

Zienswijzennota
Projectbesluit Morsweg-Rijnoever

Juni 2012

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	Kenmerken van het plan	3
1.2	Inhoud nota	3
2	PROCEDURE	4
3	INGEKOMEN ZIENSWIJZEN	5
3.1	Lijst van indieners	5
3.2	Thematisch overzicht van de zienswijzen	5
4	WIJZIGINGEN	21
5	BIJLAGE	21
5.1	Verslag informatieavond	21

BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Voorstel aan burgemeester en wethouders van Leiden betreffende de beantwoording van de zienswijzen inzake het ontwerp projectbesluit Morsweg Rijnsoever.

1 INLEIDING

Deze nota van beantwoording heeft betrekking op de ontwerpfase van de projectbesluit procedure voor het bouwplan van de Stichting Huisvesting Werkende Jongeren aan de Morsweg- Rijnsoever. In een eerder stadium, tijdens de voorontwerpfase, is de mogelijkheid geboden tot inspraak. Het projectbesluit Morsweg-Rijnsoever omvat het gebied op de hoek van de Morsweg en de Rijnzichtstraat naast de woning aan de Morsweg nummer 86 in de wijk Transvaal.

1.1 Kenmerken van het plan

Het bouwplan gaat uit van de sloop van het autoreparatiebedrijf 'Morsgarage', de nieuwbouw van een woontoren en de renovatie van het bestaande appartementencomplex op deze locatie.

Met het nu voorliggende bouwplan wordt onder andere de bouw van een nieuwe woontoren van negen bouwlagen gerealiseerd. In de nieuwe woontoren komen uiteindelijk in totaal 34 zelfstandige woonruimtes; in de eerste instantie 33 en later zal de bergruimte op de begane grond worden omgezet in nog één wooneenheid. Op de begane grond is ruimte ingericht voor tijdelijke bergingen (later omgezet in een extra wooneenheid), stallingsruimte voor fietsen en opslag van huishoudelijk afval. De nieuwe woontoren wordt ongeveer 27 meter hoog.

Daarnaast wordt de bestaande bouw aangepast. Allereerst bestaat deze aanpassing uit de sloop van het autoreparatiebedrijf. Het bestaande appartementencomplex bestaat nu uit zes verdiepingen. In totaal zijn er 35 appartementen in het gebouw gevestigd. Deze appartementen blijven ongewijzigd. Door de sloop van het autoreparatiebedrijf ontstaat de mogelijkheid om op de begane grond zeven extra woningen te realiseren. De huidige bergingen komen hierdoor te vervallen. Daarnaast wordt bovenop de bestaande bouw een extra woonlaag geplaatst, waardoor het appartementencomplex uit zeven lagen zal bestaan. In deze extra etage worden vijf nieuwe appartementen gerealiseerd. Na realisatie van het bouwplan zal het appartementencomplex uitgebreid zijn met twaalf wooneenheden. In totaal bestaat dit gebouw dan uit 47 appartementen. Door deze extra bouwlaag wordt het appartementencomplex ongeveer 21 meter hoog.

Uiteindelijk zullen door de realisatie van het bouwproject 46 nieuwe zelfstandige wooneenheden worden gerealiseerd. Na het uitvoeren van het bouwplan en het wijzigen van de tijdelijke berg ruimtes naar een extra woonruimte zijn op deze locatie in totaal 81 wooneenheden gevestigd voor de doelgroep werkende jongeren.

1.2 Inhoud nota

Na deze inleiding zullen in de nota achtereenvolgens aan de orde komen:

- de stand van zaken met betrekking tot de procedure,
- een thematisch overzicht van de ingediende zienswijzen en de beantwoording hiervan,
- de veranderingen die worden voorgesteld.

2 PROCEDURE

Op 31 januari 2012 heeft het college besloten het ontwerp projectbesluit Morsweg-Rijnsoever vast te stellen en voor een periode van zes weken ter inzage te leggen voor het indienen van zienswijzen. Deze periode is gestart op maandag 6 februari en geëindigd op maandag 19 maart 2012.

Het plan heeft ter inzage gelegen in het Stadhuis en op het Stadsbouwhuis bij het servicepunt Bouwen en Wonen. Daarnaast is het plan digitaal raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl of op de gemeentelijke website, via www.leiden.nl/ruimtelijkeordering.

Op 21 februari en 15 maart 2012 zijn informatieavonden gehouden. De eerste avond was een informele inloopavond en hiervan is geen verslag opgesteld. Tijdens deze avond waren vijf geïnteresseerden aanwezig.

Na klachten vanuit de omgeving betreffende de communicatie- en informatievoorziening ten aanzien van het project en de procedure, is op advies van de gemeenteraad besloten om nogmaals een avond te organiseren. Deze bijeenkomst, op 15 maart, betrof een plenaire sessie met presentaties van de architect, de aanvrager/ontwikkelaar en de gemeente. Tijdens deze avond waren 13 geïnteresseerden aanwezig. Een verslag van deze avond is als bijlage toegevoegd.

Tijdens de zienswijzentermijn zijn elf zienswijzen bij de gemeente ontvangen.

In Leiden is het projectbesluit formeel gedelegeerd aan het college, waardoor zij een besluit nemen in het kader van de projectbesluit procedure namens de gemeenteraad. De voor deze procedure verantwoordelijke raadscommissie (Ruimte en Regio) stelt echter de beantwoording van de zienswijzen vast. Alvorens de raadscommissie de zienswijzennota vaststelt, kan de raadscommissie de indieners van zienswijzen horen. Op basis hiervan brengt de commissie een advies aan het college uit, voordat het college het (definitieve) besluit vaststelt.

Het projectbesluit dient binnen twee weken na de vaststelling bekend gemaakt te worden. Eventuele beroepschriften tegen het besluit tot vaststelling van het projectbesluit worden door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State behandeld. Het besluit tot vaststelling van het projectbesluit treedt in werking één dag na afloop van de beroepstermijn van zes weken, tenzij een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de Raad van State. In dat geval treedt het projectbesluit pas in werking op de dag nadat de voorzieningenrechter uitspraak heeft gedaan naar aanleiding van het ingediende verzoek.

3 INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

3.1 Lijst van indieners:

1	De heer K. Hoekstra	De Wetstraat 4	2332 XT	Leiden
2	De heer L. Jacobs	De Wetstraat 6	2332 XT	Leiden
3	De heer R. Dieben en mevrouw J. Degen	Morsweg 92	2332 ER	Leiden
4a	Mevrouw H. Salentijn	Rijnzichtstraat 8	2332 XR	Leiden
4b	Mevrouw H. Salentijn	Rijnzichtstraat 8	2332 XR	Leiden
5	De heer M. Keulemans	Rijnzichtstraat 8	2332 XR	Leiden
6	Mevrouw M. van Beek	Rijnzichtstraat 9	2332 XR	Leiden
7	De heer R. Poot en mevrouw B. Gravendeel	De la Reystraat 30	2332 XX	Leiden
8	De heer Helversteijn-Smit	De Wetstraat 33	2332 XS	Leiden
9	De heer G. Zwart (namens Wijkvereniging Transvaal Leiden)	Morsweg 106	2332 EP	Leiden
10	De heer J. van Erp (ingediend door de heer K. de Wit namens ARAG Rechtsbijstand)	Morsweg 86	2332 EP	Leiden
11	Mevrouw C. van Brenk	De Wetstraat 22	2332 XT	Leiden

3.2 Thematisch overzicht van de zienswijzen

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
A	Thema: Uitzicht, zonlichtinval en privacy			
A1	3	Het uitzicht vanuit de woning Morsweg 92 richting het oosten zal volledig bestaan uit de nieuwbouw.	Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gekeken of een dergelijk volume en hoogte passend zijn in de omgeving, waarbij er voor zo min mogelijk omwonenden sprake is van uitzichtbelemmering. De gemeente maakt hierin de meest gunstige keuze (gezien alle belangen). Duidelijk is dat de nieuw te realiseren woontoren een behoorlijke ruimtelijke impact zal hebben. Voor sommige woningen betekent dit dat hun (deels) vrije uitzicht hierdoor verloren zal gaan. Er bestaat echter in stedelijk gebied in zijn algemeenheid geen recht op een blijvend vrij uitzicht (Raad van State, LJN: BG4725).	Geen
A2	3	De privacy van de woning Morsweg 92 zal verminderd worden als gevolg van de inkijk in onze tuin door bewoners van de nieuwe toren.	De afstand tussen de nieuwe woontoren en de genoemde tuin bedraagt (hemelsbreed) circa 65 meter. Dit is voldoende afstand om de privacy te waarborgen. Ook hier geldt dat een zekere mate van inkijk is te verwachten in een stedelijke context.	Geen
A3	6	Het historisch aangezicht vanaf de Rijnzichtbrug op de Rijnzichtstraat wordt aangetast door het plaatsen van een hoge flat.	De Rijnzichtbrug is in 1932 gebouwd. Op dat moment was het buitenhuis met omringende tuin ('Bloemlust') nog grotendeels aanwezig en daarmee bestond er een zichtlijn vanaf de brug op de 19 ^e eeuwse bebouwing langs de Morsweg. Deze situatie is met de sloop van het huis en het deels bebouwen van de tuin met het bestaande flatgebouw en de Morsgarage ingrijpend gewijzigd. De voorgenomen	Geen

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
			nieuwbouw zal het nog bestaande deel van de zichtlijn op de historische bebouwing inderdaad verder doen afnemen. Er is echter op dit moment al geen sprake meer van een gave historische stedenbouwkundige situatie, waardoor de geplande nieuwbouw geen onevenredige aantasting van het (historisch) aangezicht betekent.	
A4	10	Mijn woning zal schaduwwerking ondervinden. De opbouw op de bestaande flat heeft aan de westzijde ramen en een balkon binnen twee meter van de erfgrans. Dit is verboden op grond van het Burgerlijk Wetboek.	In de uitgevoerde bezonningsstudie is te zien dat er sprake is van schaduwwerking als gevolg van de nieuw te bouwen woontoren. In artikel 50 lid 1 van het Burgerlijk Wetboek (Boek 5, titel 4) staat dat tenzij de eigenaar van het naburige erf daartoe toestemming heeft gegeven, het niet is geoorloofd binnen twee meter van de grenslijn van dit erf vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken te hebben, voor zover deze op dit erf uitzicht geven. De balkons van de bestaande flat bevinden zich aan de voor- (noordkant, aan de Morsweg) en achterzijde (zuid, aan het water van de Rijn). Voor de nieuw te realiseren laag op de flat, geldt dat de balkons zich op dezelfde plek bevinden. Aan de westzijde, dus aan de zijde van de woning Morsweg 86, zitten nu en komen in de toekomst geen ramen en balkons. De galerijen aan de kopse kanten van de flat (oost- en westgevel) komen te vervallen. Aldus is er geen sprake van strijd met het Burgerlijk Wetboek, omdat de balkons/ramen niet zijn gesitueerd aan de kant van het erf/tuin van de woning Morsweg 86 en ook geen uitzicht daarop geven. Overigens zijn privacy (buren) aangelegenheden zaken van privaatrechtelijke aard. Indien er sprake is van een geschil, zal men zich tot de civiele rechter moeten wenden, die vervolgens uitspraak zal doen of er al dan niet sprake is van een strijdigheid op grond van het Burgerlijk Wetboek.	Geen
B	Thema: Parkeren en verkeer			
B1	2	De nieuwbouw heeft geen negatieve gevolgen voor de parkeersituatie in de buurt.	Deze opvatting wordt door het college gedeeld. Het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van het parkeren is dat de bestaande situatie niet mag verslechteren. Een nieuwe ontwikkeling moet in de eigen parkeerbehoefte voorzien en hoeft en kan niet de parkeerproblematiek van de omgeving oplossen. Er dient voldoende parkeergelegenheid op/rondom het eigen terrein te zijn. In dit geval worden er 30 parkeerplaatsen	Geen

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
			gerealiseerd (28 op eigen terrein en nog eens twee aan langspaarkeerplaatsen aan de straat) Met dit aantal wordt voldaan aan de parkeereis.	
B2	3	De Rijnzichtbrug is niet berekend op de te verwerken capaciteit fietsers, voetgangers en auto's. De weg wordt ook nog gekruist door twee gelijkvloerse spoorwegovergangen.	De Rijnzichtbrug is een smalle drukke brug. De extra toename van het verkeer als gevolg van het bouwplan (ongeveer 270 verkeersbewegingen) is maximaal ongeveer 2% van het huidige verkeer op de Morsweg en valt daarmee binnen de dagelijkse intensiteit schommelingen op deze weg. Vrijwel al het verkeer op de Rijnzichtbrug heeft echter geen relatie met het bouwplan. Het al dan niet doorgaan van het bouwplan heeft dan ook geen merkbare gevolgen voor de verkeerssituatie op deze brug.	Geen
B3	3	Het blijkt niet duidelijk uit de stukken waarom het acceptabel wordt geacht om van de parkeernormen af te wijken. In het programma van eisen staat dat "de parkeernorm voor jongerenhuisvesting is op deze plek maximaal 0,6 pp per (nieuwe) woning. Minder parkeergelegenheid alleen met overtuigende argumenten".	In het ontwerp projectbesluit heeft de gemeente gebruik gemaakt van de maximale CROW norm voor kamerverhuur (0.6 parkeerplaats per wooneenheid). Er is toen gemotiveerd aangegeven waarom in dit specifieke geval deze norm is gehanteerd. Onderzoek door de SHWJ naar het werkelijke autobezit onder de doelgroep, heeft uitgewezen dat er sprake is van een lager autobezit dan eerder is aangenomen. Zie verder B8, B10 t/m B12.	Paragraaf 4.4.1 Parkeren, het kopje 'Autoparkeren', zal worden aangepast.
B4	3, 4a, 5, 8, 9, 10	Het parkeerprobleem en de parkeeroverlast in de buurt is groot en verslechterd, mede door het invoeren van parkeer beperkende maatregelen en vergunningen in andere delen van de stad (het betaald parkeren wordt uitgebreid tot aan het spoor, waardoor de druk op het gebied rondom de Morsweg zal toenemen). Kortom de parkeerdruk zal als gevolg van het bouwplan toenemen.	De gemeente Leiden is bekend met de parkeerproblematiek in (bepaalde gedeelten van) de stad. Momenteel voert de gemeente een experiment van twee jaar (gestart op 1 januari 2012) uit met parkeerzones (blauwe zones) in zes wijken rondom de binnenstad. Het gebied rondom de Morsweg-Rijnsoever maakt daar geen deel van uit. Een (ongewenst) neveneffect van het invoeren van deze zones, is dat de parkeerdruk in andere omringende delen zal toenemen. Immers, hier kunnen mensen nog wel (gratis) hun auto kwijt. Hiervan is sprake in het gebied rondom de Morsweg. Na de twee jaar zal worden geëvalueerd op de proef succesvol is verlopen en of in wellicht ook andere delen van de stad de zones worden ingevoerd. Op dit moment kan geen duidelijkheid worden gegeven of dit ook voor het gebied rondom de Morsweg-Rijnsoever zal zijn. Ten aanzien van het bouwplan wordt voldaan aan de parkeereis; er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid (zie B10 en B11). Er is aldus geen sprake van een toename van de parkeerdruk als gevolg van het bouwplan.	Geen

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
B5	3, 5	Een logische stap voor het oplossen van het parkeerprobleem is het invoeren van een vergunningstelsel in een ruim gebied rondom het bouwplan.	Het invoeren van een vergunningstelsel (betaald parkeren of blauwe zone) kan mogelijk een oplossing bieden aan de parkeerproblemen in de wijk. De gemeente Leiden kan echter (nog) geen uitsluitel geven over de eventuele mogelijkheid en haalbaarheid van een dergelijk stelsel. Dit staat verder los van het bouwplan. Zie ook B4.	Geen
B6	4a, 5, 6, 9, 10, 11	De verkeersveiligheid is in het geding, door het bouwplan komt een grote druk te staan op de verkeerssituatie (die nu al slecht is) en als gevolg van het bouwplan zal de verkeersdruk verergeren en de angst voor verkeersongelukken is reëel.	Het bouwplan heeft nauwelijks merkbare effecten op de hoeveelheid verkeer op de Rijnzichtbrug en daarmee op de verkeerssituatie op deze brug. De extra toename van het verkeer als gevolg van het bouwplan (ongeveer 270 verkeersbewegingen) is maximaal ongeveer 2% van het huidige verkeer op de Morsweg en valt daarmee binnen de dagelijkse intensiteit schommelingen op deze weg. De in- uitrit zal worden verplaatst (zie B15). Hierdoor is er voldoende ruimte om vanaf de in-uitrit van het complex de verkeerssituatie op de Morsweg te overzien.	Geen
B7	5	De berekeningen van de parkeer- en verkeersdruk kloppen niet of berusten op onvolledige en onjuiste informatie.	De CROW-kencijfers worden in beginsel gehanteerd om parkeerberekeningen uit te voeren. Voor deze specifieke doelgroep bestaat echter geen norm. Bij terinzagelegging van het ontwerp projectbesluit is de strengste norm voor kamerverhuur (0.6 parkeerplaats per wooneenheid) realistisch bevonden. Echter, uitgevoerd onderzoek naar het autobezit onder de doelgroep door de SHWJ, heeft geleid tot de werkelijke berekening van de parkeereis. Zie B8, B10 t/m B12. De hoeveelheid verkeer op de Morsweg is bekend uit door de gemeente gehouden tellingen. Alle belangrijke wegen worden periodiek (twee jaarlijks) geteld. De meest recente telgegevens van de Haagweg zijn uit 2011.	Paragraaf 4.4.1 Parkeren, het kopje 'Autoparkeren', zal worden aangepast.
B8	5	Er loopt nog een onderzoek naar het autobezit onder de huidige bewoners; er kan geen gemotiveerd projectbesluit worden genomen, voordat dit onderzoek is afgerond.	Inmiddels is dit onderzoek door de SHWJ gedaan. Er zijn tellingen uitgevoerd naar het autobezit onder de 35 huurders van de bestaande flat alsook onder 100 willekeurige huurders van andere vergelijkbare locaties van SHWJ in de stad. Uit deze onderzoeken is naar voren gekomen dat van de 35 huurders (allen gereageerd), 9 bewoners over een auto beschikken. Dit aantal is hoger dan het eerder aangenomen aantal van 5. Van de 100 benaderde personen hebben er 26 gereageerd. 11 personen hebben aangeven over een auto te beschikken en 15 huurders beschikken niet over een auto. In totaal hebben er dus 61 personen gereageerd (35+26). Het betreft een representatieve steekproef over de populatie werkende jongeren. Van deze 61 personen beschikken er 20 over	Paragraaf 4.4.1 Parkeren, het kopje 'Autoparkeren', zal worden aangepast.

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
			een auto (9+11). Dit is een 'norm' van 0.33 (parkeerplaats per persoon). Dit cijfer is gebaseerd op tellingen en geeft het werkelijke autobezit onder de huurders van SHWJ weer.	
B9	5	Een gedegen onderbouwing van de verkeers- en milieukundige inpassing van het plan in de omgeving en de beleidskaders die door de gemeente worden aangegeven ontbreekt.	In de ruimtelijke onderbouwing horend bij het projectbesluit is uitvoerig stilgestaan bij de verkeer- en milieuaspecten en de inpassing van deze aspecten in de gehanteerde beleidskaders. Geconcludeerd is dat het plan niet in strijd is met gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid. Ten aanzien van milieu wordt een procedure hogere waarde doorlopen. In de onderbouwing is gemotiveerd aangegeven waarom de gemeente bereid is een besluit hogere waarde vast te stellen ten behoeve van realisatie van dit bouwplan.	Geen
B10	5, 6, 9, 10	Het aantal genoemde (bestaande) parkeerplekken van vijf, klopt niet met de werkelijkheid om drie redenen: 1) dit getal is feitelijk onjuist (de gegevens van de SHWJ komen uit op een aantal van 8) 2) het argument dat er vijf parkeersleutels zijn afgegeven, leidt niet automatisch tot de conclusie dat er ook 5 parkeerplekken zijn 3) dit getal is in fysieke zin onjuist, omdat de binnenplaats ruimte biedt aan 15 à 20 auto's en, zoals vele buurtbewoners kunnen beamen, deze ruimte ook volop wordt benut (foto van het parkeerterrein toegevoegd).	Uit het onderzoek uitgevoerd door de SHWJ is inderdaad gebleken dat het aantal van 5 niet op werkelijkheid berust. Van de 35 huurders zijn er 9 die over een auto beschikken. De gemeente is ervan op de hoogte dat dit terrein in de huidige situatie stelselmatig door meer dan 9 auto's wordt bezet. Het terrein is bedoeld als parkeerterrein voor de huurders van SHWJ, omwonenden mogen hier niet parkeren. Dat dit feitelijk wel gebeurd (waar niet tegen wordt opgetreden), omdat het terrein nu 'vrij' toegankelijk is voor auto's, doet verder niet af aan het feit dat omwonenden hier illegaal staan geparkeerd. Een bouwplan moet voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte en hoeft in die zin geen rekening te houden met een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de directe omgeving. Het uitgangspunt bij (nieuwbouw) projecten is altijd dat de parkeersituatie niet mag verslechteren, een plan moet als het ware zijn 'eigen broek op kunnen houden'. Dit plan voorziet in het aantal benodigde parkeerplaatsen en voldoet daarmee aan de parkeereis. De gemeente is bekend met de parkeerproblematiek in de wijk en gaat bezien of in de toekomst maatregelen kunnen worden getroffen om de parkeerdruk in de buurt te verminderen.	Paragraaf 4.4.1 Parkeren, het kopje 'Autoparkeren', zal worden aangepast.
B11	5, 8	De parkeernorm is te laag berekend, want er is sprake van appartementen (i.p.v. kamers), de wooneenheden die gebouwd gaan worden, zijn 'gewone' huishoudens met eigen voorzieningen en een voordeur. Ook het	De te realiseren appartementen zijn zelfstandige, kleinschalige wooneenheden bedoeld voor eenpersoonshuishoudens. Het zijn geen 'volwaardige' woningen (zij zijn eenvoudig ingericht om de doorstroming te bevorderen), maar ook geen studentenkamers. De CROW normen van 1.3 en 0.2 parkeerplaats per woning zijn daarom niet realistisch bevonden. Er is in de eerste instantie (bij het ontwerp projectbesluit) uitgegaan van de hoogste norm voor kamerverhuur; 0.6.	Paragraaf 4.4.1 Parkeren, het kopje 'Autoparkeren', zal worden aangepast.

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
		begrip 'jongere' is discutabel en het argument dat de woningen dicht bij het station liggen, snijdt geen hout; de woningen liggen immers ook dicht bij de Plesmanlaan en het is net zo aannemelijk dat de nieuwbouw een aanzuigende werking zal hebben op autobezitters als niet autobezitters. Kortom: de CROW norm van 1,3 pp's moet als uitgangspunt genomen worden.	Op basis van de uitgevoerde parkeertellingen bij vergelijkbare complexen naar het autobezit van de doelgroep (werkende jongeren) komt een 'norm' van 0.33. Dit getal is gebaseerd op tellingen en geeft het werkelijke autobezit onder de huurders van SHWJ weer. Deze 'norm' is van toepassing op zowel de bestaande als de toekomstige situatie. Immers, in zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie betreft de doelgroep werkende jongeren. Omdat een woningbezetting van één persoon per wooneenheid is geborgd in de huurcontracten geldt eveneens een parkeerbehoefte 0.33 parkeerplaatsen per wooneenheid. Als dan vervolgens met deze 'nieuwe norm' wordt gerekend, levert dit het volgende op: In totaal zijn er straks 81 (oud + nieuw = 35 + 46) wooneenheden gerealiseerd voor werkende jongeren. Door dit aantal te vermenigvuldigen met 0.33, komt het totaal aan parkeerplaatsen uit op 27. Er worden in de toekomstige situatie 30 parkeerplaatsen gerealiseerd; 28 op eigen terrein en nog eens twee langsparkerplaatsen aan de straat. Hiermee voldoet het plan dus (in ruime mate) aan het aantal benodigde parkeerplaatsen.	
B12	5	De uitgevoerde parkeerberekening rammelt, de berekeningen moeten worden overgedaan, omdat ze zijn gebaseerd op verkeerde aannames (aantal van 5 te compenseren parkeerplaatsen klopt niet).	De aanname van 5 parkeerplaatsen is inderdaad onjuist gebleken; de bestaande parkeerbehoefte bedraagt 9 parkeerplaatsen. Ook de gehanteerde norm is 'onjuist' gebleken; de werkelijke norm die het autobezit onder de doelgroep wekende jongeren aangeeft is 0.33 (in plaats van 0.6). Het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid.	Paragraaf 4.4.1 Parkeren, het kopje 'Autoparkeren', zal worden aangepast.
B13	5	Een visie op het parkeren in het gebied ontbreekt.	Zie B4 en B5.	Geen
B14	5, 6, 8, 9	Het ontwerp projectbesluit schat de verkeerssituatie te rooskleurig in, de verkeersveiligheid is in het geding. Er is in het besluit onvoldoende rekening gehouden met de verkeersstromen, de doorstroming van het verkeer, de in- en uitrit van het complex, het voetgangers- en fietsverkeer, het drukke	De Rijnzichtbrug is een drukke smalle brug en ook de Morsweg is een drukke, relatief smalle straat. Op de Haagweg rijden ongeveer 13.000 motorvoertuigen per etmaal. De extra te verwachten verkeersdruk van het bouwplan is zeer gering. Dit ligt binnen de normale dagelijks intensiteitsschommelingen van het verkeer. Een modelstudie geeft geen nieuwe inzichten in de verkeersdruk op de Rijnzichtbrug, omdat de te verwachten extra hoeveelheid verkeer kleiner is dan de onzekerheidsmarges van dergelijke modellen en er daardoor geen uitspraken kunnen worden gedaan.	Geen

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
		kruispunt Morsweg-Rijnzichtstraat en het verminderde zicht als gevolg van de nieuwe woontoren en de geplande muur. Een modelstudie van de verkeersstromen is gewenst.		
B15	5, 6, 10	De in- en uitrit tot het complex is direct op het drukke en onoverzichtelijke kruispunt Morsweg Rijnzichtstraat gesitueerd. Dit levert gevaarlijke situaties op en zal de verkeersveiligheid (die al onder druk staat) niet ten goede komen.	Hoewel er voldoende ruimte is om vanaf de in-uitrit van het complex de verkeerssituatie op de Morsweg te overzien (zie B6), is ervoor gekozen om de in-uitrit meer in westelijke richting te verplaatsen. De in-uitrit is nu tegenover de De Wetstraat gesitueerd. Met het verplaatsen van de in-uitrit zal de overzichtelijkheid (op het kruispunt) worden verbeterd en dit komt de verkeersveiligheid ten goede.	Geen
B16	5	Het ontwerp projectbesluit negeert de fietsers. Het besluit mist iedere relatie tot het RVVP.	Het RVVP geeft in hoofdlijnen de beleidsuitgangspunten voor de regio weer en pleit voor meer gebruik van de fiets in stedelijke gebieden. De Rijnzichtbrug is echter te smal om voorzieningen te treffen die het fietsgebruik stimuleren. De bouw van het wooncomplex op zichzelf maakt niet dat het RVVP niet wordt gevolgd.	Geen
B17	9	Er wordt slechts uitgegaan van het autobezit onder de bewoners en niet op het autogebruik van bijvoorbeeld door de werkgever beschikbaar gestelde auto's. Aangezien het werkende jongeren betreft, kan dit ook voorkomen.	In de tellingen uitgevoerd door SHWJ blijkt dat van het aantal huidige huurders, er 9 over een auto beschikken. Er is geen onderscheid gemaakt tussen eigendom of bijvoorbeeld een lease contract. Alle respondenten die over een auto beschikken, hebben dat aangegeven.	Geen
B18	9	Als alle woningen op gelijke wijze behandeld zouden worden, dan zou de parkeerbehoefte op 49 uitkomen en zou de parkeerdruk in de wijk met 18 toenemen in plaats van de gestelde 3 parkeerplaatsen.	Op basis van de onderzoeksgegevens is gebleken dat er uit moet worden gegaan van 0.33 parkeerplaats per wooneenheid. De eerder gehanteerde norm van 0.6 wordt losgelaten. Dit betekent dat er sprake is van een parkeerbehoefte van 27 parkeerplaatsen (81 x 0.33). De aanvrager realiseert 30 parkeerplaatsen, dus drie parkeerplaatsen meer dan waar behoefte aan is.	Geen
B19	9	Mocht het zo zijn dat de gemeentelijke norm van 0,15 bewaarheid wordt (hetgeen wordt betwijfeld), dan zou dit betekenen dat er structureel 14 lege	Er worden drie parkeerplaatsen meer gerealiseerd dan waar behoefte aan is. Leegstand van (een aantal) parkeerplaatsen is mogelijk. Mocht er (langdurig) sprake zijn van structurele leegstand op het terrein, dan is het met de SHWJ bespreekbaar om parkeerplaatsen te verhuren aan omwonenden.	Geen

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
		parkeerplekken zijn. Dit zou een wonderlijke situatie zijn in een wijk met een hoge parkeerdruk. De toezegging van de directeur van de SHWJ over het niet afsluiten van het terrein voor omwonenden is een goed voornemen en dient in het plan te worden opgenomen.	Dit zouden dan gaan om privaatrechtelijke overeenkomsten tussen de bewoner(s) en de SHWJ, waarbij de gemeente Leiden geen partij is. Dit voornemen maakt dan ook geen deel uit van het plan en hoeft derhalve ook niet worden opgenomen.	
	10	De rapporten die door SHWJ ten behoeve van het parkeren zijn aangeleverd, zijn zodanig gedateerd dat deze niet als maatgevend kunnen worden gezien. Deze rapporten tonen aan dat het aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie op zijn minst 8 is en niet 5 zoals opgenomen.	Deze rapporten van SHWJ dateren uit 2008. Uit de recente tellingen (februari 2012) is gebleken dat het aantal van 5 niet juist is. Het werkelijke autobezit onder de reeds aanwezige bewoners komt uit op 9.	Paragraaf 4.4.1 Parkeren, het kopje 'Autoparkeren', zal worden aangepast.
	10	De stelling dat van de ruim 270 extra verkeersbewegingen worden verwacht er slechts 10% in de spitsperiode zal plaatsvinden, kan niet gevolgd worden. Het gaat hier om werkende jongeren die juist in de spijstijden aan en af zullen rijden.	Van de totale hoeveelheid verplaatsingen/verkeersbewegingen vindt ongeveer 8% - 10 % plaats in het spitsuur. Dit zijn landelijke kentallen die onder meer in diverse CBS publicaties (Onderzoek Verplaatsings Gedrag) en CROW-standaardwerken (ASVV2004) zijn terug te vinden. Deze kentallen zijn ook van toepassing op werkende jongeren.	Geen
C	Thema: Sociale veiligheid, omgeving en verloedering			
	1, 3, 4a, 4b, 6, 11	Het oprichten van een jongerenhuis (studentenhuis) zal leiden tot een nog grote overlast en verloedering. De bestaande flat is oud en lelijk, dit is geen verbetering. Er vallen brokstukken beton van het gebouw af.	De bestaande flat en de nieuwe woontoren zijn bedoeld voor (werkende) jongeren tussen de 18 en 35 jaar. Het gaat om (net) afgestudeerde werkende jongeren. Studerende jongeren komen expliciet niet in aanmerking voor de wooneenheden. Naast het maken van een extra bouwlaag op deze flat zal de gehele flat een onderhoudsbeurt krijgen en worden opgeknapt. De aanwezige betonrot aan de kopse gevels wordt momenteel aangepakt; gedurende de bouwwerkzaamheden zal dit probleem verder worden verholpen.	Geen
	2	Positieve bijkomende gevolgen van het plan zijn het opknappen van de bestaande flat, de	De gemeente Leiden ondersteunt deze opvatting. Het opknappen van de bestaande flat en het slopen van de Morsgarage betekent een verbetering en een toename van de kwaliteit	Geen

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
		afbraak van de Morsgarage en het verdwijnen van de vuilcontainers.	ten opzichte van de huidige situatie.	
C3	3, 5	Het plan wordt genoemd als een kwaliteitsslag voor de omgeving; dit is nergens met argumenten ondersteund. Een kleinschalig plan (parkje of kleinschalig laagbouw complex) zou meer kwaliteit toevoegen aan de omgeving.	Het plan wordt gezien als een kwaliteitsslag voor de omgeving, omdat de bestaande situatie zal verbeteren als gevolg van het opknappen van de bestaande flat, het realiseren van de woontoren, het slopen van de Morsgarage en het herstructureren van het terrein rondom de woningen. Er is zorg en aandacht besteed aan de ruimtelijke invulling van het terrein en hierin zijn bepaalde keuzes (door de gemeente en de ontwikkelaar/architect) gemaakt. Zo speelt bij de inrichting van het terrein het behoud en de toevoeging van een stuk groen een belangrijke rol.	Geen
C4	3	Het bedrijventerrein in de hoek spoorweg/Lopsenstraat is een verzamelplaats voor afval en wordt systematisch overgeslagen tijdens de gemeentelijke reiniging.	Deze opmerking is doorgegeven aan de afdeling Stedelijk Beheer van de gemeente Leiden die onder andere belast is met het ophalen van afval. Ten aanzien van deze procedure, is de opmerking niet relevant.	Geen
C5	3	In het verleden is een aantal architectonische missers gemaakt in het gebied, die het geheel een verwaarloosde en armoedige indruk geven.	Niet duidelijk is op welke bouwwerken in de omgeving wordt gedoeld. Deze opmerking is verder niet relevant voor onderhavig project en de procedure.	Geen
C6	3	Er is geen sprake van een algemeen belang; het belang van de klanten van de SHWJ wordt hier hoger gewaardeerd dan het belang van de buurt.	Bij de beoordeling van een aanvraag voor een bouwvergunning, maakt de gemeente een integrale belangenafweging, waarbij de verschillende belangen (stedenbouwkundig, verkeerskundig, milieukundig etc.) een rol spelen. De gemeente zet alle adviezen op een rij, weegt objectief alle voor- en nadelen tegen elkaar af en komt zo tot de conclusie of het meewerken aan een bepaalde ontwikkeling al dan niet gewenst is. In dit geval is er naar het oordeel van de gemeente wel degelijk sprake van een algemeen belang; het toevoegen van woningen in Leiden voor een specifieke doelgroep waar een grote behoefte aan is. Ook wordt de doorstroming op de (krappe) woningmarkt bevorderd. Deze aspecten, naast de overige aspecten die zijn genoemd in de ruimtelijke onderbouwing bij het projectbesluit (zie 'Motivering') acht de gemeente doorslaggevend om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken.	Geen

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
C7	5, 6, 10	In de naaste omgeving is al jaren sprake van een het splitsen van woningen; "verkamering en verhoging" (eengezinswoningen worden veranderd in wooneenheden). Deze toename in bewoning leidt tot een toenemende verloedering en sociale onveiligheid. Dit plan zal daar alleen maar meer aan bijdragen; door de vlotte doorstroming wordt de nieuwe woontoren een "doorgangshuis", waarbij de bewoners geen binding met de buurt zullen hebben.	De ontwikkeling van het splitsen van woningen naar wooneenheden geeft aan dat er dringend behoefte is aan woningen voor jongeren (en starters) op de woningmarkt in Leiden. Er is sprake van een afnemende doorstroming in de huurwoningmarkt waardoor onder andere starters langer op woonruimte moeten wachten. Onderzoeksgegevens uit het Woning Behoeft Onderzoek (WoON) 2009 (zie raadsbrief d.d. 1 maart 2011, B&W nr.110196) bevestigen het zorgelijke beeld dat de doorstroming in de woningmarkt afneemt. Zo wordt er een tekort aan kleine appartementen voor starters en één – en tweepersoonshuishoudens geconstateerd. Het nut en de noodzaak van het realiseren van wooneenheden voor starters is duidelijk en het verwezenlijken van een project zoals Morsweg-Rijnoever, waarbij woonruimte voor werkende jongeren wordt gecreëerd, voorziet duidelijk in een behoefte. De intentie is juist het tegengaan van verloedering en sociale onveiligheid. De gemeente vindt dat het realiseren van het plan (de sloop van de Morsgarage, nieuwbouw van de woontoren en het opknappen van de bestaande flat) hieraan bijdraagt.	Geen
C8	6	Het plan leidt tot een verschraving van de diversiteit in het woningaanbod, omdat het gebied rondom het complex al voor een groot gedeelte uit kleine (zelfstandige) wooneenheden bestaat.	Er bestaat in Leiden een grote behoefte aan woonruimte voor starters (zie C7). De gemeente erkent de noodzaak en de behoefte hieraan en onderzoekt welke locaties geschikt zijn. Een belangrijke ambitie uit de Woonvisie is om doorstroming te bevorderen door snel te bouwen in die segmenten waar de spanning op de woningmarkt het grootst is. Het gebied rondom de Morsweg-Rijnoever kent een hoog percentage aan één persoonshuishoudens, dit komt door het grote aantal wooneenheden voor studenten en ook werkende jongeren. Toch wordt, gezien de schaarste aan starterswoningen, het van belang geacht dat er meer wooneenheden worden gecreëerd. De gemeente ziet dit niet als een verschraving van het woningaanbod, maar bestempelt dit juist als het voorzien in een type woning waar grote behoefte aan is.	Geen
C9	8, 9	Er moet een oplossing worden gezocht voor de vuilcontainers die verdwijnen.	De vier bestaande vuilcontainers zijn bestemd voor de bewoners van de flat en de bovenwoningen aan de Morsweg, tegenover de containers. In het plan wordt inpandig ruimte ingericht voor zes afvalcontainers. De opstelplaats van deze containers is de plek waar de huidige vier containers zich bevinden en deze zullen op den duur verdwijnen. De bewoners van de wooneenheden kunnen hun afval kwijt in de zes containers. Voor de bewoners aan de Morsweg zijn er dan nog twee vuilcontainers nodig. Er is echter geen	Geen

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
			geschikte plek in de buurt om deze twee containers elders te plaatsen. De oplossing is dat de twee meest rechter containers (gezien vanaf de Morsweg, richting de Rijn) tijdelijk gehandhaafd blijven en hiernaast de opstelplaats komt voor de containers van de wooneenheden. Met Stedelijk Beheer zijn hier afspraken over gemaakt. Het betreft een tijdelijke situatie, omdat de gemeente af wil van alle bestaande wijkcontainers en over wil gaan op ondergrondse containers. Momenteel loopt er een proef in de binnenstad en de bedoeling is om alle wijkcontainers in 2014 te vervangen voor de ondergrondse variant. Dit betekent dat ook in de wijk Transvaal (omgeving van de Morsweg-Rijnsoever) er ondergrondse vuilcontainers worden gerealiseerd, waarbij de bewoners toegang krijgen middels een pasje.	
D	Thema: Project en architectuur			
D1	1, 9, 10	Het project is te omvangrijk en past qua functie (jongerenhuisvesting) niet op deze locatie.	De gemeente is van mening dat een dergelijke functie en omvang juist wel een logische keuze is voor deze specifieke locatie (zie D5).	Geen
D2	2	Zowel de bouwmassa als de architectuur zijn passend op deze locatie.	De gemeente Leiden onderschrijft deze opmerking. Dit is gemotiveerd toegelicht in de ruimtelijke onderbouwing horend bij het projectbesluit.	Geen
D3	4a, 6,	De muur sluit het terrein af, dit is geen goede zaak, iedereen moet toegang hebben tot het terrein, de parkeerplaats en de kade.	Het terrein is toegankelijk voor iedereen. Een ieder kan de kade bereiken. Het parkeerterrein is echter bedoeld voor de bewoners van de flat en de nieuw te bouwen woontoren van de SHWJ.	Geen
D4	7, 8, 9	De beoogde muur is te kolossaal en de wijk bevat genoeg vierkante meters muur. Voorgesteld wordt de stenen muur te vervangen door een andere (smeedijzeren), meer open constructie met beplanting.	Vanuit de gemeente is aangegeven dat een stenen muur de voorkeur verdient. De huidige deels open 'tuinmuur' refereert naar de geschiedenis van het plangebied en het buitenhuis Bloemlust die hier ooit aanwezig was. De architect/aanvrager is echter na de opmerkingen vanuit de omgeving in overleg getreden met de afdeling Stedenbouw van de gemeente voor het bespreken van een ander ontwerp van de muur. Dit heeft geresulteerd in een nieuw ontwerp, waarbij tegemoet is gekomen aan de wensen van de omgeving. Er is uiteindelijk gekozen voor een gemetselde muur met grote 'open' vlakken met donkergroene gaaspanelen voor (klimop) beplanting. Aan de onderzijde van de panelen komt een gemetselde opsluitband als opstaande rand ter voorkoming van	Het ontwerp van de tuinmuur is aangepast. De aangepaste tekeningen zijn als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
			vuilvorming.	
D5	9	De in paragraaf 4.2 genoemde visie dat hoogbouw passend is op deze locatie, wordt niet gedeeld. Het karakter van de wijk leent zich niet voor hoogbouwontwikkelingen.	Rondom het plangebied is hoogbouw niet uitzonderlijk. Zo ligt ten oosten van de nieuwe woontoren de flat aan het Bloemlustplein. De wijk karakteriseert zich voornamelijk door laagbouw, maar hoogbouw komt voor en wordt ook niet uitgesloten, zoals onder andere blijkt uit het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Hierin is opgenomen dat een hoogte accent op de locatie passen is. Verder sluit dit plan aan bij de Hoogbouwvisie van de gemeente Leiden. Hierin wordt Transvaal als een gemengd gebied aangeduid, met een afwisseling tussen laagbouw (tot circa 15 meter, middelhoogbouw (20-30 meter) en incidenteel een accent (circa 40 meter). De nieuwe woontoren van circa 27 meter hoog valt onder de categorie middelhoogbouw. Voor het gemengd gebied geldt dat voor gebouwen hoger dan 25 meter een hoogbouwtoets dient te worden uitgevoerd, dit is gebeurd en hieruit is naar voren gekomen dat het plan in overeenstemming is met de Hoogbouwvisie.	Geen
D6	10	Het plan kan minder massaal zijn zonder optopping en een bouwlaag minder op het nieuwe gebouw.	Het plan past binnen het stedenbouwkundig Programma van Eisen en voldoet aan de Hoogbouwvisie (zie D5). Er is gemotiveerd aangegeven waarom de woontoren en de optopping op het bestaande gebouw passend zijn in de omgeving.	
E	Thema: Milieu			
E1	1,3, 6	De Morsweg behoort tot de 200 meest vervuilde straten van Nederland. Door meer verkeersbewegingen toe te staan, zal de situatie alleen maar verslechteren.	Op basis van het Regionale Verkeer & Milieu Kaart (RVMK) is uitgegaan van een verkeersintensiteit van ongeveer 18.000 voertuigen in 2020. Een verdubbeling van dit aantal voertuigen zal tot een verhoging van de geluidsbelasting leiden van ongeveer 3 dB. Het verkeer dat door het bouwplan zelf wordt gegenereerd zal een fractie zijn van het aantal voertuigen op de Morsweg. De bijdrage in het geluidniveau zal maximaal 0,1 dB bedragen. Deze toename is verwaarloosbaar. Het plan zal dus wat het geluid aan gaat geen substantiële verandering te weeg brengen.	Geen
E2	6	Als gevolg van het realiseren van het plan, zal een corridor ontstaan, die verkeersonveiligheid en geluidsoverlast (weerkaatsing) tot gevolg zal hebben.	De Omgevingsdienst heeft geluidsberekeningen gemaakt voor de gevels aan de woningen aan de Morsweg. Hierbij is eerst het geluidniveau berekend zonder de nieuwbouw en vervolgens met de nieuwbouw (woontoren). Uit deze berekeningen is gemeten dat er op één punt (hoekwoning Morsweg, nr. 57) sprake is van een verwaarloosbare toename van 0,1 dB die kan worden toegeschreven aan weerkaatsing. Een geluidniveau dat circa 3 dB hoger ligt kan men duidelijk waarnemen en wordt aangemerkt als een duidelijke toename. In dit geval blijft de	Geen

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
			toename ruimschoots onder de 3 dB en wordt aldus als verwaarloosbaar bestempeld. Voor de overige punten geldt er zelfs een afname van het geluidsniveau als gevolg van het bouwplan. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat de hoogbouw het wegverkeerslawaaï van de Rijnzichtbrug ter hoogte van de woningen aan de Morsweg (30 km/uur gedeelte) deels afschermt.	
E3	10	De hogere grenswaarde die vastgesteld moet worden is hoger dan wat het beleid van de gemeente toestaat. Er wordt een uitzondering gemaakt met het argument dat het hier gaat om woningen die maar kort bewoond zullen worden en dat het eigenlijk niet anders kan; vanuit het oogpunt van geluid en leefbaarheid wordt een onwenselijke situatie geschapen.	Het is de bedoeling dat een plan voldoet aan de Wet geluidhinder. Het plan voldoet aan het gestelde in die Wet. De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om een hogere waarde voor wegverkeer en railverkeer van respectievelijk 63 dB en 68 dB vast te stellen. Het geluidbeleid van de Omgevingsdienst is erop gericht om niet tot dit wettelijke maximum te gaan. Op basis van het geluidbeleid bedraagt de hogere waarde maximaal 58 dB voor wegverkeerslawaaï en 63 dB voor railverkeerslawaaï. Bij uitzondering bestaat wel de mogelijkheid tot het vaststellen van een hogere waarde tot de in de Wet geluidhinder vastgestelde maximale hogere waarde. Hiervoor is een uitgebreide motivatie noodzakelijk waaruit moet blijken waarom de omstandigheden deze uitzonderlijke afwijking van het geluidbeleid rechtvaardigen. In onderhavig plan is besloten om af te wijken van het geluidbeleid vanwege het feit dat maatregelen om het geluidniveau voldoende terug te dringen redelijkerwijs niet zijn te nemen. Daarnaast is het woningontwerp en de kwaliteit van de woning gebaseerd op een relatief snelle doorstroom van jongeren die met een eerste baan na of tijdens hun studie een eerste goedkopere woning willen betrekken. Ondanks dat de locatie vrij hoog geluidbelast is en daarmee een matig leefklimaat kent, heeft de aanvrager aangegeven dat dit deels wordt gecompenseerd door betere gevelisolatie toe te passen dan wettelijk nodig is. Hierdoor wordt het binnenniveau circa 3 dB beter dan het wettelijk vereiste binnenniveau. Verder zal door het toepassen van een gesloten borstwering met aanvullend een glazen scherm van 0,5 m hoogte de geluidbelasting ter plaatse van de achterliggende gevel met ten minste 4 dB afnemen.	Geen
F	Thema: Beleid ruimtelijke onderbouwing			
F1	6, 10	Het plan is in strijd met het beleidsstuk 'Boomgaard van kennis', waarin staat dat verdere verdichting	Het plan is getoetst aan gemeentelijk beleid; zo ook aan 'Boomgaard van kennis'. Het beleidsstuk beschrijft in hoofdlijnen de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Leiden. Er is geconstateerd dat in	

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
		de woonkwaliteit aantast en dat er sprake moet zijn van een gevarieerd woningaanbod.	het stedelijk gebied van Leiden nagenoeg geen ruimte meer is voor geschikte bouwlocaties. Bij het binnenstedelijk realiseren van (woning)bouwopgaven wordt aldus gestreefd naar doelmatig ruimtegebruik en een verbetering van de stedenbouwkundige vervlechting en ruimtelijke kwaliteit. De Boomgaard van Kennis benoemt de problematiek om in Leiden aan de groeiende behoefte aan goedkopere huurwoningen te voldoen. Een geschikte locatie is lastig te vinden en het verdient de voorkeur dat de bouwlocatie op zo kort mogelijk afstand van het centrum ligt te versterking van het draagvlak van de voorzieningen in het centrum. Daarnaast mag het niet zo zijn dat de verdichting de woonkwaliteit aantast. Gekozen moet worden voor hoogwaardige stedelijke woonmilieus met goede architectuur en zorg voor de openbare ruimte. Hoogbouw kan hier een oplossing voor bieden. Er dient een gevarieerd woningaanbod te zijn en goedkopere woningen moeten door een doorstroombeleid beschikbaar blijven voor de lagere inkomensgroepen, waaronder de starters op de arbeidsmarkt. Daarnaast wijst de Boomgaard van Kennis dit gebied aan als een zone met hoogbouw, rond het Centraal Station en langs de spoorlijnen is het mogelijk om hoogbouw te realiseren.	
F2	6, 10	Het plan is in strijd met de Woonvisie, waarin staat dat woningen levensloopbestendig moeten zijn.	De ambitie van de Woonvisie is om nieuw te bouwen woningen zoveel mogelijk levensloopbestendig te laten zijn, dit omdat de behoefte aan seniorenwoningen toeneemt. Dit is echter geen harde 'eis'. Levensloopbestendigheid een begrip dat betrekking heeft op de geschiktheid van een woning om bewoond te worden door mensen die een lichamelijke beperking hebben. Dit begrip is niet gestandaardiseerd: er is geen norm voor. Levensloopbestendigheid wordt uitgedrukt in een classificatiesysteem van het RAVG (Rijnlands Revalidatie Centrum) dat met sterren werkt. Levensloopbestendige nieuwbouwprojecten dienen te voldoen aan minimaal drie sterren en levensloopbestendige projecten in de bestaande voorraad aan ten minste twee sterren. Kort samengevat geldt voor drie sterren dat de woningen rollator en rolstoel door- en toegankelijk dienen te zijn. De bestaande flat en de woontoren beschikken beide over een lift en voldoen aan alle bouwkundige eisen, zoals vrije indeelbaarheid en drempels van maximaal 20 mm (zowel tussen ruimten onderling als naar buiten). De woningen zijn toegankelijk voor rollator en rolstoel. De doelgroep voor de woningen nu is	

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
			werkende jongeren. Aangezien het plan aan alle bouwkundige vereisten voldoet, is het in de praktijk mogelijk om in de toekomst de woningen te gebruiken ten behoeve van senioren huisvesting.	
G	Thema: Groenvoorzieningen			
G1	6	Door het verdwijnen van een van de weinige stukjes groen in Leiden, wordt de leefomgeving aangetast.	In het plan is ervoor gekozen om het terrein rondom te nieuw te realiseren woontoren en de bestaande flat zoveel mogelijk een groene invulling te geven. De huidige groenstrook op de hoek van de Rijnzichtstraat en de Morsweg blijft grotendeels behouden. Op het parkeerterrein worden bomen geplant en ook het gedeelte aan de Rijn (tussen de bestaande flat en de woontoren) wordt geherstructureerd, hier komen bankjes en beplanting. Het opknappen, herstructureren van het terrein, wordt als een kwaliteitsslag gezien ten opzichte van de huidige situatie, waarbij nu vaak nog wordt gerefereerd aan een rommelige en onoverzichtelijke situatie.	Geen
G2	9, 10	De groene invulling rond het plan is voor een groot deel al aanwezig in de bestaande situatie. Dit is dan ook maar een zeer beperkt en verzachtend argument als het gaat om het overschrijden van diverse normen in het plan.	De bestaande groenstrook evenals het de buitenruimte aan het water zijn in de huidige situatie al aanwezig. Toch worden deze delen niet als kwalitatief en hoogwaardig stukken groen beschouwd, vanwege de rommelige situatie. Het is juist de bedoeling om deze delen een kwaliteitsimpuls te geven door de bestaande situatie op te knappen en te verbeteren. Door het slopen van de garage ontstaat ruimte waar beplanting mogelijk is. Het parkeerterrein dat hier zal worden gerealiseerd krijgt dan ook zoveel mogelijk een groene inrichting met gras en klinkerbestrating en bomen en hagen die als natuurlijke afscheiding zullen fungeren. Ook de terreinmuur vormt een groen element met rasters met klimop beplanting. De groeninvulling van het terrein wordt als een belangrijk onderdeel van het plan beschouwd.	Geen
H	Thema: Meeuwenoverlast			
H1	7,8	Er is geen rekening gehouden met de overlast van meeuwen op het dak (kiezels). Er wordt verzocht om aanpassingen aan het plan te doen, zodat de overlast zoveel mogelijk wordt beperkt.	Op het dak van de nieuw te bouwen woontoren en op de nieuwe laag van de bestaande flat zullen geen kiezels worden gelegd. Er is gekozen voor een kunststof dakbedekking. Hiermee zal de meeuwenoverlast zoveel mogelijk worden beperkt. Mocht er in de toekomst toch nog sprake zijn van meeuwenoverlast, dan zullen hiervoor andere passende maatregelen worden getroffen (inzetten van akoestische middelen, aanpassingen voor vogelwering aan het dak e.d.).	Geen
I	Thema: Waardedaling			

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
I1	11	De waarde van het huis Morsweg 86 gaat omlaag als gevolg van het realiseren van het bouwplan.	Na het onherroepelijk worden van het projectbesluit Morsweg-Rijnoever, kan een verzoek om planschade, conform artikel 6.1 Wro, in behandeling worden genomen. Op dat moment zal het concrete verzoek worden beoordeeld of er sprake is van planschade als gevolg van het bouwplan en zo ja, hoe hoog de eventuele planschade vergoeding zal zijn.	Geen
J	Thema: Communicatie en overig			
J1	2, 3, 6	De communicatie over het project laat te wensen over. De gemeente had de direct betrokkenen beter (persoonlijk en proactief) moeten informeren. Dit wordt gezien als een geval van onbehoorlijk bestuur.	De gemeente erkent dat de communicatie ten aanzien van het project duidelijker had gekund. In die zin wordt de betreffende opmerking gedeeld. Na klachten vanuit de omgeving en op advies van de raad is besloten om tijdens de zienswijzentermijn nogmaals een informatieavond te houden. De uitnodigingsbrieven zijn toen ook in een groter gebied rondom de projectlocatie verspreid. De gemeente heeft zich tijdens de verschillende procedurele stadia aan de wettelijke vereisten gehouden (het publiceren in de Stadskrant en de Staatscourant) en ook aanvullend op verschillende manieren informatie verstrekt aan omwonenden. Zo heeft het voorontwerp projectbesluit 8 weken ter inzage gelegen in verband met de vakantie en heeft er een inspraakavond plaatsgevonden (27 juni 2011). Tijdens de ontwerpfase zijn, zoals vermeld, een inloopavond (21 februari 2012) en een informatieavond (15 maart 2012) gehouden. Op de eerste avond waren 5 personen aanwezig en op de tweede avond 13 personen. Er is een verslag van de avond gemaakt. Dit verslag is als bijlage bijgevoegd.	Geen
J2	3	Tijdens de totstandkoming van het plan zijn wij niet geïnformeerd, terwijl de nieuwbouw op 20 meter van onze woning is gesitueerd.	De gemeente heeft brieven verstuurd rondom het plangebied. Sommige omwonenden hebben deze brief niet ontvangen; de gemeente betreurt dit en biedt hiervoor excuses aan. Er is geconcludeerd dat het gebied te beperkt was. In een later stadium zijn de brieven binnen een groter gebied verspreid en is ervoor gekozen om nogmaals een informatieavond te organiseren. Overigens is het versturen van brieven geen plicht; dit moet meer worden gezien als een aanvullende service. De gemeente publiceert bouwplannen in de Stadskrant (en in de Staatscourant) en op burgers (omwonenden) rust een zekere mate van eigen verantwoordelijkheid om plannen in de gaten te houden.	Geen
J3	10	De eerder ingebrachte inspraakreactie, wordt als herhaald en ingelast	Ten aanzien van de beantwoording van aangedragen argumenten in de genoemde inspraakreactie, wordt verwezen naar de	Geen

	Indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
		beschouwd.	inspraaknota (Januari 2012, zie paragraaf 4.2 onder B4, B6 t/m B18, C2, F1, H5 t/m H10, I2, I3, J5, K1, L1 t/m 5, M2 en M3). Voor een deel heeft de inspraakreactie geleid tot wijzigingen, die in het ontwerp projectbesluit zijn opgenomen. Deze opmerkingen zijn niet (meer) overgenomen in onderhavige zienswijzennota. Voor zover de aangedragen punten uit de reactie nog relevant zijn en beantwoording behoeven, zijn deze wel in deze nota opgenomen.	

4 WIJZIGINGEN

Wijziging

5.1 Kennelijke verschrijvingen

In paragraaf 3.3.3 onder het kopje 'Parkeerbeleidsplan (2002)' staat een verwijzing naar de Stevenshof.

In paragraaf 6.2 'Maatschappelijke uitvoerbaarheid' staat dat het projectbesluit conform de gemeentelijke inspraakverordening gedurende een termijn van zes weken ter inzage is gelegd. Het voorontwerp projectbesluit heeft echter acht weken (20 juni t/m 15 augustus 2011) ter inzage gelegen in verband met de zomervakantie.

In de ruimtelijke onderbouwing staan in het document op verschillende plaatsen wat kleine (grammaticale) verschrijvingen.

Verkeer en Vervoer

De parkeerparagraaf (4.4.1 onder het kopje 'Autoparkeren') berust op onjuiste informatie.

5.2 Zie ook in het overzicht van de zienswijzen onder het thema 'Parkeren en verkeer' (B3, B7, B8, B10 t/m B12 en B21).

Gevolgen voor het besluit

De zin "*Belangrijk voor de Stevenshof is de constatering dat in drie van de vier wijken (Kloosterhof, Dobbewijk-Zuid, en Schenkwijk) sprake is van een hoge parkeerdruk*". is uit de paragraaf gehaald.

De tekst van paragraaf 6.2 is aangepast.

Ook is nog een alinea toegevoegd betreffende de inzage termijn van het ontwerp projectbesluit.

Deze (grammaticale) verschrijvingen zijn door het gehele document verbeterd. Zij zijn van tekstuele aard en hebben verder geen (inhoudelijke) gevolgen voor het projectbesluit.

De tekst onder het kopje 'Autoparkeren' is uit het ontwerp projectbesluit is eruit gehaald en er is een nieuwe tekst voor in de plaats gekomen. Dit op basis van de nieuwe onderzoeksgegevens.

5 BIJLAGEN

5.1 Verslag informatieavond donderdag 15 maart 2012

Inleiding en presentaties

De voorzitter, Wiet Spies, opent de bijeenkomst om 19.30 uur. Het is de tweede informatieavond. Na de eerste inspraakavond is er een inloopbijeenkomst geweest.

Van de bespreking wordt een verslag gemaakt dat dient ter informatie aan het bestuur.

Het doel van de bijeenkomst is het geven van informatie over het project en het horen van de opvattingen van de bewoners. Reacties kunnen nu al worden meegenomen in deze fase van de zienswijze. Ook bestaat de mogelijkheid om schriftelijk te reageren.

Arie Feij, directeur van SHWJ (Stichting Huisvesting Werkende Jongeren), geeft een schets van de voorgeschiedenis en van het doel van de SHWJ, huisvesting voor (werkende) jongeren niet ouder dan 30 jaar.

Jongerenhuisvesting in Leiden is nog altijd problematisch. Er is ondanks een bestand van 700 woonheden een grote wachtlijst. Vandaar de voortdurende zoektocht naar uitbreidings-mogelijkheden. In dat kader is het project Morsweg-Rijnsoever in beeld gekomen.

De gehanteerde parkeernorm voor de te realiseren wooneenheden bleek daarbij een knelpunt. Spreker schetst de ontwikkelingen van 0,2 naar 0,6 in relatie tot de gevarieerde samenstelling van de doelgroep (werkende jongeren en studenten). Zijn conclusie over de opgelegde parkeernorm is dat die volledig onterecht is, gezien het beperkte feitelijke autobezit van de jongerendoelgroep in kwestie.

Nanko van den Brule, de projectarchitect, geeft aan de hand van beelden de verschillen aan tussen een vorig ontwerp en het huidige voorliggende ontwerp en licht dat laatste kort toe.

In het ontwerp is een relatie gelegd met de voormalige villa Bloemlust en bijbehorende tuin met gesloten muur. De architect vindt het aantrekkelijk om in het ontwerp de muur in transparantere en speelsere vorm terug te laten keren met groenvoorziening erachter. Tevens wil de architect een verbinding leggen tussen het bestaande en het nieuwe woonblok. Visueel gebeurt dat door beide blokken op te toppen met een inspringende bouwlaag van gelijksoortige vormgeving. De gehele architectuur heeft een zo licht en vriendelijk mogelijke uitstraling door onder meer materiaalgebruik, plaatsing van balkonnetjes op de hoek en grotere beglazing. Het erf ofwel parkeerterrein krijgt een groen karakter door grasklinkers die vegetatie mogelijk maken en door verspreide bomen. Het terrein is openbaar, uitgezonderd de parkeerplaatsen die worden afgesloten met neerklapbare paaltjes voor de bewoners.

Vragen, opmerkingen en antwoorden

- Een vraag of het in de toekomst misschien mogelijk is voor een omwonende om een parkeerplek in het complex van de SHWJ te huren, beantwoordt Arie Feij in principe positief.
 - Een vraag of voor de dakbedekking van kiezels een alternatief is te bedenken vanwege de overlast door meeuwen, antwoordt Nanko van den Brule positief. Hij is bereid om het ontwerp aan te passen met een alternatieve dakbedekking.
 - Een omwonende uit de Wetstraat meldt dat hij het huidige ontwerp prima vindt. Hij acht het een enorme opknapper vergeleken met de huidige situatie. Wel voorziet hij door dit plan problemen met de parkeersituatie, maar betaald parkeren als oplossing onderstreept hij.
 - Een vraag naar wat er gebeurt met de bestaande gevel beantwoordt de architect dat het niet in zijn opdracht zit. Arie Feij antwoordt dat de gevel tegelijkertijd met de bouw wordt opgeknapt in het kader van het groot onderhoud aan de bestaande bouw.
 - Een omwonende kaart het afwijkende leefgedrag van de jongeren in de flat aan: kratten bier op de balkons en vlaggen voor de ramen in plaats van gordijnen. Zij ervaart die uitstraling als nadelig voor de buurt. Arie Feij antwoordt dat een mooi gebouw en een opgeknapt terrein straks een veel positievere uitstraling laten zien.
 - Een andere omwonende vindt het ontwerp weliswaar fraai, maar veel te groot qua schaal voor die kleine plek. Het gaat immers om een buurt die al te veel is belast, onder andere door het vele doorgaande verkeer dat steeds vastloopt en de grote parkeerproblematiek.
 - Een omwonende oordeelt het juist als goed dat het complex voorziet in eigen parkeerplaatsen en plekken voor containers die de buurt ontzien.
 - Een omwonende pleit voor een extra parkeerlaag onder het gebouw. Want ook bij de Haagweg wordt straks gebouwd, waardoor extra behoefte is aan parkeerplaatsen. Bovendien vindt zij de verkeerssituatie uiterst gevaarlijk. Zij wil dat er iets aan wordt gedaan.
- Wiet Spies antwoordt dat extra parkeerplaatsen financieel niet haalbaar zijn vanwege de kostprijs van 50.000 euro per extra parkeerplek. Hij verklaart dat de signalen helder zijn. De wijk is niet uniek qua parkeerproblemen. De moeilijkheid is dat die algemene problemen niet zijn te koppelen aan een dergelijk bouwinitiatief. Anders zou er geen enkele kunnen worden gerealiseerd. Wel zegt hij toe deze belangrijke signalen mee te nemen.

René Bakker vult aan dat het plan ten opzichte van de bestaande infrastructuur en de verkeerssituatie is beoordeeld en goedgekeurd.

- Een omwonende dringt aan op de bouw van een fietsersbrug om de verkeersstromen te ontlasten. Ook vraagt hij zich af of de in- en uitgang van het privéparkeerterrein niet beter is te verplaatsen naar het midden om zo de aansluiting op de verkeersstromen te verbeteren. René Bakker antwoordt dat dit zal worden meegenomen.
- Op een vraag of er plek is gereserveerd voor verhuisbusjes (vanwege de mobiele bewoners van het complex) zonder de ingang te blokkeren, antwoordt de architect dat het erf daarvoor voldoende ruimte biedt.
- Een omwonende vraagt wat de visie op parkeren van de gemeente is op het gebiedje dat wordt begrensd door de Morsstraat, de Rijnstraat, de Wetstraat, de la Reysstraat en de Pretoriusstraat. Annick van Oostveen antwoordt dat bij elke nieuwe ontwikkeling de gemeente het plan moet toetsen aan de parkeernorm. Dat wordt berekend aan de hand van landelijke CROW-normen. Die dienen als leidraad en zijn geen harde normen, maar richtlijnen. Voor dit plan is als norm voor de berekening 0,6 per wooneenheid gekozen, zijnde de maximale norm voor kamerverhuur. De laagste norm is 0,2 en die vond de gemeente niet realistisch. Voor 46 nieuwe woningen gelden dus 28 parkeerplaatsen, plus 5 bestaande, maakt 33 parkeerplaatsen. De ontwikkelaar heeft 28 parkeerplaatsen op eigen terrein gesitueerd, plus 2 langspaarkeerplekken aan de Morseweg. Dat betekent een tekort van 3 parkeerplaatsen. De gemeente vindt dat aanvaardbaar, omdat de leden van de doelgroep niet allemaal over een auto beschikken. Ook de nabijheid (circa 900 meter) bij het CS, de overige vervoersmogelijkheden (fiets en OV) en de aard van de bewonerssamenstelling zijn van invloed.
- Iemand klaagt dat hij als omwonende niet terecht kan op de privéparking van het complex, terwijl dat andersom wel mag. Arie Feij antwoordt dat, totdat betaald parkeren of een blauwe zone wordt ingevoerd, wat hem betreft de parkeerplaats van het complex openbaar mag zijn voor de buurt.
- Op een vraag naar het reële aantal te verwachten autobezitters en naar de reden van het hanteren van een kamernorm (terwijl het om kleine wooneenheden gaat) antwoordt Annick van Oostveen dat de kamernorm is gebruikt, omdat er nu eenmaal geen aparte norm is voor kleine appartementen. Het feitelijke autobezit is nog in onderzoek. Arie Feij voegt eraan toe dat hij ervan overtuigd is dat minder dan de helft van de bewoners van het complex een auto heeft.
- Een omwonende pleit voor een lagere muur met een ijzeren hek met begroeiing erop, net zoals vroeger. Zij vindt de ontworpen muur geen goed idee vanwege risico op graffiti. Verder vindt spreekster dat de gemeente te gemakkelijk denkt over het nieuwe ontwerp. Zij omschrijft haar buurt als een ondergeschoven kindje. Maar ondanks de bedreigingen zijn de bewoners trots op hun woonomgeving en investeren zij in hun woningen. Nu is er weer sprake van een extra belasting met jongerenhuisvesting. Zij pleit ervoor dat de gemeente daar het nodige tegenover zet, bijvoorbeeld door veel groen. Zij wenst dat de gemeente de buurtbewoners serieus neemt. Wiet Spies antwoordt dat alleen al uit deze gesprekken blijkt dat de gemeente de buurt wel degelijk serieus neemt. Nanko van den Brule vult aan dat het architectenbureau eerst een groene haag heeft voorgesteld, maar dat allerlei commissies van Welstand tot De Ark daarvoor in de plaats een (veel kostbaardere) muur wensten. Hij vindt die trouwens van een kwalitatief hoger gehalte. De bomen staan overigens op tekening en daaraan is de gemeente te houden. Daarnaast is begroeiing van de muur met klimop ook een optie.
- Een omwonende denkt dat de meeste mensen uiteindelijk weinig bezwaar zullen hebben tegen de plannen, maar een geste van de gemeente als handreiking aan de bewoners voor verbetering van de leefbaarheid zou hij erg op prijs stellen. De ervaringen van bewoners met het stadsbestuur zijn op dit punt helaas niet gunstig. Uiteindelijk zijn er steeds redenen waarom iets niet kan. Dat versterkt ook een gebrek aan vertrouwen en draagt ertoe bij dat bewoners 'met geslepen messen' een bespreking met de gemeente ingaan. Wiet Spies vindt het sympathiek zoals de omwonenden voor hun buurt opkomen. Dergelijke signalen worden teruggekoppeld naar het bestuur. Hij vindt wel dat het ontwerp klasse uitstraalt en dat het de buurt opknapt. Dat, samen met de toezegging door de directeur voor de tijdelijke parkeermogelijkheid op het terrein van het complex, zijn voor spreker aanwijzingen dat de buurt wordt gerespecteerd. Ook het parkeerprobleem dat in heel Leiden speelt, zal onder de aandacht van de wethouder worden gebracht. Verdere toezeggingen kan hij op dit moment niet doen.

- Iemand stelt het gemis aan een integrale visie bij de gemeente vast. Daarbij verwijst hij na de opmerking van de projectleider dat het project los moet worden gezien van het geheel. Maar hij denkt dat een bouwplan moet worden getoetst aan een integrale visie.
Wiet Spies antwoordt dat de gemeente werkt met deelstructuurvisies. Maar of er een is voor dit gebied weet hij niet.
Annick van Oostveen voegt eraan toe dat dit ontwerpplan met gunstig gevolg aan een stedenbouwkundig programma van eisen is getoetst. Zij weet evenmin of er voor het hele Morsgebied een algemene visie is.
Wiet Spies vult aan dat een stedenbouwkundig plan of een beeldkwaliteitsplan niet voor alle gebieden in de stad is gemaakt.
- De voorzitter concludeert dat de omwonenden bij de gemeente er op aandringen serieus te worden genomen en te bezien hoe de leefbaarheid van de buurt is te verbeteren. Hij zegt toe dat dit signaal, de verkeersdruk, het parkeerprobleem en de veiligheid onder de aandacht van de wethouder worden gebracht. Ook wijst hij op de toezegging door de directeur van de SHWJ over de tijdelijke parkeerplaatsen.
- Tot slot geeft Annick van Oostveen een korte toelichting op de vervolgpprocedure, de verdere beroepsmogelijkheden en de concrete acties. De termijn van het indienen van de zienswijze loopt aanstaande maandag af.
- Arie Feij schat de start van de bouw op zijn vroegst in september aanstaande of anderhalf jaar later in geval van aangetekend beroep.

De voorzitter sluit de bijeenkomst om 21.00 uur af met dank aan allen voor hun inbreng.