoende om een flinke boom goede groeikansen te geven. Het nieuwe parkje zal dus zeker bomen, en daarmee schaduw in de zomer, krijgen.</p> <p>De precieze invulling van het parkje zal in overleg met de buurt nader worden bepaald: op het moment dat de inrichting van het parkje naderbij komt dan zal een participatieproces worden opgestart om in overleg te komen tot een nieuwe inrichting.</p>	
90	N	<p>De wijk staat elke avond vol en men parkeert ook steeds vaker op de stoep omdat er gewoon geen beschikbare plek meer is. Handhaving is er uiteraard amper tot niet in de avonduren.</p> <p>Hoe zal dit gaan tijdens de bouwwerkzaamheden van dit hele gebied? Dan komt de hele wijk echt veel parkeerruimte te kort.</p>	<p>De bouw van het Morspoortgebied zal gefaseerd worden uitgevoerd. Hierbij is uitgangspunt dat de huidige Morspoortgarage zo lang mogelijk in gebruik blijft. Ook het straatparkeren zal zo lang mogelijk gehandhaafd blijven.</p> <p>Daarnaast geldt dat op het moment dat de Morspoortgarage wel weg is, en de nieuwe in aanbouw, bezoekers en abonenthouders uit moeten wijken naar de overige parkeervoorzieningen in de stad. Hier is nu voldoende restcapaciteit aanwezig om deze tijdelijke extra vraag op te vangen.</p> <p>Tijdens de bouw spelen veiligheid en bereikbaarheid een belangrijke rol. Een goed verkeersregieplan maakt onderdeel uit van iedere bouwaanvraag.</p>	Geen.
91	N	<p>De gemeente moet in gesprek gaan met de wijkbewoners om al dit soort problemen voor, tijdens en ook na de bouw</p>	<p>Zie ons antwoord onder punt 60 en punt 90.</p>	Geen.



		zoveel mogelijk te beperken, maar vooral ook de bestaande wijk alsnog te compenseren voor het verdwenen groen en de verdwenen parkeerplaatsen.		
92	O	Transvaal is een zeer strategisch gelegen, heel compacte wijk, wier belangen in het verleden al vaak hebben moeten wijken voor de belangen van de binnenstad. De leefbaarheid van de wijk heeft nooit hoog op de prioriteitenlijst van de gemeente gestaan en dat blijkt ook weer uit een aantal aspecten van het nu voorliggende bestemmingsplan. Als bewoners van de wijk sinds 2008 hebben wij het hele debacle van de bouw van de Morspoortgarage van heel dichtbij meegemaakt: de politieke spelletjes, de loze beloften, het inruilen van groen voor bakstenen, de beroerde coördinatie, enz.	De ligging van (dit deel van) Transvaal is inderdaad uniek in Leiden: dicht bij de binnenstad en dicht bij Leiden Centraal. Dit, in combinatie met de aanwezigheid van een aantal gebouwen dat binnenkort weg zal gaan (Morspoortgarage, Stationsplein 107) maakt dat wij er voor hebben gekozen dit deel van Transvaal op te nemen in het project voor het stationsgebied en dus ook in de gebiedsvisie voor het stationsgebied. Wij proberen met de ontwikkeling van het Morspoortgebied niet alleen een aantrekkelijk, nieuw stukje in de stad te maken. Ook proberen wij de bestaande wijk om de nieuwbouw heen te verbeteren. Een nieuwe openbare ruimte, andere inrichting en gebruik van de Morsweg en meer kwalitatief groen moeten bijdragen aan een verbetering van Transvaal.	Geen.
93	O	De bouw van woningen in dit deel van de wijk wordt toegejuicht. In combinatie met het autoluw maken en de herinrichting van de Morsweg, zou dit de leefbaarheid in de wijk kunnen verbeteren. Echter, voor leefbaarheid zijn voldoende groen en veiligheid onmisbare elementen.	Dit zijn wij eens met indiener van deze zienswijze. Alle plannen voor dit gebied (bebouwing Morspoortgebied, inrichting openbare ruimte, gebruik van de Morsweg) worden op elkaar afgestemd met als doel om ook in Transvaal de leefbaarheid te vergroten.	Geen.
94	O	Er is de afgelopen 15 jaar alleen maar groen verdwenen in Transvaal 1. Er is	Wij zullen bij de realisatie van het Morspoortgebied nadrukkelijk rekening	Zie ons antwoord onder punt 1.

		<p>compensatiegroen beloofd na de bouw van de parkeergarage, maar ondanks allerlei voorstellen en plannen en bijeenkomsten met de gemeente kwam daar nauwelijks iets uit voort. Waar we groen (terug) wilden lagen (ineens) teveel kabels. Het grootste deel van het groenbudget is in herbestrating gaan zitten, heel veel onderzoeks- en aannemerskosten, en hier en daar een mager nieuw boompje. We weten helaas uit ervaring dat er op de ontwerpen enthousiast veel groen wordt ingetekend, maar dat de realisatie daarvan maar al te vaak niet mogelijk is.</p>	<p>houden met meer groen, in de vorm van groene parkjes en binnenhoven, meer groen en bomen in de openbare ruimte en groene daken. Door het opnemen van een verplichting tot de aanleg van groene daken en door te verplichten dat er op het dak van de ondergrondse parkeergarage een flink grondpakket wordt aangebracht denken wij meer kans voor nieuw groen te bieden. Zie ook ons antwoord onder punt 1.</p>	
95	O	<p>In dit plan wordt het bestaande groen/speelveld meer dan gehalveerd. Daar komen 500 extra woningen voor terug, dus dat weinige groen moet ineens ook nog met veel meer mensen gedeeld worden.</p>	<p>Zie ons antwoord onder punt 1.</p>	<p>Zie ons antwoord onder punt 1.</p>
96	O	<p>De ondergrondse parkeergarage komt onder zo'n beetje het hele gebied te liggen, ook onder dat kleine parkje. Dat betekent dat alle bomen die er nu staan weg moeten. Het grondpakket op die garage is onvoldoende voor grote volwassen bomen. Wat er nu staat, ook al staan die aangemerkt als 'verplantbaar' zal nooit op die plek teruggeplaatst kunnen worden.</p>	<p>Wij hebben de verplichting opgenomen dat er op de gehele parkeergarage een flink grondpakket wordt aangebracht. Hiermee worden goede kansen geschapen voor nieuwe bomen om goed te wortelen en uit te groeien tot flinke bomen. Het klopt dat een deel van de bomen zal moeten wijken voor de beoogde nieuwbouw, maar daar zullen nieuwe bomen voor terug komen. Zie ook ons antwoord onder punt 1.</p>	<p>Geen.</p>
97	O	<p>Er wordt geschreven over deels groene daken voor waterberging, maar dat draagt niet bij aan de leefbaarheid van de wijk.</p>	<p>Wij vinden dat groene daken (indirect) bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk als geheel. Groene daken zorgen voor het bufferen van</p>	<p>Geen.</p>

			regenwater, voor meer biodiversiteit en vermindering van hittestress. Op die manier wordt ook de leefbaarheid op straatniveau en in de gehele wijk verbeterd.	
98	O	Het huidige groene stuk tussen parkeergarage en Morsweg is in het nieuwe plan grijs ingetekend. Dat kan dus van alles worden. Dit stuk dient de bestemming groen te krijgen.	Dit zijn wij eens met indiener van deze zienswijze en zal worden aangepast. Zie ook ons antwoord onder punt 1.	Zie ons antwoord onder punt 1.
99	O	De binnenhoven, zeker die van het U-vormige gebouw, dienen (deels) openbaar toegankelijk te zijn en zeker ook zichtbaar te zijn vanaf het voetpad dat er langs gaat lopen.	De zichtbaarheid van het groen zal gegarandeerd zijn in die zin, dat er geen bebouwing komt langs het voetpad. De openbaarheid van dit binnenterrein zal in de latere uitwerking van de bouwplannen bekeken worden. Het kan bijvoorbeeld ook een goede optie zijn om het hof overdag openbaar toegankelijk te maken in 's avonds, met het oog op sociale veiligheid en orde, afgesloten. De openbaarheid van een gebied wordt niet geregeld in het bestemmingsplan maar wordt op een later moment privaatrechtelijk afgesproken met de nieuwe eigenaar van de grond. Dat is nu nog niet bekend. Dit binnenhof zal wel een groenbestemming krijgen. Zie daarvoor ook ons antwoord onder punt 1.	Geen.
100	O	Alle bomen die langs de Morsweg en Morssingel staan dienen behouden te worden. De ervaring leert dat als er een boom wordt weggehaald, er vanwege kabels en nieuwe regels geen nieuwe voor in de plaats kan worden geplant,	De precieze inrichting van de openbare ruimte wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer' zijn bomen en andere vormen van groen toegestaan, maar de	Geen.

		<p>dus de oude bomen moeten blijven staan en beschermd worden tegen (verdere) beschadiging van de wortels.</p>	<p>precieze plek van bomen wordt niet aangegeven in het bestemmingsplan. Mochten er voor de herinrichting van de Morsweg bomen gekapt moeten worden, dan zullen deze bomen hetzij verplant hetzij gecompenseerd worden. Ook in de toekomst moet de (dit gedeelte van de) Morsweg en de Morsingel een groene straat blijven met bomen.</p>	
101	O	<p>Zonder concrete plannen voor de parkeergarage dreigt er een groot parkeerprobleem. Er wordt alleen gesproken van "maximaal 675", dat is niet concreet genoeg. Er moet rekening gehouden worden met (1) alle parkeerplaatsen die op maaiveld gaan verdwijnen in dit deel van de wijk (alleen op straat al 48). Dan zijn er (2) al veel bewoners van Transvaal 1 en van d' Oude Morsch die in de parkeergarage parkeren, daar is zelfs een wachtlijst voor. En dan zijn er (3) de plannen voor herontwikkeling van de Morsweg, waarbij mogelijk nog meer parkeervakken verdwijnen of gewijzigd in laden/lossen-plekken. Tenslotte (4) wordt de Morspoortgarage veel gebruikt door bezoekers van Naturalis.</p>	<p>Momenteel wordt gewerkt aan de haalbaarheidsstudie voor de garage onder het Morspoortgebied. Hierbij wordt kritisch gekeken naar de totale parkeervraag in de binnenstad van Leiden, het gebruik van de huidige bovengrondse Morspoort parkeergarage en op te heffen plekken in de openbare ruimte. Zie hiervoor ook ons antwoord onder punt 60. Onze verwachting is dat bezoekers van Naturalis in de toekomst vooral zullen parkeren in de nieuwe garage aan de Mendelweg (naast Naturalis).</p>	Geen.
102	O	<p>Er is geen parkeeroplossing voor al deze auto's tijdens de bouw van de nieuwe parkeergarage.</p>	<p>De bouw van het Morspoortgebied zal gefaseerd worden uitgevoerd. Hierbij is uitgangspunt dat de huidige Morspoortgarage zo lang mogelijk in gebruik blijft. Ook het straatparkeren zal zo lang mogelijk gehandhaafd blijven.</p>	Geen.

			<p>Daarnaast geldt dat op het moment dat de Morspoortgarage wel weg is, en de nieuwe in aanbouw, bezoekers en abonenthouders uit moeten wijken naar de overige parkeervoorzieningen in de stad. Naar verwachting is hier nu voldoende restcapaciteit aanwezig om deze tijdelijke extra vraag op te vangen. Indien er te weinig restcapaciteit is, wordt er tijdelijk extra parkeer capaciteit gerealiseerd.</p>	
103	O	<p>Uitbreiding van het sociaal pension is onwenselijk. Toen het sociaal pension in Transvaal 1 gevestigd werd is de bewoners voorgespiegeld dat dit (1) tijdelijk zou zijn en (2) dat het bedoeld was om mensen te begeleiden naar een zelfstandig wonen. Geen van deze beloften wordt/is ingelost. In plaats van tijdelijk, wordt een nog groter sociaal pension in de wijk gebouwd, en van enige doorstroming is geen sprake. Sterker nog: onlangs is tijdens een bewonersavond aangegeven dat de mensen die hier wonen "verslaafd en opgegeven door de GGZ" zijn. Dat merken we aan de overlast: het sociaal pension trekt dealers aan, en een aantal bewoners is dagelijks op straat aan het bedelen, bijvoorbeeld voor/in het station, en bij de Morspoort. Niet echt een aanwinst voor de "entree van Leiden", en soms word je best agressief benaderd. Van uitbreiding van het sociaal pension gaat niemand beter worden, behalve de drugdealers. Voor de</p>	<p>Bij de vestiging van het sociaal pension in Transvaal is vermeld dat de huidige locatie tijdelijk zou zijn. Dit heeft te maken met de herontwikkeling van het Morspoortterrein, waardoor de huidige locatie zal worden gesloopt.</p> <p>De bewoners van het sociaal pension hebben te maken met verslavingsproblematiek. Een enkeling van de bewoners kan doorstromen naar zelfstandig wonen, maar voor het merendeel van de bewoners geldt het sociaal pension als blijvende woonplaats. Een dergelijke voorziening is van belang, omdat deze bewoners anders op straat zouden moeten leven.</p> <p>De bewoners van de Binnenvest zijn gewend aan, en gebaat bij, de huidige omgeving. De nieuwe locatie van het Sociaal Pension zal gelegen zijn in de luwte van de spoorgevel. Daarnaast is de ervaring dat deze</p>	<p>Ja: de locatie waar het sociaal pension mag komen wordt specifiek op de verbeelding van het bestemmingsplan aangegeven. Hiermee wordt precies vastgelegd waar het sociaal pension mag komen. Hiermee wordt van te voren duidelijkheid geschapen over de uiteindelijke locatie van het sociaal pension in de buurt. Deze locatie maakt ook dat het sociaal pension zo goed mogelijk in de buurt ingepast kan worden met een buitenruimte die afgeschermd van de rest van de buurt is.</p>

		<p>bewoners lijkt het ook veel beter als ze beschermd kunnen wonen op een rustige plek, ver weg van de verleiding om te bedelen op het Stationsplein, bij voorkeur natuurlijk met meer en betere begeleiding.</p>	<p>doelgroep te allen tijde de drukte van de stad zal opzoeken. Mede om deze reden wordt de huidige locatie als een geschikte locatie beschouwd.</p> <p>Wij passen het bestemmingsplan op dit onderwerp aan, door een specifieke locatie te benoemen waar het sociaal pension mag komen. Deze locatie is in blok M1a, dat is het bouwblok nabij het spoor. Deze locatie is enerzijds gekozen zodat de bewoners van het sociaal pension maar één keer hoeven te verhuizen, wat veel rust bij deze bewoners geeft. Daarnaast biedt deze locatie een goede mogelijkheid om het sociaal pension een goede buitenruimte te geven die afgeschermd is van de rest van de buurt.</p>	
104	O	<p>De ingang van het sociaal pension, als het er dan toch moet komen, mag zeker niet aan de kant zitten van het enige stukje groen dat de wijk overhoudt. De bewoners krijgen hun eigen stukje groen aan de kant van het spoor, dat dient aan de kant van de Transvaalhof te worden afgesloten op zodanige wijze dat er niet via dat hek gedeald kan worden. Alles moet gedaan worden om de overlast te beperken. Geen gehang met alcohol op de openbare weg en geen gebedel.</p>	<p>Over dergelijke zaken zoals de ingang van het sociaal pension moet nog worden gesproken in het ontwerptraject. De buurt zal bij dergelijke vraagstukken ook worden betrokken, onder andere via de klankbordgroep.</p>	Geen.
105	O	<p>Gezien de capaciteitsproblemen bij politie en handhaving kunnen we van het beperken van de overlast echter niet veel</p>	<p>Het huidige aantal meldingen van overlast bij politie en handhaving is zeer beperkt. Als een stijging van het aantal meldingen extra</p>	Geen.

		verwachten. Alleen al daarom is uitbreiding van het sociaal pensioen geen goed idee.	handhaving rechtvaardigt zal dit ook worden ingezet.	
106	O	<p>Er is geen integrale visie voor de wijk.</p> <p>Naast dit project worden er plannen gemaakt om de Morsweg af te sluiten voor doorgaand verkeer, om er bussen te laten rijden, om een nieuwe bushalte aan te leggen. Daarnaast is het industrieterrein Morsweg 55 al jaren geleden leeggehaald omdat ook dat stuk herontwikkeld moet worden. Ook daarbij zou een deel van het groen verdwijnen.</p> <p>Er is geen coördinatie van die plannen terwijl alles overlapt en effect heeft. Er moet een integraal plan voor de hele wijk komen in plaats van dat alles door elkaar heen loopt.</p>	<p>Het is correct dat er diverse grote en kleinere plannen voor (dit deel van) Transvaal spelen. Deze plannen hebben hun eigen verschillende tempo's maar worden wel zorgvuldig op elkaar afgestemd. Dit geldt ook voor de mobiliteitsplannen voor met name de Morsweg en de Rijnzichtbrug. Ook die plannen worden in samenhang met alle ontwikkelingen beoordeeld.</p> <p>Voor Transvaal als geheel geldt op dit moment één visie: het ontwikkelperspectief voor De Mors, waar Transvaal onderdeel van uitmaakt. Daarnaast geldt dus voor een deel van Transvaal de gebiedsvisie voor het stationsgebied.</p>	Geen.
107	O	<p>Niets wijst op plannen om de wijk klimaatneutraal te maken</p> <p>Afgezien van deels groene daken voor de opvang van regenwater zien we niets terug van wat volgens de krantenkoppen deel van de duurzaamste kilometer van Leiden zou moeten worden. Leg de overige 75% van de daken vol met zonnepanelen. Behang de muren ermee. Compenseer het verwijderen van al dat groen dan op zijn minst met het klimaatneutraal maken van onze wijk. En daarmee bedoelen we dan heel Transvaal 1, niet alleen het stukje Morspoortgebied.</p>	<p>Het groen dat zal plaatsmaken voor andere functies zal gecompenseerd worden. Zie hiervoor ons antwoord onder punt 1. Wij denken dat de plannen voor het Morspoortgebied een goede bijdrage leveren aan het klimaatneutraal maken van de wijk en de duurzaamste kilometer. In het bestemmingsplan zijn diverse verplichtingen opgenomen waaraan bouwers gehouden zijn: groene daken, bufferen van regenwater, etc. Ook zal de nieuwbouw geen gasaansluitingen meer mogen krijgen en dienen dus alle huizen verwarmd te worden met een ander</p>	Geen.

			<p>systeem (waarschijnlijk een WKO).</p> <p>Zonnepanelen mogen 100% van het dakvlak beslaan volgens de regels van het bestemmingsplan. Ook staat het bestemmingsplan toe dat zonnepanelen, indien gewenst, op de gevels worden aangebracht.</p> <p>Wij zullen ook de bestaande bebouwing circulair slopen en de sloop materialen waar mogelijk op deze zelfde locatie hergebruiken.</p> <p>Op deze manier denken wij een goede bijdrage te leveren aan de duurzaamheid en uiteindelijk de 'klimaatneutraliteit' van de wijk.</p>	
--	--	--	--	--

## Conclusie

In het kader van de zienswijzenprocedure met betrekking tot het bestemmingsplan Morspoortgebied zijn in totaal 15 zienswijzen ingediend. Alle ingediende zienswijzen zijn ontvankelijk. Deze zienswijzen zijn in deze zienswijzennota samengevat en beantwoord.

De meeste ingediende zienswijzen hebben betrekking op een aantal thema's:

- (de vergroting van) het sociaal pension;
- het parkeren en het gebruik van de parkeergarage en
- het (verdwijnen van) openbaar groen.

Een gedeelte van de zienswijzen nemen wij over: in de zienswijzen zijn enkele goede suggesties opgenomen die het bestemmingsplan verbeteren. Deze suggesties verwerken wij in het vast te stellen bestemmingsplan. De belangrijkste aanpassingen zijn:

- de locatie waar het sociaal pension mag komen wordt specifiek op de verbeelding van het bestemmingsplan aangegeven. Hiermee wordt precies vastgelegd waar het sociaal pension mag komen. Hiermee wordt van te voren duidelijkheid geschapen over de uiteindelijke locatie van het sociaal pension in de buurt. Deze locatie maakt ook dat het sociaal pension zo goed mogelijk in de buurt ingepast kan worden met een buitenruimte die afgeschermd van de rest van de buurt is;
- wij zullen zowel de (bestaande) groenstrook langs de Morsweg als de (nieuwe) binnenhof van M3 een groenbestemming geven. Ook de strook grond langs het spoor krijgt een groenbestemming;
- het maximum aantal bouwlagen van de sokkelbebouwing wordt vastgelegd in de regels en op de verbeelding;



- de gebieden voor windhinderbeoordeling zijn aangepast.

Daarnaast wordt ook een aantal ambtelijke wijzigingen in het bestemmingsplan doorgevoerd.

Alle wijzigingen aan het bestemmingsplan zijn opgenomen in de 'Staat van wijzigingen' die bij het bestemmingsplan wordt gevoegd.

De eindconclusie is dat het bestemmingsplan, na het doorvoeren van de diverse aanpassingen, ter vaststelling aan de raad aangeboden kan worden.