

Zienswijzennota behorende bij het

Bestemmingsplan Schipholweg 101 A t/m K

26 september 2025

1. Inleiding

Het bestemmingsplan Schipholweg 101 A t/m K heeft betrekking op het gebied tussen de Schipholweg (oneven zijde) en de Parmentierweg ter hoogte van het bestaande plantsoen in de middenberm van de Parmentierweg.

Dit gebied is onderdeel van de gebiedsontwikkeling 'Schipholweg'. Deze gebiedsontwikkeling gaat uit van transformatie van de Schipholweg en omgeving van hoofdzakelijk een monofunctioneel kantorengedrag naar een gemengde stadswijk met ruimte voor wonen, werken en overige functies. De gemeenteraad heeft de kaders voor deze gebiedsontwikkeling vastgelegd in de 'Gebiedsvisie Schipholweg'.

Voor een gedeelte van het bestaande pand aan de Schipholweg 101, aan de even zijde van de Schipholweg, is een plan gemaakt door Schipholweg Beheer B.V. (bestaande uit UD Partners en Citystone). Dit plan gaat uit van sloop van het bestaande kantoorpand (Schipholweg 101, letters A t/m K) en nieuwbouw van een gebouw bestaande uit een stedelijke laag met daarop een woontoren, de 'Maretoren'.

2. Inzagetermijn

Om de beoogde nieuwbouw mogelijk te maken dient een nieuw bestemmingsplan vastgesteld te worden.

Het ontwerp van dit nieuwe bestemmingsplan 'Schipholweg 101 A t/m K' heeft conform artikel 3.4 Awb gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze periode was er voor eenieder de gelegenheid een zienswijze in te dienen. Deze zogenaamde zienswijzenperiode duurde van 29 december 2023 t/m 8 februari 2024. In deze periode zijn in totaal 10 zienswijzen ingediend, waarvan twee gelijklopend. Alle zienswijzen zijn op tijd ingediend.

3. Leeswijzer

In paragraaf 4 staat het proces beschreven na de zienswijzetermijn. De ingediende zienswijzen zijn in paragraaf 5 van deze zienswijzennota samengevat weergegeven en beantwoord. De zienswijzennota sluit af met een conclusie in paragraaf 6.

4. Vervolg bestemmingsplanprocedure

Het bestemmingsplan is, met de aanpassingen zoals die zijn genoemd in de 'Staat van wijzigingen', aan het college aangeboden. Het college heeft besloten het bestemmingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad aan te bieden. Voordat de gemeenteraad besluit wordt het bestemmingsplan besproken in de raadscommissie. Dit gaat in twee keer: tijdens de eerste raadscommissie krijgen degenen die een zienswijze hebben ingediend de mogelijkheid om hun zienswijze mondeling toe te lichten. Bij een tweede raadscommissie wordt het bestemmingsplan inhoudelijk behandeld en adviseert de raadscommissie de gemeenteraad om het plan, met of zonder wijzigingen, vast te stellen.

Tijdens de raadsvergadering besluit de gemeenteraad over het vaststellen van het bestemmingsplan. Op dat moment kunnen er door raadsleden amendementen ingediend worden. Als een amendement wordt aangenomen leidt dat ook tot een wijziging van het bestemmingsplan.

Als het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld wordt dat besluit bekendgemaakt. Het bestemmingsplan is dan weer openbaar te bekijken. Op dat moment is het mogelijk om de rechter te vragen om het besluit en het bestemmingsplan te beoordelen. Dit heet: instellen van beroep. In de publicatie staat precies hoe, waar en wanneer beroep ingesteld kan worden. Daarin staat ook vanaf welk moment het bestemmingsplan gaat gelden.

Nadat het bestemmingsplan is gaan gelden (in werking is getreden) wordt het automatisch onderdeel van het omgevingsplan. De aanvraag om omgevingsvergunning voor een bouwplan wordt getoetst aan het omgevingsplan.

5. Beantwoording van de zienswijzen

In onderstaand overzicht worden de ingekomen zienswijzen samengevat en beantwoord.

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

Deze zienswijzennota is een bijlage van het bestemmingsplan en deze moet online gepubliceerd worden. Daarom staan hier geen namen of andere persoonsgegevens in. In de tweede kolom is daarom met een letter aangegeven door wie de zienswijze is ingediend. Die letter verwijst naar een aparte vertrouwelijke lijst met namen van de indieners.

Nummer	Ingediend door	Samenvatting van de zienswijze	Beantwoording van de zienswijze	Gevolgen voor het voorgenomen besluit
1	A	De plannen zouden volgens de bewonersbrief vanaf 29 december 2023 ter inzage liggen via de aangegeven site. Dit is op 1 januari 2024 niet het geval. Dit is ernstig, het gaat hier om een zeer ingrijpend plan.	De publicatie van het bestemmingsplan heeft op de juiste wijze plaats gevonden. Het bestemmingsplan is ook beschikbaar gesteld op de in de publicatie en de bewonersbrief aangegeven websites. Daarnaast was het ook mogelijk om de stukken te bekijken in het Stadskantoor, Bargelaan 190, van maandag t/m vrijdag tussen 9:00 en 17:00 uur. Wij kunnen deze zienswijze dan ook niet goed plaatsen.	Geen.
2	B	De parkeergarage van de beoogde nieuwbouw zal vijf tot zes meter ondergronds worden gebouwd op een afstand van circa 20 meter tot aan het appartementencomplex Grootels Complex 3 (Parmentierweg 171 t/m 227). Zowel de gemeente Leiden als de ontwikkelaar hebben een grote verantwoordelijkheid om het ontwerp en de bouw van de Maretoren te begeleiden en de kans op schades voor omliggende gebouwen te minimaliseren. Hiertoe dienen de volgende maatregelen te worden genomen: 1. Er dient een nulmeting van het gebouw Grootels Complex 3 gedaan te worden. 2. Er dienen hoogtemetingen bij het gebouw Grootels Complex 3 uitgevoerd en gedocumenteerd te worden.	Wij begrijpen de zorg voor schade aan bestaande gebouwen als gevolg van de werkzaamheden. De wijze van bouwen en maatregelen die horen bij de bouwwerkzaamheden worden echter niet geregeld in een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan biedt alleen de ruimtelijk-juridische kaders om de nieuwbouw mogelijk te maken. De wijze van bouwen wordt opgenomen in een zogenaamd BLVC-plan, die onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. BLVC staat voor: bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. In een BLVC-plan staat beschreven welke maatregelen er tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden worden genomen om overlast te beperken en veiligheid en leefbaarheid te garanderen. Ook staat beschreven welke partij waarvoor	Geen.

		3. Het monitoren en minimaliseren van trillingen bij het aanbrengen van de damwand. 4. Het monitoren en minimaliseren van trillingen bij het aanbrengen van de funderingspalen. 5. De grondwaterstand dient continu gemonitord te worden tijdens het aanbrengen van de damwanden en de bouw van de Maretoren. Er dienen minimaal vier tot vijf peilbuizen met een diepte van ongeveer 12 meter buiten de bouwput geplaatst te worden. 6. De aannemer, ontwikkelaar en gemeente zijn aansprakelijk voor schade die veroorzaakt wordt door alle werkzaamheden die verband houden met de bouw van de Maretoren. 7. De gemeente dient indiener van deze zienswijze te informeren over de indiening van de aanvraag om omgevingsvergunning.	verantwoordelijk is, welke maatregelen er worden genomen ter voorkoming van schade en hoe opgetreden wordt bij eventuele schade. Op dit moment, bij de bestemmingsplanprocedure, is dit BLVC-plan nog niet geheel uitgewerkt. Het BLVC-plan zal bij de ingediende aanvraag om omgevingsvergunning worden gevoegd en zal dan beoordeeld worden. Wat betreft de indiening van de omgevingsvergunning: deze is reeds in 2023 aangevraagd bij de gemeente. Van deze aanvraag is kennis gegeven in het Gemeenteblad (2024, 1293 d.d. 4 januari 2024). Deze omgevingsvergunning kan verleend worden nadat het bestemmingsplan in werking is getreden. Dat is na afloop van de beroepstermijn voor het bestemmingsplan. De beroepstermijn start na de publicatie van het vastgestelde bestemmingsplan. De raad zal eerst een besluit nemen over de vaststelling van het bestemmingsplan. Tot slot wordt opgemerkt dat wij, in overleg met de ontwikkelaar en de aannemer, er alles aan doen om schade te voorkomen. Mocht er toch onverhoopt sprake zijn van schade, dan is de aannemer hiervoor verzekerd.	
3	C	De hittestress neemt toe door alle bouwprojecten in het Stationsgebied.	Door indiener van de zienswijze is niet specifiek gemaakt op welke wijze het plan aan de Schipholweg 101 A t/m K een toename van	Geen.

		Alle platanen bij de Schipholweg dienen gehandhaafd te blijven, onder andere ter voorkoming van hittestress.	hittestress veroorzaakt. Hittestress houdt in dat je lichamelijke en mentale klachten ervaart die het gevolg zijn van oververhitting. Wij verwachten dat deze zienswijzen met name betrekking heeft op mogelijke hittestress als gevolg van oververhitting in de openbare ruimte. Wij proberen de nieuwe bebouwing en openbare ruimte zoveel mogelijk klaar te maken voor de hoger wordende temperaturen. Dit kan worden gedaan door bijvoorbeeld meer groen aan te planten. Dit gebeurt in het stationsgebied en aan de Schipholweg onder andere door waar mogelijk groene daken aan te leggen. Ook in de openbare ruimte is meer aandacht voor groen en het terugdringen van verharding. Ook in het bestemmingsplan voor de Schipholweg 101 A t/m K is aandacht voor de gevolgen van klimaatverandering. Zo is in de regels van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen die borgt dat in het plangebied voorzieningen worden aangebracht om 60 mm neerslag in 1 uur over het toekomstig verhard oppervlak te kunnen verwerken. Ook worden groene daken gerealiseerd met kruidenplanten en inheemse planten en wordt regenwater gebruikt voor de daktuinen.	
--	--	---	--	--

			Wij realiseren ons dat bovenstaande niet afdoet aan het feit dat in de Parmentierweg, voor zover gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan, het openbare groen juist kleiner in oppervlakte wordt en dat er ook een aantal platanen zal verdwijnen. Dit compenseren wij door nieuwe bomen en nieuw openbaar groen toe te voegen in de Parmentierweg buiten het plangebied van dit bestemmingsplan conform het ontwerp van de openbare ruimte. Wij durven wel te stellen dat in het stationsgebied en aan de Schipholweg in de toekomst (gezien over alle projecten tezamen) minder oververhitting zal plaatsvinden doordat er in de toekomst meer groen op de daken en in de openbare ruimte aanwezig zal zijn dan nu het geval is. Met indiner van deze zienswijze zijn wij wel eens dat dit op de langere termijn zal zijn. Zoals gezegd neemt dit niet weg dat in onderhavig bestemmingsplan voldoende rekening wordt gehouden met de gevolgen van klimaatverandering.	
4	C	Welke bijdrage levert de gemeente Leiden aan de realisatie van het bouwproject in de vorm van garanties, kortingen subsidies en overige bijdragen?	De gemeente Leiden heeft een zogenaamde anterieure overeenkomst (AOK) gesloten met de ontwikkelaar. Hierin is het kostenverhaal geregeld. Dit gaat over de kosten die de ontwikkelaar aan de gemeente moet betalen, bijvoorbeeld plankosten. In de AOK zijn geen betalingen van de gemeente naar de ontwikkelaar opgenomen.	Geen.

			Eventuele bijdragen van de gemeente aan de ontwikkelaar zijn nu niet aan de orde. Mocht dit in de toekomst aan de orde komen dan zal dat apart besloten moeten worden.	
5	C	Er moet onderbouwd worden waarom de helft van de platanen aan de Parmentierweg moet verdwijnen.	In het einde van de Parmentierweg ligt een plantsoen met een dubbele rij platanen. Een deel van dit plantsoen zal plaatsmaken voor de beoogde nieuwbouw. In de gebiedsvisie is hierover het volgende opgenomen: <i>“Behoud van bestaand groen en bestaande bomen is een belangrijk uitgangspunt van de gebiedsvisie. Het transformeren van de Parmentierweg naar een levendige Leidse straat met woningen in de plint zal ten koste gaan van een klein deel van de bestaande groenstrook. Hiervoor komt echter een doorlopende groenverbinding van hoge kwaliteit voor terug. Ook het weghalen van de parkeerplaatsen naast het GGD gebouw zorgt voor ruimte voor extra groen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om het Maredijkpark een groene entree te geven die in verbinding staat met het groen op de Parmentierweg en de groene verbinding in de Marislaan. Het nieuwe profiel van de Parmentierweg biedt ruimte voor de aanplant van straatbomen. Hierdoor krijgt de straat een groen karakter en een gezonde afwisseling tussen schaduw en bezonning. De bomen uit de bestaande groenstrook kunnen, mits in goede conditie, verplant worden binnen het plangebied. De</i>	Geen.

			<i>groene daken en gevels van de nieuwe gebouwen aan de noordwestzijde van de Parmentierweg dragen bij aan de groene uitstraling."</i> Hieruit volgt dat inderdaad een deel van het plantsoen weg gaat, maar dat hier in de eindsituatie meer groen voor terug komt. De bomen die niet behouden kunnen blijven worden allemaal in de directe omgeving gecompenseerd. Ook wordt meer biodivers groen toegevoegd. In een later stadium, bij ontwikkeling van de overige kavels aan de Schipholweg, zal de Parmentierweg in zijn geheel aangepakt worden. Wij hebben de keuze om een deel van het plantsoen weg te halen gemaakt omdat hiermee meer bouwvolume tussen de Schipholweg en de Parmentierweg mogelijk is. Wij vinden verdichting in dit deel van Leiden belangrijk: het toevoegen van extra woningen op een locatie dicht bij station en binnenstad draagt bij aan duurzamere vervoerskeuzes en voorkomt ook dat extra verstedelijking plaats vindt in het buitengebied. Vanuit duurzaamheidsoogpunt vinden wij inbreiding en bouwen in bestaand stedelijk gebied van groot belang.	
6	D	Beoogd bouwwerk is opnieuw hoger dan het eigenlijke plafond van 70 m. Zelfs indien aan het plafond vastgehouden wordt, zal	De gemeenteraad heeft de gebiedsvisie Schipholweg vastgesteld met daarin een maximum hoogte van 70 meter en 90 meter daar waar dat kan. In dit geval wordt maximaal	Geen.

		deze nog altijd ruimschoots hoger zijn dan alle omliggende panden. Ter referentie: het Achmea-gebouw is slechts ca. 46 m hoog en het LUMC ca. 52 m en zelfs deze zijn al behoorlijk gezichtsbepalend. Het SVB-gebouw is dit door de bovenop aanwezige verlichting nog veel meer. Vraag is waarom elke keer weer de grenzen overschreden moeten worden?	72 meter hoog toegestaan. Dit valt binnen de maximale 90 meter die door de raad is toegestaan, daar waar dat kan. In de toelichting en in de bijlagen die bij de toelichting horen (in het bijzonder de Hoogbouweffectrapportage) is gemotiveerd waarom deze bouwhoogte, die hoger is dan 70 meter, op deze locatie aanvaardbaar is. Hierbij is inzichtelijk gemaakt welke effecten het beoogde plan heeft op de omgeving en of deze effecten aanvaardbaar zijn. Uit die onderzoeken is gebleken dat de voorgenomen ontwikkeling past bij de bebouwing in de omgeving en er geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Wij vinden de maximale bouwhoogte van 72 meter op deze locatie gelet op het voorgaande goed ingepast en daarmee aanvaardbaar.	
7	D	Beoogde nieuwbouw bevindt zich binnen de molenbiotoop van de Maredijkmolen. Ondanks dat wordt, in afwijking van de plannen aangaande Schipholweg 66-128, het molenverbeterplan bij deze toetsing geen integraal onderdeel. Het rapport over het windklimaatonderzoek, noch de zichtlijnenstudie, maakt melding over de invloed van deze bebouwing op windvang en horizonvervuiling van de molen(s). Bij de informatieavond van 25 september 2023 heeft de gemeente bevestigd dat voor	De Schipholweg 101 A t/m K valt voor een klein gedeelte in de bijzondere molenbiotoop van de Maredijkmolen. De beoogde nieuwbouw wordt, voor zover deze binnen de molenbiotoop valt, lager dan het bestaande gebouw. De molenbiotoop wordt dus verbeterd als gevolg van dit bestemmingsplan. Om deze reden is er sprake van een 'goede ruimtelijke inpassing' zoals de provincie voorschrijft bij de bijzondere molenbiotoop (zie artikel 7.3.19 van de Omgevingsverordening).	Geen.

		invloed van nieuwbouw op de molens er windhinderstudies zijn of worden gedaan. Door het ontbreken van enige vermelding in de hoogbouweffectrapportage lijkt dit onjuist dan wel onvolledig. Ook de molenaars hebben hun zorgen uitgesproken in relatie tot belemmering van de windvang. Dat er gebruik gemaakt wordt van een architectonische truc om dergelijke studie te vermijden is hierbij twijfelachtig. Verdere aantasting van deze biotopen is kwalijk omdat bij de recent gerealiseerde nieuwbouw aan de Boerhavelaan/Mariënpoolstraat & van Swietenstraat hiervoor voor de molens al onvoldoende aandacht is geweest. Ook bij andere uitvoeringen is gebleken dat de effecten op de molens van dergelijke aard waren dat deze niet langer functioneel konden zijn. Omdat dit vooral bij “De Herder” nog niet het geval is, is extra aandacht voor het behoud – vooral door windvang – noodzakelijk om het historisch belang te borgen.	Omdat voldaan wordt aan provinciaal beleid hoeft niet aanvullend gemotiveerd te worden waarom hier voldaan wordt aan een ‘goede ruimtelijke inpassing’. Het molenverbeterplan vormt dus geen onderdeel van het bestemmingsplan voor de Schipholweg 101 A t/m K. Dit is inderdaad anders dan bij bestemmingsplan Schipholweg 66-128. Deze goede ruimtelijke inpassing willen wij niet betitelen als ‘architectonische truc’. Dit is juist een resultaat van het op een goede ruimtelijk manier inpassen van een nieuw bouwvolume in de bestaande stad en daarbij het voorkomen van negatieve effecten, bijvoorbeeld op de molenbiotoop. Wij zijn, parallel aan deze bestemmingsplanprocedure, wel bezig om de molenbiotopen van de Maredijkmolen en De Herder te verbeteren. Hoe wij dit gaan doen is omschreven in het door indiener van deze zienswijze aangehaalde molenverbeteringsplan. Hierin zijn ook directe en indirecte maatregelen opgenomen om de windvang op de molens te verbeteren.	
8	D	De hoogbouweffectrapportage toont toepassing van de lichte TNO-norm voor criteria bij belendende percelen. Bij de beoogde nieuwbouw van project LEAD wordt een ander toetsingscriterium gehanteerd waarbij 3,5 uur zon gehaald	De vergelijking die indiener maakt met de gehanteerde norm bij het plan LEAD gaat niet op. In het plan LEAD is, net als bij onderhavige ontwikkeling, getoetst aan de lichte TNO-norm. Aanvullend is in het plan LEAD nog een toets uitgevoerd aan de Haagse	De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan, in die zin dat de onderzoeken voor bezonning en wind naar de cumulatieve

		moet worden. Het toepassen van een aanzienlijk lichtere norm zo dichtbij ander te realiseren nieuwbouw is vreemd. Daarnaast wordt in de modellen slechts de invloed van deze nieuwbouw gezien. De aanvullende eveneens aanwezige invloed van de 90 m en 75 m hoge toren aan de overzijde (Schipholweg 66-128) wordt in deze modellen geheel niet meegenomen. Hierdoor lijkt deze studie onvolledig en zal de invloed vooral op “The Stationhouse” veel groter zijn.	bezonningsnorm. Deze norm is soepeler dan de lichte TNO-norm, omdat bij de Haagse bezonningsnorm het aantal bezonningsuren op de voor- en achtergevel van een woning bij elkaar mogen worden opgeteld. Een toets aan de Haagse bezonningsnorm heeft bij de ontwikkeling aan de Schipholweg 101 A t/m K niet plaatsgevonden. In paragraaf 4.10 van het bestemmingsplan zijn de resultaten van het bezonningsonderzoek weergegeven. Uit het bezonningsonderzoek volgt dat er geen woningen zijn die ten gevolge van de geplande bebouwing niet meer voldoen aan de door de gemeenten Leiden gestelde eisen aan de bezonning van woningen. Voor wat betreft de cumulatieve effecten met de ontwikkeling aan de Schipholweg 66-128 geldt dat deze door Peutz in beeld zijn gebracht voor de aspecten bezonning en wind. Hieruit volgt dat voor de woning van indiener ook bij cumulatie van beide projecten voor het aspect bezonning geen (verdere) afname van bezonning optreedt, ten opzichte van de onderzoeken die voor de projecten afzonderlijk zijn uitgevoerd. Voor het aspect wind geldt dat bij het vergelijken van de resultaten van de berekeningen voor de Schipholweg 66 – 128 en Schipholweg 101 A t/m K samen met de resultaten voor de afzonderlijke projecten, blijkt dat Schipholweg 66 – 128 een wat afschermende werking heeft op Schipholweg 101 A t/m K: met name op de	effecten een plaats zullen krijgen in de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage.
--	--	--	---	---

			Schipholweg ten noordoosten van de plannen is het windklimaat met beide plannen samen beter dan met alleen Schipholweg 101 A t/m K. Gelet op voorgaande leidt de zienswijze tot aanpassing van het bestemmingsplan, in die zin dat de onderzoeken voor bezonning en wind naar de cumulatieve effecten een plaats zullen krijgen in de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage.	
9	D	Ondanks het toepassen van akoestische compensatie zal niet volledig aan de richtlijnen worden voldaan. Helaas koppelt ook deze dienst hier tevens een zeer subjectief waardeoordeel aan. Hierbij moet afgewogen worden of in de modellen is uitgegaan van de situatie zoals deze toen was, of zoals deze wordt, immers lijkt het rapport alleen de invloed van beoogde nieuwbouw te beschouwen, maar: - Aan de overzijde worden ook 90 m & 75 m hoge torens beoogd, waarmee het geluid eenvoudig tot grote hoogte kan kaatsen. - Wordt nu bij de brandweerkazerne een VRI gerealiseerd, waardoor extra remmende en optrekkende bewegingen zullen ontstaan, met hierdoor veroorzaakt extra geluid. Deze lijkt in het geluidsonderzoek van niet verwerkt te zijn (alleen de in-/uitrit volgens oude situatie).	Zoals in het (ontwerp)hogere waardenbesluit ook is benoemd, wordt niet aan alle voorwaarden uit de Richtlijnen voor het verlenen van een hogere grenswaarde voldaan. Omdat niet aan alle voorwaarden van de Richtlijnen kan worden voldaan is het van belang dat er voldoende maatregelen worden toegepast om een acceptabel woon- en leefklimaat te realiseren. In het hogere waardenbesluit is opgenomen dat hiervan sprake is. Hieronder wordt puntsgewijs een reactie gegeven op de zienswijze van indiener: Door Peutz is naar aanleiding van deze zienswijze beoordeeld of sprake is van (onevenredige) geluidhinder bij de woning van de indiener van zienswijze, als gevolg van weerkaatsing van geluid door de ontwikkelingen Schipholweg 66 – 128 en Schipholweg A t/m K tezamen. Hieruit volgt dat de woning van indiener zich op een relatief ruime afstand van de	Geen.

		c. Is nieuwbouw van studentenhuysvesting 'the Fizz' gerealiseerd, waardoor de Schipholweg rondom afgesloten is en het geluid ook alleen maar omhoog kan. d. Extra bebouwing en verkeer (groei was blijkbaar meer dan beoogd), hebben voor 'The Station House' al tot een nieuwe rapportage geleid, van waaruit aanvullende maatregelen voorgeschreven worden en dan nog niet aan de norm voldaan kan worden. Gaat het model dan nog uit van realistische waarden? e. Het onderzoek vermeld terecht een berekening tegen waarden die horen bij een maximale snelheid van 50 km/u. Gebrek aan handhaving maakt helaas dat deze snelheid door veel verkeer veelvuldig en ruim overschreden, met dus meer geluid. Heeft er voor beter begrip ten aanzien van de dagelijkse realiteit een referentietoetsing plaatsgevonden tegen 70 km/u? Omgekeerd veroorzaken onevenredig veel VRI in de Leidse Ring in de spits filevorming. De veel lagere snelheid, met dus aanzienlijk meer voertuigen op het beoordeelde	nieuwbouwontwikkelingen aan de Schipholweg bevindt. Ook is deze woning niet tussen beide gebouwen in gelegen. Een negatief effect is dan ook niet te verwachten. Gebouwen kunnen inderdaad mogelijk leiden tot extra reflecties, maar dit zal ter plaatse van de betreffende woning niet leiden tot een verhoging van de geluidbelasting. Gezien de afstand, de ligging van de geluidbronnen, en overige bebouwing die al tussen de woning en het plangebied is gesitueerd, zal er al sprake zijn van een zekere absorptie en verstrooiing van het geluid. Gezien voorgaande wordt ter plaatse van deze woning geen negatief effect verwacht. b. In het akoestisch onderzoek speelt de VRI bij de brandweerkazerne voor wat betreft het remmen en optrekken van verkeer geen belangrijke rol. De VRI staat in principe op groen en staat alleen bij het uitrukken van een brandweerwagen op rood voor het doorgaande verkeer. c. De nieuwbouw van 'The Fizz' maakt onderdeel uit van het gehanteerde model in de akoestische onderzoeken. d. Het model is gebaseerd op actuele verkeerscijfers. Het onderzoek voor 'The Station House' was specifiek bedoeld om die toevoeging aan het verkeersnet te onderbouwen. e. In het akoestisch onderzoek is voor de verkeersgegevens gebruik gemaakt van	
--	--	--	--	--

		stuk, veroorzaakt ook meer geluid dan waarmee het model rekening zal houden. f. Daarnaast gaat deze studie uit van cijfers in 2021, terwijl oplevering gepland staat voor 2026. Er wordt in de berekening dus geen tijdsevenredige correctie gebruikt in relatie tot de uitvoering. Geprojecteerde waarden zullen bij oplevering van de objecten zeer waarschijnlijk opnieuw overschreden worden. Eerst dienen de uitgangswaarden daadwerkelijk gemeten te worden, dient er een tijdsfactor overheen gelegd te worden en dan moet de berekening opnieuw uitgevoerd worden om tot een realistischer waarde te komen. g. De gemeente heeft eerder al een hogere grenswaarde acceptabel bevonden. De norm spreekt over 48dB(A) terwijl de gemeente incidenten tot 64dB(A) accepteert. Wellicht is niet bij iedereen duidelijk hoe geluid gemeten maar vooral ervaren wordt. Rekenkundig is het verschil 16dB (ofwel ca 30%), mensen ervaren dit echter als 2,5x zo hard (dus 250% luider). Omdat langdurige blootstelling aan geluid boven 60dB(A) gehoorschade veroorzaakt is een algemene	een verkeersmodel zoals verkregen van de Omgevingsdienst West-Holland op 22 maart 2022. Dit betreft een Geomilieu versie 2022.1 model. In dit rekenmodel zitten de weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten voor het prognosejaar 2032 inclusief voertuigverdeling en wegdekverharding. Om tot de verkeersgegevens van het prognosejaar 2033 te komen zijn de gegevens van 2032 vermeerderd met 1,5%. Correspondend met de autonome groei. Gelet op voorgaande zien wij geen aanleiding om te veronderstellen dat is uitgegaan van een onjuist model en is een referentietoetsing niet aan de orde. f. Verwezen wordt naar de beantwoording van vraag d. g. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de waarden zoals berekend in het onderzoek onjuist zijn. Zie hiervoor ook reactie op vraag 4. Een afweging inzake het toestaan van deze waarden, heeft plaatsgevonden in het (ontwerp) hogere grenswaarden besluit. In dit besluit zijn ook de maatregelen opgenomen om een goed woon- en leefklimaat in de woningen te borgen.	
--	--	---	---	--

		acceptatie van een dergelijk grootte afwijking ten opzichte van de norm kwalijk. Dat Peutz de gemeente adviseert om gezien de locatie een nog hoger waarde te accepteren neigt naar laakbaar.		
10	D	Ondanks dat de Leidse parkeernormen voor auto's en fietsers in de schillen rond de binnenstad gerespecteerd wordt, zou het de gemeente sieren om juist zo dicht bij het station en kantoren de eigenaar aan te sporen om aanvullende parkeerruimte te realiseren en die algemeen open te stellen. Hiermee kan meer bezoek naar de stad komen wat een gunstig effect op de economische ontwikkeling zal hebben. Leiden kent immers al jaren een zeer karige norm en onderkent tegelijkertijd een groeiende behoefte aan parkeergelegenheid.	Wij vinden het belangrijk om de voetganger, de fietser en de OV-gebruiker te stimuleren. Deze vervoerswijzen sluiten aan bij een locatie als deze, waarbij zowel het station als de binnenstad met alle voorzieningen op loop- en fietsafstand zijn gelegen. Op deze manier wordt autobezit niet gestimuleerd, maar tegengegaan. In het kader van een duurzamere modal split (keuze van vervoerswijze) vinden wij dit een belangrijk uitgangspunt. Bezoekers van de binnenstad worden bediend via een aantal moderne parkeergarages, waaronder de Lammermarkt en de Garenmarkt. Wij willen geen binnenstadsbezoekers de woonwijken intrekken en bijvoorbeeld op de Parmentierweg extra autoverkeer aantrekken dat hier niet hoeft te zijn. Het groter maken van de parkeergarage wordt door ons dan ook niet gestimuleerd. Er is daarmee geen sprake van het ontzeggen van het gebruik van de auto (door bewoners, gebruikers en bezoekers van het betreffende bouwplan, niet door derden) maar enkel van het ontmoedigen van het gebruik van de auto.	Geen.

			Zoals eerder al aangegeven, wordt juist het gebruik van het openbaar vervoer alsmede de fiets gestimuleerd.	
11	D	Beoogde nieuwbouw ligt op een locatie die tot “duurzaamste kilometer van Nederland” bestempeld is. Onduidelijk is echter hoe aan deze visie invulling gegeven wordt. Beeldvorming in de huidige presentaties is hoogbouw zoals deze al jaren gerealiseerd wordt. Recent is er veel aandacht voor vergroening, ook van hoge bouwwerken, omdat is vastgesteld dat met name in verstedelijkt gebied hierdoor hittestress en biodiversiteit positief beïnvloed zullen worden. Dit is ook in de gebiedsvisie opgenomen. Naar gebruik zal het dak van beoogde nieuwbouw onvoldoende oppervlak kennen om tot voldoende duurzame stroomopwekking te komen. Wordt, zeker boven 40 m, toepassing van PV-beglazing of windgeneratoren overwogen om dit te realiseren?	Anders dan indiener stelt, is in het bestemmingsplan ruim aandacht besteed aan het aspect duurzaamheid. In paragraaf 2.3.4 ‘Klimaat en duurzaamheid’ van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan, heeft de toets aan de spelregels van de gebiedsvisie op dit thema plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat het beoogde bouwplan hoog scoort op de thema’s klimaat en duurzaamheid. Wij vinden dit duidelijk omschreven in de toelichting van het bestemmingsplan en dat deze toelichting als gevolg van deze zienswijze geen aanpassing behoeft. Verder is de verplichting dat op het privaat terrein voorzieningen worden aangebracht om 60 mm neerslag in 1 uur over het toekomstig verhard oppervlak te kunnen verwerken, geborgd in de planregels. Ook de regels hoeven wat ons betreft niet aangevuld te worden als gevolg van deze zienswijze. Indiener van deze zienswijze maakt niet duidelijk waarom het dak onvoldoende ruimte biedt voor de vereiste duurzame energieopwekking. Het gebouw scoort hoog op de thema’s klimaat en duurzaamheid. Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing aan het bestemmingsplan.	Geen.

12	D	Planning van de werkzaamheden wekt wel enige verwondering. Immers vindt op dit moment reconstructie van de Schipholweg Oost plaats. Om bij realisatie aanvullende aanpassingen of herstel uit te sluiten zal aan-/afvoer via de Parmentierweg de enige optie zijn. Hoe de doorgang van de wijkbewoners en resterende gebruikers van panden gewaarborgd wordt zal vanuit detailplannen moeten blijken.	De wijze van bouwen en maatregelen die horen bij de bouwwerkzaamheden worden niet geregeld in een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan biedt alleen de ruimtelijk-juridische kaders om de nieuwbouw mogelijk te maken. In het BLVC-plan (zie onze beantwoording onder punt 2 van deze zienswijzennota) wordt onder andere gekeken naar de bouwlogistiek. De doorgang voor wijkbewoners en andere gebruikers zal altijd gegarandeerd moeten blijven.	Geen.
13	E	De doorgang "Leidse straat" is bezwaarlijk: er zijn meerdere voorbeelden van dergelijke doorgangen die inmiddels zijn afgesloten omdat er regelmatig onveilige situaties ontstaan.	In de gebiedsvisie is de mogelijkheid opgenomen om doorgangen, de 'Leidse straatjes', te kunnen maken tussen de Schipholweg en (onder andere) de Parmentierweg. De argumenten hiervoor zijn dat de Schipholweg nu een lange, gesloten gevelwand is. Door het maken van extra straatjes (niet voor autoverkeer, maar alleen voor langzaam verkeer) ontstaat een fijnmaziger stratenpatroon. Hiermee wordt de grootschalige Schipholweg meer onderdeel van de rest van de stad: een historische stad als Leiden kenmerkt zich juist door een fijnmazig stratenpatroon. Wij denken dat dit de veiligheid en leefbaarheid van de Schipholweg en de achtergelegen woonbuurt vergroot en meer voetgangersverkeer tussen de Schipholweg en de Parmentierweg oplevert.	Geen.

			De doorgang zelf wordt zodanig ontworpen dat de sociale veiligheid hier gegarandeerd moet zijn. Zo worden onder andere alle entrees van de bovenliggende woningen ontsloten via deze straat. Ook de ingang van de fietsenstalling wordt hier gesitueerd. Hierdoor zal er zowel overdag als in de avond altijd verkeer en levendigheid, en daarmee ook sociale veiligheid, in de straat zijn. Wij denken dat deze straat dus bijdraagt aan een betere inpassing van de Schipholweg en de Parmentierweg in het bestaande stedelijke weefsel en bijdraagt aan de veiligheid en leefbaarheid. De inrichting en het gebruik van deze straat zullen dus met name bijdragen aan deze veiligheid en levendigheid. Hierin verschilt deze straat ook van de in de zienswijze genoemde doorgangen. Dat waren doorgangen waar geen voordeuren aan zaten en waar dus ook geen bestemmingsverkeer aanwezig was.	
14	E	Er zal sprake zijn van aanzuigend geluid en vervuiling van de Schipholweg de achterliggende wijk in. Er is met het ontwerp onvoldoende rekening gehouden met de bestaande wijk.	Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van de voorgenomen ontwikkeling aan de Schipholweg 101 A t/m K te Leiden. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting	Geen.

			bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Zo ook voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Uit die onderzoeken is gebleken dat de voorgenomen ontwikkeling past bij de bebouwing in de omgeving en er geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Dat het bestemmingsplan onvoldoende rekening wordt gehouden met de bestaande wijk, kunnen wij in zoverre dus ook niet volgen.	
15	F	In en grenzend aan het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan ligt een 50 kV-kabelverbinding. De verbinding ligt in grond met de enkelbestemming verkeer en is niet voorzien van een dubbelbestemming waarmee gebruiksbeperkingen worden gesteld aan de grond. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat aan de grond, waarin de 50kV-kabelverbinding ligt, en niet in eigendom is van Liander N.V., een dubbelbestemming wordt toegekend, voorzien van passende bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden, ter bescherming van de verbinding.	Naar aanleiding van de zienswijze is op de verbeelding en in de planregels van het bestemmingsplan een dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanning' opgenomen. Dit ter bescherming van de aanwezige 50 kV-kabelverbinding. Deze aanpassing is in goed overleg met de kabelbeheerder tot stand gekomen.	Er is een (nieuw) artikel 5 'Leiding – Hoogspanning' opgenomen. Artikel 5 Leiding - Hoogspanning 5.1 Bestemmingsomschrijving De voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van 50 kV ondergrondse

				hoogspanningsverbindingen. 5.2 Bouwregels Binnen een in lid 5.1 bij de desbetreffende leiding genoemde instandhoudings- en beschermingszone mogen uitsluitend bouwwerken worden gebouwd ten behoeve van de instandhouding en de bescherming van de desbetreffende leiding. 5.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden <u>5.3.1 Werken en werkzaamheden</u> Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren: a. bodemverlagen of afgraven, ophogen of egaliseren;
--	--	--	--	--

				b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen; c. het rooien van diepwortelende beplantingen en bomen; d. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen; e. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van voorwerpen in de grond. <u>5.3.2 Uitzonderingen</u> Het bepaalde in lid 5.3.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die: a. werken en werkzaamheden binnen het kader van het op de bestemming van die grond gerichte normale onderhoud en beheer, dan wel die voortvloeien uit het normale gebruik
--	--	--	--	--

				overeenkomstig de bestemming; b. werken en werkzaamheden, welke ten tijde van het van kracht worden van het plan in uitvoering waren; c. de werken en werkzaamheden als bedoeld in sub a en b zijn slechts toelaatbaar, indien door die werken of werkzaamheden dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige aantasting van de belangen van de in het eerste lid genoemde zone gelegen kabels en leidingen ontstaat of kan ontstaan. <u>5.3.3 Adviesprocedure</u> Alvorens te beslissen omtrent een omgevingsvergunning als bedoeld in lid 5.3.1
--	--	--	--	--

				wordt advies ingewonnen bij de beheerder van de kabels en leidingen.
16	G	Over de bouwplannen waarop de ontwerpbestemmingsplannen betrekking hebben zijn regelmatig participatiebijeenkomsten met bewoners georganiseerd. In het begin is zelfs sprake geweest van een specifieke bijeenkomst voor het Houtkwartier. Vanuit deze wijk was in het begin veel belangstelling en dan met name van de bewoners aan de Boerhaavelaan en het Swammerdampad. Daarbij was met name veel aandacht voor de bezonning, het geluid en het aanzicht van de plint en de woontorens vanuit deze wijk. De ontwikkelaars stonden daarbij open voor suggesties en zorgen en gaven in volgende bijeenkomsten steeds aan wat er met de inbreng vanuit de wijk was gedaan. Gaande het traject zijn de bouwplannen daarna soms vergaand aangepast, zoals de bouwhoogte van de toren en het vervallen van een deel van de platanen aan de Parmentierweg. Het waarom van deze aanpassingen werd niet altijd duidelijk toegelicht. Gewoonlijk werd door de ontwikkelaars verwezen naar wensen van de welstandscommissie, HOV-Leiden en wensen vanuit de gemeente. De adviezen van deze partijen waren niet beschikbaar.	In paragraaf 6.2.4 van de toelichting van het bestemmingsplan is uiteengezet welk participatietraject is doorlopen, zowel voor de gebiedsvisie als voor dit specifieke plan. Ook is hier aangegeven op welke punten het plan is aangepast naar aanleiding van dit participatietraject. Wij weerspreken dat bewoners en belanghebbenden niet betrokken zijn geweest bij de stukken die tijdens de informatieavond op 24 januari 2024 ingezien konden worden. Deze stukken zijn opgesteld aan de hand van de eerder door de raad vastgestelde kaders alsmede de inbreng van het eerdere participatietraject specifiek voor dit bouwplan. De stukken die zijn gepresenteerd tijdens de informatieavond (en daarvoor al allen via internet beschikbaar zijn gesteld) betreffen twee (ontwerp)bestemmingsplannen, het beeldkwaliteitsplan en het molenverbeteringsplan. Voor dit molenverbeteringsplan is eerder een aparte informatieavond gehouden. De inhoud van de andere documenten is tijdens de eerdere informatieavonden voor de specifieke projecten aan bod gekomen. De informatieavond van 24 januari 2024 was bedoeld om eenieder de mogelijkheid te geven	Geen.

		Voor wat betreft het participatietraject wordt opgemerkt dat er op 24 januari 2024 voor bewoners en belanghebbenden een inloopbijeenkomst was georganiseerd over onder andere dit bestemmingplan. Bij het opstellen van de stukken die daar ter inzage lagen zijn de bewoners en belanghebbenden niet betrokken geweest. Een overzicht van de opmerkingen en vragen van de bewoners tijdens deze inloopbijeenkomst is helaas niet beschikbaar. Dit alles is niet in overeenstemming met de concept "Handreiking Samenwerken in de stad".	vragen te stellen aan de aanwezigen ambtenaren en ontwikkelaars. Van deze avond is dus geen verslag gemaakt. Wij vinden dat er een uitvoerig participatietraject is doorlopen waarbij op verschillende momenten op de plannen meegedacht kon worden. Wat ons betreft is dit een goed voorbeeld van 'samenwerken met de stad' zoals bedoeld in de concepthandreiking.	
17	G	De hoogte van de bestaande bebouwing conflicteert met de beoogde bouwhoogte. De bouwhoogte van de Maretoren, tot 72,4 meter hoog, conflicteert sterk met de naastliggende bouw. Het is gewenst de beoogde woningen over een breder oppervlak te spreiden waarbij minder de maximaal toegestane bouwhoogte wordt gezocht. Architectonisch ontstaat dan meer een eenheid en niet een ratjetoe aan bouwhoogten.	Bij het vaststellen van de gebiedsvisie voor de Schipholweg heeft de gemeenteraad er nadrukkelijk voor gekozen om aan de Schipholweg flink te verdichten, en dan met name door de hoogte in te gaan. Dit betekent inderdaad een stedenbouwkundige schaalsprong ten opzichte van de nieuwbouw aan de Schipholweg 130 en ook een (beperkte) schaalsprong ten opzichte van Achmea. De schaalsprong in bouwhoogte is het gevolg van de door de gemeenteraad vastgestelde gebiedsvisie voor de Schipholweg: de raad heeft besloten dat juist op deze locatie de bouwhoogte omhoog kan, om in andere wijken of delen van Leids grondgebied niet de hoogte in te hoeven. Ook hoeft er dan niet in het buitengebied gebouwd te worden. Verdichting,	Geen.

			door de hoogte in te gaan, vinden wij belangrijk op deze specifieke locatie: dicht bij het station en de binnenstad. Dit draagt bij aan kortere en meer duurzame vervoersbewegingen (lopen en fiets, en openbaar vervoer in de plaats van de auto). Het bouwen van extra woningen komt voort uit een grote woningbouwbehoefte voor Leiden en de Leidse regio. Daar komt bij dat in het kader van dit bestemmingsplan aangetoond dient te worden dat de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt, in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting en in de bijlagen die bij de toelichting horen (in het bijzonder de hoogbouweffectrapportage) is gemotiveerd waarom de maximale bouwhoogte (72 meter) en het beoogde programma op deze locatie aanvaardbaar is. Hierbij is inzichtelijk gemaakt welke effecten het beoogde plan heeft op de omgeving en of deze effecten aanvaardbaar zijn. Uit die onderzoeken is gebleken dat de voorgenomen ontwikkeling past bij de bebouwing in de omgeving en er geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.	
18	G	De bouwhoogte van 72,4 meter overschrijdt het toegestane maximum van 70 meter. Bovenop deze bouwhoogte van komen nog zaken als liftschachten,	Zie ons antwoord onder punt 6. Daar voegen wij aan toe dat het inderdaad toegestaan is om ondergeschikte bouwdelen te bouwen boven de maximaal toegestane	Geen.

		aircovoorzieningen, glazenwasinstallaties e.d.	bouwhoogte. Dit geldt overigens voor ten hoogste 50% van het totale dakvlak (met uitzondering van zonnepanelen: deze mogen het dakvlak voor 100% beslaan). Wij vinden dit aanvaardbaar omdat het om ondergeschikte bouwdelen gaat.	
19	G	Als gevolg van het bouwplan zal aan de achterzijde van de toren de helft van de huidige platanen verdwijnen. Het behoud van de platanen was een belangrijke voorwaarde van de gemeenteraad om akkoord te gaan met het accepteren van een hoogteaccent van 90 meter voor woontorens.	Zie ons antwoord onder punt 5.	Geen.
20	G	Bij het bouwplan was de initiële gedachte om het nieuwe gebouw aan te sluiten op de bestaande stadsverwarming. Een combinatie van bouwen volgens de BENG-normen en aansluiten op de hoge temperatuur stadsverwarming is ongewenst. Het is zeker niet de goedkoopste oplossing voor de toekomstige bewoners. Hier had de gemeente meer regie moeten nemen. Voor het Stationsgebied is het beleid om WKO-systemen toe te passen. Dat beleid zou je ook moeten hanteren voor de Schipholweg en dus ook voor deze nieuwe ontwikkeling. Via een interventie is de projectontwikkelaar wel op dat spoor gezet. Of dit enig effect heeft gehad is onduidelijk.	De wijze van verwarmen van de beoogde nieuwbouw is niet iets dat geregeld wordt in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt diverse manieren van verwarmen mogelijk: binnen de bestemmingen 'gemengd', 'groen' en 'verkeer' zijn nutsvoorzieningen, waaronder een WKO toegestaan. Voor dit bouwplan is een WKO-systeem beoogd.	Geen.

21	G	Een zorgpunt blijft dat voor bewoners in het Stationsgebied een autoparkeernorm van 0 geldt. In het Houtkwartier wordt al veel geparkeerd door mensen die de binnenstad bezoeken of met de trein op stap gaan, met name in het weekend. Er wordt in de geplande complexen weinig parkeergelegenheid voor bewoners geboden. Het is een illusie te denken dat de nieuwe bewoners van de nieuwe appartementen in het nieuwe gebouw 0 (nul) parkeerplaatsen nodig hebben. In toenemende mate zal door bewoners van de complexen daarom gebruik gaan worden gemaakt van het goedkope parkeren in het Houtkwartier (met name de Boerhaavelaan). Gecombineerd met de al (te) hoge parkeerdruk in dit deel van de wijk zal de parkeerproblematiek alleen maar toenemen. Overwogen zou kunnen worden om in bepaalde straten van het Houtkwartier (Boerhaavelaan, Mariënpoolstraat) het parkeren uitsluitend voor vergunninghouders (en hun bezoek) mogelijk te maken of het gratis parkeren in de weekenden te beëindigen.	In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het aspect parkeren. Op grond van artikel 11.1 lid 1 van het bestemmingsplan geldt dat bij activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder a en/of onder c van de Wabo is vereist (de activiteiten bouwen en/of het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan), ten behoeve van het parkeren van auto's, fietsen en het laden en lossen in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw of het bijbehorende perceel, dan wel op of onder het betreffende terrein. Bij de beoordeling van de vraag of voldoende ruimte is aangebracht, geldt op grond van artikel 11 van het bestemmingsplan dat dit wordt beoordeeld aan de hand van de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Leiden. In paragraaf 4.8 van de toelichting van het bestemmingsplan en bijlage 11 volgt dat op eigen terrein voorzien kan worden in de parkeerbehoefte op het maatgevende moment (de werkdagmiddag- en avond). Er is derhalve geen sprake van het hanteren van een parkeernorm van 0 parkeerplaatsen per woning. Tot slot geldt voor alle toekomstige bewoners dat zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat.	Geen.
----	---	---	--	-------

22	G	Hoewel geen onderdeel van het bestemmingsplan en de bouwontwerpen wil indiener van deze zienswijze nog een aantal zaken onder de aandacht brengen, die betrekking hebben op de bouwfase van de projecten. Geadviseerd wordt bij de beoordeling van de vergunningsaanvragen voor de feitelijke bouw expliciet te toetsen op het duurzaam bouwen. Te denken valt aan het in te zetten materieel en de gebruikte materialen en de aandrijving van hijskranen, waterpompen (niet op fossiele brandstoffen) e.d. Ook wordt geadviseerd dat voorgeschreven wordt dat er schroefboorpalen worden gebruikt ter beperking van de (geluids)overlast door het heien voor de omgeving. Voorts rekening te houden met de nabijheid van Natura-2000 gebieden.	Zoals indiener van deze zienswijze zelf al aangeeft maakt de wijze van bouwen geen onderdeel uit van de bestemmingsplanprocedure. Het betreft namelijk een uitvoeringsaspect. In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor de bouwactiviteit zal dit nader worden uitgewerkt. Op dat moment zullen dan ook afwegingen worden gemaakt over de bouwmethode en de daarbij behorende logistiek. De omgevingsvergunningaanvraag zal worden voorzien van een zogenaamd BLVC-plan. Het BLVC-plan zal één van de documenten zijn die bij de vergunning moet worden gevoegd en ter inzage zal worden gelegd. BLVC staat voor: bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. In het BLVC-plan zal onder andere worden ingegaan op het in te zetten materieel, het gebruik van materialen en wordt nadrukkelijk ingegaan op de maatregelen die tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden worden genomen om overlast te beperken en de veiligheid en leefbaarheid te garanderen. Op dit moment, bij de bestemmingsplanprocedure, is dit BLVC-plan nog niet beschikbaar, omdat op de planning op dit nog verder worden uitgewerkt.	Geen.
----	---	--	--	-------

			In het kader van het bestemmingsplan is reeds aangetoond dat zowel de aanleg- als de gebruiksfase geen invloed heeft op nabijgelegen Natura 2000-gebieden, zie hiervoor ook bijlage 3 van de toelichting van het bestemmingsplan.	
23	H	Het bestemmingsplan tast de molenbiotoop van molen De Herder aan.	Het plangebied van bestemmingsplan Schipholweg 101 A t/m K is geheel buiten de molenbiotoop (400 meter) van molen De Herder gelegen. In die zin gelden dus geen aanvullende regels ten aanzien van de molenbiotoop van deze specifieke molen. Van een aantasting van de molenbiotoop is dan ook geen sprake.	Geen.
24	H	In het molenverbeteringsplan is opgenomen dat de hoge bomen nabij tennispark Unicum verwijderd worden zonder dat er rekening gehouden wordt met het feit dat deze bomen op dit moment de felle verlichting en het luide geluid van de tennis- en padelbanen deels tegenhouden.	Het plangebied van bestemmingsplan Schipholweg 101 A t/m K is geheel buiten de molenbiotoop (400 meter) van molen De Herder gelegen. Daarnaast valt het plangebied voor een klein gedeelte in de bijzondere molenbiotoop van de Maredijkmolen. De beoogde nieuwbouw wordt, voor zover deze binnen de molenbiotoop valt, lager dan het bestaande gebouw. Om deze reden is er sprake van een 'goede ruimtelijke inpassing' zoals de provincie voorschrijft bij de bijzondere molenbiotoop (zie artikel 6.25 van de Omgevingsverordening). Gelet op voorgaande is het opstellen van een molenverbeteringsplan voor deze ontwikkeling dan ook niet aan de orde. Het molenverbeteringsplan maakt daardoor ook geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.	Geen.

			Wij zijn, parallel aan deze bestemmingsplanprocedure, wel bezig om de molenbiotopen van de Maredijkmolen en De Herder te verbeteren. Hoe wij dit gaan doen is omschreven in het door indiener van deze zienswijze aangehaalde molenverbeteringsplan. Hierin zijn ook directe en indirecte maatregelen opgenomen om de windvang op de molens te verbeteren.	
25	I, J	Het gehele plantsoen had behouden moeten blijven. Een volwassen boom inruilen voor een jong aangeplant boompje heeft gevolgen, want nieuwe aanplant legt veel minder CO² vast en vangt minder fijnstof af dan volwassen exemplaren. Op 8 oktober 2020 bij de vaststelling van de Gebiedsvisie heeft de gemeenteraad het amendement met de onderstaande tekst aangenomen (A.20.0056.02): “De breedte van de Parmentierweg wordt van gevel tot gevel ± 20 meter, waardoor een groot deel van het huidige plantsoen behouden kan blijven. Tevens wordt het plantsoen over de gehele lengte van de Parmentierweg, zover als mogelijk, doorgetrokken, waardoor meer groen van hoogwaardige kwaliteit in de buurt wordt toegevoegd. Ten minste moet het volume van het huidige plantsoen behouden blijven. Platanen die moeten verdwijnen zullen worden teruggeplaatst elders in het plantsoen, of worden gecompenseerd.”	Wij zijn van mening dat wel recht gedaan is aan het amendement. Zoals ook in de gebiedsvisie is opgenomen zal de groenstrook in de middenberm van de Parmentierweg worden doorgetrokken in de hele Parmentierweg. Ook blijft een deel van de platanen behouden. Of de overige platanen verplant kunnen worden hangt af van diverse factoren. Mocht verplaatsing niet mogelijk zijn dan worden nieuwe bomen aangeplant. De te verwijderen platanen worden sowieso gecompenseerd in het kader van dit bouwplan. Het huidige volume van het plantsoen zal in de toekomst, over de gehele Parmentierweg gezien, minimaal gelijk blijven.	

		Uit het voorliggende bestemmingsplan blijkt dat één strook van het microparkje met platanen behouden kan blijven. Echter, uit de tekening blijkt dat er enkele doorgangen gepland zijn voor verkeer naar de parkeergarage en (voetgangers)oversteekplaatsen. Mogelijk kost dit nog meer bomen. Met de onderbrekingen van de groenstrook wordt geen recht gedaan aan het amendement, immers daarmee wordt een aaneengesloten deel onderbroken. Deze doorgangen zullen er bovendien voor zorgen dat de bodem onder de kroon van de bomen verder verdicht, waardoor schade aan de wortels kan ontstaan.		
26	I, J	Ook heeft de gemeenteraad in 2020 besloten dat ten minste het volume van het huidige plantsoen behouden moet blijven. Dat betekent dat verplante of nieuw aan te planten bomen van een zo groot mogelijk formaat en vergelijkbaar beeld als de huidige platanen moeten worden geplant in een verlengde groenstrook aan de Parmentierweg. De te verwijderen bomen (nr 1-4) zijn goed verplantbaar volgens de BomenEffectAnalyse, mits aan de in dit rapport gestelde randvoorwaarden wordt voldaan. Voor het verplanten van de bomen zijn in het onderzoek eisen en randvoorwaarden opgesteld.	Zie ons antwoord onder 25.	Geen.

		Vorbereidingen voor verplanten duren 2 groeiseizoenen, waarop in het 3e jaar kan worden verplant. Er zijn eveneens randvoorwaarden opgesteld wanneer ervoor wordt gekozen om de bomen op de huidige locatie te handhaven. Bij herplant van nieuwe jonge aanplant in de verlengde groenstrook zullen de bomen pas na jaren volgroeid zijn en een functie kunnen vervullen ten behoeve van biodiversiteit, fijnstofafvang, hittestress, etc. Voor verplant van de bestaande bomen of herplant van nieuwe bomen in de verlengde groenstrook zouden platanen heel geschikt zijn; hoewel platanen volgens het register een lage ecologische waarde zouden hebben, zijn ze kampioen in fijnstof afvangen. Dat is in de Parmentierweg, waar veel (vracht)verkeer plaatsvindt en met het nabije drukke stationsgebied noodzakelijk. De schors van platanen is bovendien bij uitstek geschikt als schuilplaats voor insecten en kleine vogels. De bestaande platanen die niet behouden kunnen blijven vanwege de bouw moeten verplant worden om aan het amendement te voldoen.		
27	I, J	De wortels van de platanen in het parkje zijn met elkaar verbonden. De verplant (of kap) van een aantal van de platanen zal schade veroorzaken aan de wortels van de te behouden platanen.	Op 18 april 2025 is door ID Verde een nadere Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Deze nadere BEA is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.	Ja: aan het bestemmingsplan wordt een extra onderzoek toegevoegd als bijlage bij

		In de uitgevoerde BEA wordt aanbevolen een nadere Bomen Effect Analyse (BEA) uit te laten voeren wanneer plannen meer concreet zijn en ontwerptekeningen aanwezig zijn. Tijdens een BEA worden knelpunten onderzocht en boomspecifieke maatregelen opgesteld. Hierin worden ook eisen en randvoorwaarden beschreven voor boombescherming en bronbemaling. Er dient dus een nadere Bomen Effect Analyse te worden uitgevoerd.	Uit deze analyse blijkt dat de bomen die behouden blijven, ook daadwerkelijk behouden kunnen blijven. Enige schade aan de wortelstructuur is niet uit te sluiten maar de verwachting is dat de betreffende bomen hiervan herstellen. De nadere BEA geeft dus geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.	de toelichting in de vorm van een nadere BEA.
28	I, J	De bouwactiviteiten zijn zeer dicht op de bomen gepland. De kans op schade tijdens de bouw is dan ook aanwezig. Ook tijdens de bouw blijft het belangrijk goed voor de te behouden bomen te zorgen. De exacte inrichting van de bouwplaats is nog niet bekend. Echter, het is van cruciaal belang dat bij de inrichting van de bouwplaats rekening wordt gehouden met de bomen. Er gaat de laatste jaren veel mis in Leiden als het gaat om bescherming van bomen op bouwplaatsen. Zo zal er bronbemaling plaatsvinden bij de bouw van de parkeergarage. Voor de vochtvoorziening zijn de bomen afhankelijk van regenwater en grondwater. Bij de toepassing van bronbemaling wordt de grondwaterstand (tijdelijk) verlaagd. Het grondwater is tijdens de werkzaamheden niet meer bereikbaar voor de bomen. Afhankelijk van het tijdstip van de uitvoering van de werkzaamheden, kan de	Wij zullen tijdens de werkzaamheden de te behouden bomen voldoende beschermen. De bestaande bomen die gehandhaafd blijven zullen een randvoorwaarde vormen voor de inrichting van het bouwterrein. Dit is ook meegegeven aan de ontwikkelaar en ook de aannemer zal hiervan op de hoogte worden gesteld. Ook ten aanzien van de bronbemaling zal rekening worden gehouden met de bestaande en te behouden bomen. Bovengenoemde punten zijn onderdeel van de bouw en vormen strikt genomen geen onderdeel van het bestemmingsplan. Wij kunnen ons de zorgen wel voorstellen en zullen hier dan ook rekening mee houden tijdens de bouw. Overigens maakt de wijze van bouwen geen onderdeel uit van het bestemmingsplan: het bestemmingsplan geeft de ruimtelijke kaders weer en dient daarmee als toetsingskader voor een aanvraag omgevingsvergunning. Op dat	Geen.

		vochtvoorziening ontoereikend zijn voor de bomen. Hier zal rekening mee moeten worden gehouden.	moment wordt ook bekend welke wijze van bouwen gebruikt zal worden en welke maatregelen eventueel nodig zijn.	
29	I, J	Het belang van de aanwezigheid van de platanen blijkt ook uit het nadere ecologische onderzoek: In het plangebied zijn verblijvende vleermuizen aangetroffen. Het gaat om Gewone dwergvleermuis en Ruige dwergvleermuis. Indien werkzaamheden worden verricht aan gebouwen/gebouwdelen/bomen waarin verblijfplaatsen van vleermuizen zijn aangetroffen, dan dient een plan van aanpak gemaakt te worden waarin mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven om negatieve effecten die kunnen optreden teniet te doen. Daarnaast is het Micropark Parmentierweg van belang voor de aanwezige kauwenpopulatie: De platanen aan de Parmentierweg bieden al jaren onderdak aan een groep van meer dan 300 kauwen (alleen in het broedseizoen zullen het er minder zijn). Kauwen verzamelen zich aan het eind van de dag en slapen in groepsverband in hoge bomen. Net als alle andere inheemse vogels zijn kauwen bij wet beschermd. De Wet Natuurbescherming (art. 3.1.2) verbiedt	Wij erkennen de ecologische waarde van de platanen in de Parmentierweg. Een deel van deze platanen blijft ook behouden. Daar staat tegenover dat wij herontwikkeling van de Schipholweg ook van groot belang vinden: niet alleen biedt dat een kans om niet alleen de openbare ruimte maar ook de bebouwing te verduurzamen en op meer biodiverse manier in te richten, ook biedt dit de kans om van de monofunctionele Schipholweg een gemengd gebied te maken met ruimte voor extra woningen. De behoefte aan deze woningen is evident. De omgeving van de Schipholweg biedt de kans om in de directe nabijheid van centraal station en binnenstad woningen toe te voegen. Wij vinden het juist op deze locatie van belang om te verdichten. Om die reden hebben wij de bouwmogelijkheden uitgebreid tot een deel van de bestaande Parmentierweg. Hiermee krijgt de Parmentierweg van begin tot einde een eenduidig profiel en is er ruimte voor extra woningbouw. De slaappleaats van de kauwen is een waardevol gegeven. Deze succesvolle stadsvogel is echter zeer goed in staat alternatieve locaties te vinden, zoals de talrijke mogelijkheden in het Houtkwartier. Het	Geen.

		ook het opzettelijk verstoren van rustplaatsen. De kauw is de meest getelde soort in het Meetnet Urbane Soorten, het landelijke telprogramma voor vogels in steden. Dat komt waarschijnlijk mede doordat het een opvallende vogel is die in groepsverband optreedt. Juist steden vervullen een belangrijke rol als habitat voor de kauw; liefst oude steden met veel groen en hoge bomen. De gemeente heeft een zorgplicht voor deze intelligente, sociale vogels die helpen de stad schoon te houden. Niet alleen de kauwen tonen aan dat de platanen aan de Parmentierweg een functie hebben voor de biodiversiteit in de stad; er wonen en foerageren ook vleermuizen (Gewone en Ruige dwergvleermuis). Het park heeft dus waarde voor mens en dier. Bovendien heeft dit stukje groen in een versteende omgeving een verbindende functie tussen het groen aan het Maredijksepolderpad en het groen rondom en voorbij het spoor. Het micropark met juist grote, oudere bomen vervult daarnaast een juist zo belangrijke rol bij het tegengaan van hittestress, wateroverlast en fijnstofvervuiling. Het plan van aanpak moet snel inzichtelijk gemaakt worden.	weghalen van een deel van de platanen zorgt dus niet voor het verdwijnen van de kauwen uit de stad.	
--	--	---	--	--

30	I, J	De Gebiedsvisie Schipholweg bevat slechts opties voor groene zones zonder concrete invulling; - '.... wordt ruimte vrijgespeeld voor een rijk scala aan pocketparks, pleintjes en kleinere klimaatadaptieve groenstructuren' p. 39; - 'mogelijkheid voor groen' p 50; - potentiële vergroening p. 51; - mogelijke vergroening parkeerterrein GGD (p.50). Dit betreft echter private grond; - In alle straten zijn bomen ingetekend: betekent dit ook dat in alle straten bomen geplant kunnen worden? Is er voldoende ruimte voor groei in hoogte/breedte en voldoende diepte voor wortels, mede gezien ondergrondse bekabeling? - 'Door het afsluiten van de Parmentierweg op de kruising Schuttersveld/Dellaertweg ontstaat hier ruimte voor groencompensatie' p. 50. In het ontwerpbestemmingsplan worden de groene zones nog altijd niet concreet ingevuld. In het ontwerpbestemmingsplan vinden we slechts deze concretisering: "Zo komt op de penanten op de begane grond gevelgroen. Op de wachtgevel (noord-oostgevel) van de burens komt ook gevelgroen." Vooralsnog lijkt het ontwerpbestemmingsplan per saldo te resulteren in verlies van groene ruimte. Er is nog geen enkele garantie dat de gestelde spelregels wel kunnen worden nageleefd: p	De diverse kavels in het Schipholweggebied zijn geen eigendom van de gemeente Leiden. Door het vaststellen van de gebiedsvisie voor de Schipholweg hebben wij kaders gegeven waarbinnen de eigenaren van een kavel aan de Schipholweg uitgenodigd worden om tot herontwikkeling te komen. Bij onze beoordeling of wij willen meewerken aan een voorstel tot herontwikkeling dient de gebiedsvisie als toetsingskader. In paragraaf 2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is deze toets opgenomen. In de gebiedsvisie is onze ambitie opgenomen ten aanzien van groen. Alleen in de openbare ruimte kunnen wij zelf invulling geven aan deze ambitie: de openbare ruimte is eigendom van de gemeente. In overleg met de ontwikkelaars wordt het bouwplan zo groen en biodivers mogelijk vormgegeven. Het bestemmingsplan geeft alleen ruimtelijke kaders en regelt niet de invulling. In het bestemmingsplan is dus een groenbestemming gegeven aan een deel van de Parmentierweg. Hoe deze groenbestemming daadwerkelijk ingevuld wordt, is iets dat niet geregeld wordt in het bestemmingsplan maar in een inrichtingsplan. Dit is inmiddels opgesteld met de volgende uitgangspunten: • zoveel mogelijk groen en (grote) bomen behouden; • beplanting in plaats van gras;	Geen.
----	------	---	--	-------

		41 'Het gebied moet geschikt blijven voor soorten die nu in het gebied voorkomen' p 43 'Ga zorgvuldig om met bestaande bomen en behoud ze waar mogelijk' 'Gekapte bomen dienen 1 op 1 gecompenseerd te worden' 'kijk waar mogelijk naar compacte vergroening zoals Tiny Forests of postzegelparken'. Wij zijn van mening dat het onjuist is te werken met suggesties voor aanvullingen of compensaties op buiten de projectzonering gelegen gebieden die bovendien niet in eigendom van de gemeente zijn en waarbij geen enkele garantie voor uiteindelijke realisatie wordt gegeven.	• bij de nieuwbouw: verhoogde biodiverse plantvakken en eventueel schaduwminnend kruidenrijk gras. Het compensatieplan voor de te kappen bomen luidt samengevat als volgt: • er worden 11 platanen gekapt, 6 blijven behouden; • 3 bomen worden gecompenseerd aan de Parmentierweg, de overige bomen worden in de directe omgeving gecompenseerd; • in de ruimte tussen de appartementengebouwen aan het Virulypad en elders in de wijk wordt extra biodivers groen toegevoegd. Op de korte termijn, dat wil zeggen gekoppeld aan het specifieke bouwplan voor Schipholweg 101 A t/m K, wordt volledig gecompenseerd. Daarnaast zal op de langere termijn ook extra groen worden toegevoegd in een beplantingsstrook in de Parmentierweg tot aan de kruising richting Schipholweg	
--	--	---	---	--

Ambtshalve wijzigingen

Sinds het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan en tijdens de periode waarin het ontwerpbestemmingsplan te bekijken was, zijn er nog enkele fouten ontdekt in het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is regelgeving aangepast of was het nodig om teksten en/of regels van het ontwerpbestemmingsplan te actualiseren. Het herstellen van deze fouten en het actualiseren heet: ambtshalve wijzigingen. Daarnaast zijn enkele wijzigingen in het bestemmingsplan doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen. Alle wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn te lezen in de 'staat van wijzigingen' die, net als deze zienswijzennota, als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.

6. Conclusie

In het kader van de zienswijzenprocedure met betrekking tot het bestemmingsplan Schipholweg 101 A t/m K zijn in totaal 10 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn in deze zienswijzennota samengevat en beantwoord.

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

- Het aanpassen van het plantsoen in de Parmentierweg waardoor ook een aantal bestaande platanen verplant of gekapt zal moeten worden.
- Mogelijke schade aan bomen en bestaande bebouwing tijdens de bouwwerkzaamheden.
- Parkeren en mogelijke parkeeroverlast in omliggende wijken.
- De hoogte van de beoogde nieuwbouw.

Wij hebben deze zienswijzen beoordeeld en van een antwoord voorzien. Als gevolg van twee zienswijzen zal het bestemmingsplan op twee onderdelen worden aangepast:

- de bescherming van een nabij het plangebied aanwezige hoogspanningsleiding (50 kV) zal verbeterd worden door aan aanvullende regel op te nemen en
- de hoogbouweffectrapportage wordt aangevuld met het onderzoek naar de cumulatieve effecten met het plan aan de Schipholweg 66 – 128 naar wind en bezonning.

Op één onderdeel wordt het bestemmingsplan aangevuld: de nadere Bomen Effect Analyse (BEA) wordt als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

Voor de overige zienswijze geldt dat deze geen aanleiding geven het bestemmingsplan aan te passen. Dit betekent dat het bestemmingsplan, met de genoemde wijziging, aan de raad ter vaststelling aangeboden kan worden.