

Zienswijzennota LRN Plesmanlaan ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder

september 2022

1. Inleiding

Met het project Leidse Ring Noord (LRN) werken Leiden en Leiderdorp aan deze betere doorstroming van het autoverkeer op het noordelijk deel van de ring, namelijk de Plesmanlaan, Schipholweg, Willem de Zwijgerlaan en de Oude Spoorbaan. Hiervoor zijn aanpassingen aan de bestaande wegen nodig. De LRN is opgedeeld in een aantal deeltrajecten. Per deeltraject wordt het ontwerp uitgewerkt. Om onnodige vertraging van de uitvoering van de LRN te voorkomen, is ervoor gekozen om per deeltraject een bestemmingsplan te maken. Het bestemmingsplan LRN Plesmanlaan maakt de aanpassingen van de huidige wegen bij deeltraject Plesmanlaan mogelijk. Voorliggende zienswijzennota heeft betrekking op de volgende stukken:

- Ontwerp bestemmingsplan LRN Plesmanlaan (NL.IMRO.0546.BP00670-0201)
- Ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder LRN Plesmanlaan, met kenmerk D2021-210701
- Ontwerpbesluit reconstructie Leidse Ring Noord, tracédeel Plesmanlaan te Leiden, met kenmerk D2021-210700

2. Inzaget termijn

Het ontwerpbestemmingsplan LRN Plesmanlaan is samen met het bijbehorende ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder in procedure gebracht. De inzaget termijn liep van vrijdag 24 december 2021 tot en met donderdag 3 februari 2022. Er zijn 4 zienswijzen ingediend, allen ontvankelijk.

3. Behandeling zienswijzen

De behandeling van de ingediende ontvankelijke zienswijzen komt in paragraaf 5 aan de orde. De zienswijzen zien op verschillende thema's. Onder paragraaf 5.2 van deze nota worden de zienswijzen per indiener samengevat en voorzien van een individuele reactie.

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

4. Vervolg 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 de bestemmingsplan, wordt het bestemmingsplan en de zienswijzennota doorgestuurd naar de griffier van de behandelende raadscommissie.

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

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

Nadat het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld 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 LRN Plesmanlaan (NL.IMRO.0546.BP00670-0201).
- Besluit II betreft het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder LRN Plesmanlaan, met kenmerk D2021-210701.
- Besluit III betreft het ontwerpbesluit reconstructie Leidse Ring Noord, tracédeel Plesmanlaan te Leiden, met kenmerk D2021-210700.

Nr	Indiener	Adres	Postcode	Plaats	Besluit
1	Mevrouw Monteba	Pesthuislaan 6b	2333BA	Leiden	Niet benoemd
2	Wille Donker advocaten, namens actiecomite SOS Mors, de wijkvereniging Lage Mors en diverse bewoners / eigenaren				I, II en III
3	Mevrouw S. Sterk	Pesthuislaan 6	2333BA	Leiden	I
4	De heer M. Penninga	Jacob Catslaan 87	2332 AV	Leiden	I

Indiener & zienswijze	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Gevolg
1			
	Woningen Pesthuislaan		
1.1	In de plannen is er ten onrechte vanuit gegaan dat de woningen aan de Pesthuislaan niet bewoond zijn.	De panden aan de Pesthuislaan hebben in het vigerende bestemmingsplan de bestemming Maatschappelijk. Desalniettemin, zijn in het akoestisch onderzoek de panden beoordeeld als een officiële woningbestemming en zijn de maatregelen ook gedimensioneerd zoals voor een woonbestemming gedaan wordt. Echter, in het ontwerpbesluit hogere waarden staat ten onrechte beschreven dat de woningen anti-kraakwoningen zijn. Het College is zich terdege bewust van het feit dat de bewoners op de Pesthuislaan hier al gedurende vele jaren wonen en dat hier dus ten onrechte gesproken wordt van anti-kraakwoningen. Er dient hier gesproken te worden over bewoning onder overgangsrecht. Dit zal dan ook aangepast worden in het ontwerpbesluit hogere waarden.	In het besluit hogere waarden zal de tekst dat de woningen anti-kraakwoningen zijn worden vervangen door bewoning onder overgangsrecht.
	Parkeren en bereikbaarheid		
1.2	Indiener geeft aan dat het verkeer (auto, fiets en dergelijke) enorm toeneemt in de omgeving van het Pesthuisterrein. Onder andere door de ontwikkeling van een hotel van 400-500 kamers en andere nieuwe ontwikkelingen op het Biosciencepark. Er ontstaat hierdoor een parkeer- en bereikbaarheidsprobleem. Mede omdat de Morsgarage dicht gaat.	De verkeersberekeningen zijn gemaakt door een actualisatie van het RVMK model te maken voor het prognosejaar 2030 waarbij de relevante ruimtelijke ontwikkelingen in de prognoses zijn opgenomen zoals weergegeven in de rapportage 'Modelberekeningen Leidse Ring Noord' van bureau 4Cast dd. 26 maart 2021.	Geen
	Uitzicht		
1.3	De hoogte van de kruising van de Plesmanlaan / Darwinweg wordt verhoogd van 1,69m naar 3,15m. Hierdoor komt er een schuin talud voor de woningen	Door de aanpassingen aan de kruising en realisatie van de onderdoorgangen voor de fietsers en voetgangers zal de kruising hoger komen te liggen dan in de huidige situatie. De kruising Plesmanlaan/Darwinweg gaat maximaal ongeveer 1,80 meter omhoog.	Geen Paragraaf 3.3.2 van de toelichting

	aan de Pesthuislaan en wordt het uitzicht belemmerd en kijkt indiener straks uit op een groene wal. Bovendien komt de weg dichterbij de woningen. De woningen worden helemaal ingesloten, mede door wat de City Stone van plan is.	Vervolgens loopt de Darwinweg geleidelijk af en ligt voor de ingang van Naturalis (ter hoogte van Pesthuislaan 6) weer op het huidige niveau. Ter hoogte van de woningen aan de Pesthuislaan verloopt dit hoogteverschil dus ook. • Ter hoogte van Pesthuislaan 6B is de ophoging ongeveer 1,75 meter, • ter plaatse van Darwinweg 6A bedraagt deze ophoging nog ongeveer 0,90 meter • bij Darwinweg 6 blijft de weg op hetzelfde niveau als in de huidige situatie. Het huidige zicht vanuit de Pesthuislaan ten opzichte van de nieuwe situatie is in beeld gebracht in twee visualisaties en gedeeld met de bewoners van de Pesthuislaan. Op deze visualisaties is te zien dat de weg hoger komt te liggen en er een groen talud met hekwerk komt, maar dat het uitzicht niet ingrijpend verandert.	wordt aangevuld met een tekst over de hoogteligging van de kruising en voorzien van de twee visualisaties.
	Auto's harder rijden		
1.4	Door het hoogteverschil verwacht indiener dat de auto's harder gaan rijden (vanaf een schans).	Er is geen reden om aan te nemen dat de hogere ligging van het kruispunt leidt tot hogere snelheden van het autoverkeer. Het hoogteverschil is beperkt en de hellingshoek is laag.	Geen
	Niet minder files		
1.5	Indiener verwacht ook niet dat deze wegaanpassingen tot minder files leiden.	De files op de Darwinweg ontstaan door de grote stroom overstekende fietsers langs de rotonde Sandifortdreef. Door het fietspad naar de westzijde van de weg te verleggen kruist de hoofdstroom van fietsers niet meer de hoofdstroom van het wegverkeer. Hierdoor neemt de capaciteit van deze rotonde toe waardoor de files op de Darwinweg afnemen.	Geen
	Bereikbaarheid hulpdiensten		
1.6	Vanwege de hekken kunnen ambulance en brandweer nu niet bij woning indiener komen.	De woningen zijn goed bereikbaar voor de hulpdiensten. Ambulances zullen net als in de huidige situatie via de zijde van het Pesthuis naar de woningen komen. De brandweer kan daarnaast ook vanaf de zijde van de Darwinweg blussen.	Geen
	Schade aan woningen		
1.7	De aanleg van de weg is niet bevorderlijk voor het monumentale karakter van de woningen. Indiener vreest ook voor scheuren in de woningen.	De aanleg van de weg heeft geen effect op de woningen en hun monumentale status. Bij de aanleg van de weg (uitvoering) is het uitgangspunt dat dit geen effect op de panden in de omgeving mag hebben. De aannemer zal in zijn werkzaamheden zoveel mogelijk trillingen ter plaatse van de woningen voorkomen en is verantwoordelijk voor	Geen

		eventuele schade. Hiervoor zal hij een vooropname doen van de woningen voordat hij met werkzaamheden begint.	
	Geluidhinder en luchtkwaliteit		
1.8	Ook vreest indiener voor geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit de cijfers blijkt misschien dat het acceptabel is, maar wordt ook rekening gehouden met de realiteit?	Naar de effecten op luchtkwaliteit en geluid is onderzoek gedaan. De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de wettelijke normen voor de aspecten luchtkwaliteit en geluid. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt bovendien dat er een afname is van de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO ₂) en fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5}) bij de Plesmanlaan. Deze afname komt door de wijziging in ligging van de rijbanen. De grotere afstand tot het rekenpunt zorgt voor een afname van de concentraties, ondanks de toename in intensiteiten. Voor geluid is er naast de wettelijke normen ook gekeken naar het aantal geluidgehinderden. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de mer-beoordeling. Hieruit blijkt dat het aantal geluidgehinderden bij de Plesmanlaan zal afnemen. Na aanpassing van de weg en het aanleggen van extra stil asfalt is er sprake van een afname van 28 gehinderden en 18 ernstig gehinderden. Gelet daarop is er inzake deze aspecten sprake van een goede ruimtelijke ordening.	Geen
	Meedenken over verbetering plan		
1.9	Indiener hoopt dat de zienswijze leidt tot verbetering van het plan en zou hier graag over meedenken.	Bij de planvorming zijn de omgeving en betrokken stakeholders op diverse momenten geraadpleegd en geïnformeerd. In het vervolgtraject na vaststelling van het bestemmingsplan zal ook veel aandacht blijven voor participatie met de buurt en betrokken stakeholders.	Geen
2			
	Nut en noodzaak		
2.1	De nut en noodzaak is niet voldoende onderbouwd. Er moet een vergelijking plaatsvinden van de huidige en toekomstige kruising en aangegeven moet worden wat de voordelen zijn van de aanpassingen van de kruising en de noodzaak van de aanpassing van de kruising is binnen het gehele project LRN. Mede in relatie met de reeds voorziene ontwikkelingen nabij de kruising. Het verkeersonderzoek heeft niet ter inzage gelegen.	De noodzaak van het plan is bestuurlijk onderschreven in het geactualiseerde kaderbesluit Leidse Ring Noord genomen door de gemeenteraad van Leiden op 14 november 2019. De verkeerskundige studie voor het kruispunt Plesmanlaan-Vondellaan-Darwinweg is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Leiden door verkeerskundig adviesbureau DTV en beschreven in de rapportage Leidse Ring Noord – Ontwerp en verkeersafwikkeling d.d. 26-09-2019. In dit rapport concludeert DTV (pagina 17): De cyclustijd voor de avondspits ligt net onder de maximaal toegestane grens van 120 seconden. Het kruispunt heeft	Er wordt een nieuwe paragraaf 5.2 ingevoegd over Verkeer en Vervoer. Ook wordt in de bijlagen het verkeersrapport van DTV

		onvoldoende restcapaciteit om fluctuaties in de verkeersstromen op te vangen en in beide spitsperiodes onvoldoende capaciteit om aan het HOV prioriteit toe te kennen, Uit deze conclusie volgt de noodzaak voor aanpassingen: bij de huidige kruispuntvorm zal in de toekomst sprake zijn van overbelasting. Hierbij speelt ook mee dat door de gemeente en de provincie Zuid-Holland de voorkeur is uitgesproken om de R-net lijn Leiden-Katwijk-Noordwijk als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) over de Plesmanlaan te laten rijden. De frequentie van deze buslijn is op termijn 12 bussen per richting per uur. Met een cyclustijd van 118 seconden is er geen regeltechnische ruimte deze buslijn prioriteit te geven, zoals wel vereist is voor HOV. Omdat op basis van de verkenning is geconcludeerd, zoals hierboven getoond, dat de bestaande vormgeving onvoldoende capaciteit biedt om de in de toekomst verwachte verkeersbelasting goed te kunnen verwerken, is overwogen welke aanpassingen aan het kruispunt zinvol zijn. De relevante aspecten die een rol spelen bij de keuze om het kruispunt aan te passen, zijn breder dan alleen de capaciteit van het kruispunt. Om welke aspecten het gaat, volgt uit het kaderbesluit van 14-11-2019: 1. op bladzijde 3 is aangegeven wat het doel is van het project LRN: Het doel van het project LRN is om de doorstroming en de betrouwbaarheid van de noordzijde van de Leidse Ring te verbeteren en de huidige en toekomstige knelpunten in de doorstroming op te lossen. Daarmee ontstaat een robuust, betrouwbaar en toekomstbestendige ringstructuur die inspeelt op de toenemende mobiliteitsvraag. En vervolgens: De LRN is het aantrekkelijkste alternatief voor autoverkeer, dat om het stadscentrum van Leiden en de dorpskern van Leiderdorp geleid wordt zodat daar meer ruimte ontstaat voor bestemmingsverkeer, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Daarnaast faciliteert het project het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger en draagt het project zorg voor inpassing in de omgeving. Hiermee verbeteren we de leefbaarheid van de binnenstad, woonwijken en de dorpskern.	toegevoegd (bijlage 4)
--	--	--	---------------------------

		2. op bladzijde 5, in een paragraaf waarin de argumenten staan voor het actualiseren van het eerdere kaderbesluit voor de LRN (uit 2016), staat het volgende: <i>Integrale kwaliteitsimpuls ontwerpen</i> De voorliggende referentieontwerpen zijn integraal afgestemd voor de verschillende modaliteiten (fiets, voetganger en openbaar vervoer) en hebben geleid tot ontwerpen waar meer balans is tussen deze modaliteiten. Uiteraard zijn betrouwbaarheid, robuustheid en doorstroming voor het autoverkeer de hoofduitgangspunten om aan de doelstellingen van de LRN te kunnen voldoen. Ten opzichte van de ontwerpen uit 2016 zijn er wezenlijke verbeteringen doorgevoerd in de nieuwe referentieontwerpen. Zo is op de Plesmanlaan de doorstroming van het langzaam verkeer (fiets- en voetgangers) gescheiden van het autoverkeer. Hiermee is de doorstroming voor de fiets op dit belangrijke punt in het fietsnetwerk aanzienlijk verbeterd en zijn voor de voetgangers de toekomstige R-net bushaltes goed en ongehinderd bereikbaar. [...] 3. op pagina 10 en 11, over de ruimtelijke uitgangspunten, staat: d. Goede ruimtelijke inpassing, waarbij aandacht is voor: a. Bestaande watergangen zichtbaar en beleefbaar maken b. Versterken van groene verbindingen haaks op de LRN c. Inpassen hoofdfietsroutes zowel parallel als haaks op de LRN d. Aandacht voor oversteekbaarheid LRN voor voetgangers Samengevat werkt de gemeente aan verbetering van de situatie op het gebied van de afwikkeling van het autoverkeer, tevens worden verbeteringen voor het (hoogwaardig) openbaar vervoer, de fietser en de voetganger gerealiseerd. En word voor de ruimtelijke kwaliteit (waaronder water- en groenstructuren en de kwaliteit van het fiets- en voetgangersnetwerk) verbeterd. Zo worden de bestaande kruisingen tussen fietsers en het autoverkeer ongelijkvloers gemaakt, worden de fietspaden in het plangebied verbreed naar 4,0 meter en worden 20 extra bomen aangeplant. Ook wordt het kruispunt compacter waardoor het oppervlakte met bestemming “verkeer” afneemt en meer ruimte voor groen ontstaat.	
--	--	---	--

2.2	Afgewogen moet worden of de beperkte verbeteringen in doorstroming de geschatte kosten van aanpassing waard zijn.	Ten eerste is het van belang dat het genoemde onderzoek van DTV laat zien dat in de toekomst de huidige situatie het verkeer niet meer zal kunnen verwerken. Dit betekent dat er aanpassingen noodzakelijk zijn, anders komt het gewenste functioneren van de Leidse Ring als hoofdinfrastructuur voor de Leidse agglomeratie in het geding. Wat betreft de vraag of de baten van de realisatie van de gekozen oplossing wel opwegen tegen de kosten van de realisatie, wijst de gemeente er op dat het gaat om een breed scala aan aspecten dat meespeelt. Niet alleen is het zo dat zonder aanpassingen er in de toekomst overbelasting zou ontstaan en dat de nieuwe situatie het verkeer wel goed kan verwerken, de gekozen oplossing zorgt ook voor een nieuwe ruimtelijke ligging van de Vondellaan, alle fietsers en voetgangers krijgen een eigen aantrekkelijke ruimte, de ruimtelijke kwaliteit wordt groter, de verkeersveiligheid neemt toe. De waardering van de nieuwe situatie in relatie tot de kosten heeft op bestuurlijk niveau plaatsgehad en is positief uitgevallen. De verbetering is niet alleen in doorstroming voor het wegverkeer en openbaar vervoer maar ook in de verbreding van de fietspaden, de bouw van twee extra onderdoorgangen voor de fietsers en de toename van groen. De gemeenteraad van Leiden heeft daarom op 14 november 2019 het geactualiseerde Kaderbesluit voor de Leidse Ring Noord vastgesteld en 22 juni 2021 het uitvoeringsbesluit voor dit project genomen. Daarbij heeft de Raad de afweging gemaakt over de noodzaak van de ingrepen en de bijbehorende kosten.	Geen
2.3	Volgens indiener heeft de ambulancedienst (RAVMH) aangegeven dat de kruising voldoet, maar dat er wel verbetering nodig is van de Darwinweg / Sandiforddreef. Dit kruispunt wordt (vooralsnog) niet aangepast, terwijl hier het verkeer toeneemt door ontwikkelingen op het BioSciencepark, Naturalis en de Hogeschool, LUMC en voetgangers en fietsers naar het Centraal station Leiden. Door de reconstructie moet het langzaam verkeer naar het station en LUMC de Darwinweg oversteken wat leidt tot extra files.	In de toekomst voldoet de capaciteit van de huidige vormgeving niet meer. Dit is ook relevant voor de Ambulancedienst en de voorziene aanpassingen van het kruispunt zijn daarmee ook in haar belang. De doorstroming van de rotonde Darwinweg/ Sandiforddreef verbetert door de verlegging van het fietspad van de oostzijde naar de westzijde van de Darwinweg. Deze verlegging is onderdeel van het plan. Door het fietspad aan de westzijde van de Darwinweg te leggen kruist de grote stroom fietsers niet langer de hoofdstroom van het wegverkeer bij de genoemde rotonde waardoor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op dit punt sterk verbetert. Fietsers naar Leiden CS kunnen via de Plesmanlaan en de Schipholweg rijden of via het Hypocratespad. Daarbij hoeven ze de Darwinweg niet over te steken. In het ontwerp is veel aandacht voor de sociale- en verkeersveiligheid, de onderdoorgangen zijn ruim en licht en de fietsers hoeven nergens de weg gelijkvloers over te steken. Daarnaast worden de fietspaden in het gehele plangebied verbreed naar	Geen

		4 meter. Beide maatregelen zijn gunstig voor de doorstroming van zowel het fiets- als het gemotoriseerd verkeer. In het deelproject Schipholweg west van de LRN wordt de fietsverbinding tussen de Mors en Centraal station nog verder verbeterd; fietsers kunnen daarbij in de voorrang de Morssingel kruisen waardoor een snelle veilige fietsverbinding tussen de Mors en Leiden CS ontstaat.	
	Relatie Vondelkwartier		
2.4	De relatie tussen het Vondelkwartier en de LRN is erg onderbelicht. De ontwikkeling van het Vondelkwartier is pas in een verkeersstudie meegenomen na vaststelling van het Kaderbesluit in 2019. Hierbij is bekeken of het ontwerp van de LRN Plesmanlaan nog passend is, gezien de voorgenomen ontwikkeling van het Vondelkwartier.	In de LRN is wel degelijk rekening gehouden met de ontwikkeling van het Vondelkwartier. In het Geactualiseerde Kaderbesluit in 2019 is deze al benoemd. In de uitwerking naar het Uitvoeringsbesluit Plesmanlaan van 22-06-2021 heeft een herijking van het ontwerp plaatsgevonden op de verder uitgewerkte plannen van het Vondelkwartier. In het uitvoeringsbesluit is dat ook benoemd: "Ondanks dat ten tijde van het Kaderbesluit al rekening werd gehouden met de ontwikkeling van het Vondelkwartier bleken de extra verkeersbewegingen toch extra belasting van het kruispunt te veroorzaken. Om die reden is er een extra linksaf opstelstrook voor verkeer komend vanuit de stationstunnel richting de Vondellaan toegevoegd. Hierdoor is het ontwerp goed afgestemd op de geplande ontwikkelingen in het Vondelkwartier."	Geen
	Ontwerpkeuzes		
2.5	Voor fietsers en voetgangers is de verhoging en verbreding van de tunnel onder de Plesmanlaan een verbetering van de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid. Voor fietsers en voetgangers die uit westelijke richting van de Plesmanlaan komen en naar de Darwinweg willen wordt de situatie slechter, omdat deze door 3 tunnels moeten. Dit wordt ervaren als een verslechtering van de sociale veiligheid en is niet meegenomen in de belangenafweging.	In het ontwerp is veel aandacht voor de sociale- en verkeersveiligheid. De onderdoorgangen zijn ruim en licht wat bijdraagt aan de sociale veiligheid. De fietsers hoeven nergens de weg gelijkvloers over te steken en de fietspaden in het gehele plangebied worden verbreed naar 4 meter. Beide maatregelen zijn gunstig voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van zowel het fiets- als het gemotoriseerd verkeer.	Geen
2.6	Doordat de kruising van de Plesmanlaan hoger komt te liggen verwacht indiener dat de rijsnelheden hoger komen te liggen en daardoor de verkeersonveiligheid vergroot wordt op de Darwinweg en Vondellaan.	Het kruispunt komt hoger te liggen doordat ook onder de Darwinweg en Vondellaan onderdoorgangen voor de fietsers en voetgangers worden gerealiseerd. Het langzaam verkeer hoeft daardoor deze wegen niet meer gelijkvloers over te steken hetgeen de verkeersveiligheid sterk verbetert. Er is geen reden om aan te nemen dat de hogere ligging van het kruispunt leidt tot hogere snelheden van het autoverkeer. Het hoogteverschil is beperkt en de hellingshoek is laag.	Geen

2.7	Door de verhoogde en verbrede kruising verminderd het uitzicht voor de bewoners van de Lage Mors en het Pesthuiskwartier. De mogelijkheid voor een verdiepte ligging van de weg en fietsers en voetgangers op het maaiveld in een parkachtige setting is onvoldoende onderzocht.	De kruising komt inderdaad maximaal ongeveer 1,80 meter hoger te liggen dan in de huidige situatie. De kruising ligt echter op ruime afstand van de woningen. Op de verhoging ter plaatse van de woningen bij het Pesthuis wordt ingegaan in de beantwoording bij 1.3. Tussen de kruising en de Lage Mors liggen zowel nu als straks ruime groenstroken met bomen en andere beplanting. Daardoor zal de verhoging van het kruispunt een verwaarloosbaar effect hebben op het uitzicht van de omwonenden. Overigens worden er in het plan 20 extra bomen geplant. Er is wel degelijk onderzocht of een verdiepte ligging mogelijk is, maar deze variant is niet gekozen omdat bij deze variant nog steeds gelijkvloerse kruisingen tussen de in- en uitvoegende wegen naar de Plesmanlaan en de fietsers en voetgangers zouden bestaan terwijl deze uitvoeringsvariant veel duurder is. Daarmee voldoet deze variant niet aan de uitgangspunten voor de LRN.	Paragraaf 3.3.2 van de toelichting wordt aangevuld met een tekst over de hoogteligging van de kruising en voorzien van de twee visualisaties.
	Participatie		
2.8	Door het tracé in delen te splitsen is er geen sprake van integrale planvorming. Niet voor de LRN als geheel en niet in samenhang met andere ontwikkelingen.	De planvorming voor de gehele Leidse Ring Noord vindt wel degelijk integraal plaats. Er is één projectorganisatie voor het geheel. De onderzoeken voor de verschillende deeltrajecten zijn deels voor het geheel uitgevoerd (mer-beoordeling, stikstof, ecologische beoordeling, luchtkwaliteit, externe veiligheid) en deels specifiek voor de locatie (bodem, soortenonderzoek, water, etc) omdat deze onderzoeken locatie specifiek zijn. In de mer-beoordeling zijn alle onderzoeken voor de gehele ontwikkeling in samenhang beschouwd.	Geen
2.9	Er heeft volgens indiener onvoldoende participatie plaatsgevonden. En het financiële belang heeft zwaarder gewogen dan het draagvlak bij bewoners en gebruikers. Zo is bijvoorbeeld het plan om de weg verdiept aan te leggen afgefallen.	Ten tijde van het opstellen van het Kaderbesluit 2016, opnieuw bij het Kaderbesluit 2019 en bij het Uitvoeringsbesluit uit 2021 zijn uitgebreide participietrajecten doorlopen. In het participatieproces is geparticipeerd met een vertegenwoordiging van bewoners en omliggende bedrijven en overige stakeholders. Waar nodig/gewenst zijn ook met individuele partijen aanvullende gesprekken gevoerd. In de uiteindelijke principekeuze voor het tracédeel is de input hierin meegewogen, evenals een groot aantal overige aspecten waaronder financiën, verkeersveiligheid en de verkeersoplossing. Bij een verdiepte ligging wordt geen optimale verkeerskundige oplossing bereikt.	Geen
	Verkeer		
2.10	Indieners hebben opmerkingen over de toelichting van het bestemmingsplan en het verkeerskundig onderzoek van CityFlow (Verkeerssituatie Plesmanlaan-Vondellaan, 26 mei 2020). De	Het doel van het genoemde onderzoek van City Flow was een nadere analyse van de wegcapaciteit van het kruispunt, om die reden is niet de situatie van het fietsverkeer in dit rapport opgenomen. Door de aanleg van twee extra onderdoorgangen voor fietsers	Geen

	gevolgen voor het fietsverkeer en de veiligheid van de fietsers is onvoldoende in beeld gebracht. Het is onduidelijk of het Piet Paaltjenspad weer geopend wordt. Dit heeft gevolgen voor de bruikbaarheid van de fietsroutes.	en voetgangers neemt de situatie en de verkeersveiligheid voor deze weggebruikers echter wel sterk toe. Het Piet Paaltjenspad is inderdaad een extra aansluiting tussen het project en de LUMC zijde van station Leiden CS maar geen noodzakelijke verbinding in het fietsnetwerk. Dit pad is eigendom van het LUMC en er is geen zekerheid dat deze route gedoogd blijft. Wel heeft de gemeenteraad van Leiden op 21-06-2021 een motie aangenomen waarbij het college van B&W gevraagd wordt om er op in te zetten om deze route open te houden. Mocht dit niet lukken dan zijn er voldoende andere mogelijkheden om veilig en snel naar het station te fietsen, onder andere doordat in het deelproject LRN-Schipholweg een verbetering voor de fietsers bij het kruispunt Morssingel, Plesmanlaan, Schipholweg wordt gerealiseerd.	
2.11	Ook is niet duidelijk of de fietsroutes voldoen aan de CROW-normen voor hoofd fietsroutes. Volgens het verkeersrapport voldoet het referentieontwerp, zonder ontwikkeling van het Vondelkwartier, net niet.	Het CROW geeft geen normen maar richtlijnen voor het ontwerp van fietspaden. Alle fietspaden in het plangebied worden twee-richtingenfietspaden met een breedte van 4,00 meter hetgeen voldoet aan de richtlijnen van het CROW.	Geen
2.12	In de toelichting van het bestemmingsplan wordt geen duidelijke koppeling gemaakt met de varianten uit de verkeersstudie. Indiener vraagt met welke variant het ontwerp overeen komt.	Het bestemmingsplan en het uitvoeringsbesluit Plesmanlaan (22 juni 2021) komen overeen met variant C uit de "Verkeersstudie Plesmanlaan-Vondellaan" d.d. 26-05-2020 welke als bijlage aan het bestemmingsplan is toegevoegd.	Geen
2.13	Er is onvoldoende rekening gehouden met de ontwikkeling van het Vondelkwartier. Het kruispuntontwerp is ontworpen op basis van verkeersprognoses waarin geen rekening is gehouden met het Vondelkwartier. In het verkeersrapport is de afwikkelskwaliteit van het nieuwe kruispunt geëvalueerd. Op basis daarvan kunnen geen conclusies worden getrokken over de prestatie van het huidige kruispunt en de mogelijkheden om dit te optimaliseren.	Zie antwoord op punt 2.4	Geen
2.14	Er is alleen rekening gehouden met de verkeerstoename als gevolg van het Vondelkwartier, maar niet met extra verkeer van andere ontwikkelingsprojecten in de omgeving. In	In het verkeersmodel is rekening gehouden met zowel autonome groei als met de geplande ontwikkelingen in Leiden en omgeving die een verandering van de verkeersaantallen tot gevolg hebben.	Geen

	werkelijkheid zal de verkeerstoename daarom hoger zijn.		
2.15	Indiener vreest dat wijkgebonden verkeer als gevolg van de hoge belasting van het kruispunt een andere route door de wijk gaat nemen.	Door de toename van capaciteit van het kruispunt wordt juist voorkomen dat stagnatie ontstaat. Hierdoor zullen andere routes door de wijk minder aantrekkelijk worden en wordt sluipverkeer door de wijk ontmoedigd.	Geen
	Geluid		
2.16	In het akoestisch onderzoek is het Vondelkwartier niet meegenomen, terwijl het hele Vondelkwartier valt binnen de geluidzone van de reconstructie. Het onderzoek is daarom onvolledig.	Het rapport "LRN Plesmanlaan Akoestisch onderzoek Fysieke wijziging Leidse Ring Noord", van Antea heeft betrekking op een reconstructieonderzoek Wet geluidhinder van de Leidse Ring Noord. Dit geldt ook voor het reconstructiebesluit en het ontwerpbesluit Hogere waarden voor de LRN. Het doel van het akoestisch onderzoek is het bepalen of de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaaï ter plaatse van de gevels van bestaande geluidgevoelige objecten toeneemt door de wijzigingen aan de wegen en de wettelijke gevolgen daarvan. De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de volgens de Wet geluidhinder (Wgh) geldende grenswaarden. Hierbij zijn alle bestaande geluidgevoelige functies binnen de geluidzone van de Plesmanlaan / Darwinweg en Vondellaan beschouwd. Omdat de geplande nieuwbouw in het Vondelkwartier nog niet juridisch is mogelijk gemaakt in een bestemmingsplan, zijn deze toekomstige woningen niet betrokken in het akoestisch onderzoek. Bij het bestemmingsplan voor het Vondelkwartier zal te zijner tijd een akoestisch onderzoek gedaan worden naar het effect van omliggende geluidsbronnen op de nieuwe woningbouw.	Geen
2.17	Indiener vreest dat de verkeerscijfers uit het verkeersonderzoek en akoestisch onderzoek niet consistent zijn.	De cijfers voor beide onderzoeken zijn afkomstig uit het RVMK-model (regionale verkeer en milieukaart). De cijfers verschillen in die zin dat voor het verkeersonderzoek werkdaggemiddelden hanteert en het akoestische onderzoek weekdaggemiddelden.	Geen
2.18	De gebruikte verkeersgegevens en het gebruikte akoestisch model zijn niet beschikbaar. Indiener zou deze graag ontvangen.	Het akoestisch onderzoek met alle bijlagen is onderdeel van de plannen en daarmee volledig beschikbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl . De gebruikte verkeersintensiteiten zijn opgenomen in de hoofdtekst in tabel 3.1 van het akoestisch onderzoek. In detail zijn deze opgenomen in Bijlage 1: Invoergegevens – bronnen wegverkeerslawaaï huidige situatie en bronnen wegverkeerslawaaï toekomstige situatie (p. 36 – 39 en p. 601 - 604) van het akoestisch onderzoek.	Geen
2.19	Het is onvoldoende duidelijk op welke wijze en met welke uitgangspunten de verkeersintensiteiten van	De verkeersprognoses zijn gemaakt voor 2030 waarbij naast de autonome groei ook gerekend is met de stedenbouwkundige ontwikkelingen.	Geen

	2021 en 2033 zijn vastgesteld. Naast het Vondelkwartier zijn er elders langs de Plesmanlaan en de N206 veel grootschalige nieuwbouwprojecten voorzienbaar. Deze projecten en de toename van de bezoekers bij Naturalis genereren meer verkeer naar de Binnenstad van Leiden.		
2.20	Indiener heeft weinig vertrouwen in het akoestisch rapport. Er bestaan grote verschillen tussen de berekende en de werkelijke geluidsbelasting. Deze verschillen worden niet verklaard in het akoestisch rapport. Indiener verwijst hierbij naar de Atlas Leefomgeving van het RIVM waar voor Muiderkring 211 is aangegeven dat de geluidsbelasting in de omgeving 65dB (Lden) bedraagt, terwijl uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting 41,28 dB (Lden) bedraagt.	Het geluidrapport voldoet aan de eisen die de Wet geluidhinder hieraan stelt. Hierbij geldt een verplicht voorgeschreven rekenmethodiek; het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012. In de uitgevoerde reconstructieberekeningen is wel degelijk gerekend ten opzichte van de heersende waarden en eerder vastgestelde hogere waarden. Zie tabel 2.2 in het geluidrapport, waarin is aangegeven wanneer welke waarde relevant is. In de tabellen in hoofdstuk 4 en in bijlage 2 van het geluidrapport is aangegeven of er een eerder vastgestelde hogere waarde geldt of is aangegeven wat de heersende waarde is (in het jaar voor uitvoering). De kaart van het RIVM geeft alleen een ruwe indicatie van de geluidkwaliteit in de omgeving en is niet geschikt om geluidniveaus in het kader van de normstelling uit de Wet geluidhinder te kunnen toetsen aan 'de geluidbelasting op de gevel'. Wel biedt de kaart op meer globale schaal een goed beeld van de geluidkwaliteit van aandachtsgebieden zoals woonkernen, natuur- en stiltegebieden. De waarde van 65 dB van het RIVM komt goed overeen met de geluidbelastingkaart van Leiden, en de in het onderzoek berekende geluidbelasting aan de voorgevel van de woning met adres Muiderkring 211. De geluidbelasting berekend voor deze woning is (afgerond) 62 dB in de heersende situatie en 64 dB in de toekomstige situatie. In het geluidsonderzoek is de geluidbelasting ook op de achtergevel berekend. Deze is berekend op 48 dB (afgerond). Deze is lager dan de waarde uit de Atlas leefomgeving, omdat in de berekening rekening is gehouden door afschering van het gebouw zelf. Dit is op de kaart Atlas Leefomgeving niet het geval.	Geen
2.21	De waarden uit de Atlas leefomgeving nabij het plangebied zijn hoger dan de WHO advieswaarden. WHO doet de aanbeveling om geluid van wegverkeer te reduceren tot 53dB (Lden) en 45dB(Lnight) in de nacht. Indiener vindt dat onvoldoende gemotiveerd is hoe de geluidwaarden	Zoals hierboven reeds is aangegeven geeft de Atlas leefomgeving een alleen een ruwe indicatie van het omgevingsgeluid. Uit het geluidrapport blijkt dat het geluid op de gevels (na het nemen van maatregelen) bij vrijwel alle woningen onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting ligt, met uitzondering van de geluidgevoelige functies aan de Pesthuislaan. Dit houdt in dat er	Geen

	van de LRN Plesmanlaan zich verhouden tot de WHO-advieswaarden.	geen toename is geluidbelasting is van meer dan 2 dB t.o.v. de heersende situatie. Een toename van minder dan 2 dB is doorgaans niet merkbaar. De WHO advieswaarden hebben geen wettelijke status. Het is aan de wetgever om te beoordelen of zij de WHO advieswaarden overneemt in de landelijke regelgeving. Vooralsnog is dat niet het geval. Bij de toets aan de geluidnormen zijn wij dan ook gehouden aan de Wet geluidhinder en het eigen gemeentelijke geluidbeleid. In bestaande situaties in stedelijke gebieden kunnen de WHO-advieswaarden veelal niet worden behaald. In dit geval wordt voldaan aan de wettelijke eisen. Daarmee voldoet het plan. Het gemeentelijke geluidbeleid is alleen van toepassing op nieuwe geluidgevoelige objecten en geldt niet bij een fysieke wijziging aan een weg. Het beleid is derhalve niet van toepassing.	
2.22	Ten onrechte zijn alleen de bestaande gebouwen in het geluidsonderzoek meegenomen. Volgens indiener is Leiden medio 2025 extreem dicht bebouwd en kan niet uitgaan worden van een akoestisch 'zachte' omgeving. Bovendien zal de nieuwbouw met torens van 40-70 meter bijdragen aan akoestische reflectie naar het Pesthuiskwartier en de parkeergarage bij Naturalis zal bijdragen aan akoestische reflectie richting de Muiderkringflat.	Zoals bij 3.16 reeds is aangegeven dient bij het reconstructieonderzoek gekeken te worden naar het effect op de bestaande geluidgevoelige functies die ook juridisch zijn mogelijk gemaakt in bestemmingsplannen. De akoestisch 'zachte' omgeving heeft alleen betrekking op geluidreflecties tegen de bodem ('groene' ondergrond). De 'harde' bodemgebieden zijn als zodanig opgenomen in het geluidmodel. Daarnaast is de bestaande en vastgestelde bebouwing in het geluidmodel opgenomen. De reflectie van geluid vanuit deze bebouwing is dan ook meegenomen. Hiermee is gerekend volgens het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.	Geen
2.23	Ten onrechte zijn het buurtgezondheidscentrum (De Vondel) en de kinderopvang (Wonderland) niet betrokken in het akoestisch onderzoek.	Deze zijn wel opgenomen in het onderzoek. Ze zijn te vinden onder adres ' <i>Vondellaan 35, 35A, 35B, 35T, P.C. Hooftlaan 13</i> '. De geluidbelasting aan deze bestemming voldoet bij alle toetspunten aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, en is daarom niet verder opgesplitst.	Geen
	Natuur		
2.24	Gezien de verkeersaantrekkende werking van de LRN is extra stikstofdepositie als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan op nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet op voorhand uit te sluiten. Ten onrechte is uitsluitend onderzoek gedaan naar de gevolgen van de stikstofdepositie van de LRN Plesmanlaan. De ecologische beoordeling is dan ook onvolledig.	In zowel het stikstofonderzoek voor de gebruiksfase als de ecologische beoordeling is de gehele LRN beschouwd. Het is dus niet juist van indiener beweert dat alleen naar de LRN Plesmanlaan is gekeken. Wel is voor de aanlegfase van de LRN specifiek naar het traject LRN Plesmanlaan gekeken. De aanlegfase van de LRN Plesmanlaan leidt niet tot een toename van stikstofdepositie op nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Uitgangspunt is dat volledig ingezet wordt op elektrisch materieel. Overigens kan volgens de Wet stikstofreductie en natuurverbetering' (Wsn) de aanlegfase buiten beschouwing blijven.	Geen

2.25	De Aeriusberekening is gedaan met een verouderd model. Dit moet worden aangepast.	Ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan was het nieuwe Aeriusedmodel nog niet beschikbaar. Nu het nieuwe model inmiddels beschikbaar is, hebben we de berekening geactualiseerd met het nieuwe model. Uit de nieuwe berekeningen volgt een vergelijkbare uitkomst (iets gunstiger) dan op basis van het vorige model. Op basis van de geactualiseerde stikstofberekening is tevens de ecologische beoordeling aangepast.	Paragraaf 5.4.2 wordt aangepast op basis van de geactualiseerde Aeriusedberekening. In de bijlagen wordt de stikstofberekening vervangen door de geactualiseerde berekening. Ook wordt de geactualiseerde ecologische beoordeling toegevoegd.
2.26	De ecologische quickscan is onvolledig. In de nabijheid van het plangebied ligt Naturalis. Er is een uitgebreide inventarisatie bekend van de op dit terrein aanwezige flora en fauna. Hierbij is een groot aantal soorten en enkele zeer bijzonder soorten aangetroffen. Waaronder enkele bijzonder soorten in de watergangen rond het terrein. Deze watergangen staan in verbinding met de watergangen in het plangebied.	De ecologische quickscan is uitgevoerd binnen de kaders van de Wet natuurbescherming. Er is getoetst in hoeverre de gebiedsontwikkeling kan plaatsvinden in relatie tot de verboden in de wet. Middels verkennend onderzoek naar beschermde soorten, en nader onderzoek naar de Platte schijfhoren, is uitgesloten dat er sprake zal zijn van overtreding van een of meerdere verboden. Het is uitgesloten dat de voorgenomen werkzaamheden zullen leiden tot aantasting of wegnemen van een beschermde situatie. De inventarisatie waar indiener naar verwijst vond plaats in het kader van het jubileum (33,3 jaar) van stichting EIS kenniscentrum insecten, een onderzoeksbureau dat gevestigd is in /gelieerd is aan Naturalis. Toen is het Naturalis-terrein incl Pesthuis jaarrond onderzocht op alle organismen door de grootste landelijke kenners van alle soortgroepen. Er waren leuke ontdekkingen, zelfs een nieuwe soort voor de wetenschap, en totaal meer dan 1.500 soorten die werden gevonden. Het terrein is sindsdien enorm op de schop gegaan door het nieuwe Naturalis-gebouw en de realisatie van het Van Leeuwenhoekpark. Voor de juridische context: een soort kan nog wel bijzonder of bedreigd zijn (nieuw voor Nederland bijvoorbeeld), maar dat betekent niet automatisch dat deze beschermd is. Het wettelijk kader voor het bestemmingsplan is de Wet natuurbescherming, waaraan is voldaan.	Geen

2.27	De biodiversiteit zal ernstige schade ondervinden door het kappen van 65 volwassen bomen. De geplande nieuwe bomen betreffen vooral exoten (Moeraseik, Zilverlinde, Witte Esdoorn) in plaats van inheemse soorten conform het bomenbeleid van de gemeente Leiden.	Er is in het ontwerp zoveel mogelijk gekeken naar waar bomen kunnen worden behouden. De bomen die weg moeten in het ontwerp leiden over het algemeen aan de essentaksterfte. De bomen waarvoor dit niet geldt worden verplaatst. In het plan is daarnaast sprake van ruimschootse compensatie van de bomen die gekapt moeten worden, er komen namelijk meer bomen terug dan er gekapt worden. Bij de keuze voor de nieuw te plaatsen bomen zijn overwegingen meegenomen, zoals of de bomen het goed doen langs de weg en of ze tegen veel (zilte) wind kunnen. De Bomenbond Leiden is hier uitgebreid bij betrokken en heeft positief geadviseerd op het plan.	Geen
	Luchtkwaliteit		
2.28	Indiener stelt dat voor het onderzoek luchtkwaliteit, mede gezien de opmerkingen op het verkeersonderzoek, onherleidbare en onjuiste gegevens zijn gebruikt. Ook is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat het effect van specifiek de LRN Plesmanlaan is. Bijvoorbeeld als gevolg van het verleggen van de Darwinweg.	De gebruikte verkeersgegevens zijn aangegeven in het rapport. Tevens zijn in bijlage 1 onder andere de intensiteiten van alle gemodelleerde wegvakken opgenomen. Voor het luchtonderzoek is het gehele Leidse Ring Noord-project in één keer beschouwd. Hiermee wordt voorkomen dat effecten van bijvoorbeeld de Engeldaal ter hoogte van het huidige plan niet worden beschouwd. Het effect van het aanpassen van het kruispunt Plesmanlaan/Darwinweg is meegenomen in het onderzoek. Dit is ook te zien in de effectfiguren opgenomen in het rapport. Er is sprake van een verlaging van de concentraties aan de noordzijde Plesmanlaan door verlegging richting het zuiden.	Geen
	Bodem		
2.29	Het verkennend bodem- en waterbodemonderzoek van Antea Group (6 januari 2021) bevat tegenstrijdige gegevens over de locatie Plesmanlaan Zuidzijde Shell. Enerzijds wordt gesteld dat het archief van de ODWH ten aanzien van de monitoring van de brandstoftanks incompleet is, anderzijds wordt gesteld dat de verontreiniging volledig is verwijderd en er geen sprake is van restverontreiniging. Volgens indiener kan vanwege de onvolledige gegevens over de monitoring niet uitgesloten worden dat er sprake is van restverontreiniging. Er is in ieder geval onvoldoende gemotiveerd waarom dit kan worden geconcludeerd.	De in het rapport van Antea Group opgenomen gegevens over deze sanering zijn gebaseerd op de conclusie uit eerdere onderzoeken (archiefonderzoek). Uit het archiefonderzoek blijkt dat na eerder onderzoek is geconstateerd dat de sanering volledig is uitgevoerd, dat er instemming heeft plaatsgevonden door het bevoegd gezag en dat er geen restverontreiniging is. In het uitgevoerde bodemonderzoek is wel aangegeven dat uit de archiefstudie blijkt dat de gegevens over de latere monitoring incompleet zijn. Het terrein van het tankstation is niet nader onderzocht. Het restrisico is het gevolg van de brandstoftanks. Het contract met de huidige pomphouder wordt opgezegd, waarna deze de verplichting heeft tot amoveren van de tanks en saneren van de bodem. Daarmee is verzekerd dat de kwaliteit van de bodem voldoende is voor de realisatie van de LRN Plesmanlaan.	Geen

2.30	Indiener betwijfeld of het verkennend bodem- en waterbodemonderzoek een representatief beeld geeft van het terrein van het tankstation en het Motorhuisterrein, omdat de bemonsteringspunten niet op deze locaties maar net erbuiten liggen.	Het terrein van het tankstation is niet nader onderzocht. Het restrisico is het gevolg van de brandstoftanks. Het contract met de huidige pomphouder wordt opgezegd, waarna deze de verplichting heeft tot amoveren van de tanks en saneren van de bodem. Daarmee is verzekerd dat de kwaliteit van de bodem voldoende is voor de realisatie van de LRN Plesmanlaan. Wat betreft het perceel van het Motorhuis. Alleen een deel van het huidige parkeerterrein behoort tot de scope van het project. Dit deel is onderzocht, zie hiervoor de boringen 601 t/m 605 in het rapport Verkennend bodem- en waterbodemonderzoek	Geen
	Water		
2.31	De watercompensatie opgave van 219 m2, zoals aangegeven in de memo van Antea Group (kenmerk: 0459323.200, 23 maart 2021) is onnavolgbaar en oncontroleerbaar. Het is onduidelijk hoeveel water er gedempt wordt en waar al gedeeltelijke compensatie plaatsvindt.	In het plan moet 1.497 m2 water worden gedempt. In het plan wordt 1.278 m2 water gegraven. Er is dus een tekort van 219 m2 water. Er is onderzocht of dit water gecompenseerd kon worden in of nabij het projectgebied. Vooralsnog is dit niet mogelijk. In overleg met Rijnland en intern binnen de gemeente Leiden is afgesproken dat het tekort uit de Rekening Courant van de gemeente Leiden kan worden gesaldeerd. Op termijn kan het water mogelijk gecompenseerd worden in het naastgelegen project Vondelkwartier. Hiervoor zijn tussen de twee projecten (financiële) afspraken gemaakt.	Geen
2.32	Het is onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat de bewoners van de Lage Mors, het Pesthuiskwartier en de nieuwe bewoners van het Vondelkwartier adequaat beschermd worden tegen wateroverlast en droogte. Uit het rapport van Witteveen + Bos blijkt dat het plangebied van de LRN Plesmanlaan gelegen is in kwetsbaar gebied voor wateronttrekking. In het rapport is alleen ingegaan op de kwetsbaarheid van de historische panden.	Er is uitgebreid aandacht besteed aan de waterhuishouding in het gebied. Zowel Witteveen + Bos als Antea hebben een watertoets uitgevoerd. Het doel van deze toets op de waterhuishouding is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, watertekort, waterkwaliteit en verdroging.	Geen
	Externe veiligheid		
2.33	In het bestemmingsplan staat dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen meer zal plaatsvinden over de Plesmanlaan doordat het LPG-station verdwijnt. Dit is volgens indiener niet juist, omdat in de omgeving opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en deze niet verdwijnt.	Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen moet onderscheid gemaakt worden in stoffen die vallen onder de werking van de Wet vervoer van gevaarlijke stoffen en overige transporten van gevaarlijke stoffen. Voor stoffen die vallen onder de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (de zgn. routeringsplichtige gevaarlijke stoffen) geldt dat deze stoffen niet zonder meer over elke weg mogen plaatsvinden. Het gaat dan om stoffen die bij het transport een verhoogd risico met zich mee kunnen brengen. Dit houdt in dat niet elke gevaarlijke stof een routeringsplichtige gevaarlijke stof betreft. Over de Plesmanlaan vindt op dit moment alleen het vervoer van LPG plaats als routeringsplichtig transport. De overige transporten van gevaarlijke stoffen betreffen	Paragraaf 5.5.2 wordt aangepast. De aanleg van de Leidse Ring Noord heeft geen effect op de hoeveelheid transporten van overige niet-

		geen routeringsplichtige stoffen en zijn daardoor niet aanvullende voorwaarden op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Plesmanlaan zal dus niet verdwijnen en/of onmogelijk worden. Wel zal met de beëindiging van het LPG-verkooppunt het vervoer van routeringsplichtige gevaarlijke stoffen beëindigd worden. Andere transporten dan het vervoer van LPG blijven bestaan en ook mogelijk. Deze transporten zijn niet routeringsplichtig. Indien toch routeringsplichtig transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, dient voor die transporten ontheffing van het routeringsbesluit aangevraagd te worden. Alleen routeringsplichtige transporten zijn relevant voor het bestemmingsplan. Het feit dat sprake is van een risicobron volgens de provinciale risicokaart wil niet zeggen dat er dan per definitie sprake is van het transport van routeringsplichtige gevaarlijke stoffen. De aanleg van de LRN heeft, naast de beëindiging van het transport van LPG, verder geen effect op de hoeveelheid transporten van gevaarlijke stoffen over de Plesmanlaan. Ook zal de Plesmanlaan niet dicht bij woningen komen te liggen.	routeringsplichtige gevaarlijke stoffen op de Plesmanlaan. Ook zal de Plesmanlaan niet dicht bij woningen komen te liggen..
2.34	In de mer-beoordeling is geen rekening gehouden met enkele in de omgeving aanwezige risicobronnen voor externe veiligheid en gezondheid, zoals de opslag van radionucliden bij het LUMC en de opslag van zuurstof bij de ambulancedienst (RAVMH) en de productie / opslag van genetisch gemodificeerde organismen op het BioSciencePark Leiden. Hiervoor is vervoer van gevaarlijke stoffen nodig. Dit is een externe veiligheidsrisico voor de huidige en tenminste 1000 nieuwe bewoners binnen de risicocontour.	Dat in de m.e.r.-beoordeling rekening is gehouden met andere risicobronnen wil niet zeggen dat dan ook sprake is van het vervoer van routeringsplichtige gevaarlijke stoffen naar die locaties betreft. De op de risicokaart opgenomen bedrijven/activiteiten hebben betrekking op de risico's van die bedrijven/activiteiten en hebben geen directe relatie met het transport van gevaarlijke stoffen van en naar die bedrijven/activiteiten. Opgemerkt wordt dat in vrijwel elk huishouden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Ditzelfde geldt ook voor winkels en (kleinschaligere) bedrijven zoals tankstations (zonder LPG) etc. Het voert te ver om al deze potentiële 'risicobronnen' mee te nemen in de beoordeling van het bestemmingsplan. De wetgever heeft met het Besluit externe veiligheid inrichtingen, de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de Regeling provinciale risicokaart een afweging gemaakt welke activiteiten een verhoogd risico voor de omgeving hebben. Daar moet een nadere afweging van plaatsvinden.	Geen
2.35	Er is geen rekening gehouden met de gevolgen voor externe veiligheid als gevolg van het verhogen van de kruising en de ontwikkelingen in het Vondelkwartier. Volgens indiener zal het groepsrisico daarom wel wijzigen.	In paragraaf 3.5.5 van de m.e.r.-notitie is aangegeven dat de ligging van de rijbaan ongewijzigd blijft. In paragraaf 5.5.2 van de toelichting is aangegeven dat door het verdwijnen van het LPG tankstation er geen gebruik meer zal worden gemaakt van de Plesmanlaan voor vervoer van LPG. Zoals onder de beantwoording van zienswijze 2 al is aangegeven, is LPG in de praktijk de stof is die het risico bepaalt voor de weg.	Geen

		Op grond van bovenstaande is het daarom redelijkerwijs en voldoende gemotiveerd om te stellen dat het voornemen niet leidt tot een wijziging ("verslechtering") van het plaatsgebonden risico of het groepsrisico.	
	Mer-beoordeling		
2.36	Over cumulatie zegt de mer-beoordeling dat de projecten in de omgeving al individueel zijn getoetst en dat in het kader van de LRN geen cumulatieve effecten zijn te verwachten. Indien er betwijfeld of alle projecten al individueel zijn getoetst, met name ten aanzien van het Vondelkwartier. Dit omdat de Commissie voor de milieueffectrapportage heeft geoordeeld dat het OER (de Omgevingseffectrapportage bij de Omgevingsvisie 2040) op onderdelen onvolledig en te algemeen is voor concrete projecten.	De projecten in de omgeving van de Leidse Ring Noord die mogelijk cumulatief bekeken moeten worden, zijn opgenomen in het verkeersmodel. Daardoor zijn de effecten van deze projecten meegenomen bij de voor cumulatie relevante onderzoeken, zoals geluid, stikstof en luchtkwaliteit.	Geen
	Volgens indiener kan de conclusie dat er geen cumulatie te verwachten is alleen getrokken worden als de ontwikkelingen betrokken zijn in de onderzoeken. Specifiek wat betreft het verkeersonderzoek en akoestisch onderzoek. Dit is niet of onvoldoende gedaan. Volgens indiener zijn er wel cumulatieve effecten te verwachten en zou er een milieueffectrapport opgesteld moeten worden.	Zoals hierboven reeds is aangegeven zijn de ontwikkelingen via de verkeerscijfers meegenomen in de onderzoeken. Uit de uitgevoerde mer-beoordeling blijkt dat er geen nadelige milieugevolgen te verwachten zijn en een m.e.r.-procedure niet nodig is. Hierover is een besluit genomen door bevoegd gezag. Dit besluit is opgenomen in de bijlagen van het bestemmingsplan.	Geen
	Ontwerpbesluit hogere waarden en reconstructie		
2.37	Indiener verwacht dat de maximale geluidstoename meer zal bedragen dan aangegeven in het ontwerpbesluit hogere waarden. Ondanks de bronmaatregelen zal dan de heersende waarde worden overschreden. Dit is in strijd met artikel 100, derde lid van de Wet geluidhinder. Uit de onderzoeken blijkt niet wat de heersende waarde is en kan daardoor niet vastgesteld worden of de heersende waarde wordt overschreden.	Het geluidrapport voldoet aan de eisen die de Wet geluidhinder hieraan stelt. Hierbij geldt een verplicht voorgeschreven rekenmethodiek (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012). In de uitgevoerde reconstructieberekeningen is gerekend ten opzichte van de heersende waarden en eerder vastgestelde hogere waarden. Zie tabel 2.2 in het geluidrapport, waarin is aangegeven wanneer welke waarde relevant is. In de tabellen in hoofdstuk 4 en in bijlage 2 van het geluidrapport is per woning, per gevel en per rekenhoogte aangegeven wat de heersende waarde is, wat de eventuele eerder vastgestelde hogere is, en wat als gevolg daarvan de berekende geluidtoename is. Ten opzichte hiervan is bepaald of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.	Geen

2.38	De voorgestelde bronmaatregel is Dunne Deklagen B. In het Actieplan Omgevingslawaaï 2018-2023 van de gemeente Leiden is geconstateerd dat dunne deklagen sterk aan slijtage onderhevig zijn, waardoor het risico aanwezig is dat de verwachte levensduur niet wordt gerealiseerd en deze eerder vervangen moeten worden. Daarom is onvoldoende gemotiveerd dat deze maatregel afdoende is.	De maatregelen die zijn voorgesteld, worden genomen om een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting te voorkomen (110a, lid 5, Wet geluidhinder). De voorgestelde maatregel Dunne Deklagen B is in deze een effectieve maatregel. Dunne deklagen B zal hogere onderhoudskosten met zich meebrengen omdat sterker slijtagegevoelig is dan andere wegdektypen. Echter, met het uitvoeringsbesluit Plesmanlaan is ook een verhoging van het beheerbudget door de gemeente Leiden vastgesteld van 67.000 euro per jaar. Deze aanvullende dekking dient ook voor extra onderhouds- en vervangingskosten van het stil asfalt. Het wegdektype stuit daarmee niet op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, en is daarmee doelmatig	Geen
3			
	Drukte Darwinweg		
3.1	De Darwinweg dient als een belangrijke 'toegangsweg' tot het Leiden Biosciencepark. Gezien het uitbreiden van het park en het toevoegen van honderden woningen, zal deze weg nog drukker worden dan het nu al is. Volgens indiener lijken de plannen, zoals ze nu zijn, geen rekening te houden met de verwachte drukte van bestemmingsverkeer zoals, woon-werkverkeer, leveranciers voor het LBSP, openbaar vervoer en hulpdiensten. De situatie aan de weg zelf met de rotonde en voetgangersoversteek bij het Hippocratespad, die nu al zorgen voor vele opstoppen, worden met deze plannen niet opgelost. Die situaties blijven nagenoeg ongewijzigd. De enorme stroom fietsers en voetgangers die nu vanaf het station over de rotonde bij de hogeschool en over de oversteekplaats bij het Hippocratespad moeten, zorgen voor grote opstoppen die voor overlast zorgende en tot vervuilde files leiden.	De files op de Darwinweg in de huidige situatie ontstaan door de grote stroom overstekende fietsers langs de rotonde Sandiforddreef. Door het fietspad naar de westzijde van de weg te verleggen kruist de hoofdstroom van fietsers niet meer de hoofdstroom van het wegverkeer. Hierdoor neemt de capaciteit van deze rotonde toe waardoor de files op de Darwinweg afnemen.	Geen
3.2	Volgens indiener worden de knelpunten alleen maar groter door de nieuwe plannen. De toegangsweg naar de te bouwen parkeergarage aan de	De filevorming op de Darwinweg naar het LBSP wordt veroorzaakt door de combinatie van veel fietsers en autoverkeer op de rotonde Sandiforddreef. De doorstroming van de rotonde Darwinweg/ Sandiforddreef verbetert door de verlegging van het fietspad van de	Geen

	Mendelweg zorgt ervoor dat de tweebaans toegangsweg opsplitst naar een voorsorteerstrook richting de Mendelweg. Tussen deze knelpunten (oversteekplaats en rotonde) komt er een enkele toegang voor het LBSP met grotere opstoppen tot gevolg. Deze files komen dicht bij de huizen aan de Pesthuislaan te liggen.	oostzijde naar de westzijde van de Darwinweg. Deze verlegging is onderdeel van het plan. Door het fietspad aan de westzijde van de Darwinweg te leggen kruist de grote stroom fietsers niet langer de hoofdstroom van het wegverkeer bij de genoemde rotonde waardoor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op dit punt sterk verbetert.	
	Overlast door verleggen Darwinweg		
3.3	Doordat de Darwinweg bij Pesthuislaan 6A en B 3 meter omhoog gaat, ontnemt deze alle licht uit de woonkamer, keuken en slaapkamer. Het gebruik van de tuinen van de bewoners van de Pesthuislaan, die aan de Darwinweg liggen, wordt door de overlast van geluid, fijnstof en stikstof, onmogelijk gemaakt. De Darwinweg verandert in een schans van ruim tachtig meter wat zorgt voor meer overlast van auto's die op de helling stilstaan of extra gas moeten geven om er over heen te komen.	De kruising Plesmanlaan/Darwinweg en de Darwinweg zelf gaan maximaal ongeveer 1,80 meter omhoog en dus geen 3 meter. Vervolgens loopt de Darwinweg geleidelijk af en ligt voor de ingang van Naturalis weer op het huidige niveau. De weg ligt op ongeveer 12 meter afstand van de woningen. Daardoor zal het uitzicht beperkt afnemen en zal er geen sprake zijn van afname van de lichtinval. Verder wordt verwezen naar de beantwoording bij 1.3. Uit het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat op alle beoordelingspunten wordt voldaan aan de grenswaarden. Door de wijzigingen van de Plesmanlaan / Darwinweg zal de feitelijke geluidsbelasting nauwelijks veranderen. En daarmee ook nauwelijks effect op de bruikbaarheid van de tuinen.	Paragraaf 3.3.2 van de toelichting wordt aangevuld met een tekst over de hoogteligging van de kruising en voorzien van de twee visualisaties..
	Onduidelijke en onveilige fietsroutes		
3.4	Het toevoegen van tunnels en het onlogische verloop van fietsverkeer vanaf de Plesmanlaan, Vondellaan naar de Darwinweg, zorgt voor onveilige, onoverzichtelijke situaties die uitnodigen tot 'kruipdoor/sluidoorroutes'.	In het ontwerp is veel aandacht voor de sociale- en verkeersveiligheid, de onderdoorgangen zijn ruim en licht en de fietsers hoeven nergens de weg gelijkvloers over te steken. Daarnaast worden de fietspaden in het gehele plangebied verbreed naar 4 meter. Beide maatregelen zijn gunstig voor de doorstroming van zowel het fiets- als het gemotoriseerd verkeer.	Geen
	Behoud groen		
3.5	Volgens indiener blijkt niet duidelijk uit de plannen dat er rekening wordt gehouden met de groene omgeving van de Pesthuislaan en de Darwinweg. De sloten en oevers waar nu vele watervogels en andere fauna verblijven, worden vernietigd.	Met de plannen wordt zo goed mogelijk aangesloten op de omgeving, waarbij de bestaande groenstroken en sloten grotendeels behouden blijven. Door de verschuiving van de Plesmanlaan / Darwinweg en kruising met de Vondellaan zal aan de ene kant een deel van het bestaande groen verdwijnen, maar andere kant komt er weer meer groen bij. De ruimte langs de weg wordt parkachtig ingericht met groene bermen, waterpartijen en los geplaatste bomen. Een deel van de bestaande waterpartij aan de zuidzijde van de	Geen

		Plesmanlaan zal verbreed worden en een ander sloot ten zuiden van de Plesmanlaan, nabij de kruising, zal gedempt worden. Door de groene inrichting van de Plesmanlaan en de toename van het aantal bomen levert het project een positieve bijdrage aan de ecologische waarde van het gebied. Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat door te werken volgens ecologisch werkprotocol, de beschermde natuurwaarden behouden zullen blijven.	
	Monumentale panden		
3.6	Nergens wordt er rekening gehouden met de monumentale panden van de Pesthuislaan en de belasting van de Darwinweg op deze panden.	De aanleg van de weg heeft geen effect op de woningen en hun monumentale status. Bij de aanleg van de weg (uitvoering) is het uitgangspunt dat dit geen effect op de panden in de omgeving mag hebben. De aannemer houdt in zijn plannen zorgvuldig rekening met de bebouwing en zal monitoren of er scheuren ontstaan. Ook is hij verantwoordelijk voor eventuele schade.	Geen
	Participatie		
3.7	Volgens indiener zijn de bewoners aan de Pesthuislaan pas sinds begin 2021 op de hoogte gebracht van een klein deel van de plannen. Hierdoor hebben zij het gehele begintraject van de totstandkoming van de plannen gemist en kunnen zij enkel reageren op de plannen zoals ze nu liggen.	Ten tijde van het opstellen van het Kaderbesluit 2016, opnieuw bij het Kaderbesluit 2019 en bij het Uitvoeringsbesluit uit 2021 zijn uitgebreide participatietrajecten doorlopen. In het participatieproces is geparticipeerd met een vertegenwoordiging van bewoners en omliggende bedrijven en overige stakeholders. Bewoners van de Pesthuislaan zijn belangrijke stakeholders in het gebied en zijn zodoende ruim voor 2021 reeds betrokken.	Geen
	Hogere waardes in strijd met Omgevingsvisie 2040		
3.8	Buiten dat de plannen de verkeerssituatie niet oplossen, houdt de gemeente zich met het toestaan van hogere waardes wat betreft geluid, stikstof en fijnstof, zich niet aan hun eigen gestelde omgevingsvisie 2040.	In de Omgevingsvisie is de volgende ambitie geformuleerd: In 2040 is de gezondheidswinst toegenomen door schonere lucht en is het aantal geluidgehinderden, ondanks de verdichtingsopgave, afgenomen. Door de aanpassingen aan de Leidse Ring Noord zal het aantal geluidgehinderden in totaal afnemen. Dit komt onder andere door het toepassen van stiller asfalt en het verschuiven van de weg. Er is weliswaar een hogere waarde nodig voor enkele woningen aan de Pesthuislaan, maar de geluidstoename is hier beperkt, namelijk maximaal 2 dB. Er zullen maatregelen aan de woningen plaatsvinden, zodat de binnenwaarde aan de wettelijke eisen voldoet. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat de luchtkwaliteit in het plangebied na de wegaanpassingen vergelijkbaar is met de huidige situatie en op een enkele locatie verbetert. Overal wordt voldaan aan de grenswaarden. In relatie tot het Schone	Geen

		Luchtakkoord (SLA) zorgt de LRN dat het verkeer er voor kiest langs deze route te rijden in plaats van door de binnenstad van Leiden. Hierdoor is er in de binnenstad een verbetering van de luchtkwaliteit. Hiermee komen de doelen van het SLA voor de binnenstad dichterbij.	
4			
	Kosten wegen niet op tegen verbeteringen verkeer		
4.1	De kosten voor de reconstructie van de kruising Plesmanlaan/Vondellaan/Darwinweg wegen op geen enkele manier op tegen de verbeteringen qua doorstroom en reistijd. Bovendien profiteert alleen het wegverkeer van die (minimale!) verbeteringen; voor fietsers, voetgangers en omwonenden verslechtert de situatie daarentegen juist fors.	De verkeerskundige studie voor het kruispunt Plesmanlaan-Vondellaan-Darwinweg is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Leiden door verkeerskundig adviesbureau DTV en beschreven in de rapportage Leidse Ring Noord – Ontwerp en verkeersafwikkeling d.d. 26-09-2019. Ten eerste is het van belang dat het genoemde onderzoek van DTV laat zien dat in de toekomst de huidige situatie het verkeer niet meer zal kunnen verwerken. Dit betekent dat er aanpassingen noodzakelijk zijn, anders komt het gewenste functioneren van de Leidse Ring als hoofdinfrastructuur voor de Leidse agglomeratie in het geding. Wat betreft de vraag of de baten van de realisatie van de gekozen oplossing wel opwegen tegen de kosten van de realisatie, gaat het naast de verkeersafwikkeling om een breed scala aan aspecten dat meespeelt. Niet alleen is het zo dat zonder aanpassingen er in de toekomst overbelasting zou ontstaan en dat de nieuwe situatie het verkeer wel goed kan verwerken, de gekozen oplossing zorgt ook voor een nieuwe ruimtelijke ligging van de Vondellaan, alle fietsers en voetgangers krijgen een eigen aantrekkelijke ruimte, de ruimtelijke kwaliteit wordt groter, de verkeersveiligheid neemt toe. De waardering van de nieuwe situatie in relatie tot de kosten heeft op bestuurlijk niveau plaatsgehad en is positief uitgevallen.	Er wordt een nieuwe paragraaf 5.2 ingevoegd over Verkeer en Vervoer. Ook wordt in de bijlagen het verkeersrapport van DTV toegevoegd (bijlage 4)
	Verslechtering fietsverbindingen		
4.2	Het verplaatsen van het fietspad langs de Darwinweg van de oost- naar de westkant van de rijbaan leidt tot een nieuwe, onveilige fietsoversteek halverwege de Darwinweg.	In de huidige situatie ontstaat veel verkeershinder en onveilige situaties bij de rotonde op de kruising tussen de Darwinweg en de Sandiforddreef. Dit omdat de hoofdstroom van de fietsers hier kruist met de drukste route voor wegverkeer op de rotonde. Door het fietspad aan de westzijde te leggen kunnen beide stromen op deze rotonde worden afgewikkeld zonder dat zij elkaar kruisen. De nieuwe fietsoversteek halverwege de Darwinweg kent een veel kleinere stroom fietsers en is overzichtelijk en verkeersveilig.	Geen

4.3	Het opheffen van de fietsoversteek aan de oostzijde van de rotonde Darwinweg/Sandifortdreef houdt geen rekening met de vele fietsers die, komend vanaf het station en het LUMC, diagonaal door het Pesthuispark fietsen richting Hogeschool en Schilperoortpark; na het opheffen van deze fietsoversteek zullen die fietsers de Sandifortdreef illegaal gaan kruisen, wat een onveilige verkeerssituatie oplevert.	Fietsers die vanaf het station en het LUMC richting Hogeschool en Schilperoortpark fietsen, kunnen bij de Einthovenweg of de Albinusdreef de Sandifortdreef veilig oversteken. Er is geen aanleiding om op een andere locatie onveilig over te steken.	Geen
4.4	De nieuwe situatie leidt tot onaantrekkelijker loop- en fietsroutes vanuit de Lage Mors en de Bockhorst naar het station en LUMC (twee tunnels, tegen één nu) en naar het Bio Science Park en Schilperoortpark (drie tunnels, tegen één in de huidige situatie). Dit staat haaks op de gemeentelijke ambitie om lopen en fietsen te stimuleren. Gevoelsmatig wordt de Plesmanlaan hierdoor ook een nog grotere barrière dan nu al het geval is.	In het ontwerp is veel aandacht voor de sociale- en verkeersveiligheid, de onderdoorgangen zijn ruim en licht en de fietsers hoeven nergens de weg gelijkvloers over te steken. Daarnaast worden de fietspaden in het gehele plangebied verbreed naar 4 meter. Beide maatregelen zijn gunstig voor de doorstroming van zowel het fiets- als het gemotoriseerd verkeer.	Geen
4.5	De drie geplande fiets-/voetgangerstunnels liggen lager dan het maaiveld en zullen bij hevige regenval dus onder water lopen. Dit is in de bestaande situatie al een probleem; door de klimaatverandering zal dit in de toekomst alleen maar vaker gaan voorkomen. Dit gaat ten koste van de oversteekbaarheid van de Plesmanlaan, Vondellaan en Darwinlaan en van de bereikbaarheid van de Lage Mors en de Bockhorst.	De geplande onderdoorgangen voor fietsers en voetgangers liggen slechts beperkt lager dan het aangrenzende maaiveld. In het ontwerp zijn voorzieningen opgenomen om bij hevige regenval het water weg te kunnen pompen. In één van de drie onderdoorgangen komt een pompkelder die in verbinding staat met de andere twee tunnels en vanuit waar het regenwater bij hevige regenval kan worden weggepompt.	Geen
	Water en groen		
4.6	De bestaande watergang naast het tankstation verdwijnt, en de in het referentieontwerp nog wel ingetekende nieuwe watergang is ook uit het voorlopig ontwerp verdwenen. Dit leidt tot verlies aan natuurwaarden in de omgeving, waarvoor nog geen compensatie is gepland, en tot versnippering van het groen in de omgeving. De (ook door de gemeente)	Een deel van de bestaande waterpartij aan de zuidzijde van de Plesmanlaan zal verbreed worden en een ander sloot ten zuiden van de Plesmanlaan, nabij de kruising, zal inderdaad gedempt worden. Uiteindelijk zal al het water dat gedempt wordt weer gecompenseerd worden. Dit gebeurt grotendeels binnen het plangebied. Door de groene inrichting van de Plesmanlaan en de toename van het aantal bomen levert het project een positieve bijdrage aan de ecologische waarde van het gebied.	Geen

	gewenste groene verbinding tussen Park Kweeklust en het Pesthuispark/Schilperoortpark wordt hierdoor nog moeilijker te realiseren.	Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat door te werken volgens ecologisch werkprotocol, de beschermde natuurwaarden behouden zullen blijven. In het ontwerp wordt rekening gehouden met watercompensatie op het deel tussen de Muiderkringflat en de Plesmanlaan. Het ontwerp van de LRN gaat uit van een zo groen mogelijke inbedding van de fietsroutes aan weerszijden van de weg. Dit wordt gedaan door middel van groene bermen en taluds met boombeplanting met variatie in soort. Op die delen waar de taluds te steil zijn, worden deze ook ingepakt met groen. Fietsers en voetgangers blijven in het ontwerp zoveel mogelijk op maaiveld. Hierdoor ontstaat er een continue maaiveld en is de beleving van het groen langs deze route sterk aanwezig.	
	Openbaar vervoer		
4.7	In het ontwerpbestemmingsplan vervalt de bushalte Naturalis aan de Plesmanlaan. Hierdoor worden zowel de Lage Mors als het Bio Science Park slechter per openbaar vervoer bereikbaar. Dit staat haaks op de ambities om het openbaar vervoer te stimuleren en het autogebruik terug te dringen.	Het verplaatsen van de R-Net bushalte op de Plesmanlaan van Naturalis naar de Verbeekstraat is geen onderdeel van het project maar een besluit dat door de concessieverlener provincie Zuid-Holland en de vervoerder (Arriva) is genomen. Op basis van het aantal in- en uitstappers hebben zij de voorkeur gegeven aan een R-Net halte langs de Plesmanlaan bij de Verbeekstraat.	Geen
	Geluid		
4.8	De geluidsberekeningen houden geen rekening met het feit dat in de nieuwe situatie de kruising Plesmanlaan/Vondellaan/Darwinweg minstens één meter (het precieze verschil is uit het ontwerp niet goed op te maken) hoger ligt dan in de huidige situatie, waardoor geluid van het wegverkeer verder draagt en er dus meer woningen in de omgeving geluidhinder zullen gaan ervaren.	In het akoestisch model is de nieuwe situatie, inclusief de nieuwe hoogte gemodelleerd. De rekenresultaten zijn dus gebaseerd op de nieuwe ligging in horizontaal en verticaal vlak.	Geen
	Luchtkwaliteit		
4.9	Door de hogere ligging van de kruising slaat de door het autoverkeer veroorzaakte vervuiling neer in een groter gebied dan in de huidige situatie. Dit effect is ten onrechte niet meegerekend in de fijnstofberekeningen in het ontwerpbestemmingsplan.	Het invoeren van een hoogte bij luchtkwaliteitsberekeningen leidt ten alle tijden tot lagere concentraties. De hogere hoogte leidt tot een betere verdunning van de emissies en daarmee tot lagere concentraties.	Geen
	Ruimtelijke inpassing Pesthuis		

4.10	De verhoging van de kruising en aangrenzende wegen ten opzichte van de huidige situatie leidt tot verstoring van de zichtlijnen van en naar het Pesthuis en tot verdere aantasting van de historische context (de geïsoleerde ligging buiten de stad) van het Pesthuis.	De nieuwe kruising is zo ontworpen dat fietsers en voetgangers zoveel mogelijk op maaiveld kunnen blijven zonder dat zij grote hoogteverschillen hoeven te overbruggen. En tegelijkertijd wordt de kruising zo laag mogelijk gehouden. Het hoogste deel is zoveel mogelijk richting de Darwinweg geschoven, zodat zichtlijnen zo min mogelijk worden verstoord. Vanuit de omgeving zal het Pesthuis, voor zover deze al zichtbaar was in de huidige situatie ook in het zicht blijven. Door afgeronde hoeken in de tunnels wordt het zicht op het Pesthuis voor fietsers en voetgangers vergroot.	Geen
------	---	---	------

6. Ambtelijke wijzigingen

6.1 Ambtelijke wijzigingen bestemmingsplan LRN Plesmanlaan

1	Paragraaf 3.4 is aangepast. Er worden 20 extra bomen geplant.
2	De tekst in paragraaf 7.1 is aangepast. Hierin is toegevoegd dat een deel van de benodigde gronden bij de Motorhuislocatie nog verworven moet worden.
3	De tekst in paragraaf 7.2.4 is aangepast. Hierin is verslag gedaan van de terinzagelegging. De Nota zienswijzen is opgenomen in de bijlage.
4	De ontwerpbesluiten hogere waarden en reconstructie zijn vervangen door de definitieve besluiten.

7. Staat van wijzigingen

7.1 Staat van wijzigingen bestemmingsplan LRN Plesmanlaan

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

Toelichting

1	In paragraaf 5.6.3 Geluid is verduidelijkt dat de panden aan de Pesthuislaan worden bewoond onder het overgangsrecht.
2	Paragraaf 3.3.2 van de toelichting wordt aangevuld met een tekst over de hoogteligging van de kruising en voorzien van de twee visualisaties.
3	Er wordt een nieuwe paragraaf 5.2 ingevoegd over Verkeer en Vervoer. Ook wordt in de bijlagen het verkeersrapport van DTV toegevoegd (bijlage 4)
4	Paragraaf 5.4.2 (wordt 5.5.2) wordt aangepast op basis van de geactualiseerde Aeriusberekening. In de bijlagen wordt de stikstofberekening vervangen door de geactualiseerde berekening. Ook wordt de geactualiseerde ecologische beoordeling toegevoegd.
5	Paragraaf 5.5.2 (wordt 5.6.2) wordt aangepast. De aanleg van de Leidse Ring Noord heeft geen effect op de hoeveelheid transporten van overige niet-routeringsplichtige gevaarlijke stoffen op de Plesmanlaan. Ook zal de Plesmanlaan niet dicht bij woningen komen te liggen.

Regels

De regels zijn niet gewijzigd.

7.2 Staat van wijzigingen ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder LRN Plesmanlaan, met kenmerk D2021-210701.

In onderstaand overzicht is de Staat van wijzigingen opgenomen ten opzichte van de het ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder LRN Plesmanlaan:

1	In het besluit hogere waarden zal de tekst dat de woningen anti-kraakwoningen zijn worden vervangen door bewoning onder overgangsrecht.
---	---