

Zienswijzennota bestemmingsplan Vondel en De Zwaan en het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder

juni 2024

1. Inleiding

Met het project Vondel en De Zwaan wordt de bouw van 576 woningen op de locatie van het Motorhuis, waarvan 35% sociale huur, 35% middelduur (waarvan 20% koop en 15% huur) en 30% vrije sector (koop of huur) mogelijk gemaakt. De gemeenteraad heeft met de vaststelling van de 'Gebiedsvisie Vondelkwartier' op 20 december 2020 de richtlijnen voor de herontwikkeling van 'Het Vondelkwartier' bepaald.

Voorliggende zienswijzennota heeft betrekking op de volgende stukken:

- Ontwerpbestemmingsplan Vondel en De Zwaan (NL.IMRO.0546.BP00200-0201);
- Ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder – bestemmingsplan Vondel en De Zwaan, met kenmerk D2023-136496.

De zienswijzennota is als volgt opgebouwd:

1. Inleiding;
2. Inzagetermijn;
3. Behandeling zienswijzen;
4. Vervolg besluitvormingsprocedure;
5. Zienswijzen;
 - 5.1 Indieners zienswijzen;
 - 5.2. Binnengekomen zienswijzen en reactie;
 - 5A. Bijlage Beantwoording zienswijze 7.5.B;
 - 5B. Bijlage 5B beantwoording zienswijze 7.6.C;
 - 5C. Bijlage 5C Afbeeldingen Verkeersmodel;
6. Ambtelijke wijzigingen;
 - 6.1 Ambtelijke wijzigingen bestemmingsplan Vondel en De Zwaan;
7. Staat van wijzigingen n.a.v. zienswijzen;
 - 7.1 Staat van wijzigingen bestemmingsplan Vondel en De Zwaan.

2. Inzagetermijn

Het ontwerpbestemmingsplan Vondel en De Zwaan is samen met het bijbehorende ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder in procedure gebracht. De inzagetermijn liep van vrijdag 22 december 2023 t/m donderdag 1 februari 2024. Er zijn 16 zienswijzen ingediend, allen ontvankelijk.

3. Behandeling zienswijzen

De behandeling van de ingediende zienswijzen komt in paragraaf 5 aan de orde. De zienswijzen zien op verschillende thema's. Onder paragraaf 5.2 van deze nota worden de zienswijzen per indiener samengevat en voorzien van een individuele reactie, waarbij waar nodig naar een bijlage bij deze paragraaf wordt verwezen.

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

4. Vervolg besluitvormingsprocedure

Het definitieve bestemmingsplan (inclusief hogere waardenbesluit), waarin de aanpassingen zoals genoemd in de Staat van wijzigingen zijn verwerkt, wordt tezamen met deze zienswijzennota aan het college aangeboden. Wanneer het College instemt met de zienswijzennota en het bestemmingsplan, wordt het bestemmingsplan en de zienswijzennota doorgestuurd naar de griffier van de behandelende raadscommissie.

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

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

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

5. Zienswijzen

5.1 Indieners zienswijzen

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

- Besluit I betreft het ontwerpbestemmingsplan Vondel en De Zwaan (NL.IMRO.0546.BP00200-0201);
- Besluit II betreft het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder – bestemmingsplan Vondel en De Zwaan, met kenmerk D2023-136496.

Nr.	Indiener	Adres	Postcode	Plaats	Besluit
1					I
2					I
3					I
4					I
5					I
6					I
7					I
8					I
9					I

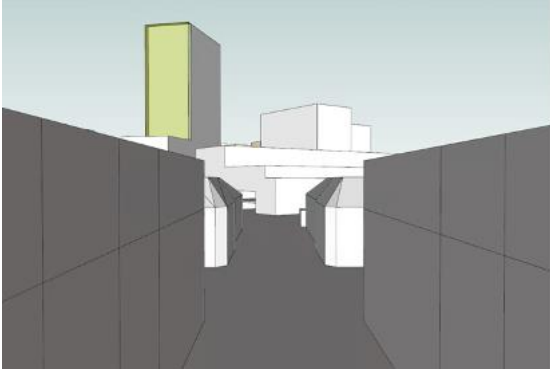
10					I
11					I en II
12					I
13					I
14					I
15					I
16					I en II

5.1 Binnengekomen zienswijzen en reactie

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
1			
	De bouwhoogte van 70 meter is te hoog		
1.1	Een hoogte van 70 m past niet in een woonwijk met overwegend laagbouw in de naastgelegen straten.	De locatie Vondel en De Zwaan ligt aan de rand van de wijk. Daarom wordt met de nieuwbouw niet alleen gekeken naar de wijk waarin de ontwikkeling zich bevindt, maar naar de bredere omgeving. Zo ligt Vondel en De Zwaan in het verlengde van de hogere galerijflats, zoals de Muiderkring en direct naast de stevigere kantoorpanden van onder andere Heerema. De locatie bevindt zich bovendien aan de grote verkeersader van de Plesmanlaan met aan de overzijde stevigere bouwblokken in het Leiden Bio Science Park. Het Stationsgebied en omgeving zijn bovendien aangewezen als locaties waar in de toekomst meer hoogbouw wordt toegevoegd. In Leiden is gekozen voor stadsinbreiding in plaats van stadsuitbreiding. Om het groene buitengebied vrij te houden van bebouwingen, is de keuze gemaakt om vooral woningen toe te voegen op plekken dichtbij stations of HOV-haltes en nabij	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		faciliteiten zoals voorzieningen. De omgeving van het Vondelkwartier is in de Leidse omgevingsvisie 2040 nadrukkelijk benoemd als één van de locaties waar duurzame verstedelijking en daarmee ook stevigere verdichting wenselijk is. Toevoeging van hoogbouw, om deze verdichting mogelijk te maken, is hier onderdeel van. Bij de opzet van de blokken is, in lijn met de Gebiedsvisie, nadrukkelijk gekeken om een goede overgang te maken tussen de woonwijk en de nieuwbouw. Daarbij komt er een lager blok aan de Gerard Brandtstraat en wordt de hoogbouw op een grotere afstand geplaatst ten opzichte van de bestaande woningen. Zo ontstaat er een stedenbouwkundige verantwoorde overgang van laagbouw naar hoogbouw.	
1.2	Een zichtlijn vanaf de Gerard Brandtstraat ter hoogte van de Coornhertstraat, vanaf de Gerard Brandtstraat aan de overkant van de straat of vanaf de Vondellaan ter hoogte van de bouwlocatie is niet opgenomen in de Hoogbouweffect Rapportage. Dit zou waarschijnlijk een te dramatisch effect tonen.	Het is onmogelijk om ieder standpunt vanuit de wijk mee te nemen in de Hoogbouweffectrapportage. Daarom zijn in de Gebiedsvisie een aantal standpunten benoemd die bij de uitwerking van de plannen in ieder geval moeten worden getoetst (zie pagina 41 van de Gebiedsvisie). Dit is gebeurd. De standpunten die in de zienswijze worden benoemd, zijn andere standpunten dan die in de Gebiedsvisie. Om deze reden maken deze precieze standpunten geen onderdeel uit van de rapportage. De hoek Gerard Brandtstraat-Jacob Catslaan is wel bekeken in de rapportage. Dit standpunt is te vinden op pagina 7 en heeft de naam 'standpunt 6. Constantijn Huijgenslaan'. Dit standpunt is vanwege de vrij korte afstand tussen beide kruisingen vergelijkbaar. Ook het standpunt haaks op de Vondellaan maakt geen onderdeel uit van de rapportage. Een belangrijke reden hiervoor is dat wij naar de langere zichtlijnen kijken. Bij standpunten die relatief dichtbij zijn ervaar je vooral de onderste lagen van gebouwen (tenzij omhoog wordt gekeken). In het rapport is wel een standpunt opgenomen vanaf de Vondellaan. Dit standpunt 19 op pagina 21. Het is duidelijk dat hogere bebouwing ook vanuit een grotere omgeving kunnen worden gezien. De zichtbaarheid an sich of eigenlijk onzichtbaarheid van torens is daarom geen beoordelingscriterium. Waar wel naar gekeken wordt zijn dingen als hoe torens zich tot elkaar verhouden, of er nog lucht tussen torens te zien is, of de	Geen.

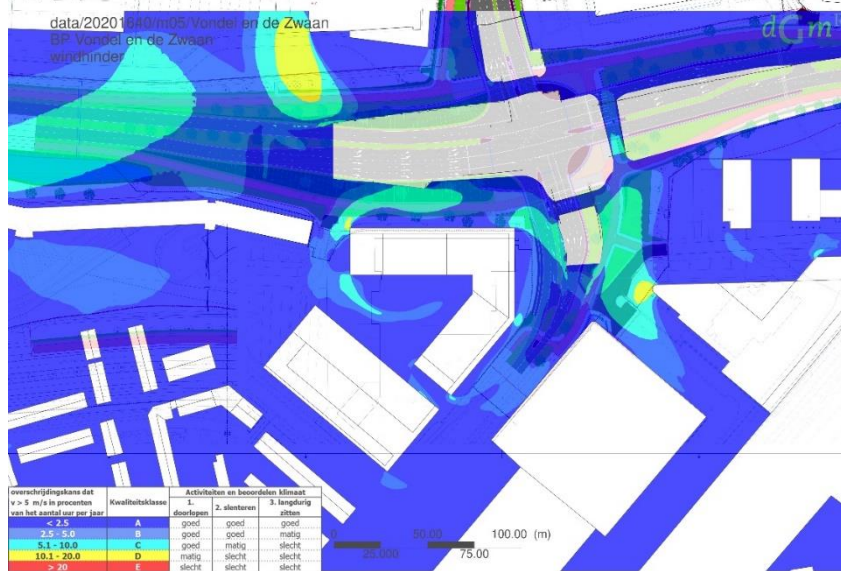
Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		torens zo zijn geplaatst dat deze niet midden in een zichtlijn staan (tenzij dit wel een nadrukkelijke wens is), slankheid van de torens, enzovoorts, Deze beoordeling heeft op basis van de hoogbouweffectrapportage goed kunnen plaatsvinden en wordt door het College vanuit geen van de zichtlijnen als dramatisch beoordeeld.	
1.3	Een gebouw van 70 m hoog zou ook veruit het hoogste gebouw in zicht zijn, vanaf de Gerard Brandtstraat, Plesmanlaan en Vondellaan. Naturalis, Heerema en het LUMC volgen daarop.	Het klopt dat er in de directe omgeving van de Gerard Brandtstraat momenteel nog geen gebouwen staan van 70 meter. In de wat ruimere omgeving zullen er in de komende jaren echter gebouwen met een vergelijkbare hoogte worden gebouwd, conform onder meer de Omgevingsvisie Leiden 2040.	Geen.
1.4	Gezien de naastliggende laagbouw is een bouwhoogte van 40 m meer passend.	Wij denken dat een gebouw van 70 meter hoog in deze omgeving wel goed kan worden ingepast. Zie tevens het antwoord op 1.1.	Geen.
1.5	In de Gebiedsvisie die opgezet was stelde de gemeente voorwaarden om een hoogte van 70 m toe te staan. Dit waren een slanke toren en hoogwaardige bouwmaterialen. Aan geen van beide voorwaarden wordt in de huidige plannen voldaan. Alleen al om deze reden zou de gemeente het bestemmingsplan moeten herzien.	We beoordelen de slankheid van torens aan de hand van het toetsingskader kwaliteit van hoogbouw. In deze kwaliteitstoets zijn richtlijnen opgenomen, maar geen harde kaders als het gaat om slankheid van torens. Ten opzichte van de richtlijnen wijken de huidige plannen iets af. Zo wordt in het ontwerp met 2 meter afgeweken van de diagonaal. En wijkt de footprint ook af. De 70 meter toren is qua oppervlak niet tot nauwelijks toegenomen ten opzichte van het model zoals opgenomen in de Gebiedsvisie. De vorm van de toren is gewijzigd van vierkant naar meer rechthoekig, om zo de plattegronden van de woningen efficiënter te kunnen indelen. In de praktijk zal de afwijking met de richtlijnen uit de kwaliteitstoets slechts minimaal waarneembaar zijn, terwijl deze extra meters wel van belang zijn voor het maken van goede woningen. Zie onderstaande afbeelding, met in het geel het deel dat afwijkt.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		 <i>Zicht vanaf Gerard Brandtstraat. In geel afwijking richtlijn diagonaal.</i>  <i>Zicht vanaf Vondellaan. In geel afwijking richtlijn diagonaal.</i> Het bestemmingsplan beschrijft de kaders waarbinnen een gebouw kan worden gerealiseerd, maar zegt nog niets over de uiteindelijke verschijningsvorm en materialen. Deze toetsing vindt plaats in een opvolgende vergunningenprocedure. Het is daarom te voorbarig om te zeggen dat het gebouw niet aan die criteria voldoet.	
	Het aantal woningen is te groot		
1.6	Als de bouwhoogte van 70 m niet aangehouden zou worden kan dat ook een gunstige invloed	Het is juist dat de hoogte van de bebouwing van invloed is op het aantal woningen dat kan worden gebouwd. Gezien de grote vraag naar woningen in de stad ziet het	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	hebben op het aantal woningen dat gebouwd zal worden.	College de afname van het aantal te realiseren woningen juist als een negatief effect.	
	Mobiliteit		
1.7	Door het grote aantal nieuwe bewoners wordt de druk op het verkeer in de wijk op een onacceptabele manier verhoogd. Dit gaat over toegenomen verkeersbewegingen en parkeerdruk in de omliggende straten.	<i>Parkeren</i> Aan de hand van het programma en de vigerende parkeernormen Leiden 2020 is de parkeereis van het project bepaald. Dit is het aantal parkeerplaatsen waar de ontwikkelaar minimaal in dient te voorzien. Voor het bewonersparkeren is er gedeeltelijk afgeweken van de parkeereis conform artikel 11.1.c van de parkeernorm omdat het voldoet aan de hiervoor gestelde eisen: • Het project is gelegen binnen een betaald parkeren zone, als bedoeld in de Parkeerverordening, en ligt tevens op een loopafstand van minimaal 500 meter tot de dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald parkeren zone. • Ten minste het bezoekersaandeel van de autoparkeereis wordt op eigen terrein gerealiseerd. • Tevens komen de toekomstige bewoners niet in aanmerking voor een bewoners- en/ of bezoekersparkeervergunning. Dat betekent dat er slechts voor een deel van de bewoners een parkeerplaats wordt aangeboden. In dit geval is het te onderbouwen dat er wordt afgeweken van een deel van de parkeereis voor bewonersparkeren, omdat het project centraal is gelegen en omdat de toekomstige bewoners niet afhankelijk zullen zijn van een auto om op verreweg de meeste bestemmingen te kunnen komen. Het bouwplan ligt nabij station Leiden Centraal. Bewoners kunnen daar eenvoudig naar toe wandelen of fietsen. Vanaf Leiden Centraal zijn andere steden in Nederland eenvoudig met de trein te bereiken. Bovendien is de Leidse regio goed te bereiken vanaf het busstation Leiden Centraal. Daar komt nog bij dat Leiden een compacte stad is waarbinnen verreweg de meeste bestemmingen goed te bereiken zijn met de fiets. De verwachting is dat een groot deel van de bewoners geen auto nodig zal hebben, om in hun mobiliteit te voorzien. Hiermee valt het goed te verdedigen om af te wijken van het bewonersgedeelte van de parkeereis De bezoekersnorm wordt wel volledig op eigen terrein gerealiseerd. In de oplegnotitie "Aanpassing programma Vondel & De Zwaan op de verkeersgeneratie	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		en parkeerbalans” op bladzijde 5 (GraaffTraffic, 6 september 2023 - opgenomen in bijlage 12) wordt dit ook beschreven. Er zijn 140 parkeerplaatsen beschikbaar en er zijn conform de parkeernormennota 2020 Leiden overdag 72 parkeerplaatsen en in de avond/weekend 94 parkeerplaatsen voor bezoekers nodig. Plekken die niet nodig zijn voor bezoek kunnen aangeboden worden aan bewoners die wel een eigen auto meenemen. Dit zal ook door de ontwikkelaar worden aangekondigd, die zich daarmee grotendeels richt op een doelgroep die niet afhankelijk is van autobezit. Het valt daarom niet te verwachten dat bewoners van Vondel en de Zwaan zorgen voor een toename van de parkeerdruk in de omliggende straten. Immers moeten ze dan iedere keer het straattarief betalen. Het afwijken van het bewonersgedeelte van de parkeereis is iets wat regelmatig voorkomt bij bouwprojecten. Hierin is Vondel en de Zwaan niet uniek. De gemeente Leiden gaat op een eigentijdse manier om met parkeren in relatie tot bouwprojecten die ook in andere steden al gebruikelijk is. De parkeeroplossing voor Vondel en de Zwaan sluit ook aan bij het brede beleid van de gemeente Leiden. Als gemeente zetten wij in voor de verduurzaming van mobiliteit. Naast het stimuleren van lopen, fietsen en het gebruik van OV, houdt dit in dat er wordt ingezet op het verschonen (elektrisch) en efficiënter gebruik van vervoermiddelen (deelmobiliteit). De gemeente zal de parkeerdruk in de wijk evenwel blijven monitoren. Als blijkt dat deze hoog oploopt, dan kan de gemeente overwegen om het bezoekers straatparkeertarief op te voeren zodat het minder aantrekkelijk wordt om in de wijk te parkeren. Dit raakt dan ook de bewoners van Vondel en de Zwaan die hun auto in het vergunningengebied neerzetten tegen het bezoekers straattarief. <i>Verkeersdruk</i> Het aantal verkeersbewegingen neemt toe als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. De toename van het autoverkeer zal zich door de positie van de uitrit van de parkeergarage concentreren op de hoofdwegen zoals de Vondellaan en de Plesmanlaan en nauwelijks op de woonstraten. De hoofdwegen hebben voldoende capaciteit om aanvullend verkeer van Vondel en De Zwaan te verwerken. Dit is	

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		expliciet onderzocht in het verkeerskundig onderzoek van GraaffTraffic d.d. 15 december 2021 (opgenomen in bijlage 12 bij de toelichting van het bestemmingsplan) met doorstromingsberekeningen OMNI-x bij de uitgang van de parkeergarage en een Vissimstudie voor de doorstroming van het kruispunt met de Plesmanlaan. Bij deze berekeningen is ook rekening gehouden met andere nog te bouwen bouwprojecten.	
	Windhinder		
1.8	Verder zou de windhinder dusdanig toenemen op een dusdanig groot gedeelte van de omliggende fietspaden dat er onvermijdbaar risico is op ongelukken met fietsers, en mogelijk ook met voetgangers. Dit is nu al het geval op het fietspad bij Heerema.	Onderdeel van de Hoogbouwtoets is ook een toets op windhinder. Deze is opgenomen in de bijlagen van het bestemmingsplan. In de NEN8100 zijn geen criteria opgenomen met betrekking tot fietsers. Adviesbureau DGMR adviseert in deze dat de fietspaden niet gelegen zijn in gebieden met windgevaar of een beperkt risico op windgevaar. Tevens adviseert DGMR dat windhinderklasse D acceptabel is, mits er niet een snelle overgang is van klasse A/B naar klasse D. Op basis van het uitgevoerde windonderzoek, waarbij de nieuwbouw in aanmerking is genomen, ziet DGMR geen aanleiding voor aanvullende maatregelen voor de fietsers. De komst van de nieuwbouw leidt volgens dit onderzoek niet tot windgevaar of beperkt risico op windgevaar. Bij de uitwerking van het bouwplan, als ook de herinrichting van de openbare ruimte zal worden gekeken of er maatregelen mogelijk zijn om het windklimaat plaatselijk te verbeteren, bijvoorbeeld door fietspaden meer af te schermen door het plaatsen van bomen. Het plan is conform de Hoogbouwtoets getoetst op windhinder. Deze is opgenomen in de bijlagen van het bestemmingsplan. Bij de toetsing is rekening gehouden met de herinrichting van de infrastructuur voor de Leidse Ring Noord. Zie in de afbeelding hieronder een projectie van het windhinderonderzoek op de toekomstige inrichting van de Vondellaan en Plesmanlaan.	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg																																			
		data/20201103/05_Vandert en de Zwaan Vandert en de Zwaan windhinder <table data-bbox="893 716 1207 804"><tr><th>overschrijdingskans dat v > 5 m/s in procenten van het aantal uur per jaar</th><th>Kwaliteitsklassen</th><th colspan="3">Activiteiten en beoordeelde klimaat</th></tr><tr><th></th><th></th><th>1. doorlopen</th><th>2. slenteren</th><th>3. langdurig zitten</th></tr><tr><td>< 2.5</td><td>A</td><td>goed</td><td>goed</td><td>goed</td></tr><tr><td>2.5 - 5.0</td><td>B</td><td>goed</td><td>goed</td><td>matig</td></tr><tr><td>5.1 - 10.0</td><td>C</td><td>goed</td><td>matig</td><td>slecht</td></tr><tr><td>10.1 - 20.0</td><td>D</td><td>matig</td><td>slecht</td><td>slecht</td></tr><tr><td>> 20</td><td>E</td><td>slecht</td><td>slecht</td><td>slecht</td></tr></table> Op basis van het onderzoek is te zien dat zowel de fiets- als voetpaden overwegend in de kwaliteitsklassen A t/m C liggen. Hiervoor geldt een goed windklimaat bij activiteit doorlopen. Locaties waar een klasse D geldt zijn: - de hoek van Heerema: het voet- en fietspad liggen buiten deze zone. - de linkerbovenhoek van het noordblok: hier komt in de toekomstige situatie mogelijk een trottoir. Bij het ontwerp van de nieuwbouw en herinrichting van de openbare ruimte moet hier rekening mee worden gehouden. - een deel van het fietspad en voetpad aan de Plesmanlaan: in de huidige situatie is hier ook al sprake van klasse C/D. De nieuwbouw van de beoogde bouwmassa van de Mercedeslocatie uit de Gebiedsvisie is niet meegenomen in het windhinderonderzoek dat is opgenomen in de bijlagen van het bestemmingsplan. Hier is echter wel een korte studie naar gedaan. Op basis van de bouwmassa zoals opgenomen in de Gebiedsvisie. Uit dit onderzoek blijkt dat deze nieuwbouw positief effect kan hebben op het windklimaat. Bij verdere uitwerking van de plannen voor de Mercedeslocatie zal hier verder naar worden gekeken.	overschrijdingskans dat v > 5 m/s in procenten van het aantal uur per jaar	Kwaliteitsklassen	Activiteiten en beoordeelde klimaat					1. doorlopen	2. slenteren	3. langdurig zitten	< 2.5	A	goed	goed	goed	2.5 - 5.0	B	goed	goed	matig	5.1 - 10.0	C	goed	matig	slecht	10.1 - 20.0	D	matig	slecht	slecht	> 20	E	slecht	slecht	slecht	
overschrijdingskans dat v > 5 m/s in procenten van het aantal uur per jaar	Kwaliteitsklassen	Activiteiten en beoordeelde klimaat																																				
		1. doorlopen	2. slenteren	3. langdurig zitten																																		
< 2.5	A	goed	goed	goed																																		
2.5 - 5.0	B	goed	goed	matig																																		
5.1 - 10.0	C	goed	matig	slecht																																		
10.1 - 20.0	D	matig	slecht	slecht																																		
> 20	E	slecht	slecht	slecht																																		

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	Participatie		
1.9	Er is bezwaar tegen de manier waarop de communicatie over en de beloofde participatie in de besluitvorming tot nu toe is ingevuld.	Het College betreurt dat indiener bezwaar heeft over de manier waarop de communicatie en participatie tot nu toe ingevuld is. Er zijn voor de beoogde ontwikkeling echter wel uitgebreide participatietrajecten doorlopen. Voor het project Vondel en De Zwaan zijn een aantal verschillende participatietrajecten doorlopen om te komen tot het geconsolideerde stedenbouwkundig ontwerp dat nu juridisch-planologisch wordt vastgelegd met het bestemmingsplan. Ten tijde van de Gebiedsvisie Vondelkwartier is er een participatietraject geweest, waarbij de omgeving en belangstellenden geïnformeerd en geraadpleegd zijn over de uitgangspunten van de Gebiedsvisie. Parallel aan dit traject is er ook een participatietraject geweest voor het Ontwikkelperspectief de Mors. In het kader van de nadere uitwerking van het deelgebied Vondel en De Zwaan is er bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig ontwerp tevens een apart participatietraject doorlopen. De participatierapportage beschrijft de doorlopen participatieprocedure en in de bijlagen is een samenvatting van de belangrijkste participatiemomenten te vinden. Hoofddoel van het participatierapport is de gemeenteraad, voorafgaand aan besluitvorming over het bestemmingsplan, goed te informeren over het doorlopen participatietraject. Daarom is dit rapport nog met een aantal vertegenwoordigers van omwonenden gedeeld om mee te lezen en is hun reactie verwerkt. Het is helaas vrijwel niet mogelijk iedereen tevreden te stemmen: bij het tegen elkaar afwegen van de diverse belangen moeten soms keuzes gemaakt worden.	Geen.
2			
	Mobiliteit		
2.1	Indiener geeft aan dat bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen een analyse dient te worden opgesteld van de verkeersintensiteiten waarbij de verkeerseffecten van het plan op de (aansluitingen van) rijkswegen in beeld worden gebracht. In onderhavig bestemmingsplan is in	De verkeersgeneratie van deze ontwikkeling is onderzocht zoals gebruikelijk in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing. Hierbij is tevens onderzocht in welke mate het wegennet in de (directe) omgeving van het plan nog beschikt over voldoende restcapaciteit, zodat het nieuw gegenereerde verkeer hierop nog af te wikkelen valt. Voor de ontsluiting van Vondel en De Zwaan is als basis voor de verkeersintensiteiten het regionale verkeersprognosemodel RVMK gebruikt (zie	Paragraaf 4.7.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt met de volgende tekst aangevuld: <i>In het verkeersonderzoek is</i>

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	de toelichting van het plan geen paragraaf over verkeerseffecten ten aanzien van het Hoofdwegennet opgenomen. Verzocht wordt om de verkeersintensiteiten voor de rijkswegen A44 en A4 te onderzoeken en dit in de toelichting van het plan te beschrijven.	hoofdstuk 2, notitie “Verkeerskundig onderzoek Vondel & De Zwaan voor 2020 en 2030”; GraaffTraffic d.d. 15 december 2021). Daarin zijn ook andere in de gemeente verwachte projecten opgenomen. Dit is ook duidelijk zichtbaar in het verkeersmodel. Op de Vondellaan ter hoogte van de Plesmanlaan geeft het verkeersmodel in 2020 in de ochtendspits 1.070 motorvoertuigen en avondspits 1.060 motorvoertuigen. In 2030 is dat respectievelijk 2.470 en 2.980 motorvoertuigen. Het simulatiemodel Vissim is gebruikt om te kijken of de ontsluiting van de ontwikkeling afdoende is, op het kruispunt Plesmanlaan-Vondellaan. De conclusie is dat in 2030 ook met een volledig bouwvolume het kruispunt het verkeer nog goed verwerken kan worden. Hieruit blijkt dat er gezien de capaciteit van het omliggende wegennet geen problemen optreden bij de afwikkeling van het nieuw gegenereerde verkeer. De “bijdrage” van dit project aan het totale aanbod van verkeer op het wegennetwerk in de omgeving van het bouwplan, is aldus beperkt. Aangezien de verkeersafwikkeling van het nieuwe verkeer in de directe omgeving van het bouwplan al geen problemen oplevert, valt logischerwijs te verwachten dat dit ook niet het geval zal zijn op de (op- en afritten naar de) rijkswegen A44 en A4 en doorstroming van het verkeer aldaar, aangezien deze verder van het bouwplan verwijderd zijn. Temeer omdat de verkeersvolumes op rijkswegen zodanig groot zijn dat de bijdrage van een ontwikkeling als Vonden en De Zwaan hier relatief erg klein is. In het bestemmingsplan zal dit nog worden verduidelijkt.	<i>tevens onderzocht in welke mate het wegennet in de (directe) omgeving van het plan nog beschikt over voldoende restcapaciteit, zodat het nieuw gegenereerde verkeer hierop nog af te wikkelen valt. Hieruit blijkt dat er gezien de capaciteit van het omliggende wegennet geen problemen optreden bij de afwikkeling van het nieuw gegenereerde verkeer. De “bijdrage” van dit project aan het totale aanbod van verkeer op het wegennetwerk in de omgeving van het bouwplan, is beperkt. Aangezien de verkeersafwikkeling van het nieuwe verkeer in de directe omgeving van het bouwplan al geen problemen oplevert, valt het logischerwijs te verwachten dat dit ook niet het geval zal zijn op de (op- en afritten naar de) rijkswegen A44 en A4 en doorstroming van het</i>

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
			<i>verkeer aldaar, aangezien deze verder van het bouwplan verwijderd zijn. Temeer omdat de verkeersvolumes op rijkswegen zodanig groot zijn dat de bijdrage van een ontwikkeling als Vonden en De Zwaan hier relatief erg klein is.</i>
2.2	De ontwikkeling van het plan ligt nabij de nieuwe, recente ontwikkelingen in de plangebieden 'Schipholweg 66-128' en 'Schipholweg 101 A t/m K', alsmede o.a. Plesmanlaan 100'. De ontwikkelingen van deze plangebieden gezamenlijk hebben mogelijk verkeerseffecten aangezien ze onder andere allen gebruik maken van dezelfde toegangswegen. Er zijn in deze omgeving meer ontwikkelingen gepland. Er wordt gevraagd om voor de totale ontwikkelingen te onderzoeken hoe deze intensiteiten de doorstroming van het verkeer op de rijkswegen beïnvloeden, inclusief de doorstroming op de op- en afritten van de rijkswegen. Mocht de doorstroming van het verkeer negatief worden beïnvloed, dan dienen ook de maatregelen te worden beschreven die worden genomen om deze negatieve effecten op te vangen.	Zoals bij 2.1. al is gesteld, is het verkeerskundig onderzoek gebaseerd op aantallen inclusief de andere in de gemeente verwachte projecten. Wat indiener vraagt is dus feitelijk al gebeurd. Omdat op het lokale netwerk geen problemen ontstaan, zal de doorstroming op rijkswegen ook niet significant beïnvloed worden.	Geen.
2.3	Er wordt verzocht in gesprek te gaan met indiener over de mobiliteitseffecten van de plannen binnen uw gemeente.	De gemeente is graag bereid hierover met indiener van de zienswijze in gesprek te gaan en heeft hiertoe initiatief genomen.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
3			
	Mobiliteit		
3.1	Indiener van de zienswijze maakt zich zorgen over de verkeerssituatie in de wijk De Lage Mors en met name rondom de Lage Morsweg. De zorgen zien met name op het gebrek aan gedegen onderzoek en onderbouwing met betrekking tot het te verwachten (sluip)verkeer dat mogelijk op de Lage Morsweg zal toenemen als gevolg van toevoegen van woningen aan de noordzijde van de Lage Mors, in het plan Vondel en De Zwaan. De huidige staat van de Lage Morsweg lijkt niet geschikt voor een mogelijk toegenomen verkeersstroom en hier is onvoldoende rekening mee gehouden in het bestemmingsplan. Dit levert onveilige situaties op.	De Lage Morsweg heeft twee gedeelten. Het deel ten noorden van de Vondellaan/Damlaan is een woonstraat en bediend alleen de omliggende wijk, dit gedeelte heeft geen functie ten behoeve van het doorgaande verkeer en loopt slechts tot aan het park. Hier valt geen toename in het verkeer te verwachten als gevolg van de realisatie van dit bouwplan. Het verkeersmodel bevestigt dit (zie bijlage 5C bij dit document). Het autoverkeer blijft met alle toekomstige ontwikkelingen stabiel. Het zuidelijke gedeelte van de Lage Morsweg, het deel dat de Vondellaan met de Morsweg verbindt heeft een functie voor het lokale verkeer, maar ook hiervoor is de verwachting dat de verkeersdruk in de toekomst (na realisatie Vondel en De Zwaan) stabiel blijft. Zie ook het antwoord hierna bij 3.2.	Geen.
3.2	Er is in het bestemmingsplan enkel gekeken naar het verkeer richting de Plesmanlaan en onvoldoende naar het verkeer de wijk in. Dit zal zeker aan de orde zijn daar er nu al veelvuldig gebruik gemaakt wordt van de route door de Lage Morsweg (door bijvoorbeeld verkeer uit het Bio Science Park), wanneer mensen zich bewegen van de Plesmanlaan naar bijvoorbeeld de A4 (Zoeterwoude) of N206 richting Voorschoten.	De Lage Morsweg heeft een functie voor het lokale verkeer; het is geen doorgaande weg. Het College deelt de verwachting beschreven in de zienswijze niet en dit wordt ook ondersteund door het verkeersmodel (zie antwoord 3.1). Daarnaast zal verkeer naar de A4 vanuit Bio Science Park vanaf de zomer 2024 gebruik gaan maken van de Rijnlandroute en nauwelijks meer rijden via de N206 door Leiden. Dit is in het verkeersmodel meegenomen.	Geen.
3.3	Het ontbreken van adequate maatregelen om (sluip)verkeer te beperken, kan een negatieve impact hebben op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk. Er wordt verzocht om aanvullend onderzoek te doen naar de verkeerssituatie, met bijzondere aandacht voor de eerder genoemde zorgen.	De vraagstelling gaat ervan uit dat het nodig is om maatregelen te treffen. Zoals bij de beantwoording van 3.1 en 3.2 al is aangegeven, zijn er buiten de Vondellaan geen grote veranderingen in het verkeersbeeld in de wijk Lage Mors te verwachten. Naar inschatting van het College zijn maatregelen hierom niet nodig.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
3.4	Daarnaast vraag ik om passende maatregelen te treffen om eventuele overlast voor de bewoners van de Lage Morsweg en omliggende gebieden te minimaliseren.	Zie antwoord 3.1	Geen.
4			
	Parkeren		
4.1	Er wordt bezwaar gemaakt tegen het zeer beperkt aantal parkeerplaatsen wat gerealiseerd gaat worden bij deze woningen. Er komen 576 woningen en maar 140 parkeerplaatsen. Dat is volstrekt irreëel, een groot deel van de mensen die daar een woning gaan kopen zullen ook een auto nodig hebben voor werk, familie, of recreatie. Het probleem van parkeren gaat op deze manier vooral over de wijk verspreiden. Er dient voor elke woning een parkeerplaats beschikbaar te zijn, ook om voor gasten en bezoekers over voldoende parkeergelegenheid te beschikken.	Zie antwoord 1.7.	Geen.
5			
	Leefbaarheid		
5.1	De leefbaarheid van Leiden Noord is niet genoeg beschermd (o.a. te druk bij scholen en te weinig plek voor huisartsen).	We gaan er bij de beantwoording van uit dat u het heeft over het Morskwartier en niet over Leiden Noord. Leiden heeft oog voor de leefbaarheid en het hiermee samenhangende beschikbare voorzieningenaanbod. Dit betekent echter niet dat het een taak is van de gemeente Leiden, tenzij op grond van sectorale wetgeving hiertoe een verplichting bestaat voor gemeenten, om te voorzien in de voorzieningen. Bij de beoordeling of een bestemmingsplan kan worden vastgesteld dient in aanmerking te worden genomen of de ruimtelijke gevolgen van het project aanvaardbaar zijn. Ten aanzien van de vraag wat onder die ruimtelijke gevolgen moet worden verstaan hanteert de gemeente – in lijn met rechtspraak van de bestuursrechter – als criterium of zich als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling een duurzame	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		ontwrichting van het voorzieningenniveau zal voordoen. Van een duurzame ontwrichting is sprake indien inwoners van een bepaald gebied niet langer op een aanvaardbare afstand van hun woning kunnen voorzien in hun eerste levensbehoeften. Daartoe behoren niet speelplaatsen, openbaar groen en basisscholen en onzeker is of huisartsenzorg hiertoe behoort, waarbij ook heeft te gelden dat indien zulks het geval is, dan nog moet komen vast te staan dat het voorzieningenniveau op dit punt duurzaam wordt ontwricht. Dat is in de zienswijze niet aan de orde gesteld. In de beoordeling is bekeken wat het plan betekent voor de leefbaarheid en het voorzieningenniveau in het Morskwartier, daarbij in aanmerking genomen de ambities voor en rondom deze wijk zoals deze volgen uit het gemeentelijk beleid. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7.1.A. tot en met 7.1.E.	
	Windhinder		
5.2	Er zouden ook gevaarlijke problemen voor het fietsverkeer langs de torens kunnen ontstaan als gevolg van effecten van de wind.	Zie antwoord 1.8.	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.
6			
	Hoogbouw		
6.1	Het ontwerpbestemmingsplan maakt hoogbouw mogelijk die niet voldoet aan de eerder door de Gemeenteraad vastgestelde eisen. In de Gebiedsvisie Vondelkwartier (pagina 39) is het volgende vastgelegd: "Om de hoogteaccenten op geschikte wijze in te passen, zijn de hoogteaccenten slank [...]". Deze Gebiedsvisie specificeert weliswaar niet wat er precies onder "slank" dient te worden verstaan, maar dat kan worden afgeleid uit andere Gebiedsvisies:	Zie antwoord 1.5 Slankheid van torens is een relatief begrip, omdat hoe een toren wordt ervaren van verschillende aspecten afhankelijk is, denk aan: diameter, oppervlak, verhouding breedte, diepte en hoogte, geleding, vormgeving, zichtlijnen/kijkhoek etc. De genoemde diameters en oppervlaktes beschrijven een van de indicatoren die tot een slanke toren kunnen leiden. Zo kan een bepaalde diameter afhankelijk van de breedte en diepteverhouding slanker of minder slank aanvoelen. En oogt een toren met dezelfde breedte en diepte slanker bij een hogere dan bij een lagere toren. De genoemde voorbeelden zijn daarnaast ook afgestemd op de specifieke locatie. De plankaart geeft een bouwvlak weer waarbinnen een toren kan worden gebouwd. Dit betekent niet dat in dat gehele bouwvlak een toren wordt	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	1. De Gebiedsvisie Schipholweg zegt hierover: "Om ervoor te zorgen dat er ranke en alzijdige hoogteaccenten worden ontworpen is er een maximale diagonaal van de voetafdruk van de toren van 35 meter" (p. 65; zie Afbeelding 2). 2. De Gebiedsvisie Werninkterrein bevat deze tekst: "De hoogteaccenten zijn slank en hebben een maximale diameter van 33.00 meter" (p. 69; zie Afbeelding 3). 3. De Gebiedsvisie Stationsgebied formuleert het (op pagina 59) iets anders: "De footprint van een woontoren [...] is maximaal 600 m² " (zie Afbeelding 4). Zeshonderd vierkante meter is een vierkant van 24,5 × 24,5m, wat een diagonaal oplevert van 34,6m; de strekking van dit criterium is dus zeer vergelijkbaar met de twee vorige punten. Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan voorziet echter in hoogteaccenten die veel breder zijn: het meetgereedschap op de officiële website https://omgevingswet.overheid.nl geeft voor de noordelijke toren een diagonaal van 40m (zie Afbeelding 5) en voor de oostelijke toren zelfs een diagonaal van 50m (zie Afbeelding 6). Dergelijke hoogteaccenten zijn, ook volgens de	gerealiseerd. In de regels van het bestemmingsplan zijn voor de torens specifieke bouwaanduidingen opgenomen, waardoor er vanaf een hoogte van 25 meter per bouwlaag een maximaal aantal oppervlaktemeters (BVO) is toegestaan. Het bouwvlak op de verbeelding is dus groter dan de in de regels opgenomen oppervlaktemaat die per bouwlaag is toegestaan. Het is daarom niet mogelijk om op basis van het bestemmingsplan te bepalen wat de uiteindelijke diameter van de torens gaat worden en daaraan de conclusie te verbinden dat niet wordt voldaan aan de Gebiedsvisie. Voor de 40 meter toren zijn de afmetingen ingegeven in het belang een goede differentiatie in het woningbouwprogramma en verdeling van woningtypes. In de 40 meter toren komt het sociale woningbouwprogramma. Het vereiste aantal sociale woningen voor dit project kan op deze manier in één bouwdeel gesitueerd worden. Dat maakt de kans op afname door een woningcorporatie aanzienlijk groter, mede in aanmerking genomen de algemeen bekende wens van corporaties om (vanuit exploitatieoogpunt gezien) de sociale woningen te concentreren in één gebouw(deel). Bij de hoogbouwtoets is gekeken naar de impact van de afmetingen van de 40 meter toren. De thans gekozen breedte heeft geen invloed op de historische zichtlijnen vanuit de binnenstad, gezien dat de toren grotendeels achter Heerema wegvalt. Daarnaast is gekeken naar de impact vanuit de directe omgeving. Hier toont het gebouw zich vooral vanuit de smalste kant. Waardoor bijvoorbeeld vanuit de Vondellaan een rank gebouw te zien is. Vanuit de omgeving van Park Kweeklust zal de toren vanuit de meer brede zijde te zien zijn. Op de meeste plekken zal de toren uit het zicht worden onttrokken door het aanwezig groen. Op plekken waar dit niet gebeurt valt het gebouw grotendeels samen met het zicht op Heerema.	

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	door de Gemeente zelf gehanteerde criteria, met geen mogelijkheid meer “slank” te noemen. (Ter vergelijking: de torens van de Lorentz, die tijdens de behandeling van de Gebiedsvisie Vondelkwartier door de Commissie Stedelijke Ontwikkeling “obees” werden genoemd, hebben een diagonaal van circa 38 meter.) Het ontwerpbestemmingsplan is dus in strijd met de door de Gemeenteraad vastgestelde kaders.		
6.2	De plaatsing van de hoogteaccenten zoals die in het ontwerpbestemmingsplan is voorzien, is eveneens niet in overeenstemming met de eisen uit de Gebiedsvisie Vondelkwartier. Uit de afbeeldingen en bijschriften op p. 39 van die Gebiedsvisie valt op te maken dat de hoogteaccenten op voldoende afstand van elkaar moeten worden geplaatst. Ook hier ontbreken preciezere eisen, maar wederom vallen die uit andere Gebiedsvisies op te maken: 1. De Gebiedsvisie Stationsgebied (zie nogmaals Afbeelding 4) eist dat <i>“Voor de minimale afstand tussen bovenbouwen wordt 20 meter aangehouden.”</i> 2. De Gebiedsvisie Schipholweg (Afbeelding 2) gaat nog verder en stelt het volgende: <i>“Voor de hoogteaccenten geldt dat ze een minimale afstand tot elkaar moeten hebben van 20 meter voor hoogteaccenten tot 50m. Als er voor</i>	De positie en daarmee afstand tussen de torens is het resultaat van participatie. Daarin is de wens aangegeven om de torens zo ver mogelijk van de bestaande (lagere) bebouwing te plaatsen. Hierdoor zijn de torens dichter bij elkaar komen te staan dan oorspronkelijk in de Gebiedsvisie was beoogd door de torens over twee blokken te spreiden. De stedenbouwkundige opzet zoals in de Gebiedsvisie wordt beoogd (van laag naar hoog) blijft echter met deze aanpassing wel behouden. Er zijn verder geen vaste regels als het gaat om minimale afstanden tussen de gebouwen. De afstanden waaraan wordt gerefereerd hangen samen met het stedenbouwkundig plan en opzet van het Stationsgebied en de Schipholweg, en zijn niet 1 op 1 te vertalen naar andere omgevingen. Beide Gebiedsvisies beschrijven voldoende afstand in kwantitatieve zin. In het Vondelkwartier is gekozen om dit meer in kwalitatieve termen te beschrijven. In de Gebiedsvisie Vondelkwartier gaat voldoende afstand tussen gebouwen erom dat vanuit verschillende zichtlijnen vanuit de omgeving lucht tussen de gebouwen te zien is. Het plan voldoet hieraan.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	<i>wordt gekozen om hoger te bouwen dan moet een minimale afstand van 40 meter gehanteerd worden.”</i> Bij het plan Vondel en De Zwaan is er een voornemen om aanzienlijk hoger te bouwen dan 50 meter; het is dus duidelijk dat de ideale, minimumafstand tussen de hoogteaccenten eerder 40 dan 20 meter is. Maar zelfs de 20 meter wordt in dit ontwerpbestemmingsplan niet gehaald: het meetgereedschap van omgevingswet.overheid.nl komt niet verder dan 17,5 meter tussen de twee torens (zie Afbeelding 7). Ook op dit punt is het ontwerpbestemmingsplan dus niet in overeenstemming met de eerder vastgestelde kaders.		
	Windstudie		
6.3	De windstudie (bijlage 11 van het ontwerpbestemmingsplan, zie ook Afbeelding 8) beveelt aan om op enkele plekken maatregelen te nemen om hinder of zelfs gevaar voor fietsers te voorkomen: “Aandachtspunten betreffen de locaties aangegeven in figuur 15 met letters A, B en C. Hier ondervindt het fietspad hogere windsnelheden. Door de overgang vanuit gebieden met een beter windklimaat kan het hier lastig zijn voor de fietsers.” Hiervan is echter niets terug te lezen in de regels die het ontwerpbestemmingsplan stelt. Ik zou graag zien dat op dit aspect alsnog concrete regels en eisen worden toegevoegd aan het plan.	Zie antwoord 1.8	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
6.4	Zoals duidelijk uit Afbeelding 9 blijkt, is er bij de windstudie geen rekening gehouden met de sloop van het tankstation en de geplande herinrichting van het kruispunt Vondellaan-Plesmanlaan. Hierdoor ontstaat een te rooskleurig beeld van het toekomstige windklimaat, vooral ten noorden en noordoosten van de nieuwbouw. Ongetwijfeld zal hier (nog) meer windhinder ontstaan dan de studie suggereert; dit leidt niet alleen tot een onaangener verblijfsklimaat, maar ook tot meer onveiligheid voor passerende fietsers. Dit weegt extra zwaar omdat dit een van de belangrijkste langzaam-verkeersroutes vanuit de Mors naar het station, het LUMC en de binnenstad is. Om een betrouwbaar beeld te krijgen van het toekomstige windklimaat en eventueel benodigde maatregelen is een nieuwe windstudie nodig, die wèl uitgaat van de juiste context.	Het windhinderonderzoek bij het bestemmingsplan is naar aanleiding van ingekomen zienswijzen aangepast, in die zin dat het tankstation is verwijderd en de geplande herinrichting van het kruispunt Vondellaan-Plesmanlaan is toegevoegd. Ten opzichte van de vorige versie zijn de volgende wijzigingen zichtbaar in de resultaten van het windonderzoek: • Verbetering van het windklimaat in de buurt van Heerema; • Het windklimaat wordt licht ongunstiger op de locatie van het Shell tankstation, door de wind die via de westzijde wordt weggeleid. De verhoogde Plesmanlaan zorgt hier voor een kanaliserende werking en wat meer klasse C (slentergebied matig) Het windklimaat aan de westzijde van het plangebied wordt wat meer in het plangebied (binnentuin) getrokken, maar dit gebied met klasse C blijft per saldo gelijk of minder.	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.
	Parkeren		
6.5	In het ontwerpbestemmingsplan is op geen enkele wijze rekening gehouden met het toenemen van de parkeerdruk in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Er is een (te) kleine parkeergarage voor bewoners voorzien, maar het is overduidelijk dat veel nieuwe bewoners, maar ook hun bezoekers, elders in de wijk zullen gaan parkeren. Met name 's avonds en in het weekend, als het betaald-parkeren regime niet geldt en er dus geen instrumenten zijn waarmee de gemeente de parkeerdruk kan reguleren, zal dat leiden tot grote overlast voor de bestaande bewoners van de wijk.	Zie het antwoord 1.7.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
6.6	In het ontwerpbestemmingsplan is niet voorzien in een kort-parkeren voorziening, vooral voor pakketbezorgers. Gezien het grote aantal nieuwe woningen zullen er ook veelvuldig bezorgers langskomen, die hun busjes lukraak neer gaan zetten op de stoep, op het fietspad, bij de bushalte of voor de ingang van de parkeergarage. Dit levert overlast en onveilige verkeerssituaties op.	Het ontwerpbestemmingsplan is een instrument om de ontwikkeling van Vondel en De Zwaan juridisch-planologisch mogelijk te maken. Op grond van de diverse bestemmingen zijn bijvoorbeeld verhardingen dan wel parkeervoorzieningen toegestaan. Het plan zelf is nog onderhevig aan een nadere uitwerking. Tijdens de nadere uitwerking zal er aandacht zijn voor het inpassen voor één of enkele laad- en losplaats(en) zodat het logistieke verkeer gefaciliteerd kan worden. Zie tevens het antwoord op 7.23.E.	Geen.
7			
	Wijkvoorziening		
7.1	Er wordt aangegeven dat het te vroeg in het proces is voor de vaststelling van een gedetailleerd bestemmingsplan voor een deel van het ontwikkelgebied. Er dient eerst een globaal bestemmingsplan voor het gehele ontwikkelgebied te worden opgesteld waarin alle ontwikkellocaties in samenhang worden bezien. De noodzaak om een bestemmingsplan te maken voor het totale gebied dat diverse ontwikkellocaties omvat is des te groter omdat de ontwikkelingen van de ene locatie de ontwikkeling van een andere locatie kan beïnvloeden. Dit kan privaatrechtelijke consequenties hebben.	Aangezien de diverse ontwikkellocaties qua tijd en planning uit elkaar lopen is er juist voor gekozen om in een eerdere fase de Gebiedsvisie Vondelkwartier op te stellen. In de Gebiedsvisie is een samenhangend toekomstbeeld voor de diverse ontwikkelingen geschetst en dit toekomstbeeld is ook vertaald naar concrete ontwikkelkaders. Dit betekent dat als er ontwikkelingen plaatsvinden, deze de meegegeven kaders van de Gebiedsvisie moeten volgen of dat er naar aanleiding van participatie gemotiveerd van kan worden afgeweken, indien er bijvoorbeeld sprake is van een verbetering van het plan. De eerder door de raad vastgestelde Gebiedsvisie vormt dus de basis (het kader) voor de op te stellen ruimtelijke procedures. De verschillende ontwikkelingen doorlopen daarna ieder een eigen ruimtelijke procedure. Dat is als uitgangspunt ook in de Gebiedsvisie opgenomen (zie pagina 58 daarvan).	Geen.
7.1.A.	Er is een zeer grote afhankelijkheid tussen alle nieuwbouwplannen op maatschappelijk gebied. Er moet rekening mee worden gehouden dat de benodigde maatschappelijke voorzieningen met 75% moeten toenemen gezien de toename van het aantal woningen. 75% meer sport: De nieuwe bewoners brengen automatisch een nieuwe vraag naar vrijetijdsconcepten met zich mee. De ijsshal is al	Op grond van artikel 5 lid 1 sub f in combinatie met artikel 1 onder 1.47 van de regels van het bestemmingsplan zijn maatschappelijke voorzieningen toegestaan in het plangebied. Het gaat dan bijvoorbeeld om voorzieningen zoals gezondheidszorg, welzijnsvoorzieningen en vrije tijds- en sportvoorzieningen. Op grond van artikel 5 lid 5.4.1 onder b en b1 zijn maatschappelijke voorzieningen tot 2.500 m2 toegestaan. Op grond van het bestemmingsplan zijn sportvoorzieningen dus binnen het plangebied toegestaan.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	verhuisd en na sluiting van de sporthal in het ROC zullen er op termijn geen sportvoorzieningen in de Lage Mors meer zijn. Hoe worden lokale sportvoorzieningen geborgd?	Om het aanbod van functies zo goed mogelijk af te stemmen op de actuele vraag is het instrument bestemmingsplan gericht op toelatingsplanologie. De gedachte hierachter is dat een ieder zelf mag bepalen (voor zover dat is toegestaan binnen de planologische mogelijkheden) wat hij realiseert op zijn grondeigendom. Het bestemmingsplan maakt bepaalde functies mogelijk en kan randvoorwaarden stellen aan de mate en de wijze van bebouwing en het gebruik. De eigenaar bepaalt binnen deze randvoorwaarden zelf wat hij wel en niet realiseert. Dat kan niet worden opgelegd. Een eigenaar is dus niet verplicht om een toegelaten functie volgens de bestemming te verwezenlijken. De gymzalen op de ROC locatie maken verder geen onderdeel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Omdat in de Gebiedsvisie behoudt en/of uitbreiding van voorzieningen is opgenomen als één van de kaders zullen deze meegenomen worden in het onderzoek naar herontwikkeling van de ROC-locatie. Zie in dit kader ook het antwoord onder 5.1.	
7.1.B.	75% meer zorg: In de Lage Mors is op dit moment een gezondheidscentrum gevestigd. Met de komst van nieuwe bewoners zal het aanbod in de zorg moeten worden uitgebreid. Het huidige gezondheidszorgcentrum zal echter moeten verdwijnen in de nieuwbouwplannen voor het Vondelkwartier volgens de gemeente. Hoe wordt de eerstelijns zorg in de toekomst voor de Lage Mors en de nieuwbouw geborgd?	Op grond van het bestemmingsplan is gezondheidszorg toegestaan. Zie ook beantwoording onder 7.1.A. Het gezondheidscentrum is geen onderdeel van het onderhavige bestemmingsplan, wel van Gebiedsvisie Vondelkwartier. Zie hiervoor blz. 29: "Met de komst van nieuwe bewoners zal voornamelijk het aanbod in de zorg kunnen worden uitgebreid." Het onderhavige bestemmingsplan maakt vestiging van zorgbestemmingen in de plint van het noordblok mogelijk. De mate waarin dat in de praktijk plaatsvindt is leidend voor de inpassing van één of meer gezondheidsfuncties in de ontwikkeling van de Mercedes/IJshal en ROC locaties. Zowel de Gebiedsvisie Vondelkwartier als het Ontwikkelperspectief De Mors gaan uit van behoud van de bestaande maatschappelijke voorzieningen in het deelgebied. Met behoud wordt verstaan op de huidige locatie of elders binnen het deelgebied. Het is het meest waarschijnlijk dat deze functie een plek gaat krijgen in de ontwikkeling Mercedes/IJshal of de ROC locatie. Op basis van de beoogde nieuwbouw in het Vondelkwartier is een prognose gemaakt van de benodigde groei van maatschappelijke voorzieningen. Er is	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		gekeken naar verschillende vergelijkbare woonmilieus en de woningbezetting aldaar. Daaruit komt naar voren dat bij het type woonmilieu dat we in het Vondelkwartier realiseren de woningbezetting naar verwachting zal liggen tussen de 1,2 en 2,1 bewoners per woning. Uitgaande van deze bandbreedte zal er voor de totale ontwikkeling van het gebied 1 huisarts, 1 tandarts en 1 fysiotherapeut extra nodig zijn uitgaande van 2,1 bewoner per woning. Ter referentie: het omslagpunt voor nog een extra huisarts ligt op 1.650 woningen en voor overige voorzieningen op meer dan 2.200 woningen. Een aantal dat in ieder geval in het Vondelkwartier niet is voorzien. Afhankelijk van de uiteindelijke locatie van het gezondheidscentrum zal het mogelijk nodig zijn om voor deze functies een tijdelijke locatie te vinden. De plannen zitten nu nog in een te vroeg stadium om hier concrete uitspraken over te doen of dit nodig is. Zie in dit kader ook het antwoord onder 5.1.	
7.1.C.	75% meer kinderopvang: Jonge gezinnen en eenoudergezinnen zijn belangrijke doelgroepen voor de Lage Mors, in de bestaande en de nieuwbouw. Dit betekent een toename in het aantal kinderen en toename in de vraag naar kinderdagopvang en buitenschoolse opvang. De huidige kinderopvang achter de locatie gezondheidszorgcentrum zal echter moeten verdwijnen in de nieuwbouwplannen volgens de gemeente. Hoe wordt dit geborgd?	Zowel de Gebiedsvisie Vondelkwartier als het Ontwikkelperspectief De Mors gaan uit van behoud van de bestaande maatschappelijke functies in het deelgebied. Met behoud wordt verstaan op de huidige locatie of elders binnen de buurt. In de begripsomschrijving van maatschappelijke voorzieningen in de planregels wordt de functie kinderopvang/ buitenschoolse opvang toegevoegd. Zie in dit kader ook het antwoord onder 5.1.	Geen.
7.1.D.	75% meer onderwijs: Er zijn nu drie basisscholen in de Lage Mors die de afgelopen jaren fors zijn toegenomen in omvang. Hoe worden de onderwijsvoorzieningen bij een verdere aanwas van kinderen geborgd? Waar gaan deze kinderen naar school?	Voor onderwijshuisvesting geldt dat de zorgplicht bij de gemeente ligt. Deze zorgplicht vormt de basis in wat voor de onderwijshuisvesting van scholen moet worden gedaan. Het integraal huisvestingsplan (IHP) toont hoe de gemeente Leiden in overleg met de schoolbesturen de noodzaak van investeringen voor de komende jaren inschat. Met dit plan wordt geld vrijgemaakt voor het renoveren, vernieuwen en uitbreiden van scholen en gymnastieklokalen. De bouwkundige situatie van schoolgebouwen en gymnastieklokalen, de ontwikkeling van leerlingenaantallen en de ruimtelijke ontwikkelingen spelen daarbij een belangrijke	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		rol. Er wordt regelmatig geëvalueerd om te kijken of met het IPH wordt voorzien in de behoeften. Zie tevens het antwoord op 5.1.	
7.1.E.	75% meer speelvoorzieningen: Omdat gezinnen één van de doelgroepen zijn in alle nieuwbouwplannen, is spelen en bewegen in de openbare ruimte een belangrijk thema. De gemeente Leiden won de Jantje Beton Prijs 2021 en heeft als beleid om 10% van de openbare ruimte in te richten als speelruimte. Hoe wordt dit geborgd in het bestemmingsplan? Het Park Kweeklust wordt nu al heel intensief gebruikt. Dat is positief, maar het park kan de toestroom van nog meer inwoners in de Lage Mors niet opvangen. Hoe wordt dit geborgd, waar kunnen kinderen in de toekomst spelen bij een forse toename van het aantal kinderen in de wijk?	De Gebiedsvisie zegt hierover het volgende: "De openbare ruimte wordt zo ingericht dat het uitnodigt tot sport, spel en bewegen. Kinderen kunnen op die manier dichtbij huis spelen op stoepen, pleintjes en veldjes, maar ook op formele speelplekken." Het bestemmingsplan maakt dit mogelijk doordat speelaanleidingen zijn toegestaan in o.a. de bestemming 'Groen'. Het bestemmingsplan is niet de plaats waar dit in detail wordt vastgelegd. Na de participatiebijeenkomsten d.d. 20-9-2021 en 8-12-2021 waarin de openbare ruimte rondom het plan is besproken, is een ontwerp gemaakt dat nu als uitgangspunt dient voor de verdere uitwerking. Daar zijn afspraken over gemaakt met de initiatiefnemers. Gemeente zal de verdere uitwerking ook steeds toetsen aan de Gebiedsvisie als één van de toetsingskaders. Zie in dit kader ook het antwoord onder 5.1.	Geen.
7.1.F.	Energie: de combinatie van de verschillende ontwikkellocaties, hun uiteenlopende plannen en hun onderlinge nabijheid, en de dichtheid van de beoogde bebouwing, maakt het essentieel om voor de energievoorziening een integrale oplossing voor het hele gebied te zoeken. Dit om te zorgen dat de ondergrond optimaal wordt benut en te voorkomen dat het energievraagstuk fragmentarisch wordt benaderd en er op de lange termijn mogelijkheden voor ontwikkelingen worden uitgesloten. Hoe wordt dit geborgd? Hoe wordt voorkomen dat door alle nieuwbouwiniciatieven het voor de bestaande woningen onmogelijk wordt om nog bijvoorbeeld een warmte-koudeopslag te realiseren?	Dit borgen we middels een bodemenergieplan dat binnenkort, apart van het bestemmingsplan ter vaststelling wordt aangeboden aan het bevoegd gezag van de gemeente en daarna de provincie. Het bodemenergieplan vormt het toetsingskader voor bodemenergiesystemen en is erop gericht de in de bodem beschikbare capaciteit optimaal te benutten en te verdelen over de verschillende ontwikkelingen. De bestaande woningen zijn geen onderdeel van het plangebied waar het bodemenergieplan betrekking op krijgt. Daarmee zijn de bestaande woningen niet gebonden aan de beperkingen die het bodemenergieplan oplegt aan de nieuwbouw.	Geen.
	Wijkvoorziening		

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
7.2	Het bestemmingsplan dient expliciet rekening te houden met de gevolgen van de, mede door het bouwplan, te verwachten bevolkingstoename in de wijk waar het gaat om het te verwachten beroep op eerstelijnsvoorzieningen, in het bijzonder de huisartsenzorg. Het niveau van deze zorg is in sterke mate afhankelijk van de beschikbaarheid van betaalbare huisvesting voor praktijkruimten. Noch in het ontwerpbestemmingsplan, noch in de anterieure overeenkomst wordt aan dit aspect van leefbaarheid enige aandacht besteed. Dit is, mede gelet op de eerder uitgesproken stellingname van de gemeente over dit onderwerp, een ernstige en onbegrijpelijke tekortkoming. In het bestemmingsplan moet de huisvesting van eerstelijnsfuncties, in het bijzonder die van de huisartsenzorg, expliciet worden geregeld, om recht te doen aan de voorwaarden van aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de huidige en toekomstige bewoners van de wijk waar het plangebied deel van uitmaakt.	Zie beantwoording onder 5.1. en 7.1.B. Op grond van het bestemmingsplan is gezondheidszorg toegestaan en leidt vaststelling van onderhavig bestemmingsplan niet tot een duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau. De zienswijze suggereert dat via een bestemmingsplan een directe verplichting kan worden opgelegd om gronden op een bepaalde manier te gebruiken. Het is op grond van de wet echter niet toegestaan om een zogenaamde gebodsbepaling (verplichting) op te nemen in het bestemmingsplan.	Geen.
	Stedenbouw: Beeldkwaliteitsparagraaf		
7.3	Het ontwerpbestemmingsplan wijkt qua hoogteaccenten enorm af van de stedelijke structuur van de Lage Mors. De stedelijke structuur van de Lage Mors kenmerkt zich tot laagbouw met eengezinswoningen, bestaande uit twee woonlagen met kap en een bouwhoogte van 10 meter aan de Vondellaan en de Gerard Brandtstraat. De buurt is omzoomd door Park Kweeklust met de flats aan	Op grond van de Omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland en het daarin opgenomen ruimtelijke kwaliteitsbeleid kan de beoogde ontwikkeling worden toebedeeld aan het type ontwikkeling 'inpassing'. Het plan bouwt voor op de ambitie uit de Gebiedsvisie om het Vondelkwartier met de juiste ruimtelijke ingrepen te transformeren tot een kwalitatief hoogstaand en gemengd stedelijk woon-, werk-, en leefmilieu, maar de ontwikkelingen passen bij de schaal en aard van het landschap. Er wordt geen nieuw landschap of stedelijk gebied toegevoegd.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	de Muiderkring bestaande uit meergezinswoningen met een bouwhoogte van 27 meter. Er wordt niet voldaan aan de voorwaarde in de Omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland dat hoogteaccenten zoveel mogelijk samenvallen met interactiemilieus in de stedelijke structuur. Een beeldkwaliteitsparagraaf zoals in de Omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland is voorgeschreven ontbreekt echter in het ontwerpbestemmingsplan. Er wordt aangegeven dat er een bindend beeldkwaliteitsparagraaf bij dit bestemmingsplan noodzakelijk is om de ruimtelijke kwaliteit te kunnen borgen. Dit volgens de Omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland.	Er is gekozen voor stadsinbreiding in plaats van stadsuitbreiding, om zo het groene buitengebied vrij te houden van bebouwing. En ook vooral woningen toe te voegen op plekken dichtbij stations of HOV-haltes en nabij faciliteiten zoals voorzieningen. De omgeving van het Vondelkwartier is tevens in de Leidse omgevingsvisie 2040 nadrukkelijk benoemd als een van de locaties waar duurzame verstedelijking en daarmee ook stevigere verdichting wenselijk is. Toevoeging van hoogbouw, om deze verdichting mogelijk te maken, is hier onderdeel van. Ten gevolge van de richtpunten die voortkomen uit de kaart bij de 'Laag van de stedelijke occupatie' worden hoogteaccenten afgestemd op de omgeving. In de eerder vastgestelde Gebiedsvisie Vondelkwartier staat een zoekgebied aangegeven voor een toren van 70m aan de kant van de Plesmanlaan en een zoekgebied voor een 40m toren aan de kant van Gerard Brandtstraat. In het stedenbouwkundig ontwerp worden beide torens aan de kant van Plesmanlaan gezet. Als onderdeel van de planvorming is een studie verricht naar de effecten van de hoogbouw van de ontwikkeling op de omgeving. Daarbij zijn zowel standpunten onderzocht vanuit de historische binnenstad als ook vanuit de directere omgeving. Zie tevens het antwoord op 1.1. Daarnaast zijn er in de Gebiedsvisie Vondelkwartier al eerder beeldkwaliteitscriteria opgenomen die nog steeds relevant zijn voor de toetsing van het bouwplan. Een bestemmingsplan regelt de functie, het gebruik en het ruimtelijke beeld, bepaald door onder andere de plaatsing van gebouwen en de bouwhoogte van gebouwen. Een beeldkwaliteitsplan (criteria) bepaalt de aspecten die niet binnen de kaders van het bestemmingsplan vallen, maar wel van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit, zoals bijvoorbeeld de hoofdvorm, de uitstraling van de gevels en de kleurstelling en materialisatie.	
	Stedenbouw: Bodemenergieplan		
7.4	De provincie Zuid-Holland geeft aan dat de gemeente een bodemenergieplan dient op te stellen. In het voorliggende ontwerpbestemmingsplan wordt daar niet naar verwezen. Indiener is van mening dat dit wel	Zoals ook in het antwoord op 7.1.F aangegeven is het bodemenergieplan in de maak. De conceptversie van dit plan is afgestemd met de verschillende ontwikkelaars en die kunnen daar mee uit de voeten. Geen van de ontwikkelaars is daarbij bevooroordeeld. Het bodemenergieplan volgt een aparte procedure voor vaststelling en is daarom geen onderdeel van het onderhavige bestemmingsplan.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	degelijk dient te gebeuren en dat de impact op andere plannen (en de bestaande bebouwing in de wijk) aangegeven dient te worden. Het goedkeuren van het bestemmingsplan op dit punt is een vorm van bevoordeling van de projectontwikkelaar ten opzichte van andere stakeholders.	Na vaststelling door gemeente en daarna provincie vormt het een toetsingskader voor bodemenergiesystemen in het projectgebied. Bestaande woningen vallen hier buiten.	
	Stedenbouw: Omgevingsvisie		
7.5.A	In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt de toetsing aan de Omgevingsvisie Leiden 2040. Onze zienswijze is dat toetsing aan de Omgevingsvisie Leiden 2040 plaats dient te vinden, voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.	In paragraaf 3.3.1 van het ontwerpbestemmingsplan wordt de Omgevingsvisie Leiden 2040 behandeld. Onder 3.3.1.2. vindt toetsing van het planvoornemen aan deze visie plaats. De toetsing is naar aanleiding van deze zienswijze op onderdelen uitgebreid. Voor wat betreft de aspecten hoogbouw en bezonning wordt hierin doorwezen naar paragraaf 4.10.	De toetsing aan de Omgevingsvisie Leiden 2040 in paragraaf 3.3.1 is op onderdelen uitgebreid.
7.5.B	In bijlage A hebben we een eerste toetsing gedaan waaruit blijkt dat op veel punten het ontwerpbestemmingsplan niet voldoet aan de Omgevingsvisie Leiden 2040. Deze punten dienen in het ontwerpbestemmingsplan aangepast te worden aan de Omgevingsvisie Leiden 2040.	Zie het antwoord op 7.5.A In Bijlage 5A van deze zienswijzennota is gereageerd op de toetsing aan de Omgevingsvisie 2040. Wij zijn niet van mening dat het plan in strijd is met de uitgangspunten uit de Omgevingsvisie Leiden 2040. Bovendien is de Omgevingsvisie uitgewerkt in de Gebiedsvisie Vondelkwartier en Ontwikkelperspectief De Mors. Aan de hierin beschreven uitgangspunten is specifiek aan getoetst.	Geen.
7.5.C	Er wordt gevraagd naar een toelichting van de gemeente waarom de toezegging van de gemeente voor slanke en ranke torens is komen te vervallen. Dit is ook in strijd met de Kwaliteitstoets Hoogbouw (RV 21.0132). Het ontwerpbestemmingsplan dient op dit punt te worden aangepast aan de richtlijn voor slankheid zoals opgenomen in de Omgevingsvisie Leiden 2040.	Zie het antwoord op 1.5. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een bouwvlak waarbinnen de torens kunnen worden gerealiseerd. Eerste toetsing op de kwaliteitstoets heeft in deze fase van het ontwerpbestemmingsplan plaatsgevonden. Definitieve toetsing wordt gedaan op basis van een concreet bouwplan.	Geen.
	Stedenbouw: Ontwikkelperspectief en Gebiedsvisie		

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
7.6.A	Door de vele vragen die opkomen over de relatie tussen kadernota's zoals de Gebiedsvisie en de inhoud van het bestemmingsplan is een nadere toelichting wat die relatie is op de genoemde aspecten gewenst. Alleen op die wijze kan er sprake zijn van transparante en éénduidige besluitvorming. Een dergelijke toelichting dient onderdeel te worden van het bestemmingsplan.	In bijlage 5B van deze zienswijzennota is gereageerd op de toetsing aan het Ontwikkelperspectief en de Gebiedsvisie Vondelkwartier. Deze kaders zijn in het bestemmingsplan ook behandeld, namelijk in paragraaf 2.3.1 (Gebiedsvisie) en 3.3.3 (Ontwikkelperspectief De Mors). Naar aanleiding van deze zienswijze is de toetsing in deze paragrafen op onderdelen uitgebreid.	De toetsing in paragraaf 2.3.1 (Gebiedsvisie) en 3.3.3 (Ontwikkelperspectief De Mors) is op onderdelen uitgebreid.
7.6.B	In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt de toetsing aan het Ontwikkelperspectief en de Gebiedsvisie Vondelkwartier. Een toetsing aan het Ontwikkelperspectief en de Gebiedsvisie Vondelkwartier dient plaats te vinden, voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.	Zie het antwoord op 7.6.A	Geen.
7.6.C	In bijlage B is een eerste toetsing gedaan waaruit blijkt dat op veel punten het ontwerpbestemmingsplan niet voldoet aan het Ontwikkelperspectief De Mors en de Gebiedsvisie Vondelkwartier. Op deze punten moet het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast.	Zie het antwoord op 7.6.A	Geen.
	Stedenbouw: Ontwikkeldaders		
7.7	Het ontwerpbestemmingsplan heeft in bouwvlak 1 een maximale hoogte in basis van 40 meter aan de Vondellaan. Dit is niet in overeenstemming met het ontwikkelkader uit de Gebiedsvisie en dient in het ontwerpbestemmingsplan te worden aangepast tot een maximale hoogte van 17 – 20 meter	Er is inderdaad sprake van een afwijking van de Gebiedsvisie voor wat betreft de locaties van de torens. In de Gebiedsvisie is voor blok 1 een toren mogelijk gemaakt van 70 meter en voor blok 2 een van 40 meter. Naar aanleiding van de participatie is gekozen om de 40 meter toren te verplaatsen naar blok 1, zodat beide torens in blok 1 komen te staan, terwijl in blok 2 geen toren wordt gerealiseerd. De reden voor deze verplaatsing was ingegeven door de wens van de omgeving dat de hogere bebouwing hiermee verder komt af te staan van de bestaande woningen (laagbouw). Er is geen sprake van een extra toren. Zie ook Bijlage 5B en het antwoord bij 6.2	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	Stedenbouw: Welstandsnota		
7.8.A	In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt de verwijzing naar en de toetsing aan de Welstandsnota Leiden 2022. De Welstandsnota is onderdeel van het bestemmingsplan en toetsing plaats dient te vinden, voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.	Een bestemmingsplan regelt de functie, het gebruik en het ruimtelijke beeld, bepaald door onder andere de plaatsing van gebouwen en de bouwhoogte van gebouwen. De Welstandsnota Leiden 2022 bepaalt de aspecten die niet binnen de kaders van het bestemmingsplan vallen, maar wel van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit, zoals bijvoorbeeld de hoofdvorm, de uitstraling van de gevels en de kleurstelling en materialisatie. De Welstandsnota heeft een toetsende rol bij een aanvraag omgevingsvergunning, na de vaststelling van een bestemmingsplan. Het beeldkwaliteitsplan uit de Gebiedsvisie vervangt de Welstandsnota. Welstand zal hierbij toetsen op de beeldkwaliteitskaders uit de Gebiedsvisie.	Geen.
7.8.B	Het ontwerpbestemmingsplan dient te worden aangepast uit de genoemde punten uit de Welstandsnota Leiden 2022.	Het beeldkwaliteitsplan uit de Gebiedsvisie vervangt de Welstandsnota. Toetsing op welstandseisen zal pas plaatsvinden bij behandeling van een concreet bouwplan. Dit is in deze fase nog niet aan de orde.	Geen.
	Stedenbouw: Bestemmingsplan Morskwartier		
7.9.A	De beoogde bouwhoogten van 13 meter, 19 meter en 40 meter zijn niet in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan Morskwartier. Een hoogte van 40 meter aan de Vondellaan is absurd. De maximale bouwhoogte zou in lijn moeten zijn met de karakteristieke bebouwing. Het stedenbouwkundig ontwerp op dit punt moet worden herzien, ter voorkoming van de aantasting van de beeldbepalende bebouwing.	Het klopt dat de bouwhoogtes van huidige bestemmingsplan niet aansluiten op het vigerende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan Morskwartier had ten doel de regels rondom de bestaande situatie vast te leggen. Het ontwerpbestemmingsplan Vondel en De Zwaan heeft tot doel de kaders voor de nieuwe ontwikkeling vast te leggen. De jaren 30 woningen van de Lage Mors worden zowel door bewoners als ook vanuit cultuurhistorie zeer gewaardeerd. Dit is ook de reden dat een deel van de woningen in de Lage Mors in het bestemmingsplan Morskwartier de aanduiding karakteristiek heeft gekregen. Deze aanduiding is specifiek bedoeld om de karakteristieke waarden van deze panden te beschermen. En daarmee aantasting van deze panden te voorkomen. Voor wat betreft de stedenbouwkundige opzet van de wijk is er in de afgelopen decennia steeds bebouwing toegevoegd die passend waren bij dat tijdsbeeld. Denk aan het kantoorcluster Verbeekstraat, de Bockhorst, de galerijflats langs het park Kweeklust en de ontwikkeling van bedrijven en kantoren langs de Plesmanlaan en	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		het spoor. Allen met een andere opzet dan de jaren 30 wijk. En langs de Plesmanlaan en het spoor ook echt een andere korrelgrootte en bouwhoogte. De ontwikkeling van Vondel en De Zwaan is een ontwikkeling die plaatsvindt binnen het huidige tijdsbeeld en ook de huidige behoeftes van de stad. Daarbij wordt nadrukkelijk ingezet op verdichting in dit gebied. Met het plan wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met de bestaande buurt door de bebouwing aan de zijde van de wijk lager te houden, rooilijnen, woningen met voortuin en voordeur aan de Gerard Brandtstaat toe te voegen, hoogteaccenten niet midden in de zichtas te plaatsen, de groenstructuur van park Kweeklust door te trekken in het gebied en ook richting de Plesmanlaan.	
7.9.B	Verder dienen er voorschriften te worden opgenomen in het bestemmingsplan voor het behoud van cultuurhistorische waarden.	Bestemmingsplan Vondel en De Zwaan ziet alleen toe op de gebiedsontwikkeling van het specifieke plot. Karakteristieke waarden zijn in het bestemmingsplan (of nu omgevingsplan) Morskwartier voldoende geborgd met de aanduiding karakteristiek en specifieke aanduidingen voor bijvoorbeeld de groene opzet van het gebied.	Geen.
	Stedenbouw: Bouwhoogte		
7.10	Het ontwerpbestemmingsplan wijkt qua bestemming en qua hoogte af van de maximumbouwhoogten van de naastgelegen bestemmingsplannen. De hoogte in het bestemmingsplan Vondel en De Zwaan dient aangepast \ te worden in lijn met de bestemmingsplannen Plesmanlaan 100 en Morspoortgebied. De gemeentelijke stedenbouwkundige visie dient op dit punt te worden geactualiseerd	Niet de huidige bestemmingsplannen, maar de door de raad vastgestelde Gebiedsvisie Vondelkwartier vormt het kader voor de beoogde ontwikkeling en bijbehorende onderhavige bestemmingswijziging. Voor de genoemde plannen zijn de bouwhoogten opgenomen passend bij de daar gekozen stedenbouwkundige opzet. Datzelfde is ook gedaan bij Vondel en De Zwaan.	Geen.
	Stedenbouw: Rapportage 3D model		
7.11	In de hoogbouweffectrapportage dient een 3D model van de bestaande situatie, zonder ontwikkeling op de Mercedeslocatie, opgenomen te worden. Verder ontbreken de zichtlijnen in de langszijde van de Vondellaan en de Gerard Brandtstraat. Wel is in het 3D model de massaliteit van het plan goed te zien.	Zie antwoord 1.2 In de hoogbouweffectrapportage is voor de volledigheid de massa van de Mercedeslocatie uit de Gebiedsvisie meegenomen. Deze massa maakt echter geen onderdeel uit van de boordeling van de bouwmassa van Vondel en De Zwaan.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	Wonen: Enkelbestemming wijzingen		
7.12.A	In het bestemmingsplan dient de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) te worden toegepast en er dient tevens onderscheid te worden gemaakt in de verschillende enkelbestemmingen zoals wonen, horeca, detailhandel en maatschappelijk.	Het bestemmingsplan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Ten behoeve van de eenduidigheid in de naamgeving en digitale verbeelding van bestemmingen is er met de SVBP 2012 een bindende lijst met hoofdgroepen van bestemmingen opgesteld. De bestemming 'Gemengd' is als hoofdgroep aangemerkt en mag dus worden gebruikt. De keuze voor deze bestemming wordt nader toegelicht bij punt 7.12.B.	Geen.
7.12.B	De brede invulling van de enkelbestemming 'Gemengd' in het ontwerpbestemmingsplan geeft de ontwikkelaar de vrije hand om te realiseren wat deze maar wil. De ontwikkelaar hoeft zich niet te houden aan het beoogde stedenbouwkundig ontwerp. De eisen moeten strenger geformuleerd worden en de enkelbestemming 'Gemengd' moet worden omgezet naar 'Wonen'.	Binnen het plangebied hebben de locaties waar bebouwing zal worden gerealiseerd de bestemming 'Gemengd'. Het gemengde programma is bedoeld om een levendig stukje stad te maken bestaande uit diverse, niet met elkaar conflicterende functies. Via specifieke gebruiksregels wordt gewaarborgd dat er geen te groot programma van een bepaalde functie wordt gebouwd. De ontwikkelaar dient binnen de regels van het bestemmingsplan het bouwplan te realiseren.	Geen.
7.12.C	In de Kwaliteitstoets Hoogbouw wordt aangegeven dat in het bestemmingsplan functies in te vullen zijn in de plint. Hiervoor dienen regels te worden opgesteld.	In het ontwerpbestemmingsplan zijn diverse functies toegestaan met een maximaal aantal oppervlaktometers. Voor kantoren, horeca en detailhandel zal hier in de specifieke gebruiksregels een nadere bepaling aan worden toegevoegd, namelijk dat deze functies in beginsel uitsluitend worden beperkt tot de begane grond en de eerste verdieping. Uitzondering op deze regel betreft het zuidelijke bouwblok: aan de Gerard Brandstraat worden deze functies (kantoren, horeca en detailhandel) volledig uitgesloten (zie tevens 7.16.B)	In artikel 5 lid 5.4.1 is een nieuw sub e in gevoegd: Voor de in 5.1 sub c t/m f genoemde functies geldt het volgende: 1. Kantoren, horeca en detailhandel zijn uitsluitend toegestaan op de begane grond en eerste verdieping, en met dien verstande dat: 2. Ter plaatse van de aanduiding

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
			'specifieke vorm van gemengd – voorzieningen uitgesloten' zijn kantoren, horeca, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen niet toegestaan; 3. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – voorzieningen verdieping' zijn tevens kantoren en detailhandel op de verdiepingen toegestaan.
	Wonen: inpassing woningen in Gebiedsvisie		
7.13.A	Gezien de druk op de woonwijk Lage Mors lijkt ons een overschrijding van het aantal woningen uit de Gebiedsvisie geen goed plan. Naar de mening van indiener is het goed om vast te houden aan het aantal woningen zoals in de Gebiedsvisie is vastgesteld of mogelijk dit aantal naar beneden bij te stellen zoals ook bij Plesmanlaan 100 is gebeurd op grond van argumentatie van de bewoners van de wijk Bockhorst.	In de Gebiedsvisie is het aantal woningen niet gespecificeerd. Daarom is er ook geen sprake van overschrijding van het aantal woningen. Zie tevens het antwoord op 7.13.B. Daarnaast bevat de toelichting op het bestemmingsplan de onderbouwing waarom het aantal woningen dat mogelijk wordt gemaakt op deze locatie passend is. Er is getoetst aan de bestaande normen, wet- en regelgeving voor omgevingsaspecten. Hieruit is gebleken dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In het geval van Plesmanlaan 100 is een plan gerealiseerd conform de Nota van Uitgangspunten die voor deze ontwikkeling door de Raad is vastgesteld. Het	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		bestemmingsplan maakt daarin hetzelfde aantal woningen mogelijk als ook in de Nota van Uitgangspunten was opgenomen. Het klopt wel dat het vergunde plan anders is dan in de eerste fase van participatie, voorafgaand aan het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten, is gepresenteerd. Dit is niet ongebruikelijk.	
7.13.B	Er wordt gevraagd naar, een toelichting van de gemeente wat de verhoging van het aantal woningen in het bestemmingsplan zou betekenen voor de nieuwbouwontwikkelingen op de andere bouwvlakken. Het totale nieuwbouwprogramma voor de Lage Mors blijft immers 1.000 woningen conform afspraak in Ontwikkelperspectief De Mors.	Het genoemde woningaantal in het ontwikkelperspectief betreft een richtlijn. Daarom staat er ook 'circa' 1.000 woningen en niet 'maximaal' 1.000 woningen. Bij iedere ontwikkeling wordt beoordeeld hoeveel woningen er ingepast kunnen worden binnen de vigerende kaders van het volume en andere aspecten zoals het aantal verkeersbewegingen. Vondel en De Zwaan volgt een trend waarin woningen steeds kleiner worden. Door de marktomstandigheden is het aanbieden van een kleine woning bovendien een manier om de woningen betaalbaar te houden. Hierdoor passen er meer woningen in het toegestane volume, maar dat wil niet zeggen dat het aantal verkeersbewegingen hiermee ook lineair toeneemt. Dit is namelijk ook afhankelijk van de beoogde doelgroep van de woning (een- of meerpersoonshuishoudens) en het aantal bewonersparkeerplaatsen dat wordt aangeboden. Indien blijkt dat het Vondelkwartier op een goede manier meer dan 1.000 woningen kan huisvesten zal dat gezien de Leidse woningbouwopgave zeker overwogen worden en aan de gemeenteraad worden voorgelegd met een goede onderbouwing.	Geen.
	Wonen: verplichting woonprogramma opnemen in regels		
7.14.A	In het ontwerpbestemmingsplan is geen verplichting voor sociale en middeldure woningbouw opgenomen. Dit geeft de projectontwikkelaar alle vrijheid om zijn woningbouwprogramma nog aan te passen. In de enkelbestemming 'Wonen' dient de regel voor 35% sociale woningbouw en 35% middel te worden opgenomen. Deze eis dwingt de ontwikkelaar zich te houden aan het beoogde	Afspraken over het aandeel en de betaalbaarheid van de woningen met de ontwikkelaars worden altijd gebaseerd op het vigerende gemeentelijke beleid. Zodoende weten ontwikkelaars en gemeente beiden waar ze aan toe zijn. De afspraken op basis van het vigerende beleid zijn privaatrechtelijk vastgelegd tussen partijen in de anterieure overeenkomst. Deze afspraken zijn ook opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan zodat ook toekomstige bewoners hiervan op de hoogte zijn. In bestemmingsplannen kunnen enkel percentages worden opgenomen voor bij wet toegestane categorieën van woningen. Los daarvan geldt bij opname in het bestemmingsplan dat eventuele	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	stedenbouwkundige ontwerp. De verplichting tot sociale woningbouw moet alsnog in de regels van het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen.	toekomstige wijzigingen in beleid rond sociale en middeldure huur ook met terugwerkende kracht van toepassing worden op het project. Deze onzekerheid geeft te grote risico's voor de financiering en voortgang van projecten. Daarom heeft het College gekozen voor het vastleggen van de concrete afspraken in de anterieure overeenkomst.	
7.14.B	In de Gebiedsvisie zijn in paragraaf 3.3.5 Wonen richtlijnen voor de woningoppervlaktes opgenomen. Dit dient in de eisen van het bestemmingsplan te worden toegevoegd.	Het bestemmingsplan staat bouwmassa en hoeveelheid woningen toe. Richtlijnen zijn geen wettelijke kaders maar uitgangspunt bij de verdere uitwerking op bouwplanniveau. Het bestemmingsplan is dusdanig opgesteld dat het geen belemmering vormt om de woningen binnen de richtlijnen, die in de Gebiedsvisie zijn genoemd, uit te werken. De richtlijn in de Gebiedsvisie zal in aanmerking worden genomen bij de verdere uitwerking van de woningen. Dit is onder meer vastgelegd in de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar.	Geen.
7.14.C	Hetzelfde geldt voor een toelichting waarom wordt afgeweken van de oorspronkelijke verdeling in de verhouding vrije sector 10%, sociale huur 30%, middensegment 60% en hoe de gemeente aankijkt tegen het standpunt van de provincie Zuid-Holland, zoals aangegeven in het artikel van het Algemeen Dagblad van 19 januari 2024 met als kop: "Zuid-Holland zet als eerste provincie rem op dure woningen: 'Zorgen dat mensen provincie niet worden uit gepest'"	De provincie Zuid-Holland is voornemens om haar beleid aan te passen en strengere eisen te stellen door een groter aandeel betaalbaar te eisen. Leiden heeft (stadsbreed) in haar beleid nu al een hoger aandeel betaalbare woningen dan de provincie nu eist. Met het project Vondel en De Zwaan wordt ook een hoger aantal gerealiseerd dan wat de provincie nu eist.	Geen.
	Wonen: bestemming kantoren schrappen		
7.15	Indiener van de zienswijze onderschrijft We onderschrijven de grote maatschappelijk urgentie voor de nieuwbouw van betaalbare woningen en maatschappelijke voorzieningen. Om het ontwerpbestemmingsplan toch een menselijke maat te geven is onze zienswijze dat de 1.000 m2 kantoorfuncties geschrapt moeten worden en dat de commerciële plint	Het plangebied is gelegen in 'OV-knooppuntlocaties en centrum- en (intercity) stationslocaties' zoals aangegeven op kaart 10 van bijlage II van de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland (artikel 7.50 lid 2 Omgevingsverordening). In § 7.3.10 Kantoren, artikel 7.51 (kantoren) lid 1 sub b is aangegeven dat een bestemmingsplan kan voorzien in nieuwe kantoren op gronden binnen OV-knooppuntlocaties en centrum- en (intercity)treinstations, mits is aangetoond dat de behoefte aan kantoren groter is dan de nog onbenutte plancapaciteit voor kantoren op de desbetreffende locatie. Het plangebied is gelegen nabij Leiden Centraal,	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	komt te vervallen in het bestemmingsplan. Dit heeft aanzienlijke voordelen: • Er is geen onderbouwing van de behoefte aan kantoren in de toelichting van het ontwerp- bestemmingsplan opgenomen en deze behoefte is evenmin uit enig onafhankelijk onderzoek gebleken. • In de anterieure overeenkomst wordt de grondeigenaar al een andere grondpositie aan de • Vondellaan aangeboden voor de ontwikkeling van kantoorruimten. • Als er op de begane grond aan de Vondellaan woningen komen, dan verbetert dit de sociale veiligheid 's avonds. • Als er op de begane grond aan de Vondellaan woningen komen, dan bevordert dit de sociale samenhang in de buurt. • Als de commerciële plint komt te vervallen dan is dit een verlichting op de verkeersdruk van auto's en fietsers. • Als de commerciële plint komt te vervallen kan het immense bouwblok iets worden verlaagd en kan aldus op eenvoudige wijze enigszins worden tegemoetgekomen aan de bezwaren tegen de hoogte van het plan. • De niet onderbouwde toevoeging van 'kantoren' komt als willekeurig over en kan worden opgevat als een vorm van verkapte overheidssteun aan de ontwikkelaar van dit project.	waardoor wordt voorzien in de opgave voor het behoud van voldoende planmeters voor kantoren op Leiden Centraal en omgeving. Bovendien valt deze locatie onder het bepaalde in artikel 7.51 lid 2 sub b van de Omgevingsverordening, omdat deze is opgenomen in de behoefte-raming van de door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedgekeurde Kantorenstrategie Holland Rijnland 2019-2024. Daarnaast is tevens in het bestemmingsplan opgenomen dat kantoren mogelijk zijn tot een maximum van 1.000 m2 bvo. Hiermee is sprake van een kleinschalige kantoorontwikkeling, zoals genoemd in artikel 7.51 lid 2 sub b van de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland, waardoor ook om deze reden het in onderhavig bestemmingsplan opgenomen aantal m2 aan kantoor toelaatbaar is.	
	Wonen: setback en bestemming wonen Gerard Brandtstraat		

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
7.16.A	Het bestemmingsplan dient aangepast te worden opdat het op het punt van de 3 meter setback conform de Gebiedsvisie is.	In de Gebiedsvisie is opgenomen dat de 4 ^e bouwlaag aan de Gerard Brandtstraat met een setback moet worden gebouwd. Daarbij is geen minimale maat van de setback opgenomen. De minimale maat van 3 meter geldt alleen bij de hoogbouw. Het ontwerpbestemmingsplan is daarmee niet strijdig met de Gebiedsvisie.	Geen.
7.16.B	De huidige bestemming 'Gemengd' geeft nu ruimte voor andere bestemmingen dan wonen aan de Gerard Brandtstraat. Het bestemmingsplan moet conform de Omgevingsvisie aangepast worden op het aspect woonstraat. De bestemming 'Wonen' dient aan het perceel grenzend aan de Gerard Brandtstraat te worden gegeven.	Aan deze zienswijze wordt tegemoetgekomen. Ter plaatse van het woonblok aan de Gerard Brandtstraat dat is bestemd als 'Gemengd' zullen andere functies dan wonen en parkeren worden uitgesloten, met dien verstande dat de hoek Vondellaan/Gerard Brandtstraat is georiënteerd op de Vondellaan, en deze hoek op de begane grond en eerste verdieping wel beschikbaar blijft voor overige functies binnen deze bestemming. Een etalage aan de Gerard Brandtstraat wordt hierbij uitgesloten.	In artikel 5 lid 5.4.1 is een nieuw sub e in gevoegd: Voor de in 5.1 sub c t/m f genoemde functies geldt het volgende: 4. Kantoren, horeca en detailhandel zijn uitsluitend toegestaan op de begane grond en eerste verdieping, en met dien verstande dat: 5. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – voorzieningen uitgesloten' zijn kantoren, horeca, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen niet toegestaan;

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
			6. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – voorzieningen verdieping' zijn tevens kantoren en detailhandel op de verdiepingen toegestaan. In artikel 5.2.1 wordt een nieuwe sub g toegevoegd", welke als volgt komt te luiden: <i>Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 3' is op de begane grond een etalage niet toegestaan.</i> In Artikel 1 wordt een nieuwe begripsbepaling 'etalage' toegevoegd: <i>"Een raampartij ten dienste van de exploitatie van het pand</i>
	Wonen: bezonningsanalyse opnemen		
7.17	Het is redelijk dat ook voor de nieuw te bouwen woningen voldaan moet worden aan het criterium van voldoende bezonning. Het is bijvoorbeeld maar de vraag of van voldoende	De bezonningsanalyse die in het kader van het ontwerpbestemmingsplan is verricht voldoet aan de Haagse Bezonningnorm en heeft tot doel te waarborgen dat de nieuwbouw geen onevenredige schaduwwerking heeft op de bestaande	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	bezonning sprake is bij de noordgevel van het zuidelijk blok. De woningen in dit blok zijn eenzijdig naar het noorden georiënteerd en grenzen aan de achterkant aan een parkeerdek. Ook voor de nieuwbouw moet een bezonningsanalyse worden uitgevoerd en dient het bestemmingsplan te voldoen aan de TNO-norm voor voldoende bezonning.	bebouwing. De nieuwbouwwoningen dienen te voldoen aan het bouwbesluit waarin normen zijn opgenomen voor daglichttoetreding.	
	Groen: Enkelbestemming 'groen' voor groenvoorzieningen		
7.18.A	De eisen in het ontwerpbestemmingsplan geven de projectontwikkelaar de ruimte om veel minder groen te realiseren dan in de stedenbouwkundige impressietekeningen en mooie teksten gesuggereerd wordt. De eis voor groen moet in het bestemmingsplan worden opgenomen. Deze eis dwingt de ontwikkelaar zich te houden aan het beoogde stedenbouwkundige ontwerp. Dit is ook in lijn met de Kwaliteitstoets Hoogbouw die aan groen de eisen meegeeft dat dit een parkachtige setting dient te zijn, voor torens die direct aan het maaiveld grenzen, wat hier het geval is. Daarnaast dient de publieke openbare ruimte een hoog kwaliteitsniveau te hebben. Dit dient beter onderbouwd te worden in de regels van het bestemmingsplan.	Ten eerste zijn op grond van het bestemmingsplan binnen de diverse bestemmingen groen/ groenvoorzieningen toegestaan. In onderhavig plangebied is groen dus overal mogelijk. Het bestemmingsplan is daarnaast niet de plaats waar de inrichting van de openbare ruimte in detail wordt vastgelegd. Na de participatiebijeenkomsten d.d. 20-9-2021 en 8-12-2021 waarin de openbare ruimte rondom het plan is besproken, is een ontwerp gemaakt dat nu als uitgangspunt dient voor de verdere uitwerking. De gemeente zal de verdere uitwerking ook steeds toetsen op de Gebiedsvisie als één van de toetsingskaders.	Geen.
7.18.B	In het beoogde stedenbouwkundig ontwerp is een daktuin voor de bewoners opgenomen. Onze zienswijze is dat deze daktuin als verplichting onder de enkelbestemming 'Groen' in het bestemmingsplan dient te worden opgenomen. Er dient, conform de Kwaliteitstoets Hoogbouw een duidelijke	Zie het antwoord op 7.18.A	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	demarcatie in het bestemmingsplan te worden aangegeven tussen collectief/openbare ruimte en wie welke ruimten beheert en voor wie het toegankelijk is. Nu is het slechts een vrijblijvend idee. Een eis dwingt de ontwikkelaar zich te houden aan het beoogde stedenbouwkundige ontwerp.		
	Fietsen: Maatregelen windklimaat en onderzoek aanpassen		
7.19.A	In het ontwerpbestemmingsplan zijn de geadviseerde maatregelen om het windklimaat te verbeteren niet opgenomen. Dit zou wel moeten.	Uit het windhinderonderzoek blijkt dat er geen sprake is van windgevaar, hetgeen in het algemeen redengevend is om maatregelen te treffen. Het windklimaat rondom Vondel en De Zwaan is echter van voldoende kwaliteit voor het beoogd gebruik van de gronden. Het is niet noodzakelijk om maatregelen te treffen en/of juridisch te borgen in het bestemmingsplan. Wel wordt in de planuitwerking gekeken naar verdere optimalisatie van het windklimaat volgens de verstrekte adviezen hierover	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.
7.19.B	Verder dienen de eisen van de kwaliteitstoets Hoogbouw opgenomen te worden in de rapportage Windonderzoek. Nu is getoetst aan verouderd beleid. Er dient in het bestemmingsplan helder omschreven te worden welke gebieden welke windhinder mogen hebben.	De eisen uit de kwaliteitstoets Hoogbouw en de bijbehorende resultaten zijn opgenomen in het onderzoek. De kwaliteitstoets stelt dat in de schetsontwerpfase (SO) digitaal windonderzoek moet worden gedaan, en in de definitief ontwerp (DO) fase een windtunnelonderzoek. Het omschrijven van gewenste categorie windhinder per gebied, is voor het bestemmingsplan niet verplicht. Dit kan ook bij de DO fase. Wel geeft de kwaliteitstoets algemene ondergrenzen voor het beoogde windklimaat. Voor de openbare ruimte wordt minimaal een 'goed' windklimaat als ondergrens gehanteerd bij de activiteiten 'langdurig zitten' en 'slenteren'. Een matig windklimaat is als ondergrens toegestaan bij de activiteit 'doorlopen'. Bij windgevaar moet de kwalificatie 'gevaarlijk' te allen tijde worden vermeden. In het plan is nergens sprake van windgevaar. In de binnentuin van Vondel en De Zwaan en omliggende stoepen (openbare ruimte) is voor slenteren en langdurig zitten op vrijwel alle plekken een 'goed' windklimaat aan de orde.	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		Op specifieke plekken die als matig of slecht zijn gekwalificeerd, worden géén verblijfs-elementen zoals bankjes geplaatst en wordt door middel van inrichtingselementen (zoals bomen en beplanting) het windklimaat verder verbeterd. Daarmee toont het windhinderonderzoek voor deze SO-fase in voldoende mate de uitvoerbaarheid van het plan aan, met inachtneming van de kaders uit het Toetsingskader voor kwaliteit van hoogbouw. Omdat het inrichtingsplan op dit moment nog tot een DO wordt uitgewerkt, kan de definitieve toets nog niet plaatsvinden.	
	Fietsen: Vondellaan hoofdfietsroute		
7.20.A	In de verkeersanalyse van het fietsverkeer als gevolg van de toename van het aantal bewoners in de wijk wordt geen aandacht besteed aan de in het plan opgenomen verplaatsing van het fietsverkeer van de west-naar de oostkant van de Vondellaan ter hoogte van het plangebied. Aangezien de Vondellaan een belangrijke doorgaande fietsroute is, is het niet verantwoord om slechts over een deel van de Vondellaan het fietsverkeer vanaf de Plesmanlaan naar de Lelylaan aan de oostzijde, links van de weg, te laten rijden, en daarna te laten oversteken naar de westzijde. Er wordt voorgesteld om het fietspad aan de zijde van Vondel en De Zwaan door te trekken en dat de geplande oversteek moet komen te vervallen.	In het project Leidse Ring Noord, deel Plesmanlaan, wijzigt de fietsstructuur waarbij de fietstunnel onder de Plesmanlaan na realisatie van dit project aan de oostzijde van de Vondellaan uitkomt (in de huidige situatie is dat aan de westzijde van de Vondellaan). Het doorgaande fietsverkeer vanaf de Plesmanlaan komt dus inderdaad aan de oostzijde van de Vondellaan te fietsen. In het Beleidsprogramma Fiets 2020-2030 is het project opgenomen dat dit tweerichtingenfietspad wordt doorgetrokken tot het kruispunt met de Lage Morsweg, dus over de gehele lengte van de Vondellaan. Fietzers hebben daarmee de keuze om of op dat punt over te steken of bij de Gerard Brandtstraat. De gemeente deelt niet de mening dat een oversteekbeweging niet verantwoord zou zijn. Deze ligt er in de huidige situatie ook al, alleen dan de andere kant op. Om onder andere de woningen in de Lage Mors per fiets te bereiken, kan gekozen worden voor de fietsroute door de (te realiseren) fietstunnel onder de Vondellaan, via het nieuwe fietspad over het Vossiusplein dat aansluit op de Gerard Brandtstraat. Dit wordt een prettige fietsroute waarmee de Lage Mors bereikt kan worden. Een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Vondellaan is dus niet noodzakelijk. Ondanks dat zal de inpassing van een tweerichtingsfietspad aan deze zijde wel onderzocht worden als onderdeel van deelproject herinrichting Vondellaan, zodat hierover een goede afweging kan plaatsvinden. Het onderhavige bestemmingsplan maakt dat mogelijk.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
7.20.B	Uit oogpunt van veiligheid en het behoud van de hoofdfietsroute functie van de Vondellaan dient, indien de hoofdfietsroute ter hoogte van het bestemmingsplan geheel aan de oostkant van de Vondellaan wordt aangelegd, het fietspad aan de oostkant van de Vondellaan over de gehele lengte van de Vondellaan geschikt gemaakt worden voor tweerichtingsverkeer, en wel zodanig dat de capaciteit voldoende is om ook al het fietsverkeer, dat nu over het westelijke fietspad gaat, op veilige wijze over het oostelijk fietspad te laten gaan. Hiervoor is een fietspad van ten minste 4,00 meter breed over het gehele traject van de Vondellaan, van Lage Morsweg tot Plesmanlaan, noodzakelijk.	Het fietspad aan de oostzijde van de Vondellaan (tussen de Plesmanlaan en de P.C. Hooftlaan) heeft op dit moment een breedte van 3,50 m en heeft een verharding van rood asfalt. Het tweerichtingenfietspad wordt zoals onder 7.20A beschreven op termijn doorgetrokken tot aan de Lage Morsweg. Een breedte van 4,00 m is inderdaad nog veiliger en wenselijk. Het is echter niet zo dat een fietspadbreedte van 3,50 m in deze situatie per definitie onveilig is. Er zijn op het fietspad langs de Vondellaan in de afgelopen 5 jaar geen ongevallen tussen fietsers onderling geregistreerd. Of het fietspad verbreed wordt naar 4,00 m heeft ruimtelijke en financiële consequenties die dit plangebied van het onderhavige bestemmingsplan Vondel en de Zwaan overstijgen. De afweging tussen een fietspad van 3.5 of 4 meter zal gemaakt worden vanuit het project herinrichting Vondellaan dat te zijner tijd gestart zal worden.	Geen.
7.20.C	Een verplichte oversteek maken voor het fietsverkeer vanuit de Plesmanlaan naar de Damlaan ter hoogte van de Gerard Brandtstraat zou een ernstige verslechtering van de functie van de Vondellaan als hoofdverkeersroute betekenen. Bovendien zou een dergelijke oversteek onveilig zijn, onder andere vanwege de windhinder rond Heerema (zie ook de zienswijze over windklimaat) en de toenemende verkeersdruk. Zeker 's avonds is het zeer onverantwoord om fietsers te laten oversteken. Indien er ondanks deze ernstige bezwaren toch op de hoofdfietsroute Vondellaan een verplichte oversteekplaats zo komen voor fietsers, moeten de fietsers te allen tijde voorrang krijgen op het autoverkeer, conform de norm in het Beleidsprogramma Fiets 2020-2030 Leiden Fietsstad. Tijdens de donkere perioden moet	De fietsoversteek wordt ontworpen conform de landelijke (CROW) ontwerprichtlijnen en heeft onder andere een middeneiland waardoor er veilig in twee fasen overgestoken kan worden. Bij een fietsoversteek over een 50 km/u gebiedsontsluitingsweg heeft de fietser juist vanwege de verkeersveiligheid geen voorrang. Omdat de fietser geen voorrang heeft, is dit tegelijkertijd geen verslechtering van de functie van de Vondellaan als hoofdverkeersroute (gebiedsontsluitingsweg).	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	deze oversteek beveiligd worden met VRI, waarbij de fietsers conform deze norm voorrang krijgen.		
7.20.D	De fietsverkeersdruk op de Vondellaan zal, zoals hierboven uiteengezet, aanzienlijk meer toenemen dan in de geleverde verkeersanalyses is aangegeven. Dit maakt het te meer noodzakelijk dat de fietspaden aan de Vondellaan gaan voldoen aan de vereisten in het Beleidsprogramma Fiets 2020- 2030 Leiden Fietsstad. In het bestemmingsplan dient aan analyse te worden opgenomen welke verkeersdruk wordt verwacht met de toevoeging van het bestemmingsplan in de omgeving.	Er bestaat geen haalbaarheidstoets met betrekking tot de afwikkeling van het fietsverkeer welke aan de orde is in bestemmingsplanprocedures. Dit is ook in Leiden geen verplichte haalbaarheidstoets. Dat neemt niet weg dat we de zorgen over het toenemen van het fietsverkeer serieus nemen. We monitoren de situatie aan de Vondellaan en nemen, indien nodig, maatregelen om het gebruik van de fietspaden te verbeteren en/of het fietsverkeer beter te verspreiden over het netwerk. Dit is onderdeel van een bredere politieke afweging en wordt op stadsniveau aan de gemeenteraad voorgelegd.	Geen.
	Fietsen: fietsparkeren buiten		
7.21	Het is noodzakelijk om aanvullend op de geplande fietsenstalling fietsparkeergelegenheid te creëren voor de woningen met hun voorkeur aan de Gerard Brandtstraat, bijv. in de vorm van fietstrommels, om overlast op het trottoir te voorkomen.	De fietsparkeergarage biedt voldoende fietsparkeerplaatsen voor de gehele ontwikkeling. Ook voor de woningen aan de Gerard Brandtstraat zullen er voldoende fietsparkeerplaatsen in de fietsparkeergarage zijn. Het is aannemelijk dat de bewoners daar hun fiets zullen parkeren. Zeker ook gegeven de trend dat mensen steeds duurdere (elektrische) fietsen aanschaffen, die ze graag op een veilige plaats parkeren zoals in een fietsparkeergarage (en dus niet op straat). Aanvullende fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte zijn beleidsmatig niet gewenst. De fietsparkeeroplossing van het bouwplan moet in beginsel op het eigen terrein worden ingepast (zoals nu het geval is). De fietsparkeervraag van het plan kan niet worden afgewenteld op de openbare ruimte.	Geen.
	Parkeren: verlaging bouwhoogte garage		
7.22.A	Een parkeergarage van 19 meter hoogte aan de Vondellaan niet wenselijk is en niet conform het gepresenteerde stedenbouwkundige ontwerp. Dit dient in het bestemmingsplan te worden aangepast.	Het is inderdaad niet de bedoeling om een garage van 19 meter hoog te realiseren. Het uitgangspunt is dat de garage een hoogte krijgt van maximaal drie bouwlagen (circa 9 meter). Op de bestemmingsplankaart is over het zuidelijke bouwblok een aanduiding parkeergarage opgenomen. In de planregels van het bestemmingsplan wordt een regeling toegevoegd dat de parkeergarage maximaal 10,5 meter mag zijn.	In artikel 5 lid 5.2.3 is sub b vervangen door de volgende zinsnede: 'De <i>bouwhoogte van de parkeergarage mag niet meer bedragen dan 10,5 m</i> '.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
7.22.B	De bestemmingsplaneisen voor de parkeergarage scherper moeten worden geformuleerd, zodat het bestemmingsplan overeenkomt met het beoogde stedenbouwkundig ontwerp en de parkeervisie van de gemeente.	N.a.v. de zienswijze onder 7.22.A. is de regeling inzake de parkeergarage specifiek geformuleerd. Daarnaast zijn de kwalitatieve eisen aan de stedenbouwkundige inpassing van de garage tevens geborgd in de Gebiedsvisie en zullen ook door de WML worden getoetst. Het ontwerp van de garage en ook het aantal parkeerplaatsen is onderdeel van de toetsing van de omgevingsvergunning.	Geen.
7.22 C	Conform de Kwaliteitstoets Hoogbouw dienen de plinten van gebouwen bij te dragen aan een levendig klimaat, een verdiepingshoogte van minimaal 4m te hebben en voorzien te zijn van 60-80% glazen gevel. Het situeren van een parkeergarage op maaiveldniveau is in strijd met deze eisen aan hoogbouw.	Door de verplaatsing van de toren naar het noordblok kwalificeert het zuidblok, waar de parkeergarage is gesitueerd, vanwege de aangepaste (lagere) bouwhoogte niet meer als hoogbouw en is de kwaliteitstoets hoogbouw ook niet meer van toepassing. Los daarvan gaat de Gebiedsvisie ervan uit dat de parkeergarage zal worden omzoomd met woningen of andere functies. Daarmee is een levendige plint gewaarborgd.	Geen.
	Parkeren: beleid auto parkeren		
7.23.A	Het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein voldoet niet aan de voorwaarde in de Beleidsregels Parkeernormen 2020. In het bestemmingsplan wordt onbeargumenteerd een voorschot genomen op een nog te nemen en te onderbouwen beslissing om gebruik te maken van de in artikel 11 van de Beleidsregels Parkeernormen 2020 genoemde bevoegdheid om af te wijken van de autoparkeereis. Deze bevoegdheid mag de gemeente enkel uitoefenen na een gedegen onderzoek naar de effecten van een ontheffing van de verplichting tot het bieden van voldoende parkeergelegenheid op het eigen terrein. Wij zijn van mening dat niet vooruitgelopen mag worden op nog niet genomen en mogelijk	Zie het antwoord op 1.7.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	controversiële beslissingen en zeker niet zonder enige onderbouwend onderzoek		
7.23.B	Het tekort aan parkeerplaatsen binnen het bestemmingsplan kan alleen opgelost worden door een ontheffing van de verplichting om zelf voor voldoende parkeerplaatsen voor de bewoners van het project te zorgen. Om te zorgen dat zij geen parkeeroverlast in de omliggende buurten gaan veroorzaken, krijgen ze ook geen parkeervergunningen. Wat in de binnenstad misschien noodzakelijk is, komt in een project buiten het binnenstadsgebied, langs de Plesmanlaan, een uitvalsweg naar de A44 en de N206, als willekeurig over en kan worden opgevat als een vorm van verkapte overheidssteun aan de ontwikkelaar van dit project.	De gemeente is niet van mening dat er een tekort aan parkeerplaatsen is. Er is juist op een onderbouwde wijze (deels) afgeweken van het bewonersgedeelte van de parkeereis, zie ook de beantwoording van 1.7. De ontheffing waar men naar verwijst die is er in feite dus al, dit is de gedeeltelijke afwijking van het bewonersgedeelte van de parkeereis.	Geen.
7.23.C	Indiener is van mening dat bij uitvoering van het onderhavige project met 576 woningen (uitgaande van de in bijlage beschreven verdeling tussen woningtypen en een blurring zone, zoals beschreven in Bijlage 13) tenminste $412 + 61 = 473$ parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden binnen het project. Dit dient in het bestemmingsplan te worden opgenomen.	De gemeente deelt deze opvatting niet. Zie de beantwoording op 1.7.	Geen.
7.23.D	Om te zorgen voor een efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen moet in het bestemmingsplan vastgelegd worden dat parkeerplaatsen niet afzonderlijk aan een vaste huurder toegewezen en verhuurd mogen worden.	De ontwikkelaar heeft het recht om zelf om te gaan met de parkeerplaatsen zoals zij willen zolang het minimale aantal parkeerplaatsen voor bezoekers gegarandeerd blijft. De wijze waarop de ontwikkelaar de beschikbaarheid van bezoekersplekken garandeert wordt getoetst bij de omgevingsvergunning. De overige plekken kunnen ingezet worden als bewonersparkeerplek. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden. Parkeerplaatsen op naam van specifieke bewoners zijn zeer gangbaar. Zeker als bewoners hiervoor betalen.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		Het hoeft dus niet in het bestemmingsplan te worden vastgelegd dat parkeerplaatsen niet afzonderlijk aan een vaste huurder kunnen worden toegewezen. Hiervoor bestaat ook geen juridische grondslag en is tevens ook niet ruimtelijk relevant.	
7.23.E	In het bestemmingsplan moet aangegeven worden waar (ultra)kortparkeerders hun auto kunnen plaatsen en waar grote voertuigen, zoals verhuiswagens en vrachtwagens van leveranciers, binnen het bestemmingsplangebied kunnen parkeren.	Een bestemmingsplan is slechts een juridisch document waarmee een ruimtelijke ontwikkeling juridisch mogelijk wordt gemaakt. Parkeervoorzieningen zijn op grond van diverse bestemmingen van het bestemmingsplan toegestaan. Het is nadrukkelijk nog niet het volledig uitgewerkte plan. De gemeente heeft de aandachtspunten die de indiener noemt op haar netvlies. Tijdens de nadere planuitwerking zal nog worden bezien in welke mate het inpassen van een laad- en losplaats (om zo het logistieke verkeer te bedienen) noodzakelijk is, en (indien er aanleiding voor is), een laad- en losplaats ruimtelijk inpassen in het bouwplan. Met een laad- en losplaats zouden grotere voertuigen zoals verhuiswagens en vrachtwagens van leveranciers bediend kunnen worden. Kortparkeerders kunnen mogelijk anderszins beperkt bediend worden. Er is al een passende parkeervoorziening in het bouwplan ingepast. Deze maakt geen onderscheid tussen kort- of langparkeerders. Men wordt geacht om in de parkeergarage te parkeren indien men het bouwplan als bestemming heeft. Indien blijkt dat kortparkeerders veelvuldig illegaal parkeren in de openbare ruimte, kan de gemeente tot handhavingsacties overgaan. Hiertoe zal de gemeente de situatie na de oplevering blijven monitoren. Tevens wordt verwezen naar het antwoord onder 6.6.	Geen.
	Parkeren: Analyse autoverkeersdruk		
7.24	De aanname in de verkeersanalyse dat het extra verkeer beperkt zal zijn, omdat de bewoners van het project in het ontwerpbestemmingsplangebied geen parkeervergunning voor parkeren in de openbare ruimte krijgen en ook geen parkeerplaats op eigen terrein, is volgens ons niet houdbaar. Het effect van het plan op de autoverkeersdruk zal alsnog geanalyseerd moeten worden. Onze zienswijze is dat onderbouwing nodig is van de aanname dat	Bij het bepalen van de verkeersdruk op de Vondellaan en in de wijk is bij de verkeersgeneratie geen rekening gehouden met verminderd autogebruik. In de notitie van GraaffTraffic van 6 september 2023 is op bladzijde 3 (zie bijlage 12 bij de toelichting, pagina 5 van de pdf) het volgende opgenomen: <i>Het CROW geeft aan dat de parkeerkencijfers en verkeersgeneratie aan elkaar gekoppeld zijn. Omdat in december 2021 nog onduidelijkheid was over het uiteindelijke aantal parkeerplaatsen en mogelijke kortingen/correcties in de parkeerbalans, zijn de kortingen/correcties op de verkeersgeneratie als gevolg van het lager aantal parkeerplaatsen en effecten op doorstroming niet meegenomen. Er is dus sprake van worst case in de verkeersgeneratie.</i>	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	nieuwe bewoners zonder parkeerplaats geen extra autoverkeer zullen genereren.	Deze worst case cijfers zijn gebruikt om de effecten op doorstroming en verkeersveiligheid in beeld te brengen. Zie verder antwoord 1.7	
	Vleermuizen: ecologische quickScan		
7.25	De ecologische quickscan kent onwaarheden waardoor onjuiste besluiten genomen kunnen worden en dient zorgvuldig opnieuw gedaan te moeten worden met een onafhankelijke ecooloog. Het rapport van Naturalis geeft aan dat vleermuizen leven binnen het plangebied. Dat betekent dat tijdens het slopen van de oude gebouwen tijdelijke woonvoorzieningen voor de vleermuizen moet worden getroffen. De sloopwerkzaamheden zullen dus ook buiten de winterslaap en broedseizoenen van deze vleermuizen moeten plaatsvinden. Daarnaast zal in de nog te plannen gevels van de nieuwbouw ook rekening gehouden moeten worden met de huisvesting van de vleermuizen.	De quickscan geeft aan dat het niet aannemelijk is dat in de smalle spouw (2cm breed) welke gevuld is met zachte isolatie (steenwol) van de toren uit 1995, vleermuizen verblijven. Zachte isolatie heeft voor vleermuizen de nare eigenschap uiteen te vallen door het gekras van de pootjes van vleermuizen. Het gaat zich vervolgens hechten aan de huid van vleermuizen.  <i>Toren uit 1995</i> De quickscan stelt op grond van bovenstaande terecht dat het niet aannemelijk is dat vleermuizen in de spouw verblijven. Nader onderzoek en mitigerende maatregelen zijn niet noodzakelijk. Natuurinclusief bouwen is geen wettelijke verplichting. Wel is het vanuit ecologisch oogpunt wenselijk natuurinclusief te bouwen. Dit wordt ook geadviseerd en daar werkt de initiatiefnemer graag aan mee. In bijlage 18 bij de toelichting zijn diverse maatregelen benoemd die in het bouwplan betrokken kunnen worden, waaronder het toepassen van vogelhuisjes, nestkastjes en een bijenhotel.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		Dat vleermuizen in het plangebied foerageren wordt niet ontkent, maar dat het plangebied een essentieel foerageergebied is, is niet aannemelijk. De gewone dwergvleermuis, de vleermuissoort die het meeste voorkomt, foerageert overal. Voor deze soort is in de omgeving van het plangebied voldoende alternatief foerageergebied. Deze soort kan na de werkzaamheden ook weer in het plangebied foerageren. Voor andere soorten vleermuizen die in de omgeving verblijven, geldt eveneens dat in de omgeving van het plangebied voldoende alternatief foerageergebied beschikbaar is. Onderstaande foto geeft duidelijk aan dat zuidwestelijk van het plangebied (blauwe cirkel) voldoende groen (in park Kweeklust) aanwezig is. 	
	Luchtkwaliteit: waarneming en modellering		
7.26	De door GGD Rotterdam-Rijnmond opgesomde bevindingen ondersteunen het belang van goede luchtkwaliteit. De uitkomsten van het rapport "Onderzoek luchtkwaliteit" worden weerlegd door de waarnemingen van de fijnstofmeters in de wijk. Het door	De luchtkwaliteit in en rond het plangebied is bepaald conform de wettelijk voorgeschreven rekenmethode en met een goedgekeurd rekenmodel (STACKS). In het onderzoek zijn, voor de toetsing aan de wettelijke grenswaarden, de jaargemiddelde concentraties bepaald voor stikstofdioxide (NO ₂), fijnstof (PM ₁₀) en zeer fijnstof (PM _{2,5}) in de jaren 2023 en 2030. De jaargemiddelde concentratie is van belang voor de wettelijke beoordeling. De wettelijke grenswaarden voor de	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	KuipersCompagnons gehanteerde model is dus op zijn zachtst gezegd in strijd met de realiteit en vereist nader en zorgvuldig onderzoek naar de mate van fijnstofconcentraties voordat besloten kan worden tot woningbouw op de Motorhuislocatie, direct gelegen aan de Leidse Ring Noord.	jaargemiddelde concentratie van fijnstof (PM10) en zeer fijnstof (PM2,5) bedragen 40 en 25 µg/m3. De jaargemiddelde concentraties voor fijnstof (PM10) en zeer fijnstof (PM2,5) voor het rekenjaar 2023 zijn berekend op 16 en 8 µg/m3 en voldoen daarmee ruimschoots aan de wettelijke grenswaarden van 40 en 25 µg/m3.	
	Participatie: Participatierapportage aanpassen		
7.27.A.	De Participatierapportage bevat geen conclusies. De gemeente dient deze alsnog toe te voegen aan de Participatierapportage bij het bestemmingsplan.	Het doel van de participatierapportage is inzicht te geven in het doorlopen proces. Om de gemeenteraad, voorafgaand aan besluitvorming over het bestemmingsplan, goed te informeren over het doorlopen participatietraject. Het klopt dat de Participatierapportage geen conclusie bevat of een participatieprocedure goed of slecht verlopen is. Op basis van de rapportage kan ieder gemeenteraadslid die mening voor zichzelf vormen.	Geen.
7.27.B.	De gemeente dient haar afweging tussen de meerdere belangen transparant te presenteren wat zal leiden tot voortschrijdend inzicht en een aanpassing van het voorgenomen bestemmingsplan alvorens dit ter goedkeuring voor te leggen aan de Raad.	Naar het oordeel van het College is haar afweging van belangen juist duidelijk terug te lezen in de participatierapportage. Zie bijvoorbeeld hoofdstuk 5 onder 'Opbrengst participatiemomenten SOS Mors'. Deze afweging is nog nader toegelicht in diverse antwoorden van deze Zienswijzennota. De gemeenteraad maakt straks haar eigen afweging van belangen op basis van de transparant aangeboden informatie. Die belangenafweging is ook volledig transparant te volgen via onder meer commissievergaderingen.	Geen.
7.27.C.	De gemeente dient in de Participatierapportage op te nemen dat FSD en de gemeente de 70 meter discussie nooit hebben willen agenderen in het participatietraject. Dit onderwerp is volledig terzijde geschoven ondanks dat de bewoners deze hoogte als grootste bezwaar hadden zoals de conclusie laat zien uit de enquête die door de gemeente zelf is gehouden.	In hoofdstuk 5 van het participatierapport onder 'Opbrengst participatiemomenten SOS Mors' is uitgelegd dat de hoogte is besproken en waarom het College er voor heeft gekozen vast te houden aan de hoogte van 70 meter. De hoogte van 70 meter is ook al opgenomen in de door de gemeenteraad vastgestelde Gebiedsvisie. Het onderwerp is dus wel besproken, alleen niet met een uitkomst die naar wens is van indiener. Die gesprekken daarover zijn ook goed te volgen in bijlage C van het participatierapportage.	Geen.
7.27.D.	Er wordt aan de gemeente verzocht het woord "passie" te verwijderen en ook aan te geven dat het Actiecomité altijd alternatieve plannen heeft	In de beschrijving van actiecomité SOS Mors in de Participatierapportage zal de toevoeging 'met passie' worden verwijderd uit de Participatierapportage en zal de	In de beschrijving van actiecomité SOS Mors in de Participatierapportage

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	aangeboden op de plannen van de projectontwikkelaar gesteund door de gemeente welke ook door de Raad unaniem gecompimenteerd zijn. Er wordt aan de gemeente verzocht om de doelstelling van het Actiecomité SOS Mors te citeren en geen eigen interpretatie te maken. Als voorbeeld geeft de Gebiedsvisie een hoogte tot maximaal 70 meter, welke door FSD en de gemeente wordt gebruikt als uitgangspunt dat de hoogte 70 meter moet zijn zonder enige argumentatie. Dit terwijl de Raad de motie heeft aangenomen "hoogbouw is geen doel op zich (kenmerk 20.0112/02).	omschrijving van de website www.sosmors.nl onder 'wie zijn wij' worden overgenomen: <i>'een aantal mensen die zich verenigd hebben in een actiecomité om samen met de buurt op constructieve manier het gesprek te voeren om de gemeente haar visie voor hoogbouw op de locaties van het huidige Motorhuis, het Vossiusplein en LIAM Mercedesgarage in de Lage Mors'</i> Het alternatieve plan en de wijze waarop dat is behandeld is opgenomen in bijlage C van de Participatierapportage.	op blz. 4 is de toevoeging 'met passie' verwijderd uit de Participatierapportage en is de omschrijving van de website www.sosmors.nl onder 'wie zijn wij' overgenomen.
7.27.E.	Er wordt aan de gemeente verzocht om gevolg te geven aan de motie 20.0112/02 'hoogbouw is geen doel op zich' (en hiervan rekenschap te geven in het bestemmingsplan).	Hier is invulling aan gegeven, want er heeft een belangenafweging plaatsgevonden zoals is omschreven in hoofdstuk 5 onder 'Opbrengst participatiemomenten SOS Mors'. Deze belangenafweging is ook in het antwoord op 1.1 nader toegelicht. De Participatierapportage en onderhavige zienswijzennota zijn bijlagen bij het bestemmingsplan.	Geen.
7.27.F.	De gemeente dient te motiveren hoe de 'radiostilte' heeft bijgedragen aan het verkrijgen van meer draagvlak van de inwoners van de Lage Mors en tevens wordt verzocht om het stakeholdersoverleg weer 4 (vier) keer per jaar te houden met de volledige afvaardiging van de Lage Mors: Wijkvereniging, scholen, gezondheidscentrum, etc.	Er is nadrukkelijk geen sprake geweest van een radiostilte. Uitgangspunt voor de kwartaal overleggen is dat er niet onnodig bij elkaar gekomen wordt als er geen nieuws is. Hier is telkens transparant over gecommuniceerd. De periode waar naar gerefereerd wordt is het stakeholderoverleg van 27 maart 2023 en de bewonersavond van 8 november 2023. In deze periode is het ontwerp financieel doorgerekend en verder verfijnd. Op het uitwerkingsniveau van het bestemmingsplan hebben nauwelijks wijzigingen plaatsgevonden. Alleen de afmetingen van het volume van maximaal 70 meter zijn slanker geworden dan op 27 maart 2023 gepresenteerd.	Geen.
7.27.G.	Er wordt verzocht om aan te geven waarom het College de Raad niet geïnformeerd heeft over de ingrijpende wijziging zoals gepresenteerd door de gemeente en FSD op 23 juni 2021 om zo gevolg te geven aan motie	Het gehele proces hoe we vanaf Gebiedsvisie zijn gekomen tot het huidige ontwerp staat uitgebreid beschreven in de Participatierapportage. Daarmee is de gemeenteraad door het college goed geïnformeerd en invulling gegeven aan de motie M.23.0035.02 'GL Eerder betrokken zijn en beter sturen als raad'.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	"M.23.0035.02 GL Eerder betrokken zijn en beter sturen als raad".		
7.27.H.	De gemeente dient in de Participatierapportage gemotiveerd op te nemen waarom vragen over gemeenschappelijke energievoorziening voor het geplande complex en delen van de Lage Mors terzijde zijn geschoven.	Deze zijn niet ter zijde geschoven. Zie tevens het antwoord op vragen 7.1.F en 7.4. Het bodemenergieplan sluit het toepassen van een groot collectief bodemenergiesysteem niet uit. De komst daarvan is alleen niet waarschijnlijk. Voor de aanleg van een grootschalig collectief zal namelijk een lokaal warmtenet moeten worden aangelegd, waarop ieder te ontwikkelen gebouw moet worden aangesloten. Dit vraagt om afspraken tussen de verschillende ontwikkelaars in een vroeg stadium. Aangezien de voorziene herontwikkeling in het Vondelkwartier niet tegelijkertijd plaatsvindt, moet een lokale warmtenet in fasen gerealiseerd worden. Daarvoor dient een energiemaatschappij te worden ingericht die het beheer en de afrekening per individuele aansluiting regelt. Vooral de gefaseerde uitvoering is dan een uitdaging, omdat een energiemaatschappij aan de voorkant veel zal moeten investeren zonder de garantie dat alle ontwikkelingen in de omgeving ook zullen aansluiten. Het is waarschijnlijker dat er kleine collectieve systemen komen per deellocatie. Deze zijn goed naast elkaar in te passen en dan is er nog voldoende capaciteit om de nieuwbouw conform de Gebiedsvisie te realiseren. Mogelijk kan de capaciteit nog worden uitgebreid zodat bestaande bouw in de omgeving ook kan aansluiten op een van de systemen. Het initiatief hiervoor ligt bij de betreffende gebouweigenaren. Een dergelijk systeem betekent dat er in openbaar terrein distributieleidingen moeten worden gerealiseerd. Daarom is ook samenwerking met de gemeente Leiden nodig, voor onder meer een ontheffing op de verordening bodemenergie.	Geen.
7.27.I.	Er wordt aan de gemeente gevraagd om de Participatierapportage aan te vullen met het negatieve resultaat van het overleg tussen gezondheidscentrum, gemeente en de projectontwikkelaar.	Dit is reeds opgenomen, zie bijlage B onder '23 juni 2022 – 3e stakeholdersoverleg'.	Geen.
7.27.J.	De gemeente wordt verzocht om aan te tonen hoe de gemeente invulling heeft gegeven aan de motie "M.23.0035.02 GL Eerder betrokken	Het College heeft invulling gegeven aan deze motie door de gemeenteraad middels een brief op de hoogte te stellen van het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan. Bij de brief is ook de Participatierapportage gevoegd.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	zijn en beter sturen als raad" bij het bestemmingsplan Vondel en de Zwaan.		
	Participatie: Hinder informatievoorziening		
7.28	Er wordt aangegeven dat het gemeentebestuur onnodig moest worden aangesproken op eerlijke en tijdige communicatie alsmede de vastlegging. Er worden een aantal voorbeelden gegeven die toegevoegd dienen te worden aan het participatieverslag: 1. Op 17 februari 2021 hebben wij verzocht om de Hoogbouw enquête-antwoorden in te zien. Dit is om onduidelijke redenen vertraagd tot 7 mei 2021 vanwege privacy redenen, die wel erg vergezocht waren. Uiteindelijk hebben wij de informatie gekregen maar te laat om te verwerken in ons verweer voor de Hoogbouwvisie. 2. Op 27 maart 2023 vond er een gesprek plaats met meerdere stakeholders. De projectontwikkelaar van de Mercedesgarage laat zich daar ontvallen dat het niet tekenen door de gemeente zijn project vertraagt terwijl deze tekst al wel overeengekomen was en ook eenzijdig door de projectontwikkelaar getekend was. De gemeenteambtenaar weigert tot op heden hetgeen letterlijk gezegd is op te nemen in het verslag. 3. Actiecomité SOS Mors heeft op 8 december 2023 een informatieverzoek ingediend om de verslagen van de Welstandscommissie in te zien inzake de Lage Mors van afgelopen jaar. De	Op 3 november 2023 is de concept participatierapportage toegestuurd aan onder meer SOS Mors met de vraag hierop te reageren. De punten uit deze zienswijze zijn toen niet teruggegeven en dus ook niet verwerkt in de versie van de rapportage die is meegestuurd als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan. De Participatierapportage beschrijft het proces tot ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. Omdat beantwoording van deze vragen daarna heeft plaatsgevonden wordt het niet meer verwerkt in de rapportage zelf, maar is het antwoord onderstaand te lezen als antwoord op deze zienswijze. 1. De gemeente is gebonden aan de AVG-regelgeving, reden waarom verstrekking van opgevraagde gegevens in sommige gevallen een bepaalde periode in beslag neemt. Ondanks het gemis van indiener voor de behandeling van de Hoogbouwvisie is het aspect hoogbouw bij planvorming voor Vondel en De Zwaan voldoende in ogenschouw genomen. 2. Dit is uitgebreid besproken in het stakeholderoverleg van 5 oktober 2023. Dit punt is niet opgenomen in de Participatierapportage over Vondel en De Zwaan, omdat het over een ander project gaat. Indien andere belanghebbenden of gemeenteraadsleden het interessant vinden kan het verslag van dit overleg gedeeld worden. 3. Deze verslagen zijn na het verzoek daartoe opgevraagd en getoetst op AVG-regelgeving. Hierna zijn de verslagen op 30 januari 2024 gedeeld met SOS Mors. 4. Zie hiervoor het antwoord op vraag 7.27.F. 5. Wij zullen FSD verzoeken in het vervolg de nodige maatvoering toe te voegen aan de tekeningen.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	gemeente heeft nog steeds niet van zich laten horen. 4. Op 30 augustus 2023 meldt de ambtenaar dat er geen update is inzake het project Vondel en De Zwaan en dat er ook geen nieuw beeldmateriaal is. Bij bestudering van het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de wijziging van de torens reeds bekend was op 4 augustus 2023. Immers in bijlage 11 van het bestemmingsplan is een windonderzoek opgenomen van het nieuwe plan, rapport B.2020.1640.01.R001 met als datum 4 augustus 2023. 5. FSD verstrekt vaak tekeningen zonder of met onvolledige maatvoering en/of coördinaten waarbij wij met reverse engineering maatvoering en/of coördinaten moeten reconstrueren. Dit kost onnodig veel tijd voor de bewoners.		
8			
	Hoogbouw		
8.1	De beoogde hoogte (en bijbehorende bouwmassa) van de woontoren(s) zijnde 70 meter substantieel te groot. Het is een intimiderende hoogte, detonerend in de reeds gebouwde omgeving met beperkende effecten op het woongenot in het algemeen en in het bijzonder van de wijk- en buurtbewoners en aanpalende bewoners. Alleen terugbrengen van de bouwhoogte tot maximaal 50 meter zou aanvaardbaar kunnen zijn.	Zie antwoord op 1.1	Geen.
	Windhinder		
8.2	In een van de bijlagen van het plan wordt uitvoerig verslag gedaan van de	Uit het windhinderonderzoek blijkt dat er geen sprake is van windgevaar. Het windklimaat rondom Vondel en De Zwaan is voldoende voor het beoogd gebruik	Het aangepaste windhinderonderzoek is

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	windhindereffecten van het te bouwen complex. Hoewel de algemene conclusie is dat deze effecten het project niet in de weg hoeven te zitten, is uit hetzelfde onderzoek af te lezen dat er wel degelijk nadelige effecten zijn. In dit verband wordt een groot aantal adviezen gedaan. Mijn zienswijze is dat deze adviezen niet vrijblijvend mogen zijn maar bindend en dwingend moeten worden. Dit ook omdat de te verwachten nadelige effecten vanwege de bestaande bebouwing (o.a. de complexen van Teekens/Karstens en Heerema) cumulatief zijn.	van de gronden. Het is daarom niet noodzakelijk om maatregelen juridisch te borgen in het bestemmingsplan. Wel wordt in de planuitwerking gekeken naar verdere optimalisatie van het windklimaat aan de hand van geadviseerde maatregelen. Zie tevens ook antwoord 7.19 A.	als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.
9			
	Wonen		
9.1	Er wordt aan het College verzocht al het mogelijk in het werk te (laten) stellen om in het bestemmingsplan voor tenminste 20, van de totaal circa 187 voorziene, sociale huurwoningen, de bestemming 'maatschappelijk' (c.q. een ander relevante bestemmingsindicaties) te laten opnemen met als doel binnen het plan Vondel en De Zwaan de opvang van patiënten met een ernstige psychiatrische aandoening in een kleinschalig beschermd c.q. begeleid wonen concept te realiseren. Er wordt aangegeven (en andere daarbij van belang zijnde partijen, zoals de woningbouw coöperatie) om bij het ontwerp, de realisatie en het vervolg nauw samen te werken met de Stichting Zeeuwse Gronden.	Het College is blij met de aanbieding voor samenwerking met de Stichting Zeeuwse Gronden. Inpassing van bijzondere doelgroepen past binnen dit bestemmingsplan, maar is niet verplicht. In de privaatrechtelijke afspraken met de initiatiefnemers is wel een stevige inspanningsverplichting opgenomen om het sociale deel te verkopen aan een woningcorporatie.	Geen.
10			
	Bomen		

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
10.1	In de eerste plaats willen wij opmerken dat de toekomstverwachting van de huidige 66 bomen in dat plangebied foutief in het bestemmingsplan is opgenomen. Dit komt door een fout in genoemde BEA. Op bladzijde 9 van de BEA is te lezen dat de conditie van de bomen overwegend goed is. Op basis van de op 14 april 2022 uitgevoerde inventarisatie wordt de toekomstverwachting voor 45 bomen als goed beoordeeld (een toekomstverwachting van minimaal 15 jaar en meer actieve groei). Verderop in het rapport, op bladzijde 19 staat als conclusie dat in de huidige situatie het grootste deel van de bomen een (sterk) verminderde conditie en toekomstverwachting heeft. Blijkbaar is deze fout in de BEA geslopen bij het schrijven van hoofdstuk 4, Conclusies en advies. Indiener is van mening dat deze fout goed nagekeken dient te worden en dat de juiste conclusie van de BEA in paragraaf 4.3.2.2 van de Toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt opgenomen, namelijk dat de conditie en toekomstverwachting van de bomen overwegend goed is.	Het klopt inderdaad dat deze zinsnede in het rapport verkeerd is opgenomen. Het rapport is aangepast en de zinsnede in paragraaf 4.1 is op dit punt gewijzigd. De aangepaste rapportage wordt toegevoegd als bijlage 4 bij het vast te stellen bestemmingsplan.	De zinsnede rondom de toekomstverwachting van de bomen in paragraaf 4.1 van het rapport is aangepast en bijlage 4 bij het bestemmingsplan wordt vervangen door de aangepaste rapportage.
	Ontwerp		
10.2	Indiener geeft aan dat in het ontwerp het fietspad meer richting nieuwbouw opgeschoven dient te worden om de bomen 41 en 48 te behouden.	We hopen dat boom 48 nog kan worden ingepast door de ligging van het fietspad te wijzigen. In de planuitwerking wordt de inrichting van de buitenruimte, inclusief het fietspad, nader uitgewerkt, en zal onderzocht worden of dit voldoende verkeersveilig ingepast kan worden. Boom 41 staat dichtbij het verkeersplateau. Er is vanuit verkeersveiligheid de keuze gemaakt om het fietspad hier op de bestaande structuur te laten aansluiten.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
10.3	Naar de mening van indiener dient het voetpad langs het gebouw niet aangelegd te worden om boom 45 te behouden. Er is al een voetpad in dat deel van de Gerard Brandtstraat. Het niet aanleggen van het voetpad heeft verder als positief effect dat de gerijpte bodem van de huidige groenstrook in de Gerard Brandtstraat behouden kan blijven. Zie ook het hiernavolgende punt 4.	Het betreffende voetpad is ingetekend om de geplande ondergrondse containers te kunnen bereiken. In het kader van een bestemmingsplanprocedure is er sprake van toelatingsplanologie en op grond van de diverse bestemmingen is groen/ bomen wel toegelaten, maar er wordt nog niet specifiek aangegeven waar het groen dan wel welke bomen er gaan komen. Dit volgt nog wel bij de nadere planuitwerking. In de nadere planuitwerking (buitenruimte) zal worden gekeken of er mogelijkheden zijn om de inrichting hierop aan te passen.	Geen.
	Bouwwerkzaamheden		
10.4	Indiener stelt voor dat de gerijpte bodems van de groenstrook in de Gerard Brandtstraat en die langs het Vossiusplein zoveel mogelijk in stand blijven, alsmede zoveel mogelijk van de daar al aanwezige begroeiing. Na de bouwwerkzaamheden kunnen in deze gerijpte bodems aanvullend nieuwe bomen worden aangeplant ter compensatie van gesneuvelde bomen.	Het voorstel van indiener wordt ter kennisgeving aangenomen. In de nadere planuitwerking van de inrichting van de buitenruimte en aanlegfase van het plan wordt gekeken of het voorstel van indiener mogelijk is. Voor wat betreft de compensatie van bomen wordt verwezen naar het antwoord bij 10.10.1.	Geen.
10.5	Om een goed beeld te krijgen van de effecten van dit project op de natuur is indiener van mening dat ook BEA's beschikbaar dienen te komen voor locaties 3 en 4. Tenzij de gemeente op voorhand uitsluit dat er in de toekomst een aanvullende kapvergunning nodig zal zijn voor deze deellocaties.	Locatie 3 is de Paviljoenlocatie en deze locatie valt niet binnen de plangrenzen van onderhavig bestemmingsplan. Voor deze locatie zal op een later moment een zelfstandige planologische procedure gevolgd gaan worden waar alle relevante milieu- en omgevingsaspecten onderzocht zullen gaan worden. Locatie 4 is de toekomstige parkeerplaats langs de Plesmanlaan. Momenteel is er nog geen inrichtingsplan voor locatie 4. Dit volgt nog bij de nadere planuitwerking. In de nadere planuitwerking van de inrichting van de buitenruimte zal het uitgangspunt zijn om bomen zo veel mogelijk te behouden.	Geen.
10.6	Indiener is van mening dat duidelijkheid geboden dient te worden over de inrichting van de parkeerplaats op locatie 4. Is er een inrichtingsplan? Gaat de aanleg van de parkeerplaats ten koste van bosplantsoen dan	Zie antwoord bij 7.25, 10.5 en 10.8.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	wel heggen? Deze structuren zijn van groot belang voor de overgang van Kweeklust naar de Plesmanlaan. Dit gebied wordt met name in de zomer veel gebruikt door foeragerende vleermuizen.		
10.7		<i>Vraag nummer 7 ontbreekt in de zienswijze. Voor de terugvindbaarheid houden we de telling uit de zienswijze aan.</i>	
10.8	Het gebied wordt zeker gebruikt door vleermuizen, in de zomer en herfst is het makkelijk ze 's avonds te zien. Lijnelementen zijn de watergangen langs de Plesmanlaan en de bomenrij langs de hederamuur op het Vossiusplein. Indiener is van mening dat meer duidelijkheid geboden dient te worden over de effecten van de bouwwerkzaamheden voor vleermuizen en over de hiervoor noodzakelijke mitigerende maatregelen.	Zie ook het antwoord op vraag 7.25. Vleermuizen vliegen en foerageren ongetwijfeld in het plangebied. Een lijnelement wordt door vleermuizen gebruikt als vliegroute tussen verblijfplaats en foerageergebied. In het plangebied verblijven geen vleermuizen. Vleermuizen die buiten het plangebied aanwezig zijn zullen de hederahaag niet gebruiken om naar een foerageergebied te gaan. De hederahaag (paarse lijn) maakt namelijk geen onderdeel uit van een doorlopend lijnelement: deze loopt dood bij de flat en de Gerard Brandtstraat. Het water (rode lijn) en de bomenrij (blauwe lijn) langs de Plesmanlaan blijven behouden. Een eventuele functie als vliegroute voor vleermuizen blijft daarmee ook behouden. Indien gewerkt wordt in het donker wordt geadviseerd geen verlichting op de bomenrij langs de Plesmanlaan te laten schijnen in de actieve maanden van vleermuizen (april tot en met oktober).	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
			
10.9	Aangegeven wordt dat duidelijkheid geboden dient te worden over de mitigerende maatregelen tijdens de bouw voor de in het gebied aanwezige huismussen.	Tijdens drie bezoeken aan het plangebied (maart 2021, oktober 2021 en oktober 2023), zijn geen huismussen in het plangebied waargenomen. Op 29 februari 2024 is tijdens droog weer een bezoek gebracht aan het plangebied. Dit bezoek was specifiek gericht om huismussen aan de Gerard Brandtstraat 115 en omgeving te vinden. Ook tijdens dit bezoek zijn geen huismussen gehoord en gezien. De vier bezoeken zijn niet altijd in de goede tijd om huismussen waar te nemen geweest, doch in een referentiegebied waren wel huismussen actief. Voor het geval huismussen zijn gemist, kan de kolonie huismussen aan de Gerard Brandtstraat 115 gebruik blijven maken van het groen rondom de kolonie (voor- en achtertuinen). Huismussen verblijven graag in groen dichtbij hun kolonie. Tijdens het bezoek van 29 februari 2024 is geconstateerd dat dit groen zeer geschikt is voor huismus. Het in het plangebied aanwezige groen is daarom geen essentieel leefgebied voor huismus.	Geen
	Boomcompensatie		

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
10.10.1	Bij de compensatie dienen minstens zeven bomen van eerste grootte te worden aangeplant ter vervanging van de gekapte populieren op het Vossiusplein. Andere bomen van eerste grootte die in het kader van deze bouwplannen moeten sneuvelen dienen eveneens te worden gecompenseerd met bomen van eerste grootte.	In de planuitwerking wordt de inrichting van de buitenruimte, inclusief bomen, nader uitgewerkt, waarbij de opgenomen adviezen indien mogelijk uitgevoerd kunnen worden. Voor deze eis is geen verplichting opgenomen in de verordening. Er staan in het projectgebied hele grote bomen maar ook hele kleine. Het beleid in de gemeente Leiden is er op gericht bomen zo goed mogelijk in te zetten voor klimaatadaptatie en biodiversiteit. Voor beide opgaven wordt in het compensatieplan gezocht naar een plus maar dit is niet gebonden aan 1 type boom.	Geen.
10.10.2	Bij de compensatie dient er rekening mee gehouden te worden dat het boomkroonvolume er minimaal niet op achteruitgaat.	Compensatie van bomen en het toepassen van een vergelijkbaar boomkroonvolume is geen wettelijke verplichting. In de planuitwerking in navolging van de bestemmingsplanprocedure wordt de inrichting van de buitenruimte, inclusief bomen, nader uitgewerkt. Hierbij wordt rekening gehouden met de resultaten uit de uitgevoerde bomeneffectanalyse. Hiervoor is geen verplichting opgenomen in de verordening. Ook hier wordt vanuit beleid gezocht naar een plus in het compensatieplan. Verwezenlijking hiervan is afhankelijk van de beschikbare ondergrondse ruimte. Boomkroonvolume is niet leidend in de beoordeling van de kwaliteit van het compensatieplan. Boomkroon bedekking en biodiversiteit zijn zeker zo belangrijk.	Geen.
10.10.3	De met klimop begroeide wand zou ook gecompenseerd moeten worden. Deze wand is zeer waardevol als nestgelegenheid voor broedvogels, omdat het een veilige plek is die slecht toegankelijk is voor katten en andere verstoorders.	Compensatie van klimop is geen wettelijke verplichting. En hier is ook geen noodzaak toe. Zie tevens het antwoord op vraag 10.9. Dit wil niet zeggen dat er in het nieuwe plan geen natuurinclusieve maatregelen genomen worden, zie het antwoord op 7.25.	Geen.
10.10.4	Er zouden naaldbomen opgenomen moeten worden in het compensatieplan. Dit omdat naaldbomen groen blijven in de winter en ze onderdak bieden aan allerlei kleinere vogels, zoals pimpelmees, koolmees, goudhaantje en winterkoning.	Zie het antwoord bij 10.10.1. In aanvulling daarop geldt dat bij de verdere planuitwerking tevens bepaald wordt welke typen bomen het meest gewenst zijn. Er bestaat geen verplichting tot het opnemen van naaldbomen in ons beleid of wetgeving. Naaldbomen kunnen hun huidmondjes niet sluiten dus verdampen altijd water. Wat tot extra verdroging kan leiden in het warme jaargetijde. Een combinatie van inheems loof- en naalddhout is bevorderlijk voor biodiversiteit. Maar is daarvoor geen noodzaak.	Geen.
11			

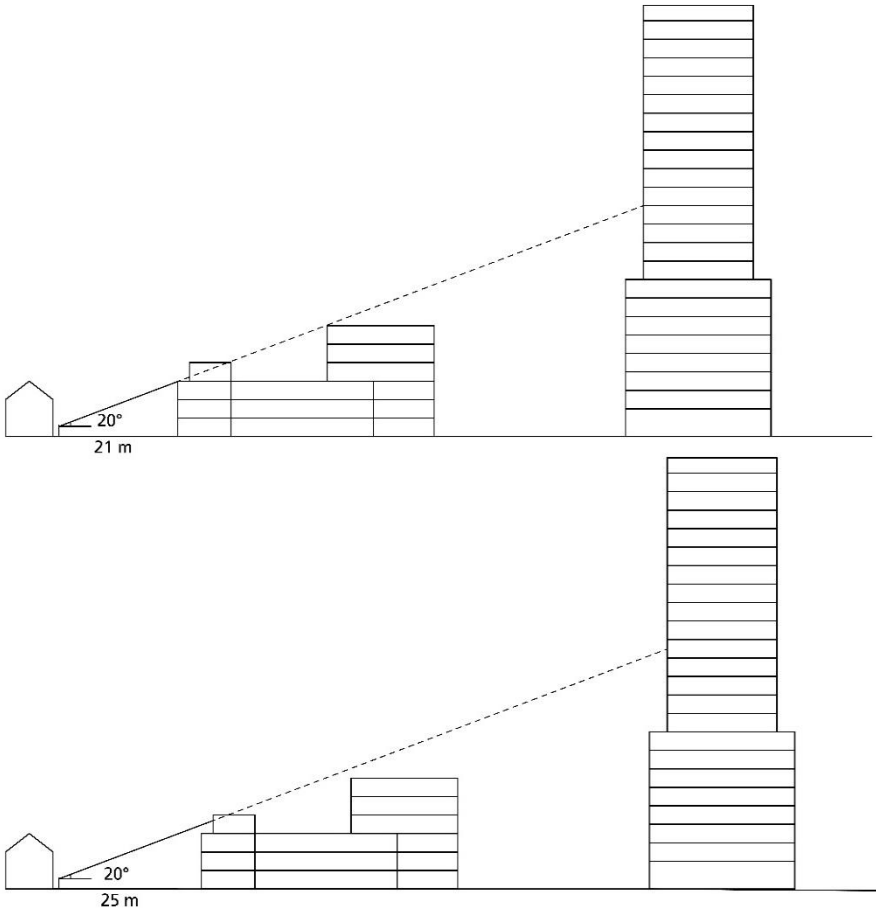
Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	Bouw- en gebruiksmogelijkheden		
11.1		<i>Nummer 1 uit deze zienswijze is geen vraag, maar een toelichting op de belanghebbendheid. Voor de terugvindbaarheid houden we de telling uit de zienswijze aan.</i>	
	Ruimtelijke ordening		
11.2	Bewoner is van mening dat het beoogde plan niet voldoet aan een goede ruimtelijke ordening, omdat haar belangen ten aanzien van privacy, verlies van zonuren, verlies van uitzicht, geluidsbelasting en toename van verkeer en parkeerdrukke in de directe omgeving niet voldoende zijn gewaarborgd in het bestemmingsplan. Er kan daardoor niet geconcludeerd worden dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.	Voor het bestemmingsplan zijn alle onderzoeken verricht die in deze fase van het planproces kunnen worden gedaan om te kunnen voldoen aan een goede ruimtelijke ordening; – Privacy: op basis van het bestemmingsplan kunnen nog geen concrete uitspraken worden gedaan, omdat hierin nog niet is uitgewerkt hoe het plan eruit gaat zien. Wel kan worden aangegeven dat de afstanden die worden aangehouden tussen de bebouwing zeer vergelijkbaar zijn met die van in de bestaande stad; – Verlies aan zonuren: het plan is getoetst aan de Haagse Norm (eisen zijn ook opgenomen in het toetsingskader voor hoogbouw). Onderzoek toont aan dat aan deze norm wordt voldaan; – Verlies aan uitzicht: de bebouwing is zo opgezet dat er nergens sprake is van volledige blokkade van het uitzicht; – Geluidsbelasting: er zijn geluidsonderzoeken verricht. Alle relevante onderzoeken inzake milieu- en omgevingsaspecten zijn in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerd en als bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen; – Toename verkeer: er is een verkeersonderzoek verricht; Parkeerdrukke: parkeren wordt opgelost conform de parkeervisie en de beleidsregels parkeernormen.	Geen.
	Verkeer en geluid		
11.3	Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de afwikkeling van de verkeersstromen wellicht via de Gerard Brandtstraat zal verlopen en dus langs het huis van de bewoner zal plaatsvinden. In het akoestisch onderzoek is de woning echter niet meegenomen. De geluidsbelasting op de gevel van de woning als	Op basis van het verkeerskundig onderzoek zijn in de parkeergarage voldoende plaatsen aanwezig om alle verkeer van het plan op te vangen. Het verkeer zal vanaf de Vondellaan direct de parkeergarage inrijden. Om deze reden is geen rekening gehouden met aan het plan verbonden verkeer dat gebruik maakt van de Gerard Brandtstraat en is geen onderzoek uitgevoerd naar de toename van de geluidsbelasting op de gevel van de woning als gevolg van een toename van de verkeersstromen.	Geen

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	gevolg van de toename van de verkeersstromen is ten onrechte niet onderzocht.		
11.4	Geconstateerd wordt dat uit het akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï d.d. 7 september 2023 van 'Kuiper Compagnons' blijkt dat bij de beoogde woningen in het plan sprake is van een overschrijding van de geluidsbelasting bij de Gerard Brandtstraat. Dit betekent dat op de woningen aan de Gerard Brandtstraat zelf ook sprake moet zijn van een overschrijding. Deze woningen zijn echter in geen enkel onderzoek meegenomen. Qua geluid kan dus niet worden beoordeeld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en daarmee is geen sprake van een goede ruimtelijke onderbouwing.	Er is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de realisatie van het plan op de geluidsbelastingen bij de bestaande woningen aan de Gerard Brandtstraat. Hierbij zijn de geluidsbelastingen bepaald voor de referentie- en plansituatie. De referentiesituatie geeft de toekomstige geluidsbelastingen zonder de realisatie van het plan. De plansituatie geeft de toekomstige situatie met realisatie van het plan. De resultaten van dit aanvullend onderzoek zijn opgenomen in de door KuiperCompagnons opgestelde notitie 'Wegverkeerslawaaï bestaande woningen Gerard Brandtstraat' d.d. 14-03-2024. Uit het aanvullende onderzoek volgt dat de realisatie van Vondel en De Zwaan in algemene zin leidt tot een verlaging (verbetering) van de geluidsbelasting van het wegverkeer en daarmee een verbetering van het woon- en leefklimaat van de bestaande woningen aan de Gerard Brandtstraat. De verbetering is een gevolg van de extra afscherming door het bouwplan en de aanleg van een geluidsarm wegdek (SMA-NL8G+) op de Vondellaan. Bij een tweetal woningen (Gerard Brandtstraat 29 en 31) is op een aantal beoordelingspunten sprake van een geringe (niet significante) toename in geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer. De toename leidt niet tot een hogere geluidsbelasting (afgerond) van het wegverkeer. Daarnaast is bij deze woningen op andere beoordelingspunten eveneens sprake van een afname van de geluidsbelasting. Per saldo is er nog sprake van een verbetering van het woon- en leefklimaat bij deze woningen.	De notitie 'Wegverkeerslawaaï bestaande woningen Gerard Brandtstraat' d.d. 14-03-2024 wordt als bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. De conclusies uit het rapport worden overgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan, paragraaf 4.5.3.2 onder het kopje 'Aanvullend onderzoek woningen Gerard Brandtstraat'
	Veiligheid		
11.5	Als de verkeersafwikkeling via de Gerard Brandtstraat loopt, dan neemt de parkeerdruk en de verkeersonveiligheid evenredig toe. Ook deze aspecten zijn niet onderzocht en	De parkeergarage van het project Vondel en De Zwaan is gesitueerd aan de Vondellaan: de in- een uitrit van de garage is ontsloten op de Vondellaan. Er vindt geen ontsluiting plaats via de Gerard Brandtstraat. Op basis van de verkeersmodellen blijft het verkeer in de Gerard Brandtstraat stabiel.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	onduidelijk blijft in hoeverre dit de leefbaarheid ter plekke onaanvaardbaar aantast. Bij gebreke van een deugdelijk onderzoek op dit punt is sprake van een goede ruimtelijke onderbouwing.		
	Parkeren		
11.6	Op dit moment is er al een tekort aan parkeerplaatsen. De huidige bewoners hebben vaak al twee auto's per gezin waardoor er al veel druk is op het aantal 'vrije' parkeerplaatsen. Er komt een parkeergarage in het plan, maar die capaciteit is bij lange na niet voldoende voor het beoogde aantal woningen. Bovendien komt er ook bezoek voor de nieuwe bewoners en trekken de functies horeca en detailhandel bezoekers aan. De druk op de parkeerplaatsen zal nog hoger worden. Wordt hier wel voldoende rekening mee gehouden.	Zie antwoord 1.7.	Geen.
	Voorwaardelijke verplichting		
11.7	Ten aanzien van de onderwerpen parkeren en geluid op de gevels van de te realiseren woningen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan. Dit zou ook moeten gelden voor de verkeersstromen en verkeersintensiteit. Dat geen vergunning kan worden verleend voordat de geluidbelasting op de gevels van de omliggende woonbebouwing zoals in de Gerard Brandtstraat is onderzocht (en binnen de grenswaarde blijft) en de vraag of sprake is van een aanvaardbaar leefklimaat positief is beantwoord. Bij gebreke hiervan is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.	Om deze zienswijze te kunnen beantwoorden is door KuiperCompagnons aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelastingen bij de bestaande woningen aan de Gerard Brandtstraat. Hieruit blijkt dat de geluidsbelasting bij de bestaande woningen aan de Gerard Brandtstraat zowel in de referentie- als plansituatie de wettelijke grenswaarde van 48 dB (berekende waarde van 53 dB zonder correctie van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder) overschrijdt. De maximale geluidsbelastingen blijven binnen de maximaal toelaatbare waarde van 68 dB (berekende waarde van 73 dB zonder correctie van 5 dB ex artikel 110g Wet geluidhinder) voor bestaande woningen. Daarmee is sprake van een aanvaardbaar leefklimaat. Zie ook beantwoording zienswijze 11.4.	De notitie 'Wegverkeerslawaaai bestaande woningen Gerard Brandtstraat' d.d. 14-03-2024 wordt als bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. De conclusies uit het rapport worden overgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan,

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
			paragraaf 4.5.3.2 onder het kopje 'Aanvullend onderzoek woningen Gerard Brandtstraat'
	Bouwhoogte en uitzicht		
11.8	Met betrekking tot de maximale bouwhoogtes is bewoner van mening dat deze veel te fors zijn en niet als passend in de omgeving kunnen worden aangemerkt. De maximaal toegestane bouwhoogte is sterk afwijkend van de bouwhoogtes in de nabije omgeving. Dit geldt voor nagenoeg alle percelen naast en tegenover het plangebied. De maximale bouwhoogtes zoals deze thans in het ontwerpbestemmingsplan zijn voorzien, zijn ruimtelijk niet aanvaardbaar. Het leidt tot een ernstige aantasting van de karakteristiek van de omgeving. De bewoner zal ingesloten worden door de kolossale bebouwing die ten opzichte van huidige bebouwing ook nog eens dichterbij wordt gepositioneerd.	Zie antwoord 1.1 en 7.9A. Het klopt dat de bestaande bebouwing op de Mortorhuislocatie verder van de woningen afstaat dan de nieuwbouw. De straat wordt van gevel tot gevel ongeveer 25 meter breed. Dit is een royale maat voor een straat. Ter referentie zijn er in de directe omgeving veel smallere straten. De Gerard Brandtstraat is bijvoorbeeld ongeveer 10 meter breed en de Coornhertstraat 16 meter.	Geen.
	Zichtlijnstudie		
11.9	Met betrekking tot de bebouwing geldt voorts dat de bewoner ingesloten zal worden door de kolossale bebouwing die ten opzichte van de huidige bebouwing ook nog eens dichterbij wordt gepositioneerd. De bewoner ziet over de volle breedte van de overkant een massief bouwblok verrijzen. In het kader is het vreemd dat in de zichtlijnstudie van 31 augustus 2023 de zichtlijn vanuit de (zijde van) de Gerard	Zie voor toelichting op zichtlijnen antwoord 1.2 Specifiek voor de woningen aan de Gerard Brandtstraat waar de nieuwbouw direct tegenover komt en waar de zienswijze op doelt, geldt het volgende: De nieuwbouw komt, afhankelijk van waar men in de straat staat, op een afstand van ca 21 tot 25 meter ten opzichte van de voorgevel van de woningen. Vanuit deze woningen zal er voornamelijk zicht zijn op de vierlaagse bebouwing. De Gerard Brandtstraat heeft een vrij forse maat voor een woonstraat, waar de vierlaagse bebouwing passend bij is.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	Brandtstraat ontbreekt. Juist op deze plek is de kans groot dat de zichtlijnen van het stadssilhouet op een onaanvaardbare manier doorkruist/onderbroken worden. Zonder een onderzoek naar het zicht/de zichtlijnen vanuit de Gerard Brandtstraat is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Er kan niet worden beoordeeld of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	De zeslaagse bebouwing aan de andere zijde van het blok zal vanuit dit perspectief nauwelijks zichtbaar zijn. Wanneer men omhoog kijkt zullen de torens boven de blokken uitsteken. De torens zijn zo geplaatst en vormgegeven dat hier lucht tussen te zien is en deze niet kolossaal ogen.	

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		 The diagrams illustrate height restrictions based on distance and angle. The top diagram shows a 20-degree angle and a 21m distance to a building. The bottom diagram shows a 20-degree angle and a 25m distance to a building.	
	Toegestane bouwonderdelen en functies		

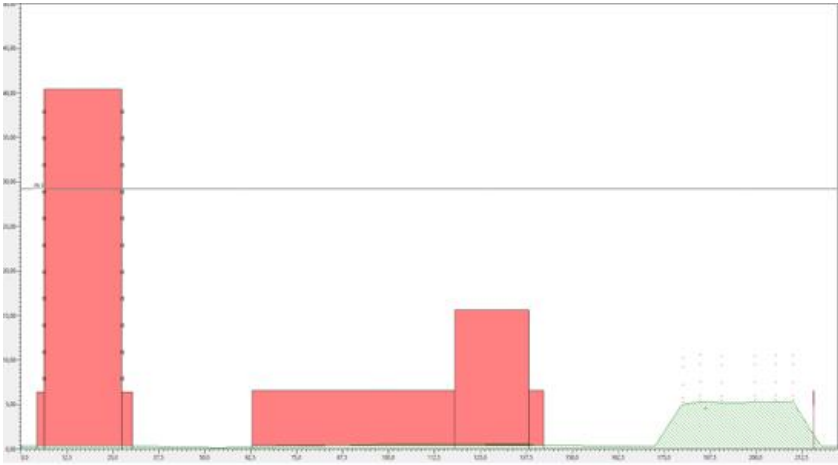
Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
11.10	In het plan worden balkons, dakterrassen en daktuinen toegestaan. Hier zijn verder geen nadere regels aan verbonden. Voor de bewoner is het totaal onduidelijk waar de balkons, dakterrassen en daktuinen gerealiseerd kunnen/mogen worden en in hoeverre daarbij rekening wordt gehouden met de omgeving. Als de balkons aan de zijde van de Gerard Brandtstraat mogen worden gerealiseerd dan geeft dit een onaanvaardbare inbreuk op de privacy door directe inkijk in de woning. Tevens zal er sprake zijn van een aanzienlijke extra geluidsbelasting. Er kan dan niet meer gesproken worden van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Derhalve moet op voorhand duidelijk zijn aan welke zijde de balkons, dakterrassen en daktuinen geplaatst worden en indien dit aan de zijde van de bewoner plaatsvindt dient hier eerst een ruimtelijke afweging op plaats te vinden. Bij gebreke hiervan kan niet gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening. Eenzelfde geldt voor de positionering van de toegestane Horeca I en II en de detailhandel. Onduidelijk is waar dit plaats gaat vinden terwijl dit een groot effect kan hebben op het woon- en leefklimaat van de bewoner.	Bij de realisatie van balkons aan de Gerard Brandtstraat ontstaat geen aanzienlijk extra geluidsbelasting bij de woningen in het plan. De balkons zullen het invallende verkeersgeluid gedeeltelijk afschermen, waardoor de geluidsbelasting niet hoger zal zijn dan bepaald in het akoestisch onderzoek en opgenomen in de rapportage van KuiperCompagnons van 7 september 2023. Er blijft ook bij balkons aan de Gerard Brandtstraat sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Balkons aan de zijde van de Gerard Brandtstraat zorgen niet voor een toename van de geluidsbelastingen bij de bestaande woningen aan de Gerard Brandtstraat, omdat zij ten opzichte van gevels zonder balkons niet voor een extra geluidsreflectie zorgen. Zie voor wat betreft deel privacy ook antwoord op vraag 11.8 Het is niet de intentie om balkons te realiseren aan de zijde van de Gerard Brandtstraat. De afstand van de nieuwbouw van ca. 21 tot 25 meter is voor een woonstraat royaal, waardoor eventuele overlast van buitenruimten aan deze zijden zeer beperkt zal zijn.	In artikel 5 lid 5.4.1 is een nieuw sub e in gevoegd: Voor de in 5.1 sub c t/m f genoemde functies geldt het volgende: 1. Kantoren, horeca en detailhandel zijn uitsluitend toegestaan op de begane grond en eerste verdieping, en met dien verstande dat: 2. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – voorzieningen uitgesloten' zijn kantoren, horeca, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen niet toegestaan; 3. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – voorzieningen verdieping' zijn tevens kantoren

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
			en detailhandel op de verdiepingen toegestaan.
	Bezonning		
11.11	Uit de bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde bezonningsstudie kan de bewoner niet opmaken welke normen hieraan ten grondslag zijn gelegd. Op basis van deze studie kan niet geconcludeerd worden dat sprake is van een aanvaardbare afname van zonuren.	De bezonningsstudie is verricht op basis van de Haagse bezonningsnorm. Deze norm geldt voor bouwwerken vanaf een hoogte van 25 meter of indien de nieuwbouw ten minste 1,5 maal hoger is dan de gemiddelde hoogte van de omgeving. Getoetst wordt op: – Toetsingsdatum 19 februari (overeenkomend met 21 oktober) en 21 juni; – Meetpunt op 0,75 meter hoogte in het midden van de gevel van de onderste woonlaag; – Bezonningsduur ter plaatse van voor- en achtergevel bij elkaar optellen; – Geen verdere verslechtering in situaties met minder dan 2 mogelijke zonuren; – De norm is van toepassing bij de onderste woonlaag van bestaande woningen; – De gevels van nieuwbouw behoeven niet onderzocht te worden. Op basis van deze toetst kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een aanvaardbare bezonningssituatie.	Geen.
	Participatie		
11.12	De bewoner voelt zich overdonderd en voor het blok gezet door de plannen voor de mega omvangrijke en hoge woonbewoning pal voor haar woning. Zij verkeert in enorme onzekerheid over de gevolgen voor het woon- en leefklimaat. De opzet van het ontwerpbestemmingsplan geeft veel zorgen	Alle relevante onderzoeken inzake milieu- en omgevingsaspecten zijn in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerd en als bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Er is getoetst aan de bestaande normen, wet en regelgeving. Hieruit is gebleken dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast zijn alle ingediende zienswijzen beantwoord en deze beantwoording kan terug worden gevonden in deze zienswijzennota.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	omdat er nog zoveel belangrijke zaken niet voldoende concreet zijn uitgewerkt. De bewoner gaat ervan uit dat op de inhoud van deze zienswijze concrete en duidelijke antwoorden komen en dat de plaatsing van deze veel te hoge bouwblokken serieus wordt heroverwogen.		
12			
	Parkeren		
12.1	Als bewoner van de Lage Mors verwacht ik van de gemeente dat zij maatregelen neemt om de parkeerdruk te verkleinen en niet om die te vergroten. In paragraaf 4.5 van de Parkeervisie 2020- 2030 van de gemeente Leiden staat dat de gemeente kiest voor een sturend parkeerbeleid en dit gebruikt om de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren. Een potentiële maatregel tegen parkeeroverlast is het verhogen van de parkeertarieven. Dat druist echter in tegen de toezegging die de toenmalige wethouder Strijk heeft gegeven bij het invoeren van het betaald parkeren: de tarieven zijn tegen kostprijs en bedoeld om parkeerders die van buiten de wijk komen te ontmoedigen daar te parkeren. Een maatregel die voor de hand ligt: de ontwikkelaar verplichten om voldoende parkeerplaatsen op te nemen in het nieuwbouwproject. Een andere mogelijke maatregel is dat de gemeente geen parkeervergunningen zal verstrekken aan bewoners van Vondel en De Zwaan. De projectontwikkelaar moet deze voorwaarde dan	Zie antwoord 1.7. Daarnaast communiceert de ontwikkelaar aan de toekomstige bewoners dat zij geen vergunning krijgen.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	duidelijk communiceren bij de verkoop van de woningen. Kortom, burgers mogen van hun gemeente verwachten dat zij hen beschermt. In dit geval tegen parkeeroverlast. Zolang dit niet is geregeld, moet naar mijn mening de gemeente haar omgevingsplan niet wijzigen om het nieuwbouwproject mogelijk te maken.		
	Hoogbouw		
12.2	Bewoners mogen van de gemeente verwachten dat zij hun leefomgeving beschermt en zich aan haar eigen beleid houdt. Dat betekent dat de Lage Mors wordt behandeld als een woonwijk met overwegend grondgebonden woningen, waar incidenteel tot 30 meter mag worden gebouwd. En dat de gemeente de wijk dus niet ziet als een 'hoogbouwcluster'.	Zie antwoord 1.1 voor nadere toelichting.	Geen.
	Toename inwonertal wijk		
12.3	Het project Vondel en De Zwaan zal leiden tot een fors zwaardere belasting van de wijkvoorzieningen. Bewoners mogen van hun gemeente verwachten dat zij hun wijk leefbaar houdt. Aan die verwachting wordt niet voldaan als de gemeente het aantal wijkbewoners zo fors laat toenemen.	Zie antwoord 11.12.	Geen.
13			
	Geluid		
13.1	In Hoofdstuk 6 van het akoestisch onderzoek (KuiperCompagnons, 620.162.80 7 september 2023) wordt verwezen naar de END2021 dataset en de nalevingsverslagen 2019, 2020 en 2021. Deze onderzoeken zijn niet van	De informatie uit de END2021 dataset en de nalevingsverslagen 2019, 2020 en 2021 zijn alleen gebruikt om aan te tonen dat geluidproductie van het spoor in de afgelopen jaren aanzienlijk lager was dan de geluidproductie opgenomen in het geluidregister. De geluidproductie in het geluidregister vormt het uitgangspunt voor de vastgestelde hogere waarden (gevelbelasting) en de akoestische compensatie (o.a.+3 dB hogere geluidwering). Er kan niet met zekerheid worden gesteld dat de	Paragraaf 4.5.3.2. van de toelichting van het bestemmingsplan zal zodanig worden aangepast dat het in deze zienswijzenota

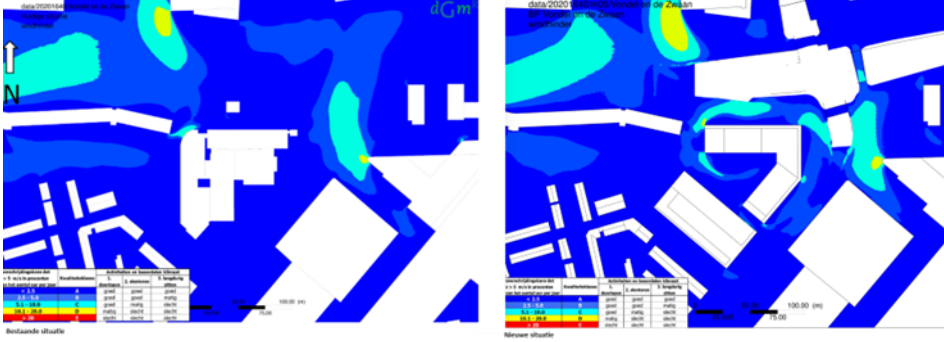
Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	toepassing ten behoeve van het geluidonderzoek op gevelniveau. Er wordt een vergelijking gemaakt met deze onderzoeken en het onderzoek op basis van de brongegevens uit het geluidregister. Alleen het laatste onderzoek is juridisch geldend en dient conform het RMGZO12 gehanteerd te worden ten behoeve van de berekeningen van de gevelbelasting. Tevens kan daardoor ook niet geconcludeerd worden dat het niet reëel is om bij het vaststellen van hogere waarden aanvullende maatregelen te eisen in de vorm van akoestische compensatie en afsluitbare buitenruimtes of afscherming. Ook kan niet geconcludeerd worden dat met zekerheid kan worden gesteld dat in de toekomst de beleidsdrempel van 58 dB niet zal worden overschreden. Een uitzondering op het gemeentelijke beleid over Hogere Waarde kan dan ook niet worden gemaakt. Uitgegaan moet worden van de uitkomsten onder andere gepresenteerd in tabel 14 van het akoestisch onderzoek en niet uitgegaan worden van de mogelijke geluidruimte.	beschikbare geluidruimte niet noodzakelijk zal zijn en dat de beleidsdrempel van 58 dB niet zal worden overschreden. Erg waarschijnlijk is het echter niet dat de volledige geluidsruimte in de toekomst noodzakelijk is en er een overschrijding van de beleidsdrempel van 58 dB zal optreden. Van de eisen ten aanzien van akoestische compensatie voor spoorweglawaaï is in het Ontwerpbesluit hogere waarden niet afgeweken. Wel zijn in het Ontwerpbesluit de eisen ten aanzien van een afsluitbare buitenruimte voor spoorweglawaaï vervallen. Overigens had het laten vervallen van deze eis maar een beperkte doorwerking, omdat deze eis wel geldt voor het wegverkeerslawaaï, en dus de meeste woningen die ook door spoorweglawaaï worden belast, op deze grond een afsluitbare buitenruimte krijgen. Het gemeentelijk hogere waarde beleid biedt geen mogelijkheden om bij het vaststellen van hogere waarden af te wijken van inhoudelijke vereisten in de vorm van akoestische compensatie en afsluitbare buitenruimtes. In verband hiermee zullen ook voor spoorweglawaaï de vereisten voor een afsluitbare buitenruimtes worden opgenomen in het definitieve besluit hogere waarden.	opgenomen antwoord in de toelichting wordt verwerkt. Het definitief besluit hogere waarden wordt eveneens gewijzigd in lijn met deze beantwoording.
13.2	In paragraaf (Conclusie) wordt aangegeven dat in dit stadium nog niet vastgesteld is waaruit de (extra) akoestische compensatie zal bestaan en dat deze maatregelen worden uitgewerkt bij het aanvragen van de omgevingsvergunning voor de realisatie van het bouwplan. Dat is niet correct. Akoestische compensatie, zoals	De akoestische compensatie heeft betrekking op maatregelen bij de gebouwen in het plan en dus niet op maatregelen aan of bij het spoor in de vorm van raildempers en geluidsschermen. De maatregelen in verband met de akoestische compensatie zijn voorgeschreven in het (ontwerp)besluit hogere waarden en worden op basis hiervan afgewogen (beoordeeld) bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de bouw van de woningen. Vanwege opname van een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan (artikel 5.5.1.) is	Paragraaf 4.5.3.2. van de toelichting van het bestemmingsplan zal zodanig worden aangepast dat het in deze zienswijzenota opgenomen antwoord in

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	raildempers en geluidsschermen zullen in het bestemmingsplan afgewogen moeten worden. Met de aanvraag van de omgevingsvergunning worden deze akoestische maatregelen niet afgewogen.	voorzien dat de akoestische maatregelen die het besluit Hogere Waarden voorschrijft daadwerkelijk zullen worden getroffen. De maatregelen in de vorm van raildempers en geluidsschermen zijn afgewogen in het akoestisch onderzoek en hiervan is geconcludeerd dat zij op overwegende bezwaren stuiten van financiële, landschappelijke en/of stedenbouwkundige aard. De kostenpost voor het aanbrengen van raildempers zal naar verwachting minimaal ca. 2 miljoen euro bedragen. Langs het spoor zijn op dit moment alleen lage geluidsschermen (1,0 tot 1,5 meter +BS) aanwezig. Hogere geluidsschermen stuiten op overwegende landschappelijk en stedenbouwkundige bezwaren. Lage geluidsschermen zijn niet doelmatig, omdat zij voor onvoldoende afscherming zullen zorgen (zie onderstaande doorsnede). Daarnaast is langs het spoor ook al gedeeltelijk hogere bebouwing aanwezig die als afscherming fungeert. Er is geen aanleiding om aanvullend onderzoek uit te voeren of een nieuwe afweging ten aanzien van het niet toepassen van raildempers of plaatsen van geluidsschermen te maken. 	de toelichting wordt verwerkt. Het definitief besluit hogere waarden wordt voor dit aspect niet gewijzigd.
13.3	Verder ziet indiener dat in het geluidsonderzoek geen rekening is gehouden met het geluid	Er is in het onderzoek geen rekening gehouden met het geluid van het emplacement. Hiertoe was ook geen aanleiding omdat in de milieuvergunning voor	Paragraaf 4.5.3.2. van de toelichting van het

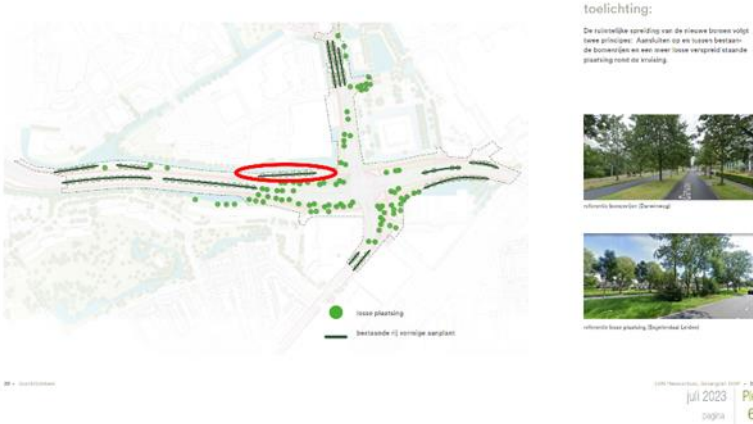
Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	vanwege het emplacement (conform milieuvergunning emplacement Leiden). Door het ontbreken hiervan is het voor indiener niet mogelijk om het aspect Geluid te beoordelen. Indiener verzoekt om dit alsnog te onderzoeken en de resultaten aan indiener ter beoordeling voor te leggen.	beoordelingspunten in de directe omgeving van het plan (op kortere afstand van het spoor) lage langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn vergund. Op de in de vergunning opgenomen posities (positie 4 'School Vondellaan', positie 34 'Woningen Rijnzichtstraat' en positie 33 'Woningen Lopsenstraat') in de directe omgeving van het plan bedraagt het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in de dagperiode ten hoogste 45 dB(A), in de avondperiode ten hoogste 43 dB(A) en in de nachtperiode ten hoogste 39 dB(A). De geluidsbelasting ter plaatse van 'Vondel en De Zwaan' zal gelijk of lager zijn dan deze geluidsbelasting en valt ruimschoots binnen de richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde (woonwijk in de stad) zoals in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening is opgenomen en bij de vergunningverlening gehanteerd is. Voor wat betreft het maximale geluidsniveau wordt opgemerkt dat in de vergunning geen specifieke voorschriften zijn opgenomen maar dat is aangesloten bij de circulaire 'Beoordelingswijze piekgeluiden voor spoorwegemplacements'. Voor de maximale geluidsniveaus ter plaatse van 'Vondel en De Zwaan' geldt dat deze eveneens gelijk of lager zullen zijn dan de maximale geluidsniveaus die optreden op de posities 4, 33 en 34 en daarmee aanvaardbaar zijn. Vanwege de optredende geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaaï en het doorgaande spoorverkeer is al een aanzienlijke geluidwering van de gevel noodzakelijk. Deze geluidwering zorgt ervoor dat binnen in de woningen het maximale geluidsniveau ten gevolge van het emplacement voldoende geborgd is. Het is niet noodzakelijk om een afzonderlijk onderzoek uit te voeren naar het geluid van het emplacement.	bestemmingsplan zal zodanig worden aangepast dat het in deze zienswijzenota opgenomen antwoord in de toelichting wordt verwerkt.
	Externe veiligheid		
13.4	Het onderzoek naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoorwegen is niet uitgevoerd. Indiener verzoekt u om dit alsnog te onderzoeken en de resultaten aan indiener ter beoordeling voor te leggen.	Er is geen onderzoek naar het vervoer van gevaarlijke stoffen uitgevoerd, aangezien er over het spoortraject Leiden - Den Haag en Leiden/Alphen a/d Rijn (of in ieder geval de betreffende spoorvakken nabij het plangebied) geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.	Geen.
	Trillingen		

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
13.5	Indiener beoogt niet alleen voor huidige bewoners maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het ontwerpbestemmingsplan "Vondel en De Zwaan" beoogde nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/ gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is. Indiener verzoekt u om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen.	De afstand van het plan tot het dichtstbijzijnde spoor bedraagt ca. 145 meter. Bij bebouwing binnen 250 meter dient, conform de 'Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen', te worden gemotiveerd of er aanleiding is op basis van klachten, bodemopbouw en/of het treinbeeld nader onderzoek uit te voeren naar spoortrillingen. Indien bovenstaande facetten geen rol spelen, dan is het aspect trillingen niet relevant. Dit dient onderbouwd te worden vastgelegd bij het nieuwbouwplan. Uit de omgeving zijn geen klachten bekend. Het treinbeeld geeft ook geen aanleiding om te verwachten dat trillingen een rol spelen. Daarnaast wordt het spoor maar beperkt gebruikt door goederentreinen (treinbeeld) die veelal de klachten veroorzaken. Er is geen aanleiding om een nader onderzoek naar trillingen uit te voeren.	In de toelichting van het bestemmingsplan is een nieuwe paragraaf toegevoegd aan hoofdstuk 4, namelijk 4.11 Trillingen. In deze paragraaf zijn het beleidskader, de toetsing en de conclusies toegelicht.
13.6	Indiener adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.	In de toelichting van het bestemmingsplan zal een separate paragraaf worden opgenomen met betrekking tot het aspect trillingshinder van het spoor. Er is geen noodzaak tot planologische doorwerking van het aspect trillingshinder in de regels.	In de toelichting van het bestemmingsplan is een nieuwe paragraaf toegevoegd aan hoofdstuk 4, namelijk 4.11 Trillingen. In deze paragraaf zijn het beleidskader, de toetsing en de conclusies toegelicht.
14			
	Hoogbouw		
14.1	Naar de mening van indiener wordt dit kleine stukje van de Lage Mors ten onrechte aangemerkt als deel van het hoogbouw gebied behorend bij het Stationskwartier. Over het	Zie antwoord 1.1. Het is niet uitzonderlijk dat er geen heldere grens is tussen gebieden met hoogbouw en laagbouw. Zie bijvoorbeeld de ontwikkelingen aan de Stationsweg.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	algemeen worden wijken en gebieden, woonwijken etc. begrensd door wegen die langs de grens lopen / de grens vormen. Het voelt heel gemaakt om nu een klein puntje toe te wijzen aan een ander 'kwartier'.		
14.2	Het creëren van een overgang naar de hoogbouw-zone is geen goed argument, want dan zou er ook een gebouwhoogte moeten zijn die tussen hoog en laag inzit.	Zie antwoord 14.1.	Geen.
	Windhinder		
14.3	Vreemd genoeg wordt er nauwelijks aandacht besteed aan de windhinder voor fietsers, terwijl er een belangrijke fietsroute langs het gebouw wordt gepland.	De NEN8100 zegt niets over specifieke hinder voor fietsers. Hoewel beperkt, is in het rapport wel ingegaan op eventuele windhinder voor fietsers. In het algemeen dat voor fietsers het criterium windgevaar of beperkt risico op windgevaar maatregelen behoeft. Echter hier is geen sprake van windgevaar of beperkt risico op windgevaar. Globaal kan verder worden aangenomen dat fietsers iets meer last hebben van snelheidsveranderingen van de wind en dat het aan te raden is om heftige overgangen van windklimaat te voorkomen. Wanneer bijvoorbeeld twee uiteenlopende windklassen, zoals klasse A en D, naast elkaar aanwezig zijn, krijgen fietsers een spreekwoordelijke 'klap in hun gezicht'. Uit de onderzoeksresultaten voor Vondel en De Zwaan blijken geen hevige overgangen aan de orde te zijn. Bovendien is het windklimaat ter hoogte van het fietspad ten hoogste windklimaat C, wat voor 'doorlopen' een goed windklimaat behelst.	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.
14.4	In de huidige situatie is er een klein puntje naast Heerema aangemerkt als windhinder 5-10 m/s. Als toch redelijk sterke fietser ondervindt indiener daar bij sommige richtingen harde wind behoorlijk hinder van Dit kleine gebiedje wordt in de nieuwe situatie veel groter.	Het puntje naast Heerema, aangemerkt als klasse D (geel), is inderdaad in de bestaande situatie aanwezig en wordt iets groter als gevolg van de ontwikkeling Vondel en De Zwaan. Deze zone valt echter in zowel de bestaande als toekomstige situatie niet over het fietspad. Door ontwikkeling van Vondel en De Zwaan (en nieuwe inrichting van de Vondellaan/Plesmanlaan) wijzigen de effecten tegenover Heerema niet significant. Het windonderzoek gaat verder uit van gemiddelde windsnelheden op basis van 40 jaar windstatistiek in Nederland. In praktijk waait de wind nooit met een constante snelheid. Het onderzoek zegt verder niks over windvlagen. Windvlagen kenmerken zich door plotselinge sterke wind die weer snel gaat liggen.	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
			
14.5	Het onderzoek is gedaan met de huidige Plesmanlaan. Dit is een grote ommissie. Het is al jaren bekend dat de kruising Plesmanlaan met Darwinweg en Vondellaan ingrijpend gaat worden verbouwd. Er komen meerdere fietstunnels (dus belangrijke fietsroute) en het talud van de Plesmanlaan wordt omhoog gelegd en vormt dus een blokkade voor wind op straatniveau. Tussen de Plesmanlaan, Muiderkring enerzijds en Vondel en De Zwaan komt dus mogelijk een nauwe doorgang waar wind vanuit zuidwestelijke richting met grote kracht wordt doorgeblazen. Iets dergelijks lijkt indiener ook mogelijk bij (noord) oostelijke of noordwestelijke wind. Waarbij de wind die schuin tegen de gebouwen blaast, door de nauwte tussen de Plesmanlaan en de gebouwen wordt geblazen.	Het windhinderonderzoek bij het bestemmingsplan is aangepast, in die zin dat het tankstation is verwijderd en de herinrichting op het kruispunt Vondellaan-Plesmanlaan is toegevoegd. Uit het windhinderonderzoek blijkt dat er geen sprake is van windgevaar. Het windklimaat rondom Vondel en De Zwaan is voldoende voor het beoogd gebruik van de gronden. Het is daarom niet noodzakelijk om maatregelen juridisch te borgen in het bestemmingsplan. Wel wordt in de planuitwerking gekeken naar verdere optimalisatie van het windklimaat aan de hand van geadviseerde maatregelen. Zie antwoord 6.4.	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.
14.6	Bij Z en ZZW wind lijkt ook het gebied bij de Darwinweg en Naturalis meer wind belasting te krijgen. Het valt te verwachten dat vrij veel mensen van deze route gebruik gaan maken.	Het gebied tussen Vondel en De Zwaan en Naturalis heeft een iets groter gebied met klasse C/D. Er loopt langs de Plesmanlaan een fietsroute. Het onderzoek wijst uit dat er een lichte toename van windhinder hier te verwachten valt, maar wel met een geleidelijke overgang van klasse A naar C/D. Dit is een matig klimaat, maar ons inziens acceptabel. De windhinder wordt met name veroorzaakt door valwinden afkomstig van Naturalis bij met name een WZW-wind. Momenteel staat	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		er een bomenrij die afscherming geeft, deze is niet meegenomen in het windonderzoek. In het definitief ruimtelijk inrichtingsplan (45278-RAP-0213) van 5 juli 2023 staat vanaf pagina 67 wel een en ander beschreven over de haalbaarheid om deze bomen te handhaven (zie onder). DGMR adviseert om, indien mogelijk, de rood omcirkelde bomenrij te handhaven ter bescherming van het fietspad. 	

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		Deel 1: Ontwerprincipe: combinatie losse plaatsing en bomenrijen  toelichting: De ruimtelijke aanpak van de nieuwe bomen volgt twee principes. Aanpak 1: op en tussen bestaande bomenrijen en een meer losse verspreid staande plaatsing rond de kruising. toelichting: bomenrijen (Zwanenweg) toelichting: losse plaatsing (Gerard Brandtstraat) 2023 - juli 2023 Plesmanlaan Leiden pagina 69	
14.7	Het is duidelijk dat de herinrichting van de Plesmanlaan had moeten worden meegenomen in de berekening voor de windbelasting. In plaats daarvan is er niet eens een woord aan gewijd.	Op de opmerking uit de zienswijze is acht geslagen, zoals onder meer blijkt uit de beantwoording van 14.6.	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.
	Verkeer		
14.8	De toename van verkeer over de Vondellaan wordt benoemd. Maar wat er in de rest van de wijk gebeurt niet. De aanname dat dit verkeer zich alleen via de Vondellaan de wijk in- en uit begeeft lijkt mij erg onwaarschijnlijk. Als bewoner van het oude deel van de Gerard Brandtstraat merkt indienen dat verkeer vanuit de richting van de N206, de route via	Het autoverkeer blijft met de komst van Vondel en De Zwaan en andere ontwikkelingen (langs de Vondellaan) in de wijk de Lage Mors stabiel ten opzichte van de huidige situatie. Enige uitzondering is Vondellaan die aanzienlijk drukker worden. Daar is in de doorstromingsberekeningen rekening mee gehouden. Zie ook antwoorden bij 1.7, 3.1 en 3.2.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	Constantijn Huygenslaan en Gerard Brandstraat neemt. Niet alleen personenwagens maar ook grotere vrachtwagens en er is zelfs wel eens een bus met toeristen langsgekomen. Deel van de oorzaak lijkt indiener de halfslachtige 30 km zone. De borden staan op een onhandige plek opgesteld (pal na de bocht) waar een chauffeur als het goed is nog bezig is met kijken wat voor overig verkeer er op de weg is. Maar grootste probleem is dat kennelijk vergeten is om bij navigatie leveranciers te melden dat het een 30 km zone is.		
15			
	Hoogbouw		
15.1	Indiener van de zienswijze vindt de omvang van bijna 600 woningen met een hoogte van 70 meter (circa 24 verdiepingen hoog) niet in verhouding met de achterliggende wijk. De toren is met 70 meter een stuk hoger dan Naturalis (62 meter), LUMC (52 meter), Heerema (50 meter) en Muiderkring (27 meter). Wij vinden een toren van 70 meter vlak voor een jaren '30-woonwijk niet gepast.	Zie het antwoord op 1.1	Geen.
	Leefbaarheid		
15.2	Daarnaast maakt indiener zich grote zorgen over de leefbaarheid van de wijk. Een toename van bijna 600 huishoudens zonder dat daar voldoende voorzieningen voor terug komen (basisscholen, zorg, kinderopvang en supermarkt) vindt indiener ondoordacht en buiten proportioneel. Op de bewonersavond van november jl. heeft indiener sterk de indruk gekregen dat de businesscase van de	Zie de antwoorden op 7.1. A,B,C,D en E. Vanwege de aanwezigheid van bestaande supermarkten wordt in dit plan niet nog een supermarkt toegestaan.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	projectleider leidend is en het project vooral financieel moet rondlopen. 'Zonder de 70 meter gaan we het financieel niet redden' is indiener verteld. Er zijn grote zorgen over de leefbaarheid en het voorzieningenniveau van onze wijk.		
	Parkeerdrukte		
15.3	Er wonen verschillende mensen in de wijk die een auto nodig hebben voor werk, sportactiviteiten (voor de kinderen) en mantelzorg voor de (groot)ouders. Er wordt in de wijk ook veel zorg aan huis geleverd door thuiszorg en mantelzorgers uit de directe omgeving. Dit wordt allemaal met de auto gedaan. Op dit moment wordt al grote parkeerdrukte in de wijk ervaren en dit zal met de komst van bijna 600 woningen alleen maar groter worden. Er wordt aan de gemeente gevraagd dan ook kritisch te kijken naar nieuwe en extra parkeermogelijkheden voor bovengenoemde doeleinden	Zie antwoord op 1.7. De gemeente neemt kennis van de vraag om te kijken naar nieuwe en extra parkeermogelijkheden van doeleinden zoals werk, sportactiviteiten en mantelzorg. Het beleid van de gemeente is om geen extra parkeerplaatsen toe te voegen in bestaande gebieden van de stad. Wel kan de gemeente op verzoek overwegen om bestaande parkeerplaatsen anders te bestemmen, dus bijvoorbeeld slechts beschikbaar te stellen voor bepaalde doeleinden. Dit zou echter ten koste gaan van openbare parkeerplaatsen en is daarom geen voor de hand liggende maatregel.	Geen.
	Alternatief		
15.4	Een alternatief zou wat indiener betreft een hoogte kunnen zijn die vergelijkbaar is met het gebouw naast de kavel, namelijk Muiderkring (27 meter). Door iets hoger dan Muiderkring te bouwen creëer je voldoende variatie in de hoogte van de gebouwen. Een hoogte tussen de 27 – 40 meter moet hier voldoende speling voor geven. Door daarnaast werk te maken van een goed voorzieningenniveau en voldoende parkeermogelijkheden waar toekomstige gezinnen kunnen blijven wonen en recreëren kijk je verder dan alleen 'meer woningen	Bij het opstellen van de Gebiedsvisie is bewust gekozen voor een opzet van bouwblokken die naar de randen toe in hoogte oplopen. Op 4 plekken is het toegestaan om hoger te bouwen dan de basis van het bouwblok 30, 40, 50 en 70 meter. De keuze zorgt ervoor dat de bebouwing die het dichtste bij de bestaande buurt lager blijft met een hoogte tussen de 10 en 17 meter. Op deze manier wordt naar ons idee het beste rekening gehouden met de impact op de bestaande omgeving. Door de geplande lagere bebouwing op te trekken richting 27 meter en de hogere bebouwing lager te maken, ontstaat naar onze mening juist een veel groter contrast met de bestaande buurt.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	bouwen', maar erken je ook het belang van leefbaarheid.		
16			
	Hinder blokkeren in- en uitrit RAV		
16.1	Jaarlijks verzorgt indiener ca. 60.000 ambulanceritten in de regio. Een groot deel van deze ritten worden verreden vanaf de standplaats Vondellaan 43 te Leiden. In het ontwerp bestemmingsplan is onvoldoende rekening gehouden met het uitrijden van deze ambulances. Dit is tijdens diverse overleggen met projectmedewerkers van de gemeente Leiden ook al eerder aangegeven, maar dit is niet meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Bij spoedritten, de zogeheten A0-ritten, dient de ambulance zo snel mogelijk bij de melding aan te komen. Immers, elke seconde telt. Wij vrezen voor de onwenselijke situatie dat ambulances die uitrukken gehinderd worden door voertuigen die staan te wachten voor de beoogde parkeergarage. Dit betreft zowel ritten richting de Damlaan (linksaf) als ritten richting de Plesmanlaan (rechtsaf). Er zijn geen nadere maatregelen getroffen om deze bedenking weg te nemen. Er is bijv. geen aparte afrit of opstelplaats in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen voor voertuigen die de garage in willen om de openbare rijbaan (die de ambulances ook gebruiken) vrij te houden.	Door de relatief beperkte hoeveelheid parkeerplaatsen in de parkeergarage is de kans op een wachtrij voor de garage klein. Daarnaast wordt bij de uitwerking van het ontwerp bij de opstelruimte buiten de rijbaan naar de garage toe ruimte opgenomen waar iemand die toch op de rijbaan staat heen kan in het geval er een ambulance uitrukt. Bij de uitwerking van het ontwerp zal geborgd worden dat ambulances uit kunnen blijven rukken. Indiener zal nauw betrokken worden bij het ontwerp om hierop te kunnen toetsen.	Geen.
	Verkeersbewegingen		
16.2	Naast de te verwachten hinder bij de parkeergarage vreest indiener ook meer hinder	De verkeersgeneratie van het project is onderzocht door het adviesbureau GraaffTraffic. Zij hebben tevens de mate waarin dit nieuwe verkeer van Vondel &	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
	door een toenemend aantal verkeersbewegingen in het gebied. Volgens het verkeerskundig onderzoek (rapport d.d. 15 december 2021) horende bij het ontwerp bestemmingsplan is het uitgangspunt dat de Vondellaan in 2030 2 tot 2,5x zo druk is dan in 2020, met name door alle ontwikkelingen in het Vondelkwartier. Op dit moment zijn in het plangebied autogarages en kantoren gevestigd. Indien er in het plangebied 576 woningen worden gerealiseerd zal het aantal verkeersbewegingen fors toenemen. Daarnaast is er ook (maximaal) 2.500m2 ruimte gereserveerd voor bedrijvigheid en commerciële voorzieningen. Indiener vreest dat de verkeersaantrekkende werking van deze beoogde bestemmingen zal leiden tot onaanvaardbare hinder in de omgeving en ook voor de ambulancepost en ambulances.	De Zwaan, maar ook de andere ontwikkelingen, nog kan worden afgewikkeld op de wegen in de omgeving van het project, onderzocht. Bij de berekeningen is dus rekening gehouden met een Vondellaan die 2 tot 2,5 keer zo druk wordt. Dit is gedaan door middel van een eerste onderzoek en vervolgens zijn er nog twee oplegnotities gekomen die het oorspronkelijke onderzoek hebben geactualiseerd n.a.v. wijzigingen in de plannen. Een bevinding was dat de aansluiting van de parkeergarage onvoldoende veilig zou zijn wanneer het huidige wegprofiel van de Vondellaan ongewijzigd zou blijven. Hierop is besloten om de inrichting aan te passen, zodat de parkeergarage op een veilige wijze aansluit op de Vondellaan. De aangepaste inrichting betreft het inpassen van een brede middenberm van 5 meter ter hoogte van de inrit van de garage. Hiermee is zowel de veiligheid als de doorstroming voldoende te waarborgen. Deze oplossing biedt ook bij een groei van 30-40% van het autoverkeer de komende jaren nog voldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen. Uitgaande van een autonome groei van 1% per jaar kan deze oplossing mee tot 2040 -2050. Met deze conclusies en inzichten meent de gemeente dat er een goede oplossing is om de verkeersafwikkeling van de Vondellaan in de komende jaren te waarborgen. De gemeente begrijpt dat belanghebbenden kunnen vrezen dat de verkeersbewegingen in het gebied zullen gaan toenemen, maar verwacht op basis van het onderzoek van GraaffTraffic niet dat dit tot hinder of tot een onvoldoende functionerende verkeersafwikkeling zal leiden.	
16.3	In het ontwerp bestemmingsplan zijn niet voldoende maatregelen opgenomen om doorgang van ambulances ondanks een forse stijging van het aantal verkeersbewegingen mogelijk te houden. In het verkeersrapport worden wel suggesties gedaan voor aanpassingen van de Vondellaan (onder andere aanpassing bermen en verwijderen van een fietspad, zie pag. 9, 3e alinea en pag. 14-15), maar een concreet plan ontbreekt, en de Vondellaan zelf valt buiten het bestemmingsplan.	Zie het antwoord 16.1 en 16.2. Naar het oordeel van de gemeente toont onderzoek aan dat een goede inpassing mogelijk is die de doorgang van ambulances ook bij de geprognosticeerde verkeerstoename voldoende verzekert. Indiener wordt nauw betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de Vondellaan om dit te borgen. De eerste gesprekken hierover zijn al gevoerd.	Geen.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
16.4	Daarnaast is niet goed onderzocht hoeveel verkeersbewegingen er in het weekend plaatsvinden. In het verkeersrapport staat vermeld dat er sprake is geweest van een telling op werkdagen. Maar ook in de weekenden zullen ritten van ambulances nodig zijn. Er had ook onderzoek moeten worden gedaan naar het aantal verkeersbewegingen in het weekend. Zeker indien er commerciële voorzieningen worden gerealiseerd zullen wij ook in het weekend hinder ondervinden.	Bij de doorstroming is in de verkeersonderzoeken rekening gehouden met de maatgevende momenten: de ochtend- en avondspits. Voor deze situaties zijn voor 2030 met Vondel & De Zwaan en andere nieuwbouwprojecten aan de Vondellaan een Vissim-simulatie gemaakt. Daar wordt de doorstroming op zowel de Vondellaan (ter hoogte van Vondel en De Zwaan en het kruispunt met de Vondellaan tot op voertuigniveau gesimuleerd.	Geen.
	Geluidshinder		
16.5	Naast bovenstaande merkt indiener op dat de toekomstige bewoners van het plangebied geluidshinder van uitrijdende ambulances met sirene kunnen ervaren. Onze ambulances rukken ca. 17.000 x per jaar uit met optische en geluidssignalen (OGS), waarvan zo'n 3.500 keer tussen 23.00 en 07.00 uur. Dit belang is in het ontwerp bestemmingsplan mogelijk niet voldoende meegenomen. Dit zou in de toekomst kunnen leiden tot het niet kunnen waarborgen van een goed woon- en leefklimaat en/of tot beperkingen voor de ambulancepost en haar activiteiten. In het kader van "bedrijven en milieuzonering" moet ook de ambulancepost en haar activiteiten worden betrokken in het onderzoek en de afwegingen. Dit om te voorkomen dat nieuwe bewoners klachten indienen tegen de Regionale Ambulance Voorziening. De ambulances zijn namelijk verplicht Optische- en geluidssignalen te voeren bij urgente meldingen (type A0 en A1).	De beoordeling van het geluid van de ambulancepost valt onder het Activiteitenbesluit. Bij het beoordelen van het geluid wordt onderscheid gemaakt tussen het geluid van de activiteiten die binnen de grens van de inrichting plaatsvinden (de directe hinder) en het geluid dat veroorzaakt wordt door het wegverkeer van en naar de inrichting (de zogenaamde indirecte hinder). In het Activiteitenbesluit zijn bepaalde activiteiten van toetsing uitgezonderd, waaronder 'het geluid als gevolg van het uitrukken van motorvoertuigen ten behoeve van ongevallenbestrijding, spoedeisende medische hulpverlening, brandbestrijding en gladheidbestrijding en het vrijmaken van de weg na een ongeval'. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden afgewogen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft het gebruik van de sirene is het volgende van belang. Gezien de situatie ter plaatse zal de sirene aangezet worden zodra het voertuig de overheaddeur uitrijdt. Het voertuig bevindt zich dan al op de openbare weg, waarmee sprake is van 'indirecte hinder'. Voor 'indirecte hinder' zijn geen voorschriften in het Activiteitenbesluit opgenomen, maar geldt uitsluitend de zorgplicht. Het gebruik van de sirene zal relatief hoge niveaus veroorzaken ter plaatse van de nieuwbouw, zodat een zorgvuldige afweging nodig is.	In paragraaf 4.5.1.4 van de toelichting is een subkopje 'Mogelijke hinder ambulancepost' opgenomen, waarin is ingegaan op eventuele hinder ten aanzien van de ambulancepost in het kader van een goed woon- en leefklimaat.

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		Om op grond van het RVV 1990 als voorrangsvoertuig te kunnen worden aangemerkt, is het noodzakelijk dat de ambulance optische en geluidssignalen voert. Om deze reden heeft de ambulance altijd het recht en zelfs de plicht om de sirene te gebruiken wanneer dat voor het uitvoeren van de dringende taak noodzakelijk is. Van belang is om op te merken dat het primaire doel van de sirene is om de overige weggebruikers te attenderen op de komst van een voorrangsvoertuig, zodat dit voertuig ongehinderde doorgang kan krijgen. In de nota van toelichting van het Activiteitenbesluit wordt een aantal maatregelen genoemd waarmee het gebruik van de sirene beperkt kan worden en alsnog een ongehinderde doorgang kan worden verkregen. Hier is voor de onderhavige situatie al naar gekeken: - Het aanpassen van de indeling van het terrein en optimaliseren van de rijroutes is in dit geval niet mogelijk, omdat deze al grotendeels inpandig plaatsvinden en de overheaddeur al direct aan de openbare weg grenst. Het verplaatsen van de uitrit is gezien de opbouw van het gebouw en de indeling van het terrein niet realistisch. - Het treffen van maatregelen aan het bestaande materieel is niet realistisch. Ten eerste maakt de ambulancedienst gebruik van moderne voertuigen en ten tweede stelt de ministeriële regeling eisen aan de bronsterkte van de sirene. - Het plaatsen van verkeerssignalen, zoals verkeerslichten, die gekoppeld zijn aan het uitrukken van de voertuigen, is in onderhavige situatie wel mogelijk. Deze installatie is ook al aanwezig. Deze voorziening zorgt ervoor dat de duur dat de ambulance over de Vondellaan rijdt verkort wordt. Daarmee zijn de optredende niveaus vergelijkbaar met de geluidniveaus die op de bestaande woningen optreden. Verder wordt opgemerkt dat de gevel aan de zuidzijde van de Vondellaan een hoge geluidbelasting ondervindt ten gevolge van het wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Dit betekent dat deze gevel over een aanzienlijke geluidwering zal beschikken en dat aanvullende bouwkundige maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen zullen ook tot gevolg hebben dat het geluidniveau ten gevolge van de sirene in de woning gereduceerd wordt.	

Nr.	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
		De ontwikkelaar en straks verhuurder of verkoper van de nieuwe woningen zal bijzonderheden met betrekking tot de woning vooraf kenbaar maken aan potentiële huurders of kopers. De aanwezigheid van de regionale Ambulance Voorziening en het regelmatig uitrukken van ambulances met zwaailichten en sirene zal ook gemeld worden.	
16.6	Voorts is in het ontwerpbesluit Wet Geluidhinder geen rekening gehouden met geluidhinder van uitrijdende ambulances met sirene. In het ontwerpbesluit en in het akoestisch onderzoeksrapport d.d. 7 september 2023 wordt de aanwezige ambulancepost niet genoemd. Onduidelijk is of het geluid van ambulances met sirenes moet worden meegenomen in het onderzoek naar weg-lawaai, maar als dat zo is, dan moet dit alsnog bij het onderzoek en het ontwerpbesluit worden betrokken.	Het geluid van de sirene van de ambulance valt niet onder de reikwijdte van de Wet geluidhinder. Het is derhalve niet noodzakelijk het onderzoek wegverkeerslawaai op dit punt aan te passen of het besluit hogere waarden hierop aan te passen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de beantwoording onder 16.5.	Geen

Bijlage 5A Beantwoording zienswijze 7.5 B

Nr.	Eerste toetsing aan de Omgevingsvisie Leiden 2040	Reactie
7.5.B	<i>In bijlage A heeft indiener een eerste toetsing gedaan waaruit blijkt dat op veel punten het ontwerpbestemmingsplan niet voldoet aan de Omgevingsvisie Leiden 2040. Deze punten dienen in het ontwerpbestemmingsplan aangepast te worden aan de Omgevingsvisie Leiden 2040.</i>	<i>In deze kolom geeft de gemeente een reactie op de stellingen uit de toets van de indiener.</i>
A.1	De bijdrage die hoogbouw levert aan een aantrekkelijk en levendig maaiveld: In de plinten dienen functies te komen die een mate van levendigheid met zich meebrengen. In het ontwerpbestemmingsplan zijn hier geen eisen over opgenomen. Conform de Hoogbouwtoets mogen ook geen functies op de begane grond worden gehuisvest, zoals techniek (o.a. parkeergarages), afval, bergingen, logistiek. Dit geldt ook bij losstaande torens die meteen grenzen aan het maaiveld, wat in dit bestemmingsplan discutabel is. In het stationsgebied, waar dit project zich in bevindt, dient hier extra aandacht aan te worden gegeven. Er dient daarnaast duidelijk te zijn omschreven welke gebieden openbaar toegankelijk zijn en welke niet. Ook dient hier een mate van transparantie van de gevel te worden gewaarborgd. Voor plinten geldt bij woonfunctie een transparantie van 40-60% van de gevel. Bij werken, winkels, horeca en dergelijke is dat 60-80%. De hoogte van de sokkel/plint beslaat daarbij 3 tot 5 lagen met aandacht voor de menselijke maat. Voor winkels en kantoren in de sokkel op de begane grond geldt een minimale vrije hoogte van 4,00 meter. Door hoogbouw ontstaat ook anonimiteit. Het is zorg om locaties te creëren waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. De Hoogbouwtoets schrijft hierin voor dat de entree van het gebouw altijd de vorm heeft van een centrale entreehal (ook vanuit de parkeergarage). Bovengenoemde kaders moeten worden geborgd in het bestemmingsplan en worden opgenomen in het ontwerp.	Er wordt in de verschillende fasen van het ontwikkelproces getoetst aan het toetsingskader voor de kwaliteit van hoogbouw. Op pagina 27 van dit document is opgenomen welke aspecten dienen te worden geregeld in het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende aspecten: - Effect op stadssilhouet - Effect op historische zichtlijnen en molenbiotopen - Globaal windhinderonderzoek - Globaal bezonningsonderzoek - Functies in de plint Al deze aspecten zijn voor het bestemmingsplan onderzocht. De aspecten waarnaar in de zienswijze wordt verwezen zijn aspecten die bij verdere planvorming zullen worden getoetst en beoordeeld op hetgeen gesteld in onder meer de omgevingsvisie Leiden 2040. Het bestemmingsplan sluit een goede invulling van wat daarin wordt beschreven niet uit.

Nr.	Eerste toetsing aan de Omgevingsvisie Leiden 2040	Reactie
A.2	Variatie in de skyline: De Hoogbouwtoets schrijft voor dat torens boven de 50 meter een bepaalde mate van slankheid dienen te hebben met een maximale diagonaal van 36 meter. In het bestemmingsplan is nu een diagonaal van circa 40 meter bestemd voor de toren van 70 meter hoogte. Er zijn geen eisen gesteld aan van de slankheid van de torens.	De kwaliteitstoets hoogbouw beschrijft een richtlijn voor slankheid van torens, maar geen vaste regel. In het bestemmingsplan is een vlak opgenomen waarbinnen de toren kan worden gerealiseerd en een maximaal oppervlak per verdieping. Het bouwvlak is groter dan het maximale oppervlak, waardoor er nog ruimte is om de toren vorm te kunnen geven.
A.3	Hoogwaardige Architectuur: Ten aanzien van de architectuur schrijft de Hoogbouwtoets voor dat de architectuur en materialisatie zich dient te onderscheiden door kleur- en materiaalkeuze. Deze eis ontbreekt in het bestemmingsplan. Ook is er geen eis opgenomen ten aanzien van zorgvuldige beëindiging. Eisen opgenomen in de Hoogbouwtoets ten aanzien van de beëindiging dienen mee te worden gegeven in dit bestemmingsplan. In de Hoogbouwtoets is voorgeschreven dat dakinstallaties en liftopbouwen/trappenhuizen zijn meegenomen in de architectuur. In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat 50% van het totale dakvlak gebruikt mag worden voor ondergeschikte bouwdelen (met uitzondering van zonnepanelen: deze mogen het dakvlak voor 100% beslaan). Het bestemmingsplan dient aangepast te worden aan de eisen die worden gesteld in de Hoogbouwtoets ten aanzien van dakinstallaties en liftopbouwen.	Zie de reactie op A.1 Ten aanzien van dakinstallaties, liftopbouwen/trappenhuizen moet worden opgemerkt dat in het bestemmingsplan er bewust voor is gekozen om ondergeschikte bouwdelen mee te nemen in de maximale bouwhoogte. Hiermee is het mogelijk om er in het vervolg ook goed op aan te kunnen sturen dat deze op een zorgvuldige en architectonische wijze worden ingepast.
A.4	Bescherming van prominente historische zichtlijnen: Om het aangezicht vanuit de binnenstad niet te vertroebelen dient er in het bestemmingsplan rekening te worden gehouden met vorm, materialisering en kleur. Dat geldt ook voor de ruimte die gewenst is tussen de torens (lucht). Ook dienen de gebouwen zodanig te worden ontworpen dat al te felle lichtuitstraling (m.n. galerijen, trappenhuizen) wordt voorkomen. Deze randvoorwaarden dienen te worden opgenomen in het bestemmingsplan.	Zie de reactie op A.1 In de torens zal een corridor worden toegepast, waardoor er geen sprake is van een galerij. We streven ernaar de trappenhuizen aan de binnenzijde van het volume op te lossen, om zo te voorkomen dat er een lange lichtlijn aan de zijkant van de torens ontstaat. Het nachtbeeld is ook nadrukkelijk onderdeel van verdere toetsing.
A.5	Bescherming van molenbiotopen: Er is geen molenbiotop in de buurt van het plangebied	Klopt.

Nr.	Eerste toetsing aan de Omgevingsvisie Leiden 2040	Reactie
A.6	Een gezond microklimaat (wind en zon): De Hoogbouwtoets is stellig in eisen ten aanzien van het microklimaat. Per locatie dient te worden aangegeven welke ondergrens gehanteerd wordt. Dit is niet meegenomen in het windonderzoek, als bijlage bij dit ontwerpbestemmingsplan, hoewel er in het windonderzoek wordt verwezen naar de Hoogbouwvisie. Dit dient te worden aangepast door verwijzing naar de vigerende Hoogbouwtoets en de daarbij behorende eisen ten aanzien van windhinder.	Zie het antwoord bij 1.8
A.7	Stimuleren van duurzame mobiliteit: Er is in het bestemmingsplan geen kader opgenomen voor duurzame mobiliteit. Dit dient hierin wel geborgd te worden.	Het bestemmingsplan is niet de geëigende plaats om maatregelen in op te nemen, die duurzame mobiliteit bevorderen. Hier zijn andere instrumenten voor, die het doel van het stimuleren van duurzame mobiliteit efficiënter kunnen behalen. Duurzame mobiliteit bestaat uit lopen en fietsen als actieve modaliteiten, en uit een robuust OV-systeem. Om het lopen te stimuleren heeft de gemeente Leiden enkele jaren geleden het Voetgangersbeleid vastgesteld. Hierin zijn beleidsprincipes opgenomen die het lopen in Leiden zullen stimuleren. Daarnaast neemt de gemeente dit jaar extra maatregelen om het lopen in Leiden extra te stimuleren in het kader van het Jaar van de Voetganger. Specifiek binnen het project Vondel en De Zwaan zal er in de nadere uitwerking van de openbare ruimtes in en rondom het plangebied aandacht zijn voor hoe het lopen gestimuleerd kan worden door middel van een openbare ruimte die aantrekkelijk, veilig en comfortabel is vormgegeven voor voetgangers. Het bestemmingsplan als instrument biedt te weinig meerwaarde en daadkracht om ingezet te worden ter bevordering van het lopen. Leiden neemt door middel van haar Fietsbeleid en de hieraan gekoppelde projecten die uitvoering geven aan het fietsbeleid, al veel maatregelen om het fietsen in de stad te bevorderen. Daarnaast zijn er in Leiden hoge fietsparkeernormen. Met deze normen wil de gemeente ervoor zorgen dat bewoners van nieuwe woningbouwprojecten er zeker van kunnen zijn dat zij in hun nieuwe woongebouw een plaats kunnen vinden om hun fiets te parkeren. Ook Vondel en De Zwaan moet zich houden aan deze hoge fietsparkeernormen. Zo stimuleert de gemeente via deze normen het fietsen in

Nr.	Eerste toetsing aan de Omgevingsvisie Leiden 2040	Reactie
		Leiden, juist ook onder de bewoners van Vondel en De Zwaan. In het bestemmingsplan staat dat dit project zich aan de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 dient te houden voor wat betreft de fietsparkeernormen. Leiden heeft tenslotte aandacht voor het versterken van haar OV-netwerk. Het bestemmingsplan is als instrument te beperkt om ingezet te worden ter bevordering van het OV. Daarom gaat het niet specifiek in op het OV.
A.8	Stimuleren van biodiversiteit en waterretentie: Er is in het bestemmingsplan geen kader opgenomen om biodiversiteit en waterretentie te stimuleren. Dit dient hierin wel geborgd te worden.	Binnen de gemeente hebben we hier beleid voor. Deze beleidskaders zullen worden gehanteerd bij de verdere planuitwerking en ook plantoetsing. Dit hoeft niet in het bestemmingsplan opgenomen te worden.
A.9	Draagvlakverwerving in de omgeving: De Hoogbouwtoets schrijft voor dat effecten van hoogbouw op omliggende buurten goed in beeld moeten worden gebracht. In het verleden is dit niet gebeurd. De bewoners hebben zelf visualisaties en modellen gemaakt om de omgeving te informeren over de impact. De visualisaties in het ontwerpbestemmingsplan geven enkel contouren aan, maar niet de effecten van licht en bebouwingsdichtheid. Aan het verwerven van draagvlak is aandacht besteed onder het onderdeel participatie.	Deze aannahme is onjuist. Er zijn gedurende het proces wel degelijk zichtlijnen studies verricht. Op basis van deze studies is het plan eerder ook aangepast. Het is, vanwege de fase van het proces, een bewuste keuze om bij de visualisaties voor het bestemmingsplan alleen de volumes te hanteren. Deze wijze van onderzoek hanteren we bij alle zichtlijnen studies. De reden hiervoor is dat daarmee de inhoudelijke discussie ook gaat om daar waar het om moet gaan, namelijk of de volumes op een goede manier kunnen worden ingepast in de omgeving. Bij de planuitwerking zal vervolgens verder worden gekeken naar meer architectonische aspecten zoals materiaal, licht en dergelijke. En zal ook specifiek worden gekeken naar het dag- en nachtbeeld van de toren.
A.10	Beperking lichtvervuiling: Het huidige Heerema kantoorpand zorgde eerder voor veel overlast in de wijk Lage Mors vanwege de lichtval in de woningen van kunstlicht in de avond. De mogelijke woontorens van 70 meter en 40 meter zullen veel kunstlicht geven. Met Heerema konden afspraken worden gemaakt over het doven van de verlichting na 20:00 uur 's avonds. Uiteraard zal dit niet mogelijk met de individuele bewoners van de torens. Ook in de hoogbouwkwaliteitstoets zijn eisen opgenomen ten aanzien van lichthinder. Deze willen wij terugzien in het bestemmingsplan. Duidelijk	Zie de reactie op A.1 en A.4. Bij de planuitwerking zal ook specifiek worden gekeken naar het dag- en nachtbeeld van de toren.

Nr.	Eerste toetsing aan de Omgevingsvisie Leiden 2040	Reactie
	moet zijn welke maatregelen worden genomen om de overlast te minimaliseren.	

Bijlage 5B beantwoording zienswijze 7.6 C

Kaders uit de Gebiedsvisie Vondelkwartier (P of G) en het Ontwikkelperspectief De Mors (O)	Verzoeken om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de volgende aspecten	Reactie
7.6.C.	<i>In bijlage B is door indiener een eerste toetsing gedaan waaruit blijkt dat op veel punten het ontwerpbestemmingsplan niet voldoet aan het Ontwikkelperspectief De Mors en de Gebiedsvisie Vondelkwartier. Op deze punten moet het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast.</i>	<i>In deze kolom geeft de gemeente een reactie op de stellingen uit de toets van de indiener.</i>
Voorwoord (G) De Gebiedsvisie Vondelkwartier, oktober 2020, is geen in beton gegoten plan, maar geeft richting aan de ontwikkelingen en laat zien wat er mogelijk is in het Vondelkwartier. Voorop staat dat toekomstige ontwikkelingen passen bij Leiden en een aanwinst zijn voor De Mors; een wijk waar mensen prettig kunnen wonen, werken en verblijven.	Het voorliggende bestemmingsplan is onzes inziens niet in overeenstemming met hetgeen er als doel genoemd wordt ("passend bij Leiden en een aanwinst zijn voor de Mors; een wijk waar mensen prettig kunnen wonen, werken en verblijven"). Het bestemmingsplan dient dan ook aangepast te worden zodanig dat er draagvlak in de wijk is en dat er daadwerkelijk sprake is van een aanwinst voor de wijk.	Hoewel we de grote weerstand tegen het volume en de hoogte niet ontkennen denken wij dat de ontwikkeling van het Vondelkwartier wel als een positieve ontwikkeling gezien kan worden. Met de ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de behoefte aan het toevoegen van betaalbare en passende woningen op een plek die daar ook zeer geschikt voor is. Met de ontwikkeling wordt een nieuw type woonmilieu toegevoegd aan het palet aan woonmilieus die de stad al kent. Door de gekozen opzet van het plan ontstaat er aantrekkelijke nieuwe groene verblijfsplek in het verlengde van Park Kweeklust. Met het bestemmingsplan maken we ook toevoeging van voorzieningen mogelijk.
Pagina 6 (P) 75% van de 281 respondenten heeft haar zorg geuit over hoogbouw op deze locatie. Wij zijn ons ervan bewust dat dit impact heeft op de bestaande buurt.	Hoe is in het ontwerpbestemmingsplan rekening gehouden met deze geuite zorg? En hoe is in het ontwerpbestemmingsplan de impact op de bestaande buurt geminimaliseerd door een goede opbouw en inpassing in de buurt?	Bij de vaststelling van de Gebiedsvisie is de afweging voor hoogbouw al gemaakt, rekening houdend met deze geuite zorg. Het plan is aangepast ten opzichte van de Gebiedsvisie door niet uit te gaan van twee gesloten bouwblokken met een tussenstraat, maar een meer opengewerkte opzet met een park in het midden. Naar aanleiding van de zorgen die zijn geuit is het 40 meter volume verplaatst, zodat deze verder van de buurt is komen te liggen. Naar aanleiding van de zorgen van bewoners is de inrit van de parkeergarage verplaatst naar de Vondellaan.
Pagina 7 (G) In het Ontwikkelperspectief De Mors worden ontwikkelingen in de buurt en	In hoeverre is het ontwerpbestemmingsplan rekening gehouden met de vraagstukken die leven in de wijk en hoe wordt daar concreet op	In het ontwerpbestemmingsplan wordt de toevoeging van maatschappelijke voorzieningen mogelijk gemaakt. Het plan houdt rekening met de parkeervisie

Kaders uit de Gebiedsvisie Vondelkwartier (P of G) en het Ontwikkelperspectief De Mors (O)	Verzoeken om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de volgende aspecten	Reactie
opgaven in samenhang bekeken. Zo komen kansen in beeld en kunnen investeringen benut worden om bij te dragen aan de vraagstukken die er in de wijk spelen.	ingespeeld, rekening houdend met de toename van het inwonertal met ongeveer 25% door dit project. Denk hierbij aan onder andere maatschappelijke voorzieningen, parkeerdruk, verkeersveiligheid en sociale cohesie?	en de daarbij behorende beleidsregels voor parkeernormen die minder autogebruik en meer aandacht voor fietsen stimuleren. Het ontwerpbestemmingsplan is niet het juiste middel om zaken over verkeersveiligheid vast te leggen. Toetsing hierop vindt plaats bij het ontwerp van de openbare ruimte. Wel zijn er onderzoeken verricht ten aanzien van de verkeersafwikkeling. Het ontwerpbestemmingsplan is niet het juiste middel om de sociale cohesie te borgen of stimuleren. In het ontwerp zijn hiervoor wel middelen. Denk aan het maken van zoveel mogelijk voordeuren aan de straat, een aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt voor spelen, verblijven en ontmoeten, het toevoegen van voorzieningen, het maken van collectieve ruimtes in de gebouwen, etc. Het bestemmingsplan sluit dit soort zaken niet uit.
Pagina 9 (G) De Gebiedsvisie geeft aan waar welke functies en bouwmassa's wenselijk zijn en waar niet. De Gebiedsvisie is geen eindplan, maar geeft inzicht in de ontwikkelmogelijkheden binnen het Plangebied.	Is het ontwerpbestemmingsplan de concretisering van het inzicht dat is ontstaan in de Gebiedsvisie? Kan de gemeente dat concreet maken door aan te geven welke functies al vastliggen en welke niet? Idem wat betreft de wenselijkheid van de bouwmassa's. Waarom is in het ontwerpbestemmingsplan gekozen voor deze verdeling van functies en massa's? Hoe verhoudt zich dat tot de andere bouwvlakken in het gebied? Het geheel geeft nu de indruk dat rendementsmaximalisatie de enige drijfveer is.	Het ontwerpbestemmingsplan gaat uit van toelatingsplanologie. Dat wil zeggen dat functies mogelijk zijn, maar niet worden verplicht. De nadruk zal komen te liggen op woningen. Waarbij ook nadrukkelijk wordt ingezet om zoveel mogelijk woningen een voordeur te geven aan de straat. Ten aanzien van het woningbouwprogramma zijn er nieuwe inzichten opgedaan. Het in de Gebiedsvisie beoogde programma van 30% sociaal, 60% middelduur en 10% vrije sector bood de ontwikkelaar te weinig ruimte om kosten en opbrengsten op elkaar af te stemmen. De Gebiedsvisie maakt aanpassing van deze percentages overigens mogelijk, zodat het geen afwijking van de Gebiedsvisie betreft. Naast voorzieningen die nodig zijn bij de woningen is er in het plan ruimte voor 2.500 m² aan bedrijfsfuncties. In dit geval gaat het naast wonen om: - Kantoren max. 1.000 m²; - horeca in de categorie I en I* max. 400m² - detailhandel, niet zijnde een supermarkt max 200 m²; - maatschappelijke voorzieningen.

Kaders uit de Gebiedsvisie Vondelkwartier (P of G) en het Ontwikkelperspectief De Mors (O)	Verzoeken om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de volgende aspecten	Reactie
		Met de Gebiedsvisie is aangegeven welke massa's als passend worden gezien. Bij de planvorming voor dit kavel is binnen deze kaders gekeken naar invulling hiervan. Daarbij is gezocht naar een goede verhouding tussen bebouwing en openbare ruimte. Het plan wijkt af van de oorspronkelijke gedachten uit de Gebiedsvisie, maar is hierin wel passend. Daarnaast is ook gekeken hoe het woonprogramma zo kwalitatief mogelijk in het plan kan worden verwerkt. Het ontwerpbestemmingsplan is het resultaat van deze studie. De Gebiedsvisie toont de kaders waarbinnen we ontwikkeling van plannen mogelijk zien. Deze kaders wijzigen niet als gevolg van de plannen van Vondel en De Zwaan.
Pagina 9 (G) De Gebiedsvisie schetst een samenhangend toekomstbeeld voor de diverse ontwikkelingen en vertaalt deze naar concrete ontwikkelkaders. Pagina 9 (G) Dit betekent dat niet vaststaat dát de ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Wel betekent het dat als er ontwikkelingen plaatsvinden, deze moeten passen binnen de kaders van de Gebiedsvisie. Pagina 9 (P)	Hoe en waar wordt in het ontwerpbestemmingsplan aan de ontwikkelkaders tegemoet gekomen? Is het ontwerpbestemmingsplan passend binnen de kaders van de Gebiedsvisie?	Door invulling te geven aan de uitgangspunten zoals opgesteld in de Gebiedsvisie. Het ontwerpbestemmingsplan wijkt op een aantal punten af van de Gebiedsvisie. Dit zijn concreet: - Toren van 40 meter is verplaatst naar blok 1, dit is gebeurd naar aanleiding van de participatie; - Het ontwerpbestemmingsplan maakt een extra bouwlaag in het zuidblok mogelijk. Deze extra verdieping is ruimtelijk acceptabel door de extra maat die met het pocketpark tussen de gebouwen wordt gerealiseerd. De extra hoogte zal vanuit de omgeving slechts nauwelijks worden ervaren; - Slankheid 40 meter toren: zie 6.1 voor argumentatie op dit punt.

Kaders uit de Gebiedsvisie Vondelkwartier (P of G) en het Ontwikkelperspectief De Mors (O)	Verzoeken om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de volgende aspecten	Reactie
Na vaststelling door de Raad, is dit het kader waaraan bouwplannen zullen moeten voldoen.		- Met het openen van het noordblok en het ontstaan van het pocketpark. Hierdoor is ook opnieuw gekeken naar het profiel tussen de gebouwen aan het Vossiusplein. Door de vorm van het nieuwe gebouw en omdat het zich opent richting het pocketpark kan het profiel iets smaller worden. De doorsteek wordt op zijn smalst 21 meter. Het profiel blijft breed genoeg voor groene invulling en toegang voor voetganger en fietser. - Het profiel van de tussenstraat is met pocketpark royaler geworden. - De compensatie van een deel van de bestaande parkeerplaatsen op het Vossiusplein wordt op verzoek van omwonenden gecompenseerd op maaiveldniveau rondom de Muiderkring flat en dicht bij de entrees van de flat.
Pagina 11 (G) De Vondellaan is een ruime stadslaan, die in zijn groene karakter versterkt en doorgezet kan worden.	Een ruime stadslaan die overschaduwd dreigt te worden door hoogbouw met diverse hoogteaccenten. Kan de gemeente aangeven hoe de uitspraak “groen karakter versterkt en doorgezet kan worden” geconcretiseerd is en geborgd wordt in het ontwerpbestemmingsplan?	De opzet van de bouwblokken sluit een groene inrichting van de buitenruimte niet uit. De inrichting van de buitenruimte valt grotendeels buiten de plangrenzen van dit bestemmingsplan. Bestemmingen Groen, Verkeer en Gemengd sluiten een groene inrichting niet uit.
Pagina 19 (G) Doordat er verschillende ontwikkelingen naast elkaar spelen, biedt dit een kans om de openbare ruimte integraal aan te pakken en ook programmatisch een samenhangend stadsdeel te maken. Door de schaal van de ontwikkeling zijn er ook kansen voor duurzaamheid/ gezondheid (groen, energie, circulair bouwen).	Kan de gemeente aangeven hoe er in het ontwerpbestemmingsplan tegemoet wordt gekomen aan het realiseren van de in de Gebiedsvisie geformuleerde kans om “de openbare ruimte integraal aan te pakken en ook programmatisch een samenhangend stadsdeel te maken. Door de schaal van de ontwikkeling zijn er ook kansen voor duurzaamheid/ gezondheid (groen, energie, circulair bouwen).”?	De herinrichting van de openbare ruimte is privaatrechtelijk geregeld en niet via het ontwerpbestemmingplan. Naast wettelijke eisen op het gebied van duurzaamheid is er ook gemeentelijk beleid op dit vlak. En zijn er ook ambities, waarvan met initiatiefnemers wordt bekeken hoe deze worden ingevuld. Bij verdere bouwontwikkeling zal hierop door de betreffende vak afdelingen worden geadviseerd.

Kaders uit de Gebiedsvisie Vondelkwartier (P of G) en het Ontwikkelperspectief De Mors (O)	Verzoeken om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de volgende aspecten	Reactie
Pagina 19 (G) Een andere factor om rekening mee te houden is de ontwikkeling van het stationsgebied. Voorkomen moet worden dat de twee locaties gaan concurreren. Het creëren van een onderscheidende identiteit voor het Vondelkwartier is daarom essentieel.	Hoe wordt een zorgvuldige afstemming met het stationsgebied in het plan gerealiseerd? Hoe wordt door het ontwerpbestemmingsplan geborgd dat er sprake is van een aansluiting bij de wijk Lage Mors waar het Vondelkwartier onderdeel van uitmaakt?	Er wordt in beide gebieden uitgegaan van een andere stedenbouwkundige opzet en daarmee leefmilieu. Daarnaast is er voor de functies die het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt gekeken naar zowel het beoogde programma in het Stationsgebied als ook bestaande functies in de wijk. Voor de aansluiting op de bestaande wijk maakt het bestemmingsplan wonen, voorzieningen en werkplekken mogelijk en legt ook de bouwvlakken vast waarbinnen het plan mag worden gerealiseerd. Aansluiting in bijvoorbeeld architectuur zal bij de verdere planuitwerking worden gezocht in overleg met de WML.
Pagina 21 (P) Op basis van de uitkomsten van de participatie hebben wij uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkelingen in het Vondelkwartier opgesteld. Duidelijk is dat de nieuwe bebouwing zorgvuldig moet worden ingepast. De ruimtelijke kwaliteit en architectuur staan daarom bovenaan.	Hoe worden de uitgangspunten die gelden voor de ontwikkelingen in het Vondelkwartier in het bestemmingsplan geborgd? Met name is de vraag hoe de nieuwe bebouwing zorgvuldig wordt ingepast, gerealiseerd en geborgd door middel van het voorliggende bestemmingsplan.	Het bestemmingsplan legt nog geen verregaande uitwerking op architectuur niveau vast. De Gebiedsvisie blijft een toetsingskader voor de verdere uitwerking van het bouwplan. De Gebiedsvisie is bovendien van toepassing op de verdere ontwikkelingen in het Vondelkwartier. Zie ook het antwoord op 7.3.
Pagina 24 (P) De hoogte van de bouw (en met name de voorziene torens van 50 en 70 meter) baart veel mensen zorgen. Die zorgen zitten in extra drukte op straat (zowel nieuwe bewoners als (auto)verkeer), skyline (vanuit de buurt en de binnenstad), en wind en schaduwwerking van de nieuwe bebouwing. Wij nemen deze zorgen serieus. In de ontwikkelkaders hebben wij, op basis van deze	Hoe is in het bestemmingsplan rekening gehouden met de onderkende zorgen? Met name skyline (vanuit de buurt) geeft te denken. Welke regels zijn daar van toepassing geweest? Nu kenmerkt het geheel zich als een kolossale en massieve opeenstapeling van steen.	Toetsing heeft plaatsgevonden op basis van het toetsingskader kwaliteit van hoogbouw. Zie tevens de antwoorden op zienswijzen 1.2 en 1.5.

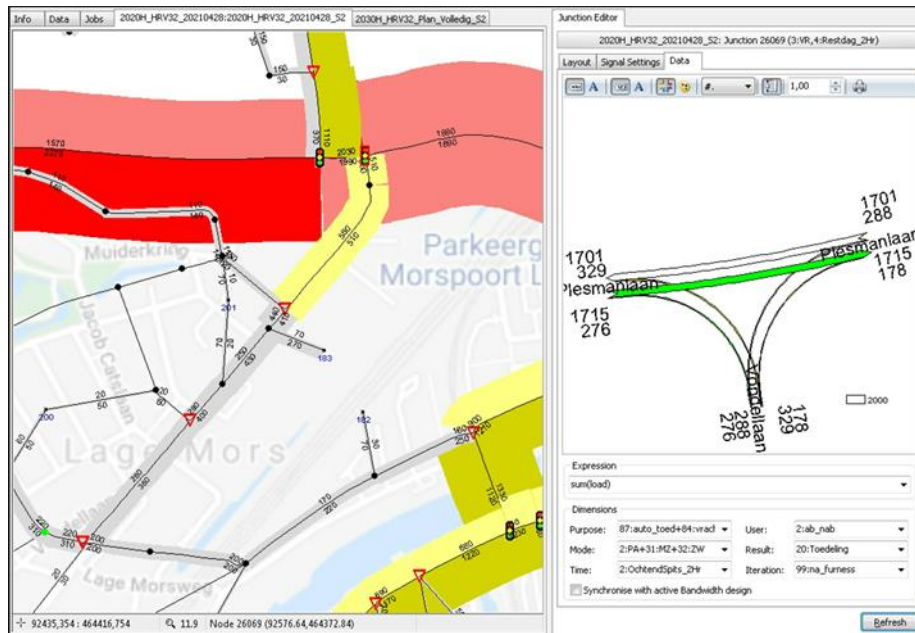
Kaders uit de Gebiedsvisie Vondelkwartier (P of G) en het Ontwikkelperspectief De Mors (O)	Verzoeken om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de volgende aspecten	Reactie
effecten op de omgeving, regels opgesteld waaraan de bebouwing moet voldoen.		
Pagina 25 (G) Daarboven kunnen vier hoogteaccenten worden geplaatst. Deze accenten sluiten aan bij het stationsgebied waar de maximale hoogte op 70 meter ligt. De hoogteaccenten worden in samenhang en als een ensemble ontworpen.	Hoe is er sprake van een aansluiting bij het stationsgebied waarbij sprake is van een geleidelijke opbouw naar het stationsgebied? De maximale hoogte van 70 meter wordt immers in het bestemmingsplan al bereikt. Het 'landmark' Naturalis is met 60 meter lager dan de geplande 70 meter en zal daardoor overschaduwd worden. Van een inpassing in de wijk Lage Mors is totaal geen sprake en de geroemde "Entree" tot de wijk krijgt nu de vorm van een gesloten vesting die ernstige afbreuk doet aan de in de stukken genoemde kenmerken van de wijk.	Zie antwoord zienswijze 1.1 De opbouw waar naar wordt gerefereerd is beschreven in de Gebiedsvisie. Van deze opbouw wordt met dit initiatief niet afgeweken, met uitzondering van de verschuiving van de 40 meter toren.
Pagina 27 (G) Richtlijnen voor de woningoppervlaktes zijn opgenomen in de Woonvisie. Naast de sociale huurwoningen (minimaal 45m2 gbo) zijn voor het Vondelkwartier woningoppervlaktes variërend tussen minimaal 60m2 en de 125m2 gbo voorzien.	Wordt in het bestemmingsplan uitvoering gegeven aan hetgeen daarover in de kaderstukken staat?	Het bestemmingsplan staat bouwmassa en hoeveelheid woningen toe. Richtlijnen zijn geen wettelijke kaders maar uitgangspunt bij de verdere uitwerking op bouwplanniveau. Het bestemmingsplan is dusdanig opgesteld dat het geen belemmering vormt om de woningen binnen de richtlijnen uit te werken.
Pagina 31 (G) <i>welk energieconcept hierbij past.</i> Wanneer er een gebiedsgerichte oplossing wordt gerealiseerd, heeft de gemeente de ambitie om te bekijken hoe de buurt hiervan kan	Hoe wordt in het bestemmingsplan geborgd 7.1.F. dat de buurt en de andere bouwvlakken mee kunnen profiteren met een gebiedsgerichte oplossing? Nu lijkt het uitsluitend te gaan over Vondel en De Zwaan. Het slaan van een put (warmte-koude opslag)	Zie het antwoord op zienswijzen 7.1.F en 7.4.

Kaders uit de Gebiedsvisie Vondelkwartier (P of G) en het Ontwikkelperspectief De Mors (O)	Verzoeken om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de volgende aspecten	Reactie
meeprofitieren. Ontwikkelperspectief Mobiliteitsconcept voor de buurt en collectief energiesysteem voor de buurt.	heeft gevolgen voor grote delen van de omliggende buurt. Citaat uit document Provincie Zuid-Holland: https://www.zuidholland.nl/onderwerpen/ruimte/bodemondergrond/energie-rond/warmtekoudeopslag/ Bij vergunningverlening geldt het principe 'wie het eerst komt, het eerst pompt'. Hierdoor wordt opslagcapaciteit van de bodem niet optimaal benut. Met een gebiedsgerichte, planmatige aanpak (bodemonergieplan) is dit wel te bereiken. De provincie wil zo'n aanpak faciliteren en heeft daarom de 'Beleidsregel open bodemonergiesystemen in bodemonergieplannen Zuid-Holland 2016' vastgesteld. Kern hiervan is dat een gemeente een bodemonergieplan opstelt dat aan de kwaliteitseisen voldoet.	
Paragraaf 4.5.7 Laden en lossen (G) Laden en lossen moet op eigen terrein gebeuren, op een veilige manier, waarbij het eigen terrein vooruit kan worden bereikt en ook weer vooruit kan worden verlaten. Dit geldt ook wanneer de autobedrijven in het gebied gehuisvest blijven. Ten behoeve van laden en lossen door bijvoorbeeld pakketdiensten, verhuishagens, afvalinzamelwagens,	Waar in het ontwerpbestemmingsplan worden deze uitgangspunten voor laden en lossen geborgd?	Dit wordt niet concreet in het ontwerpbestemmingsplan geregeld. Het ontwerpbestemmingsplan maakt het zorgvuldig laden en lossen echter ook niet onmogelijk. Bij de uitwerking van het plan en de herinrichting van de openbare ruimte zal laden en lossen verder worden uitgewerkt.

Kaders uit de Gebiedsvisie Vondelkwartier (P of G) en het Ontwikkelperspectief De Mors (O)	Verzoeken om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen op de volgende aspecten	Reactie
etc. moet voorzien worden in een veilige locatie waar deze auto's tijdelijk kunnen worden neergezet zonder dat deze het overig verkeer hinderen, bij voorkeur op eigen terrein en anders in overleg met de gemeente in de gemeentelijke openbare ruimte.		
In het Ontwikkelperspectief (pagina 56) wordt uitgegaan van een woningdichtheid van ca 1.000 woningen. Dit voor alle bouwvlakken gezamenlijk. De stad groeit: tot 2030 bouwen we 8.500 nieuwe woningen en komen er 2.700 studentenkamers bij. (Agenda Autoluwe Binnenstad Gemeente Leiden 2020: pagina 20)	Hoe staat het geplande aantal woningen van het project Vondel en De Zwaan (576) in verhouding tot de andere potentiële bouwvlakken? Wat is de stand van zaken ten aanzien van de bouwopdracht die de overheid heeft opgelegd en de bouwplannen die na de bouwopgave zijn gerealiseerd dan wel gepland? De onverwachte ophoging van het aantal woningen in Vondel en De Zwaan lijkt te zijn ingegeven door maximalisatie van het rendement van de projectontwikkelaar in plaats van door zorg voor de leefbaarheid en sociale cohesie in de wijk.	Zie het antwoord bij 7.13.B.

Bijlage 5C Afbeeldingen Verkeersmodel

Ontvangen verkeersmodel uitkomsten van gemeente 2020
(versie RVMK 3.2, uitleverdatum 28-04- 2021)

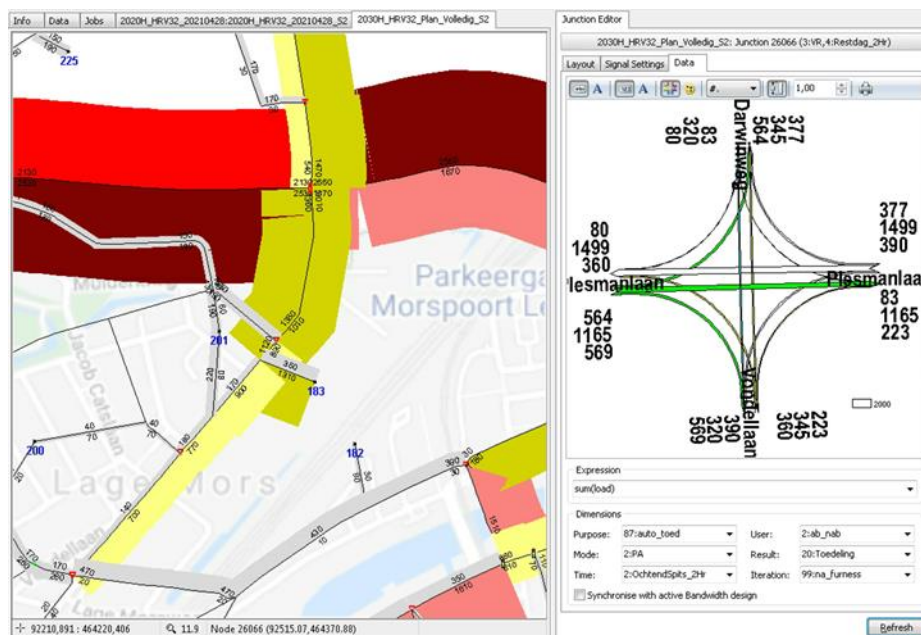


Ochtendspits

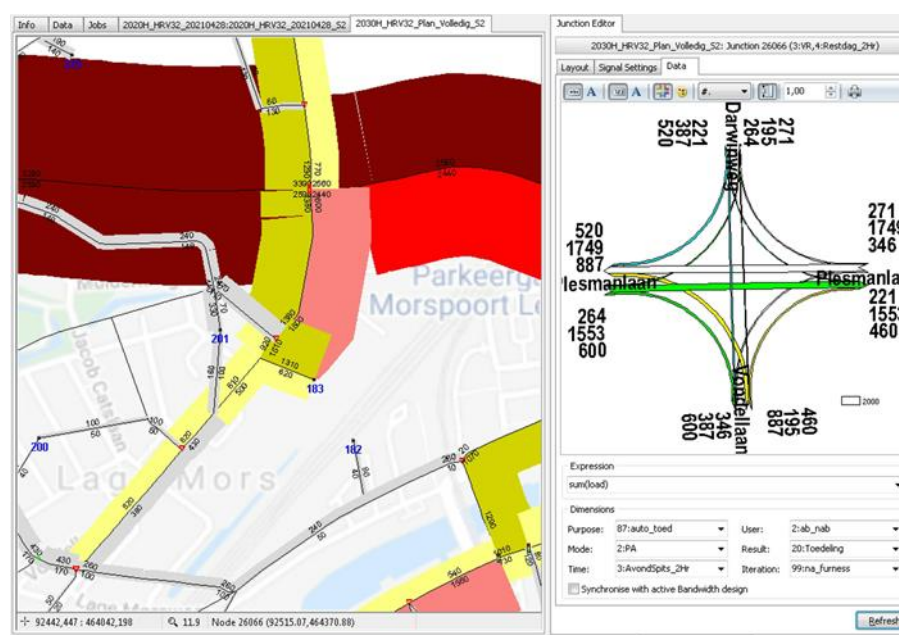


Avondspits

Ontvangen verkeersmodel uitkomsten van gemeente 2030
(versie RVMK 3.2, uitleverdatum 28-04- 2021)



Ochtendspits



Avondspits

6. Ambtelijke wijzigingen

6.1 Ambtelijke wijzigingen bestemmingsplan Vondel en De Zwaan

Toelichting

1	De datum en status van het bestemmingsplan zijn geactualiseerd, evenals enkele beleidskaders wegens inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 (waaronder de nummering en toetsing conform de actuele Provinciale Omgevingsverordening).
2	De conceptversie (die abusievelijk was toegevoegd) van het participatierapport (bijlage 20) is vervangen door de definitieve versie.
3	De diverse rapporten rondom het aspect verkeer zijn voor de leesbaarheid gebundeld in één bijlage (bijlage 12) inclusief leeswijzer.
4	Het Ontwerpbesluit hogere waarden (bijlage 22) is vervangen door het definitieve besluit.
5	De Nota zienswijzen is als bijlage 23 bij het bestemmingsplan gevoegd
6	In de Toelichting, Hoofdstuk 5 lid 5.3.3. is een korte passage toegevoegd in de juridische planbeschrijving van de bestemming Gemengd, om onduidelijkheid over de regeling in de 'plint' aan de Vondellaan/Plesmaanlaan te voorkomen: <i>De maximale bouwhoogtes van de verschillende gebouwdelen zijn via een maatvoeringsaanduiding aangeduid op de verbeelding. Voor de plint (begane grond) van het gebouw aan de zijden Vondellaan en Plesmanlaan geldt zowel een minimale als maximale bouwhoogte (resp. 6 en 7 meter). Vanuit architectonisch oogpunt is bovenop deze plint een constructief raster ten behoeve van balkons toegestaan, tot een maximale hoogte van 25 meter. Indien het constructief raster in architectonische samenhang met de plint wordt gerealiseerd, kan een lagere bouwhoogte voor de plint worden toegestaan.</i>
7	In hoofdstuk 6, paragraaf 6.2.4 is verslag gedaan van de ontwerpfase van het bestemmingsplan (procedure en ingekomen zienswijzen).
8	Er zijn enkele ondergeschikte tekstuele omissies (verschrijvingen) doorgevoerd.

Regels

1	In Artikel 1 (Begrippen) is onder 1.1 het planidentificatienummer geactualiseerd naar NL.IMRO.0546.BP00200-0301
2	In Artikel 1 (Begrippen) is onder 1.6 een tekstuele verschrijving gecorrigeerd: <i>(week)markten en standplaatsen</i>
3	In Artikel 1 (Begrippen) is onder 1.58 (1.59 in het vast te stellen plan) onder sub d een tekstuele verschrijving gecorrigeerd: <i>bouwmarkten</i>
4	In Artikel 2 (Wijze van meten) zijn onder 2.2 de voorbeelden geschrapt; deze zijn reeds in 2.9 gedefinieerd
5	In Artikel 2 (Wijze van meten) is onder 2.9 een tekstuele verschrijving gecorrigeerd in de aanhef, en zijn onder sub a. tevens hekwerken en glasbewassingsinstallaties opgenomen als ondergeschikte bouwdelen.
6	In Artikel 3 (Groen) is onder 3.1 Bestemmingsomschrijving een nieuw lid l ingevoegd: <i>balkons, luifels en overstekende bouwdelen behorende bij hoofdgebouwen op de aangrenzende bestemming.</i>

7	In Artikel 4 (Verkeer) is onder 4.2 Bouwregels, lid 4.2.2 sub b geschrapt
8	In Artikel 4 (Verkeer) is onder 4.2 Bouwregels, een nieuw lid 4.2.3 Balkons ingevoegd, dat als volgt luidt: <i>Balkons zijn toestaan met een diepte van max 2 meter en minimale vrije hoogte van 5,5 m vanaf maaiveld.</i>
9	In Artikel 3 (Groen) is onder 3.1 Bestemmingsomschrijving een nieuw lid l ingevoegd: <i>balkons, luifels en overstekende bouwdelen behorende bij hoofdgebouwen op de aangrenzende bestemming.</i>
10	In Artikel 5 (Gemengd) is onder 5.1 Bestemmingsomschrijving, sub j een tekstuele verschrijving gecorrigeerd: <i>gezamenlijke</i>
11	In Artikel 5 (Gemengd) is onder 5.1 Bestemmingsomschrijving de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - geluidwerende voorzieningen' gewijzigd in 'specifieke bouwaanduiding – 4'.
12	In Artikel 5 (Gemengd) is onder 5.1 Bestemmingsomschrijving een nieuw sub k ingevoegd: <i>balkons, luifels en overstekende bouwdelen behorende bij hoofdgebouwen op de aangrenzende bestemming.</i> Ook de opvolgende nummering in lid 5.1 is aangepast.
13	In Artikel 5 (Gemengd) is onder 5.2 Bouwregels een nieuwe sub g ingevoegd: <i>Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 4' bedraagt de bouwhoogte van een constructief raster ten behoeve van balkons maximaal 25 meter.</i>
14	In Artikel 5 (Gemengd) is een nieuw lid 5.2 Afwijken van de bouwregels ingevoegd: <i>Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in lid 5.2.1 sub c voor het toestaan van een lagere minimale bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 4', mits de plint als een geheel met een constructief raster ten behoeve van balkons als genoemd in artikel 5.1 onder h wordt gerealiseerd.</i> De opvolgende nummering in Artikel 5 is aangepast.
15	In Artikel 5 (Gemengd) is onder 5.4.1. sub f de afkorting (bvo) toegevoegd.
16	In Artikel 5 (Gemengd) is onder 5.4.2. sub a onder 4 een punt toegevoegd aan het einde van de zin.
17	In Artikel 10 (Algemene afwijkingsregels) is onder 10.1 de laatste zin aangepast: <i>De mogelijkheid tot afwijken geldt niet voor bouwhoogtebepalingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1' en 'specifieke bouwaanduiding – 2'</i>

Verbeelding

1	De datum en het planidentificatienummer zijn geactualiseerd.
2	De aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - geluidwerende voorzieningen' tekstueel gewijzigd in 'specifieke bouwaanduiding – 4'.

7. Staat van wijzigingen n.a.v. zienswijzen

7.1 Staat van wijzigingen bestemmingsplan Vondel en De Zwaan

In onderstaand overzicht is de Staat van wijzigingen opgenomen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan Vondel en De Zwaan.

Verbeelding

1	Op de verbeelding is binnen de bestemming Gemengd de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – voorzieningen uitgesloten' toegevoegd, ter plaatse van het bouwblok aan de zijde Gerard Brandtstraat.
2	Op de verbeelding is binnen de bestemming Gemengd de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – voorzieningen verdieping' toegevoegd, ter plaatse van het bouwblok op de hoek Gerard Brandtstraat/Vondellaan.
3	Op de verbeelding is binnen de bestemming Gemengd de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 3' toegevoegd, ter borging van een dichte/blinde gevel op de hoek Gerard Brandtstraat/Vondellaan, aan de zijde Gerard Brandtstraat.

Toelichting

1	Het aangepaste windhinderonderzoek is als bijlage 11 bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.
2	Paragraaf 4.7.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt met de volgende tekst aangevuld: In het verkeersonderzoek is tevens onderzocht in welke mate het wegennet in de (directe) omgeving van het plan nog beschikt over voldoende restcapaciteit, zodat het nieuw gegenereerde verkeer hierop nog af te wikkelen valt. Hieruit blijkt dat er gezien de capaciteit van het omliggende wegennet geen problemen optreden bij de afwikkeling van het nieuw gegenereerde verkeer. De "bijdrage" van dit project aan het totale aanbod van verkeer op het wegennetwerk in de omgeving van het bouwplan, is beperkt. Aangezien de verkeersafwikkeling van het nieuwe verkeer in de directe omgeving van het bouwplan al geen problemen oplevert, valt het logischerwijs te verwachten dat dit ook niet het geval zal zijn op de (op- en afritten naar de) rijkswegen A44 en A4 en doorstroming van het verkeer aldaar, aangezien deze verder van het bouwplan verwijderd zijn. Temeer omdat de verkeersvolumes op rijkswegen zodanig groot zijn dat de bijdrage van een ontwikkeling als Vonden en De Zwaan hier relatief erg klein is.
3	In de beschrijving van actiecomité SOS Mors in de Participatierapportage is de toevoeging 'met passie' verwijderd uit de Participatierapportage en is de omschrijving van de website www.sosmors.nl onder 'wie zijn wij' overgenomen.
4	De zinsnede rondom de toekomstverwachting van de bomen in paragraaf 4.1 van het rapport is aangepast en bijlage 4 bij het bestemmingsplan wordt vervangen door de aangepaste rapportage.
5	De notitie 'Wegverkeerslawaaï bestaande woningen Gerard Brandtstraat' d.d. 2024-06-03 wordt als bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. De conclusies uit het rapport worden overgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan, paragraaf 4.5.3.2 onder het kopje 'Aanvullend onderzoek woningen Gerard Brandtstraat'
6	Paragraaf 4.5.3.2. van het bestemmingsplan zal zodanig worden aangepast dat het in deze zienswijzenota opgenomen antwoord onder 13.1 in de toelichting wordt verwerkt.
7	Paragraaf 4.5.3.2. van het bestemmingsplan zal zodanig worden aangepast dat het in deze zienswijzenota opgenomen antwoord onder 13.2 in de toelichting wordt verwerkt. Het definitief besluit hogere waarden wordt eveneens gewijzigd in lijn met deze beantwoording.
8	Paragraaf 4.5.3.2. van het bestemmingsplan wordt zodanig aangepast dat het spoorwegemplacement is beoordeeld en afgewogen in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

9	In het bestemmingsplan is een nieuwe paragraaf toegevoegd aan hoofdstuk 4, namelijk 4.11 Trillingen. In deze paragraaf zijn het beleidskader, de toetsing en de conclusies toegelicht.
10	In paragraaf 4.5.1.4 is een subkopje 'Mogelijke hinder ambulancepost' opgenomen, waarin is ingegaan op eventuele hinder ten aanzien van de ambulancepost in het kader van een goed woon- en leefklimaat.
11	In bijlage 16, het Akoestisch onderzoek door KuiperCompagnons zijn de teksten rondom de geluidproductieplafonds geschrapt. De datum van het rapport is aangepast naar 3 juni 2024. De akoestische berekeningen wijzigen niet.
12	De toetsing aan de Omgevingsvisie Leiden 2040 in paragraaf 3.3.1 is op onderdelen uitgebreid.
13	De toetsing in paragraaf 2.3.1 (Gebiedsvisie) en 3.3.3 (Ontwikkelperspectief De Mors) is op onderdelen uitgebreid.

Regels

1	In Artikel 1 (begrippen) is een nieuw lid 1.31 ingevoegd, dat luidt: <i>1.31 etalage: Een raampartij ten dienste van de exploitatie van het pand.</i> Ook de opvolgende nummering in dit artikel is aangepast.
2	In Artikel 1 onder 1.47 van het ontwerp / 1.48 van het vast te stellen plan van de regels van het bestemmingsplan is in de begripsbepaling 'maatschappelijke voorzieningen' de functie kinderopvang/ buitenschoolse opvang toegevoegd.
3	In artikel 5 lid 5.4.1, is een nieuw sub e in gevoegd: e. Voor de in 5.1 sub c t/m f genoemde functies geldt het volgende: 1. Kantoren, horeca en detailhandel zijn uitsluitend toegestaan op de begane grond en eerste verdieping, en met dien verstande dat: • Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – voorzieningen uitgesloten' zijn kantoren, horeca, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen niet toegestaan; • Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – voorzieningen verdieping' zijn tevens kantoren, horeca en detailhandel op de verdiepingen toegestaan.
4	In Artikel 5 lid 5.2.3 is sub b vervangen door de volgende planregel 'De bouwhoogte van de parkeergarage mag niet meer bedragen dan 10,5 m'.
5	In Artikel 5 lid 5.2.1 wordt een nieuwe sub g toegevoegd, welke als volgt komt te luiden: <i>Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 3' is op de begane grond een etalage niet toegestaan.</i>
6	In Artikel 5 lid 5.6.1 is de voorwaardelijke verplichting geluid als volgt omschreven: <i>Voor de functie wonen geldt dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht pas wordt verleend indien vaststaat dat de geluidsbelasting op de gevel(s) van de woningen de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (Hogere waarde) ingevolge het besluit Hogere waarde, dat als bijlage 3 bij de planregels is gevoegd, met inachtneming van de in dit besluit Hogere waarde gestelde voorwaarde(n), niet zal worden overschreden.</i>
7	Het besluit Hogere Waarden is als bijlage 3 bij de regels van het plan gevoegd.

In onderstaand overzicht is de Staat van wijzigingen opgenomen ten opzichte van de het ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder – bestemmingsplan Vondel en De Zwaan, met kenmerk D2023-136496:

1	Het definitief besluit hogere waarden is gewijzigd in lijn met de beantwoording onder 13.1.
---	---