

**Nota Zienswijzen en Vooroverleg
wijzigingsplan Bloemistenlaan 50a – 51
(oktober 2020)**

Inleiding

Voorliggende Nota Zienswijzen en Vooroverleg wijzigingsplan Bloemistenlaan 50a – 51 bestaat uit vier onderdelen:

A. Nota zienswijzen

Deel A bestaat uit de samenvatting en beantwoording van de binnengekomen zienswijzen.

B. Nota vooroverleg

Deel B bestaat uit de samenvatting en beantwoording van de ontvangen reacties in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1. Bro).

C. Ambtelijke wijzigingen

In deel C is het overzicht met ambtelijke wijzigingen opgenomen.

D. Staat van wijzigingen

In deel D zijn alle wijzigingen opgenomen ten opzichte van het ontwerp wijzigingsplan.

A. Nota Zienswijzen

1. Inleiding

Het wijzigingsplan voorziet in de juridisch-planologische regeling voor de bouw van 33 energieneutrale woningen mogelijk (22 grondgeboden eengezinswoningen en 11 appartementen) ter plaatse van de bestaande (leegstaande) bedrijfspanden op de locatie Bloemistenlaan 50a en 51. Naast de woningen wordt een (half)verdiepte parkeergarage mogelijk gemaakt en wordt de openbare ruimte rondom opnieuw heringericht.

2. Voorgeschiedenis

Het ontwerp wijzigingsplan Bloemistenlaan 50a - 51 heeft van vrijdag 22 mei 2020 tot en met donderdag 2 juli 2020 ter inzage gelegen voor het indienen van zienswijzen. In totaal zijn twaalf zienswijzen ingediend. De twaalf zienswijzen zijn in totaal door 30 personen ondertekend.

3. Behandeling zienswijzen

De ingediende zienswijzen zijn in de tabel in paragraaf 5.2 weergegeven. Omdat de zienswijzen gedeeltelijk elkaar overlappen is ervoor gekozen om de zienswijzen thematisch te beantwoorden. In de eerste kolom is aangegeven welke zienswijzen (indiener(s)) betrekking hebben op het thema. In de tweede kolom zijn de zienswijzen samengevat weergegeven. In de derde kolom is de reactie van het college opgenomen. De vierde kolom geeft (indien van toepassing) aan of de zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

4. Vervolg procedure

Het definitieve wijzigingsplan, waarin de aanpassingen zoals genoemd in de Staat van wijzigingen (onderdeel D van de nota) zijn verwerkt, wordt samen met deze nota aan het college aangeboden voor vaststelling. Nadat het wijzigingsplan door het college van burgemeester en wethouders is vastgesteld, wordt het wijzigingsplan wederom voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd, de zogenaamde beroepstermijn. Het wijzigingsplan 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 wijzigingsplan pas in werking wanneer op het verzoek om voorlopige voorziening is beslist.

5. Zienswijzen

5.1 Ingekomen reactie(s)

In het onderstaande schema zijn de indieners van de zienswijze(n) weergegeven:

Nr	Indiener	Adres
A	XXX	XXX
B	XXX	XXX
C	XXX	XXX
D	XXX	XXX
E	XXX	XXX
F	XXX	XXX
G	XXX	XXX
H	XXX	XXX
I	XXX	XXX
J	XXX	XXX
K	TeekensKarstens Advocaten	Vondellaan 51, 2300 AE Leiden
L	XXX	XXX

NB: De namen en adressen van de indieners van de zienswijzen worden vanwege privacy redenen niet vermeld in de stukken die (online) worden gepubliceerd. Dit geldt overigens niet voor bedrijven e.d.

5.2 Ingekomen zienswijze(n)

NB: vanwege de vele (inhoudelijke) overeenkomsten in de diverse zienswijzen is ervoor gekozen om de zienswijzen niet afzonderlijk, maar thematisch te beantwoorden. Hierbij is links in de tabel aangegeven welke indieners het betreffende punt naar voren hebben gebracht in zijn of haar zienswijze.

Indiener	Nr.	Samenvatting zienswijze(n)	Reactie College	Gevolgen besluit
Thema: Bebouwing				
A, B, E, F, J en K	1	A De beoogde goothoogte (en bouwhoogte) van de woningen geprojecteerd op de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage is met 8 meter te hoog. Allereerst heeft de ontwikkelaar altijd gesproken over een maximale goothoogte van 7 meter. Daarnaast kloppen de bouwregels niet, omdat die zodanig kunnen worden uitgelegd dat de goothoogte altijd 8 meter mag bedragen, iets wat in strijd is met de wijzigingsregels uit het moederplan 'Zuidelijke Schil'. Tot slot zorgen de beoogde hoogtes voor minder lichtinval en meer schaduwwerking, waarbij een deugdelijke bezonningsstudie ontbreekt	De goothoogte, voor zover deze 8.0 meter betrof, zoals opgenomen in het ontwerp wijzigingsplan was inderdaad foutief. De goothoogten worden dan ook grotendeels naar beneden bijgesteld. De woningen die geprojecteerd zijn op de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage krijgen een maximale goothoogte van 6.0 meter in plaats van de oorspronkelijke 8.0 meter, waarbij opgemerkt wordt dat de parkeergarage maximaal 0.6 meter boven het peil mag uitkomen. Concreet betekent dit dat de goothoogte van deze woningen maximaal 6.6 meter mag gaan bedragen. Dit is bijna 1.5 meter lager dan het ontwerp en ook in lijn met de uitgevoerde bezonningsstudie. Deze (nieuwe) goothoogte zijn ook in lijn met de ideeën van de ontwikkelaar. De bouwregels met betrekking tot de goothoogte van de woningen, welke mogelijk (deels) op de halfverdiepte c.q. ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd is ook aangepast c.q. aangevuld. De nieuwe bouwregel borgt dat de goothoogte enkel verhoogd mag worden van 6.0 naar 6.6 meter indien de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage daadwerkelijk als zodanig wordt gerealiseerd. Voor de inhoudelijke reactie wat betreft lichtinval en bezonning e.d. verwijst het college u naar de reactie onder 4B verderop in deze tabel.	Voor zover op de plankaart de goothoogte 8.0 meter bedroeg wordt dit aangepast naar 6.0 meter. Daarnaast wordt aan de bouwregels in art 6.2 een extra lid toegevoegd met betrekking tot het verhogen van de goothoogte indien hoofdgebouwen gerealiseerd worden bovenop een (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage. Deze regeling zorgt ervoor dat de bouwhoogte maximaal verhoogd kan worden tot 6.6 meter. Deze regel wordt opgenomen onder art. 6.2.1 onder f en het huidige art. 6.2.1. onder f wordt hernoemd tot art. 6.2.1. onder g. Op basis van de reactie van het college zijn er tevens tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 2.3, onder sub c.
D		B Zoals ik ook tijdens de informatieavond heb aangegeven ben ik van mening dat de schaal van het plan, vooral direct grenzend aan mijn tuin buitensporig groot is. Op dit moment heb ik een 5,6	In het ontwerp wijzigingsplan was een goothoogte van 8,0 meter opgenomen, waardoor de totale bouwhoogte 11,4 meter kon bedragen. Dit is inderdaad circa 2 keer zo hoog als de bestaande muur. De goothoogte en daarmee	Geen

			meter hoge muur op de grens. In plaats daarvan zal ik nu een blinde muur van 10 meter hoog krijgen aan de zuidkant van mijn woning/tuin. Dit zorgt voor een enorme aantasting van lucht, daglicht en uitzicht waarvan ik tot nu toe genoten heb. Dit is al met al 2 keer zo hoog als de bestaande muur en heeft dus ongelofelijk veel negatieve invloed op mijn eigendom.	de bouwhoogte is verlaagd (zie reactie onder 1a) tot max 6.6, respectievelijk 10.1 meter. Daarbij heeft de ontwikkelaar op basis hiervan ook een bezonningsstudie uitgevoerd om de effecten op het dag- en zonlicht inzichtelijk te maken (zie ook reactie onder 4b). Gelet op het verlagen van de goothoogte en daarmee de bouwhoogte, de uitgevoerde bezonningsstudie en het feit dat nieuwe bebouwing verder van de perceelsgrens komt te liggen maakt dat het college de gevolgen voor eventuele vermindering van dag- en zonlicht, alsmede uitzicht als acceptabel beschouwd. Het college ziet dan ook geen reden om de goot- en of bouwhoogte dan ook nog verder naar beneden bij te stellen.	
J en K	C	Overigens is ook in artikel 33.1.1 sub i van de planregels bij het bestemmingsplan Zuidelijke Schil voorzien in het feit dat de bepalingen niet van toepassing zijn op de voorgestane parkeergarage. Parkeervoorzieningen zijn niet toegestaan omdat de aanduiding (art. 9.2.4) ontbreekt en ook mogen ondergrondse parkeervoorzieningen niet meer dan 40cm boven het peil uitkomen. In dit geval wordt een ondergrondse parkeervoorziening mogelijk gemaakt tot 1 meter boven het peil. Daarmee is dit strijdig met artikel 9.2.4. van de planregels van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil.	Artikel 33.1.1 sub e bepaalt hoe het parkeren dient te worden opgelost en het stelt hierbij slechts beperkte eisen. Voor zaken die niet expliciet zijn geregeld in de wijzigingsbevoegdheid stelt artikel 33.1.1 sub i dat hiervoor het bepaalde in de artikelen 9, 11, 16, 17, 21 en 22 overeenkomstig van toepassing is. Omdat het realiseren van (gebouwde) parkeerplaatsen expliciet in de wijzigingsregels is geregeld is in de ogen van het college artikel 9.2.4 niet van toepassing en kan er derhalve ook geen strijdigheid ontstaan met dit artikel van de voorschriften van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil	Geen	
J en K	D	Het plan is in strijd met art. 33.1.1 onder a en de toelichting hierop vanuit het college is onjuist. Het standpunt van het college is om meerdere redenen onjuist. Er is bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de bebouwing van de parkeergarage. Daarnaast is ook geen rekening gehouden met de mogelijkheden omtrent vergunningsvrij bouwen en zijn de garageboxen ook niet meegenomen in de berekening. Al met al voldoet het plan dus niet aan het bepaalde in artikel 33.1 aanhef en onder a van het bestemmingsplan, waardoor het wijzigingsplan niet in stand kan blijven.	Het college heeft inderdaad in haar eerdere berekening de parkeergarage niet meegenomen als bebouwd oppervlakte. Wanneer de parkeergarage wordt meegenomen in de berekening komt het college tot onderstaande berekening, op basis van het ontwerp wijzigingsplan. Het ontwerp wijzigingsplan maakt de volgende (potentiële) bebouwing mogelijk: • parkeergarage (incl. bovenliggende bouwvlakken e.d.) – circa 2380m² • parkeerboxen – circa 101m² • bouwvlak linksonder – circa 277 m² • bouwvlak linksboven – circa 384m²	De functieaanduiding 'parkeergarage' (pg) wordt op de verbeelding verkleind en de functieaanduiding 'parkeerterrein' (p) is komen te vervallen. Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 2.3, onder sub a.	

			• 30% bijgebouwen t.b.v. bouwvlak linksboven – circa 140 m² Het plangebied is circa 5.120m², waardoor, op grond van artikel 33.1.1 aanhef en onder a – onder voorwaarden - circa 3072m² bebouwd mag worden. De potentiële bebouwing bedraagt echter circa 3282m², welke een overschrijding oplevert van circa 210m². Gelet op het bovenstaande, in relatie tot artikel 33.1.1 onder a van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd: • De functieaanduiding 'parkeergarage' (pg) welke de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage mogelijk maakt is verkleind tot circa 2215 m². • De functieaanduiding 'parkeerterrein' (p) is in zijn geheel vervallen. Door deze wijzigingen maakt het uiteindelijke wijzigingsplan de volgende bebouwing mogelijk: • parkeergarage (incl. bovenliggende bouwvlakken e.d.) – circa 2215m² • bouwvlak linksonder – circa 277 m² • bouwvlak linksboven – circa 384m² • 30% bijgebouwen over een oppervlak van circa 576m² – circa 173 m² De maximale potentiële bebouwing het wijzigingsplan mogelijk maakt is daarmee teruggebracht tot maximaal 3049m². Door deze aanpassing voldoet het wijzigingsplan dan ook aan artikel 33.1.1 aanhef en onder a van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil 2009.	
J en K	E	Het moederplan bepaalt enkel de maximale goothoogte van hoofdgebouwen, evenwel wordt de bouwhoogte niet gegeven. Het wijzigingsplan staat toe dat de maximale bouwhoogte niet meer dan 3,5 meter mag bedragen dan de feitelijke goothoogte. Dit betekent meer dan een gehele verdieping, nu ook de	Het wijzigingsplan bepaalt op de verbeelding en in de bouwregels de maximale goothoogte en stelt op basis van artikel 6.2.1 onder f dat indien een maximale bouwhoogte ontbreekt deze niet meer dan 3,5 meter mag bedragen dan de feitelijke goothoogte, onder de voorwaarde dat het hoofdgebouw wordt voorzien van een	Geen

			niet de maximale dakhelling bepaald is. Het college heeft dan ook niet onderbouwd waarom deze hoogte in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening. Hoewel de hoogte dus niet onbeperkt is moet het college wel een belangenafweging maken waarom het gerechtvaardigd is, aanvullend op de goothoogte nog een kap te kunnen plaatsen van 3,5 meter. Tevens is dit ook in strijd met het bepaalde in artikel 9.3.3. van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil welke op grond van artikel 33.1.1. aanhef en onder i overeenkomstig van toepassing is. Al met al kan artikel 6.2.1 onder f van het wijzigingsplan dan ook niet in stand blijven. Mocht het college van mening zijn dat zich geen strijd voordoet tussen artikel 6.2.1 onder f van het wijzigingsplan met artikel 9.3.3. van het bestemmingsplan, is het aan het college om - bijlage II bij het bestemmingsplan Zuidelijke Schil in ogenschouw nemende - nader te motiveren waarom voor deze bouw- en goothoogtes gekozen is.	kap. Onterecht stelt u dat het plan niet voorziet in een maximale dakhelling. Artikel 1.37 van de planregels stelt immers dat een kap een helling moet hebben van tenminste 30° en maximaal 70°. De opgenomen goothoogte(s) en de regeling m.b.t. de maximale bouwhoogte en de kap(bepaling) maken ter plaatse twee bouwlagen en een kap mogelijk (met uitzondering van de gestapelde woningen). Deze twee bouwlagen en een kap is, hoewel het slechts een aanbeveling is, in lijn met bijlage II, behorende bij de voorschriften uit het bestemmingsplan Zuidelijke Schil.	
Thema: Verkeer					
J en K	2	A	Kennelijk heeft het college de intentie met de bestemming Verkeer om het gebied te wijzigen in Verblijfsgebied. Voor zover het college de doelstelling heeft om de bestemming te wijzigen naar verkeersdoeleinden biedt het bestemmingsplan hiervoor geen grondslag. Daarnaast staat de bestemming verblijfsgebied in het moederplan slechts onder bepaalde voorwaarde gebouwde parkeervoorzieningen toe. De regels in het voorliggende plan t.a.v. de ondergrondse parkeervoorzieningen zijn hiermee in strijd (art. 17.2.3. bestemmingsplan Zuidelijk Schil). Het plan maakt daarnaast ook de bouw van enkele garageboxen mogelijk. Ook dit is echter in strijd met de regels uit het bestemmingsplan Zuidelijke Schil (art. 17.2.1) Binnen de bestemming Verblijfsgebied,	Het bestemmingsplan (moederplan) kent zowel een bestemming Verblijfsgebied, als een bestemming Verkeersdoeleinden. In Leiden werken we tegenwoordig enkel met een bestemming Verkeer om e.e.a. te vereenvoudigen en te harmoniseren en tevens in lijn met de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen). Het college heeft deze bestemming dan ook in het ontwerp opgenomen, waarbij zij de doeleinden en bebouwingsvoorschriften uit art. 17 (bestemmingsplan Zuidelijke Schil) in acht heeft genomen. Het college zal bij de vaststelling echter zoveel als mogelijk terugvallen op de bestemming Verblijfsgebied, dit doet zij door de bestemming Verkeer qua naam te veranderen in Verkeer-Verblijfsgebied (V-VB) waarbij	De bestemming 'Verkeer' (art 5) wordt qua naam gewijzigd in 'Verkeer-Verblijfsgebied' (V-VB).

		c.q. Verkeer zijn immers geen garageboxen toegestaan. De bouwregels als bedoeld in artikel 5.2 van het wijzigingsplan wijken dan ook af van de grenzen die gesteld zijn in het bestemmingsplan aan de wijzigingsbevoegdheid, als bedoeld in art. 33.1.1. aanhef en onder i van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil. Het college kan dan ook het wijzigingsplan niet vaststellen voor zover beoogd is aan de gebieden de bestemming Verkeer toe te wijzen. Tevens maakt de bestemming Verkeer geen garages en ondergrondse parkeervoorzieningen hoger dan 0,6 meter boven peil mogelijk.	feitelijk enkel de naam wijzigt. Conform de SVBP2012 kan de bestemming niet meer enkel Verkeer genoemd worden. Het college deelt verder niet uw standpunt dat er strijdigheden ontstaan met de artikel 17.2.1 en/of 17.2.3 uit het 'moederplan'. Zoals eerder reeds benoemd regelt artikel 33.1.1 sub e waar (gebouwde) parkeerplaatsen aan moeten voldoen en is voor het overige (art. 33.1.1 sub i), het bepaalde in, in dit geval artikel 17 overeenkomstig van toepassing. Omdat de wijzigingsregels zelf al regels stellen over parkeerplaatsen (parkeergarages en/of garageboxen) is hetgeen bepaald in artikel 17 van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil t.a.v. (gebouwde) parkeerplaatsen niet overeenkomstig van toepassing op dit wijzigingsplan.	
J en K	B	Het uitgevoerde verkeersonderzoek door Goudappel geeft aan dat er problemen kunnen ontstaan voor in- en uitrijdende auto's van de parkeergarage. Auto's dienen vanuit de parkeergarage een draai te maken richting de Bloemistenlaan. Een draai die belemmerd kan worden door de naastgelegen parkeervakken, zeker als deze bezet zijn door auto's. Daarnaast is de Bloemistenlaan te smal voor tweerichtingsverkeer luidt de conclusie. De te smalle Bloemistenlaan en de nauwe bocht maken beide dat de verkeersveiligheid onvoldoende is gewaarborgd.	In- en uitrijden kan veilig en acceptabel plaatsvinden indien rekening gehouden wordt met de juiste bochtstralen en een goede inrichting van de in- en uitritconstructie. In- en uitrijden moet worden 'geregeld' met een verkeerslicht, gezien het ontbreken van de mogelijkheid dat auto's elkaar kunnen passeren op de hellingbaan in de garage. Alleen als een uitrijdende auto richting een wachtende inrijdende auto zou uitrijden, kan passeren op de Bloemistenlaan iets lastiger worden mede als gevolg van eventueel aanwezige geparkeerde auto's aan de overzijde van de uitrit van de garage, maar is dit in beginsel mogelijk. De parkeergarage dient dan ook aan de juist NEN-normen te voldoen. Dit zal uiteindelijk definitief getoetst worden bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen. De Bloemistenlaan is met een rijbaanbreedte van 4,50 meter á 4,60 meter net iets te smal voor autoverkeer in twee richtingen. Conform de ASVV hoort dat 4,80 meter te zijn. Het onderzoek van Goudappel stelt dat door de krappere rijbaanbreedte de grenswaarde van de capaciteit van deze erftoegangsweg 1000 motorvoertuigenbewegingen (mvt) per etmaal bedraagt. Ook met de ontwikkeling van dit bouwplan erbij blijft de	Geen

			verkeersintensiteit onder de 1000 mvt per etmaal. De verkeersveiligheid is gelet op het bovenstaande in de optiek van het college dan ook voldoende gewaarborgd.	
J en K	C	Het uitgevoerde verkeersonderzoek door Goudappel trekt een foute conclusie. Nu vanuit een ondergrondse parkeergarage op de Bloemistenlaan wordt gereden, moet ook rekening worden gehouden met zicht en veiligheid. Het plan onderbouwt niet dat met de gewenste positionering van de in- en uitrit de verkeersveiligheid voldoende is gewaarborgd. Daarbij zullen meer mensen gebruik maken van de weg en zal het niet altijd zo zijn dat parkeervakken vrij zijn, waarbij mensen elkaar kunnen passeren.	Volgens het onderzoek van Goudappel neemt de verkeersintensiteit af, want de tegelhandel en wasserij genereerden in het verleden ook verkeer. Per saldo is de verkeersgeneratie van dit bouwplan lager dan dat van voorheen de tegelhandel en de wasserij. Zoals al eerder is opgemerkt kan autoverkeer elkaar passeren met geparkeerde auto's in de parkeervakken. Behoudens hetgeen is opgemerkt over een uitrijdende auto in de richting van een wachtende inrijdende auto. Ook dat is mogelijk, maar is wel iets minder makkelijk. Klein of groot vrachtverkeer kan elkaar niet passeren. De intensiteit aan vrachtverkeer zal met dit bouwplan echter lager zijn dan dat in de bestaande situatie met een tegelhandel en een wasserij.	Geen
J en K	D	Het uitgevoerde verkeersonderzoek door Goudappel vermeldt dat uitgegaan wordt van minder dan 90 parkeerplaatsen die enkel voor bewoners toegankelijk zijn. Het wijzigingsplan stelt echter geen beperkingen aan het aantal parkeerplaatsen en/of het aantal verdiepingen van de parkeergarage. Daarmee is de maximale planinvulling geenszins geborgd. Ook het argument dat voor de parkeerbehoefte uitgegaan moet worden van slechts de benodigde parkeerplaatsen voor de woningen is onvoldoende, nu het gebruik van de ondergrondse parkeergarage niet gebonden is aan louter de bewoners in de planregels. Al met al kan het college niet concluderen dat de verkeersontsluiting aan de Bloemistenlaan voldoende verkeersveilig is.	Het uitgevoerde onderzoek vermeldt dat de gekozen oplossing voor de parkeergarage met een gecombineerde in- en uitrit gebruikelijk is bij een stallingsgarage voor enkel bewoners. Het wijzigingsplan stelt inderdaad geen beperkingen aan het aantal parkeerplaatsen, maar wijst voldoende ruimte voor parkeren aan en kent ook een voorwaardelijke verplichting om het parkeren op te lossen. De parkeerbalans is onderbouwd c.q. berekend conform de vorige door het College vastgestelde Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2019. Het volledige bewonersdeel van de parkeereis zal worden opgelost in de parkeergarage en voor het bezoekersdeel van de parkeereis zal afgeweken worden naar de bestaande gemeentelijke openbare parkeerplaatsen in de omgeving conform de mogelijkheden die de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2019 daarvoor bieden en op basis van de meest recente parkeerdrukmeting uit maart 2019.	Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 4.7.2, onder het kopje <u>parkeren</u>

			Op basis van die parkeerdrukmeting zal de parkeerdruk onder 80% blijven, (zie paragraaf 4.7.2 onder het kopje Parkeren in de toelichting). Inmiddels zijn er door het college nieuwe beleidsregels aangaande parkeernormen vastgesteld, maar bij de toetsing t.z.t. in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen kan op basis van het overgangsrecht worden teruggevallen op de oude beleidsregels. In dat licht is ook met de ontwikkelaar een overeenkomst afgesloten en bekrachtigd door het college (BW 20.0420 d.d. 8 september 2020). In het onderzoek van Goudappel is geconcludeerd dat de beoogde locatie van de in- en uitrit prima is en in verkeerskundige zin geen bezwaren kent. De Bloemistenlaan kan de verwachte verkeersintensiteit goed aan en bovendien zal de verkeersintensiteit iets afnemen ten opzichte van de oorspronkelijke situatie met een tegelhandel en wasserij. Mocht om wat voor reden dan ook de ontwikkelaar uiteindelijk meer parkeerplaatsen willen realiseren dan strikt noodzakelijk, bijvoorbeeld meer dan 90 dan zal de parkeergarage uiteraard zodanig (anders) ontworpen moeten worden dat dit de verkeersveiligheid niet nadelig beïnvloedt. Deze toetsing, de toetsing aan de NEN-normen zal plaatsvinden in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen. Al met al is het college van mening dat de parkeergarage in alle gevallen op een verkeersveilige manier zal worden gebouwd.	
J en K	E	Op grond van artikel 33.1.1. onder g van de planregels van het bestemmingsplan Zuidelijk Schil moet de ontsluiting voor gemotoriseerd plaatsvinden vanaf de Bloemistenlaan dan wel de Zoeterwoudsesingel. In dit geval heeft het college voor de Bloemistenlaan gekozen. Het college heeft echter onvoldoende gemotiveerd waarom de uitrit van de parkeergarage niet op een alternatieve locatie geplaatst kan worden. Volgens jurisprudentie moet echter een gedegen alternatievenonderzoek plaatsvinden. Het verschuiven van de inrit naar de	In de optiek van het college hebben de gemeente en de ontwikkelaar in het planproces zorgvuldig gekeken naar de beoogde locatie van de in- en uitrit van de parkeergarage. Tijdens dit proces heeft zij tevens naar verschillende mogelijkheden c.q. alternatieven gekeken en die ook onderzocht en afgewogen. Uitgangspunt(en) De gemeenteraad heeft in de wijzigingsbevoegdheid die voor deze locatie in het bestemmingsplan Zuidelijke Schil (2009) bepaald dat er “rekening wordt gehouden met het	Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 4.7.2. De alternatievenstudie van de ontwikkelaar wordt tevens als bijlage bij de toelichting gestopt (bijlage 13), waarbij de overige bijlage(n) worden hernoemd

		kop van de Lindestraat is volgens ons een alternatieve locatie met aanmerkelijk minder bezwaren. Bij deze optie zal de verkeersveiligheid wel gewaarborgd blijven en zal deze locatie voor minder hinder (lichthinder) zorgen. Tevens verwachten wij geen overlast van uitwijkende auto's en het optrekken en stoppen bij het stoplicht dat mogelijk wordt geplaatst wordt bij de entree van de parkeergarage. Het college heeft niet onderbouwd dat deze alternatieven niet haalbaar zijn en ook niet kunnen leiden tot aanpassing van de in- en uitrit van de parkeergarage. Ook heeft het college geen kennelijke afweging gemaakt waarom niet ontsloten kan worden via de Zoeterwoudsesingel. Daar is thans al een uitweg gerealiseerd en zijn geen parkeervlakken aan weerszijden. Het is aannemelijk dat de ontsluiting via de Zoeterwoudsesingel beter is in het kader van de verkeersveiligheid en de goede ruimtelijke ordening, mede omdat de Bloemistenlaan feitelijk niet geschikt is voor tweerichtingsverkeer. Het college dient aldus nader te onderbouwen dat in het kader van de goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is dat ontsloten wordt aan de Bloemistenlaan gezien alle nadelige effecten voor omwonenden die daarmee samenhangen en de verkeersveiligheid die mogelijk in het geding komt.	aanwijzen van voldoende ruimte voor parkeerplaatsen in de vorm van gebouwde, zo veel mogelijk ondergronds gesitueerde, parkeervoorzieningen" (Art. 33.1.1 onder e Bestemmingsplan Zuidelijke Schil, 2009). Het realiseren van een (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage is niet verplicht gesteld, maar het maken van voldoende ruimte voor parkeervoorzieningen op eigen terrein is dit wel. Dit betekent dat er derhalve altijd sprake zal zijn van een in-/ uitrit vanuit het plangebied naar de openbare weg. In de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan is tevens aangegeven dat de ontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer op twee manieren kan plaatsvinden. Dat kan zowel vanaf de Zoeterwoudsesingel als vanaf de Bloemistenlaan, maar wel op zodanige wijze dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft (Art. 33.1.1 onder g. Bestemmingsplan Zuidelijke Schil 2009). Beoordeling Bij de beoordeling van de diverse varianten is rekening gehouden met diverse aspecten, waaronder maar niet uitsluitend, de verkeersveiligheid, stedenbouwkundige wensen/eisen en mogelijke overlast voor omwonende(n). <i>Ontsluiting Zoeterwoudsesingel</i> Ontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer is door het college onderzocht, waarbij vanuit verkeerkundig oogpunt is aangegeven dat de ontsluiting van de parkeergarage via de Zoeterwoudsesingel ongewenst is. De aangedragen argumenten hiervoor zijn: Het is niet mogelijk voor auto's om elkaar te passeren langs de toegangsweg die het plangebied verbindt met de Zoeterwoudsesingel. Dit betekent dat auto's moeten kunnen bufferen aan de Zoeterwoudsesingel indien er gelijktijdig auto's in en uit willen rijden.	
--	--	--	--	--

			• Er is geen bufferruimte beschikbaar op de Zoeterwoudsesingel waardoor dit leidt tot een opstopping van het verkeer; • Er is sprake van langsparkeren op de Zoeterwoudsesingel en daarmee slecht zicht bij in-, maar vooral uitrijden; • uitrijden is naar verwachting moeilijk gezien de wachtrij voor de verkeerslichten en de neiging om te versnellen om groen te halen; • Op de Zoeterwoudsesingel is sprake van éénrichtingsverkeer en dit maakt dat je een circuit moet rijden; • er is veel fietsverkeer op dezelfde smalle rijloper van de Zoeterwoudsesingel waardoor een in- en uitrit vanuit verkeersveiligheid niet gewenst is.; • er rijden meerdere lijnbussen en vrachtverkeer op de Zoeterwoudsesingel waardoor een in- en uitrit vanuit verkeersveiligheid niet gewenst is. Gelet op de bovenstaande argumenten is geconcludeerd dat de ontsluiting via de Zoeterwoudsesingel niet kan plaatsvinden op een verkeersveilige manier. Deze conclusie heeft geleid tot het niet verder overwegen van deze ontsluiting in het verdere planproces. Ten overvloede wordt vermeld dat gelet op de conclusie(s) ten aanzien van de verkeersveiligheid een dergelijke ontsluiting ook niet mogelijk is op grond van de wijzigingsbevoegdheid, omdat gelet op het bepaalde in artikel 33.1.1 onder g uit het Bestemmingsplan Zuidelijke Schil het een verplichting is dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft. <i>Ontsluiting Bloemistenlaan</i> Gelet op de wijzigingsbevoegdheid en hiervoor genoemde conclusie blijft enkel de mogelijkheid over om het plangebied, voor wat betreft gemotoriseerd verkeer te ontsluiten op de Bloemistenlaan. De vraag is daarbij welke (exacte) locatie langs de Bloemistenlaan het meest geschikt is.	
--	--	--	--	--

			Voor wat betreft de exacte locatie aan de Bloemistenlaan is er verkeerskundig een voorkeur uitgesproken om de parkeergarage als 'vierde tak' (als in-/uitrit) aan te laten sluiten op de bestaande t-splitsing Bloemistenlaan/Lindestraat en zodoende een kruispunt te creëren. Als dat echter niet goed in het plan is in te passen kan de aansluiting ook op de Bloemistenlaan in de zone tussen nummer 33 en nummer 45 plaatsvinden. Beide opties kunnen zodanig worden vormgegeven dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft. Vanuit verkeersveiligheid mag de aansluiting in ieder geval niet tegenover het parkeerpleintje langs de Bloemistenlaan plaatsvinden. Stedenbouwkundig is het wenselijk om de ontsluiting centraal in het plangebied op de Bloemistenlaan te laten plaatsvinden. Bijna alle woningen zullen gebruik maken van de parkeervoorziening en een centrale positie van de entree van de garage is dan ook logisch en geniet de voorkeur. De plaats van de parkeergarage is centraal in het plan gekozen. Dit leidt niet alleen tot een efficiëntere inrichting van de garage, het zorgt er ook voor dat alle woningen zich op korte afstand van de garage bevinden. Er is daarbij bewust gekozen om de (entree van de) garage niet meer naar de Wilhelminastraat te schuiven. De ruimte aan de oostzijde is wat groter en heeft een gelijkmatiger vorm. Daarbij is in het plan ruimte gemaakt om de Wilhelminastraat, in ieder geval ruimtelijk/visueel, ook aan de oostzijde weer een verbinding met de openbare straat te geven. Hiervoor is de Wilhelminastraat ruimtelijk doorgezet. Het situeren van de garage aan deze zijde van het plangebied zou deze relatie verstoren. Om de relatie en verbinding met de Wilhelminastraat (in de toekomst) te realiseren is een ontsluiting ter hoogte van de Bloemistenlaan/Lindestraat geen optie. Een ontsluiting op deze locatie, maakt deze wens onuitvoerbaar. Ook zou bij het ontsluiten op deze locatie de parkeergarage aangepast dienen te worden, wat economisch moeilijk uitvoerbaar is, of moet de hele	
--	--	--	--	--

			parkeerbak worden verplaatst naar de westzijde van het plangebied. Het resultaat daarvan is naast het niet meer kunnen betrekken van de Wilhelminastraat dat de goothoogte(n) en daarmee ook de bouwhoogte aan de bloemistenlaan verder omhoog gaan. Dit is stedenbouwkundig ook onwenselijk, omdat dan te grote verschillen ontstaan tussen de nieuwe bebouwing en de bestaande, aanzienlijk, lagere bebouwing aan de Wilhelminastraat. Gelet op alle aangedragen argumenten is er dus voor gekozen om een centrale plek te zoeken in het plangebied langs de Bloemistenlaan. Deze locatie is vanwege de verkeersveiligheid gelegen tussen nummer 33 en nummer 45. Het college begrijpt dat een dergelijke locatie voor sommige omwonenden kan leiden tot lichthinder. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen, althans niet meer te laten zijn, is er gekozen voor de nu voorliggende locatie. Hierbij speelt ook mee dat in de huidige situatie hier ook reeds een in- en uitrit is gesitueerd van het voormalige gevestigde bedrijf. Dit, plus het feit dat verkeersstudies uitwijzen dat de verkeersintensiteiten zullen afnemen, maakt dat het college heeft geoordeeld dat de eventuele lichthinder op deze locatie niet onevenredig zal toenemen c.q. onacceptabel is. Tot slot merkt het college op dat ook de ontwikkelaar gekeken heeft naar diverse alternatieven, rekening houdend met de uitgangspunten vanuit de gemeente. Het nu voorliggende voorstel voldoet aan deze uitgangspunten c.q. kaders en ook heeft de ontwikkelaar aangetoond dat andere varianten zijn onderzocht en afgewogen. Het college zal deze studie voor de volledigheid als bijlage toevoegen aan het wijzigingsplan. Conclusie Het college stelt zich dan ook, gelet op het bovenstaande, op het standpunt dat zij de diverse alternatieven voor wat betreft de ontsluiting op een goede	
--	--	--	---	--

			en nauwkeurige manier heeft afgewogen, waarbij zij rekening heeft gehouden met de diverse – van belang zijnde - belangen en uiteindelijk een integrale keuze c.q. afweging heeft gemaakt. Het college ziet dan ook geen aanleiding om de voorgenomen locatie van de in- en uitrit te wijzigen. Ten overvloede meldt het college dat de in-/uitrit uiteindelijk, mede, conform het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte van de gemeente Leiden zal moeten worden uitgevoerd, waarbij er voldoende (over-) zicht te zijn bij het in- en uitrijden. Deze toetsing zal plaatsvinden in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen.	
B en E	F	Bij punt g op pg. 7 (toelichting) willen wij opmerken dat ontsluiting van de nieuwbouw via de Zoeterwoudsesingel als zeer onwenselijk wordt gezien en dat dit zowel voor inrijdend als uitrijdend verkeer gevaarlijk zal zijn.	De constatering dat ontsluiten van de nieuwbouw via de Zoeterwoudsesingel als zeer onwenselijk wordt gezien, is begrijpelijk. Dit wordt ook door het college onderschreven. Niet alleen is passeren op de smalle doorgang niet mogelijk en zal dit betekenen dat verkeer op die doorgang 'geregeld' moet worden, maar het betekent ook dat bufferen (een inrijdende auto die moet wachten op een uitrijdende auto) voor inrijden moet plaatsvinden op de rijbaan van de Zoeterwoudsesingel. Hierdoor wordt het doorgaand verkeer belemmerd en is er een grote(re) kans op kop-staart botsingen. Bovenal is in- en uitrijden vanaf de Zoeterwoudsesingel onwenselijk gezien de aanwezigheid van geparkeerde auto's langs de Zoeterwoudsesingel, de aanwezigheid van veel fietsverkeer op de Zoeterwoudsesingel, de aanwezigheid van een met verkeerslichten geregeld kruispunt op zeer korte afstand, maar ook het ontbreken van goede en acceptabele zichtlijnen van verkeersdeelnemers op elkaar. Zonder verkeerskundige aanpassingen in de openbare ruimte ter plekke zou dit kunnen leiden tot een verhoogde kans op ongelukken.	Geen
A, B, E, F, H en I	G	Het is wenselijk om de bestaande doorgang tussen de Bloemistenlaan en de Zoeterwoudsesingel qua bestemming te laten bij de huidige situatie in verband	De doorgang tussen de Bloemistenlaan en de Zoeterwoudsesingel heeft in het ontwerpwijzigingsplan de bestemming Verkeer gekregen, welke bij vaststelling zal	Geen, behoudens de gevolgen zoals weergegeven bij 2A

			met de verkeersveiligheid en –overlast. Dit is ook altijd door de ontwikkelaar benadrukt. De doorgang tussen de Zoeterwoudsesingel en de Bloemistenlaan, waar nu enkele garageboxen zijn gesitueerd, zou buiten het plan blijven. Nu blijkt dat deze grond echter een verkeersbestemming krijgt. Dit zien wij als zeer onwenselijk. Een verdere reden om dit als onwenselijk te beschouwen is dat indien deze passage inderdaad wordt opengesteld voor verkeer, dit terrein een publieke functie krijgt. Daarmee wordt afbreuk gedaan aan de sociale veiligheid die nu bestaat als gevolg van het afgesloten karakter. Dit bevreemd ons ook omdat op pg. 13 van de toelichting juist wordt aangegeven dat ontsluiting op de Zoeterwoudsesingel onwenselijk is. Wat ons verder bevreemdt is dat onder 2.1.2 op pg. 10 (toelichting) gesproken wordt over een (gesloten) doorsteek en vervolgens de doorsteek wordt ingevuld met een verkeersbestemming, evenals het terrein tussen de hofjeswoningen. Ook wijkt de globale impressie van het gebied op pg. 11 (toelichting) af van de brief van 20 mei jl. 'stand van zaken woningbouwplan Bloemistenlaan'. Vraag is dan natuurlijk welke informatie correct is?	veranderen in de bestemming Verblijfsgebied (zie reactie en gevolgen onder 2A). Deze bestemming sluit aan op de feitelijke en gewenste situatie, waarbij ook rekening is gehouden met de aanwezige garageboxen. Overigens maakt de nieuwe bestemming niet dat de doorgang ook (juridisch) openbaar toegankelijk gebied wordt. De doorgang blijft derhalve gewoon afgesloten met de reeds aanwezige hekken en de verkeersveiligheid en/of –overlast zal dan ook niet veranderen c.q. verslechteren. Concluderend kan gesteld worden dat de doorgang qua bestemming (juridisch) veranderd, maar feitelijk dus hetzelfde blijft. De doorgang wordt dus wel opgenomen in het wijzigingsplan. Als de doorgang namelijk niet wordt opgenomen ontstaat de onwenselijke situatie dat ter plaatse van de doorgang een wijzigingsbevoegdheid blijft bestaan. De doorgang waar ook enkele garageboxen gevestigd zijn krijgt in tegenstelling tot het ontwerp wijzigingsplan uiteindelijk een verblijfsgebied bestemming. Deze bestemming maakt het mogelijk dat de garageboxen blijven bestaan en dat deze ook gebruikt kunnen worden voor (langzaam) gemotoriseerd verkeer. Het college benadrukt daarnaast nogmaals dat het opleggen van deze bestemming niet maakt dat het terrein voor iedereen wordt opengesteld. De doorgang blijft (vooralsnog) afgesloten met de aanwezige hekken. Het opleggen van een bestemming (Verblijfsgebied) die gemotoriseerd verkeer in beginsel toestaat maakt dus niet dat die gronden ook daadwerkelijk worden opengesteld voor verkeer en derhalve een publieke functie krijgen. De (sociale) veiligheid blijft dan ook geborgd.	
F		H	De plankaart voorziet in drie gebieden die de bestemming 'wegen' krijgen. Kijkend naar de beschrijving van de bestemming 'verkeer' krijgen drie gebieden met totaal verschillende functies en doelen ten onrecht één te breed regime. De doorgang tussen de Bloemistenlaan en de	Het klopt dat de drie benoemde gebieden alle drie dezelfde bestemming krijgen. Hierbij wordt opgemerkt dat dit inmiddels de bestemming Verblijfsgebied betreft. Hoewel 'de doorgang', 'het hofje' en 'het pleintje' drie afzonderlijke gebieden zijn met ieder tot op zekere hoogte een eigen functie en bedoeling, betreffen het alle	Geen, behoudens de gevolgen zoals weergegeven bij 2A

			Zoeterwoudsesingel is thans een met hekken afgesloten niet openbaar privéterrein. Volgens de ontwikkelaar zal het huidige gebruik worden gehandhaafd en niet noemenswaardig worden uitgebreid. Om dit gebruik zonder enige verdere beperking als verkeer aan te duiden is teveel van het goede. Het lijkt wenselijk om dit qua bestemming te laten bij het huidige en beoogde gebruik. De verkeersbestemming van de toegang tot en het voorplein van de woningen die het hofje gaan vormen lijdt aan hetzelfde euvel. Het plein en de toegang moeten een afgesloten privéterrein worden. Wanneer men de vergelijking trekt et een gemiddeld hofje in Leiden dan is daar doorgaans sprake van een beplant binnenterrein met woningen. Waarom wordt er dan ook aan het plein en toegang van het hofje geen tuinbestemming gegeven? In de derde plaats het pad van de rondweg om het appartementengebouw langs de parkeergarage in de inrichting van de percelen van de Zoeterwoudsesingel. Dat men de (in de toekomst openbare) openbare rondweg om het appartementengebouw de bestemming verkeer geeft is voorstelbaar, maar waarom die bestemming ook moet gelden voor het pad naar de achterzijde van het plangebied is onduidelijk. Het pad (smal en niet openbaar en afgesloten) verschilt in karakter niet van het aansluitende pad parallel aan de percelen van de Zoeterwoudsesingel. Dat heeft wel de bestemming tuin, een gehele bestemming tuin voor het pad ligt dan ook veel meer voor de hand.	drie gebieden met een zeker openbaar karakter. Dit betekent overigens niet dat ze alle drie daarmee ook gelijk openbaar toegankelijk zijn c.q. worden. Omdat de wijzigingsbevoegdheid (art 33.1.1. bestemmingsplan Zuidelijke Schil) slechts enkele bestemmingen mogelijk maakt is gekozen voor de bestemming die het best aansluit bij het openbaar karakter, dat is uiteindelijk de bestemming Verblijfsgebied. Het is daarnaast niet wenselijk om elk afzonderlijk onderdeel, zijnde bijvoorbeeld het plein, de achterom, de doorgang, het hof e.d. allemaal apart te bestemmen. Dit is aan de ene kant heel lastig, maar zorgt ook voor verwarring. Er is dan ook gekozen voor een algehele bestemming, welke meerdere aspecten mogelijk maakt, zijnde bv. woonstraten, voetpaden, maar ook groenvoorzieningen en water. Het geven van een tuinbestemming aan het hofje is overwogen, maar als onwenselijk bestempeld. De tuinbestemming biedt onvoldoende verhardingsmogelijkheden voor het aanleggen van voetpaden ter plaatse (art. 4.4.2). Het oprekken van de verhardingsmogelijkheden is aan de andere kant ook onwenselijk, omdat dit dan ook voor bijvoorbeeld de voortuinen e.d. gaat gelden.	
Thema: Milieuaspecten					
A, B, E, F, G, H en I	3	A	Op basis van de toelichting bij het ontwerp wijzigingsplan blijft de bodemgesteldheid een onzekere factor. Hoewel sommige van ons dachten dat de bodemgesteldheid inmiddels was opgelost	In het kader van het wijzigingsplan is de bodemgesteldheid in kaart gebracht om zodoende het beoogde gebruik zijnde wonen en tuin(en) te kunnen realiseren. In het kader van de bodemgesteldheid	Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 4.5.3.2, onder het kopje

		blijkt dit nog steeds niet het geval en blijkt dat de overheid in het verleden niet krachtig heeft ingegrepen. De aangetroffen vervuiling met o.a. koper, nikkel en mogelijk asbest als gevolg van de industriële wasserij verontrust ons. De exacte omvang kan pas in kaart worden gebracht na de sloop van beide bedrijfspanden, maar deze onderzoeken zijn voor ons van cruciaal belang. De planning, duur, uitvoering en uitkomsten zijn namelijk (mede)bepalend voor de (duur van de) uitvoerbaarheid van het plan. Na de sloop ontstaat dan ook een situatie van onzekerheid waarbij wij kunnen worden geconfronteerd worden met een voor langere tijd onbestemde bouwput. Hier wordt ten onrechte geen aandacht aan besteed in de toelichting. Wij willen dan ook als omwonenden zekerheid en stellen ons op het standpunt dat de gemeente een verzwaarde verplichting heeft om dit uiterst zorgvuldig te behandelen. Wij wensen dan ook onafhankelijk onderzoek en garanties, waarbij ook gekeken wordt naar de mogelijke vervuiling op onze percelen. Eventuele verontreiniging op onze percelen als gevolg van de industriële wasserij dient op kosten van de ontwikkelaar voorafgaand of tijdens de bouwwerkzaamheden verwijderd te worden.	betracht het college altijd voldoende aandacht, zorgvuldigheid en zekerheid. Daarbij komt dat de beoogde locatie reeds bij de Omgevingsdienst bekend is, mede vanwege het oorspronkelijke gebruik en eerdere uitgevoerde bodemonderzoeken. Om de bodemgesteldheid te onderzoeken is onderzoek uitgevoerd en daaruit is inderdaad naar voren gekomen dat op onderdelen nog aanvullend onderzoek noodzakelijk is en dat er op onderdelen gesaneerd zal moeten worden, vanwege (eerder) aangetroffen verontreinigingen. Naast dit bodemonderzoek is recent ook het grondwater gesaneerd vanwege aangetroffen verontreinigingen in het verleden. Dit grondwater is inmiddels gesaneerd en de sanering is geëvalueerd. Het evaluatieverslag van deze sanering is inmiddels beoordeeld door de Omgevingsdienst West-Holland en er zal op korte termijn een beschikking volgen. Er zal naar alle waarschijnlijkheid wel nog een nazorgplan moeten worden opgesteld, maar dit kan ook worden meegenomen door de ontwikkelaar in het op te stellen saneringsplan voor de bodem. Een nieuw saneringsplan is noodzakelijk voordat er daadwerkelijk gegraven gaat worden. Dit is noodzakelijk om (verdere) verspreiding tegen te gaan en uitdamping naar de toekomstige (parkeer)kelder te voorkomen. Vanwege de aanwezigheid van o.a. de huidige opstallen in de bestaande situatie is nauwkeurig onderzoek en bodemsanering echter pas mogelijk na de sloop en kan er simpelweg niet eerder gestart worden. Na de sloop zullen ook aanvullende boringen plaatsvinden langs de grenzen van het plangebied. Mochten deze boringen aanleiding geven om ook op aangrenzende percelen onderzoek te doen dan zal hierover door de ontwikkelaar met u in contact getreden worden. De ontwikkelaar kijkt dan met u naar een passende oplossing voor onderzoek en eventueel saneren, waarbij de ontwikkelaar heeft aangegeven bij de gemeente hiervoor de verantwoording te dragen. Overigens is de verwachting dat dit niet veel	<u>onderzoeksresultaten</u> en in paragraaf 6.2 Daarnaast is de voorwaardelijk verplichting in art. 4.4.1 en 6.4.2 van de planregels aangescherpt.
--	--	---	---	--

			zal voorkomen gelet op het peil ter plaatse is namelijk de inschatting dat net als bij het regen- en grondwater eventuele vervuiling zich vooral in zuidelijke richting verplaatst heeft richting de Bloemistenlaan en niet richting de tuinen langs de Zoeterwoudsesingel. De grootte van de sanering en daarmee ook de doorlooptijd zal uiteraard afhangen van de uiteindelijke omvang van de verontreiniging en zal dus gepaard gaan met enkele onzekerheden qua tijd en planning. Het zal dus inderdaad zo zijn dat u na de sloop te maken zult krijgen met een bouwput voor een bepaalde tijd. Deze zal echter, zo is afgesproken met de ontwikkelaar, aan het zicht onttrokken worden middels een tijdelijke erfafscheiding, dit is ook mede om de veiligheid te waarborgen. Het college is niet van mening dat u misschien tegen een onbestemde bouwput aan zult blijven kijken, omdat de ontwikkelaar goed op de hoogte is van de bodemgesteldheid en ook in zijn planvorming rekening heeft gehouden met het saneren van de bodem. De ontwikkelaar heeft hierbij niet alleen rekening gehouden met planning, tijd en fasering, maar ook financieel. Het college is dan ook niet van mening dat de bodemverontreiniging maakt dat de economische uitvoerbaarheid van het plan onder druk komt te staan. Daarbij merkt het college ook nog op dat alleen al het afgraven van grote stukken grond ten behoeve van de half verdiepte parkeergarage onderdeel kan en naar alle waarschijnlijkheid zal zijn van de saneringsmaatregelen. Daarnaast is in het wijzigingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te voorkomen dat de bestemming wonen en tuin wordt gebruikt voordat de sanering daadwerkelijk is afgerond. Met deze voorwaardelijke verplichting wordt voorkomen dat er woonfuncties ontstaat op verontreinigde grond.	
J en K	B	In het kader van het plan is een bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten blijkt dat er sprake is van	Verwezen wordt naar de reactie van het college onder 3A.	Geen, behoudens de gevolgen zoals weergegeven bij 3A

			bodemverontreiniging (koper, nikkel en chloorkoolwaterstoffen). De conclusie is dan ook dat de aangetroffen bodemverontreiniging een belemmering kan geven voor de voorgenomen herontwikkeling van de locatie. Aanbevolen wordt dan ook om de bodemverontreiniging nader in kaart te brengen. In het kader van deze bevindingen had het college het wijzigingsplan niet mogen vaststellen. Zij had in redelijkheid moeten inzien dat de aanwezige zware metalen de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Het is geenszins een gegeven dat de bodemverontreiniging de uitvoerbaarheid niet in de weg staat. Daarbij is ook van belang dat nog geen zicht is op een saneringsbesluit en ook de financiële uitvoerbaarheid als gevolg van de bodemsanering onder druk kan komen te staan. Daarmee is de uitvoerbaarheid van het plan onvoldoende geborgd en kan niet zonder aangepaste motivering in stand blijven.		
J en K		C	In de aanmeldnotitie m.e.r. staat een vermelding naar de handreiking 'woningbouw en Aerius'. De handreiking geeft echter slechts een indicatie van de depositie die plaatsvindt en is ook niet juridisch bindend. Het is dan ook zonder Aerius-berekening (welke ook onder druk staat) niet mogelijk te concluderen dat significante effecten uitgesloten zijn. Dit kan uiteindelijk in de weg staan aan de uitvoerbaarheid van het plan.	In het kader van het wijzigingsplan is door de ontwikkelaar gekeken naar de potentiële depositie van stikstof die plaatsvindt, zoals ook verwoord in de aanmeldnotitie m.e.r. Het klopt inderdaad dat er op dit moment discussie bestaat in den lande over de rekenmethodiek (Aerius). De eerste verwachtingen zijn echter dat onderhavig plan niet voor significante effecten zal zorgen, een conclusie de mede door de Omgevingsdienst West-Holland wordt onderschreven. De daadwerkelijk depositie c.q. effecten dienen pas bij de omgevingsvergunning voor het 'bouwen' inzichtelijk gemaakt te worden, waarbij ook wordt verwezen naar de vooroverlegreactie van de provincie Zuid-Holland in onderdeel B van deze zienswijzennota. Het college ziet hier geen dusdanige problemen c.q. risico's die de uitvoerbaarheid in de weg staan, mede omdat door de inzet van o.a. bouw materiaal en –machines 'gespeeld' kan worden met de depositie van stikstof en mogelijke problemen zodoende verholpen kunnen worden.	Geen

Thema: Omgevingsaspecten (Woongenot)					
A, B, C, E en F	4	A	De geringe hoogte van de beoogde erfafscheiding die gepland staat leidt tot een serieus verlies van sociale veiligheid en privacy, mede van nieuwe zichtlijnen. Een hogere afscheiding is dan ook wenselijk met het oog op veiligheid en privacy. Ook tijdens de sloop en bouw zijn wij bezorgd om de sociale veiligheid en willen we graag een tijdelijke afscheiding. Daarnaast verzoeken bewoners langs de Bloemistenlaan om de woonblokken naar achter te schuiven. Deze belangen kunnen slecht worden gediend door enkele woningen te laten vervallen. Mocht dit om commerciële redenen niet lukken dan is een weigering van een stevige en hogere muur als erfafscheiding onredelijk.	Het wijzigingsplan maakt – onder voorwaarden – een erfafscheiding tussen de nieuwbouw en de woningen van de Zoeterwoudsesingel van 3,0 meter mogelijk. Normaal gesproken is 2,0 meter de standaard. Het college is van mening dat een maximale afscheiding tot 3,0 meter dan ook zorgt voor voldoende (sociale) veiligheid en ook de privacy (voldoende) waarborgt. In het kader van de privacy wordt verder opgemerkt dat de nieuwe woningen op voldoende afstand van de erfgrenzen staan en/of er geen openingen aanwezig zijn die direct uitzicht bieden op de belendende percelen. Het creëren van een tijdelijke afscheiding gedurende de sloop- en bouwperiode is onderdeel van het bouw- en sloopveiligheidsplan, alsmede de inrichting van de bouwplaats. Dit zijn aspecten die naar voren komen gedurende de aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen. Deze aspecten worden dus niet meegenomen in het kader van dit wijzigingsplan. Wel heeft de ontwikkelaar al aangegeven hier rekening mee te zullen houden t.z.t.	Geen
A, B, D en E		B	De beoogde goot- en bouwhoogte heeft nadelen omtrent de lichtinval en schaduwwerking op de woningen en tuinen langs de Zoeterwoudsesingel. Hoewel er vanuit de ontwikkelaar een bezonningsstudie is overlegd hebben wij ook onafhankelijk van de ontwikkelaar van het bouwproject een (eigen) bezonningsstudie uitgevoerd. Dit hebben we mede gedaan omdat er in de studie van de ontwikkelaar incorrecte data is toegepast. De bezonning zou dan ook opnieuw onderzocht moeten worden. Onze studie laat onomstotelijk zien dat het nieuwe project een nadelige invloed heeft op de toetreding van dag- en zonlicht van de bestaande percelen. De studie laat zien dat de hoge geplande nieuwbouw een veel indringendere schaduw zal	Voordat specifiek wordt ingegaan op de bezonning ter plaatse wordt eerst nogmaals vermeld dat de beoogde goothoogte(n) en daarmee bouwhoogte(n) voor een groot deel naar beneden zijn bijgesteld, wat uiteraard een (positieve) impact heeft op de bezonning, hiervoor verwijst het college naar de reactie onder 1A. Door de bijgestelde goot- en bouwhoogten zijn deze ook in lijn met de uitgevoerde bezonningsstudie door de ontwikkelaar welke als bijlage is toegevoegd. De uitgevoerde bezonningsstudie maakt inzichtelijk hoe de bezonning c.q. schaduwwerking veranderd door het voorgenomen bouwplan, in vergelijking met de bestaande situatie. Dit is inzichtelijk gemaakt op diverse momenten in het jaar, zijnde 21 maart, 21 juni, 21 september en 21 december. Hierbij zijn de data in maart en september feitelijk gelijk.	Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 4.6. De bezonningsstudie wordt als bijlage bij de toelichting gestopt (bijlage 11), waarbij de overige bijlage(n) worden hernoemd.

		werpen over de huizen aan de Zoeterwoudsesingel. Om onomstotelijk aan te tonen dat de situatie veel erger zal zijn is dus een analyse gemaakt die de uren schaduw inschat over de huizen per dag in de periode oktober-februari. Het plan voldoet dan ook niet aan punt 2.3.h zoals in het wijzigingsplan omschreven. Over het hele jaar genomen verschuiven de schaduwgrenzen, verschillend van tuin tot tuin, in vergelijking tussen de huidige en nieuwe situatie. De bezonningsstudie vanuit de ontwikkelaar laat een te rooskleurig beeld zien. De nieuwe situatie zou echter bijzonder slecht voor ons uitpakken. Wij verliezen niet alleen ongeveer 100 uur aan lichtinval en dus meer schaduw maar ook veel hoger (tot de tweede verdieping). Dit is een enorme aanslag op ons woongenot en beschadigt het karakter van de gemeentelijke monumenten. Verder gaat dit in tegen wijzigingsplan 2.3.h. dat rekening dient te worden gehouden met bezonning en lichttoetreding. Wij hebben overtuigend laten zien dat het beoogde voorstel zorgt voor een groot verlies van zonlicht en het dus noodzakelijk maakt om de totale hoogte (gothoogte) van de hofjeswoningen die belendend zijn aan de percelen aan de Zoeterwoudsesingel te reduceren. De voorgestelde woningen hebben daarnaast een dakhelling van 58 graden, die ruimte verschaft aan een complete verdieping boven de gothoogte. De bezonningsstudie laat ook hier zien dat de huizen te hoog zijn. De huidige dakhelling verhindert lichtinval en een vlakke hoek zal de lichtinval zonder twijfel minder hinderen.	Uitgangspunt van het bouwplan is dat de bezonning niet onevenredig (nadelig) wordt beïnvloedt en dat daarmee het wijzigingsplan in lijn is met artikel 33.1.1 onder h van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil 2009. Om te bepalen of de bezonning niet onevenredig veranderd wordt vaak gebruik gemaakt van de lichte of zware norm van TNO. De lichte norm houdt in dat er op een gebouw gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode 19 februari tot en met 21 oktober. De zware norm betekent dat er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk is gedurende drie uren per etmaal. De gemeente Leiden hanteert deze normen echter niet en sluit in de praktijk vaak aan bij de Haagse bezonningsnormen. In de studie van de ontwikkelaar is inderdaad andere data toegepast dan de data zoals die door TNO gehanteerd wordt. Het is echter wel vast te stellen of de bezonning niet onevenredig c.q. significant verslechterd en/of wordt aangetast. De conclusie is dat de bezonningsstudie aantoont dat op de getoonde dagen de situatie met betrekking tot de bezonning niet significant verslechterd en op onderdelen zelfs verbeterd. Kortom het wijzigingsplan houdt dan ook voldoende rekening met de bezonningssituatie, waarmee het plan voldoet aan artikel 33.1.1 onder h van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil 2009.	
J en K	C	Op grond van artikel 33.1.1 onder h van de planregels van het bestemmingsplan dient er rekening te worden gehouden met o.a. bezonning. In dit geval is echter de toelichting niet nader onderbouwd met een onderzoek en ontbreekt dus een nadere motivering.	Door de ontwikkelaar is bezonningsstudie uitgevoerd welke als bijlage wordt toegevoegd aan de stukken en aantoont dat de nieuwe bebouwing de bezonning c.q. schaduw niet significant nadelig doet veranderen. Daarmee voldoet het wijzigingsplan dan ook aan art.	Geen, behoudens de gevolgen zoals weergegeven bij 4B

			Hierdoor is het plan in strijd met artikel 33.1.1. onder h van het bestemmingsplan.	33.1.1 onder h van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil.	
Thema: Groen en Water					
A, B, D, E en F	5	A	Het ontwerp voorziet in de mogelijkheid van de bouw van een omvangrijke ondergrondse, of althans goeddeels verdiepte parkeergarage. Opvallend is dat er in de toelichting nauwelijks aandacht besteed wordt aan de omgevingsaspecten van de bouw van de parkeergarage, met name niet aan de effecten op het grondwater en de grondwaterverplaatsing. Het grondwater verplaatst zich vanuit de Zoeterwoudsesingel in zuidelijke richting en de parkeergarage vormt daarin een gedeeltelijk belemmering. De toelichting zou duidelijkheid horen te verschaffen over de effecten voor afwatering van de tuinen en funderingen aan de Zoeterwoudsesingel, alsmede hoe eventuele nadelige effecten worden ondervangen.	De (gedeeltelijk) ondergrondse parkeervoorziening zal niet voor significante (nadelige) effecten zorgen voor het grondwater. Rondom de parkeergarage zal bij de daadwerkelijke bouw rekening worden gehouden met de afwatering en het grondwater c.q. de grondwaterstand. Hierbij zal o.a. gewerkt worden met een drainagesysteem. Bij zware buien kan het voorkomen dat door de parkeerbak er wat water blijft staan tegen de wanden, alleen zal dit door het drainagesysteem ook snel weer wegzakken. Daarnaast zal het grondwater niet (zodanig) ophopen dat dit schade zal toebrengen aan de tuinen en/of woningen langs de Zoeterwoudsesingel. Ook het Hoogheemraadschap voorziet geen probleem op dit gebied blijkens de reactie van het Hoogheemraadschap in het kader van het wettelijk vooroverleg, welke is weergegeven in onderdeel B van onderhavige zienswijzennota.	Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 4.8.2.2.
A, B, D, E, F, G en H		B	In de toelichting bij het plan wordt enkel rekening gehouden met bomen binnen het plangebied en langs de Bloemistenlaan. Wij vragen ons af waarom er in de toelichting geen rekening is gehouden met de bomen in de tuinen van de percelen aan de Zoeterwoudsesingel. Sommige bomen staan er al heel lang en hebben een monumentale status. Er dient dan ook rekening te worden gehouden met deze bomen tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden, mede omdat de bomen een broedplaats vormen voor nestelende dieren. De bomen dienen immers beschermd te worden tegen (potentiële) negatieve effecten.	Uiteraard dient er bij de sloop- en bouwwerkzaamheden ook rekening te worden gehouden met de bomen in de tuinen langs de Zoeterwoudsesingel. Hoewel dit feitelijk geen monumentale bomen zijn, zijn dit wel bomen met een bepaalde waarde voor omwonenden en de aanwezige flora en fauna. Hierbij dient de ontwikkelaar uiteraard de zorgplicht in acht te nemen. Daarbij komt de nieuwe bebouwing verder van de bomen af te liggen, dan de bestaande bedrijfspanden, waardoor wortels e.d. meer ruimte zullen krijgen. Ook zal de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage niet voor dermate grote verschuivingen zorgen in de grondwaterstanden, dat ook hier geen problemen worden voorzien voor de bestaande bomen.	Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 4.3.2.
B, D, E en H		C	Er wordt gerapporteerd over een uitgevoerd ecologisch onderzoek. Daarbij is gekeken naar het gebied, als de soorten en planten. Dat het gebied geen problemen zou opleveren binnen de bestaande	Door de ontwikkelaar is in de periode september 2019 – juni 2020 nader ecologisch onderzoek uitgevoerd, in lijn met de conclusies in de eerder uitgevoerde quickscan. Het nader ecologisch onderzoek wordt uiteraard als	Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 4.3.2.

		regelgeving was te verwachting, maar voor wat betreft de soorten planten en vooral dieren is er nog wel iets uit te zoeken. Allereerst behelst het onderzoek een literatuurstudie en wordt er gesproken over aanvullend onderzoek. In onze achtertuinen signaleren wij naast huismussen en vleermuizen ook egels, salamanders en padden. Het weghalen van de buitenmuur van beide bedrijfspanden zal dan ook een aantasting van het milieu betekenen, niet alleen vanwege het weghalen van de muur (broedplaats) maar ook vanwege lichtvervuiling die zal ontstaan. Op dit moment is het in de nacht donker achter onze huizen. Wij maken ons zorgen dat continue verlichting van de binnenstraat zal zorgen voor lichtvervuiling. Daarnaast wordt de onbewerkte grond onder de muur ook veelvuldig gebruikt door dieren om zich voor te planten, te broeden en te leven. Het huidige project zal deze habitat vernietigen.	bijlage aan de toelichting toegevoegd. Het nader onderzoek, dat zich voornamelijk richt op de potentiële aanwezigheid van vleermuizen. Binnen het plangebied gaan, door de beoogde ontwikkeling geen vaste rust- of verblijfsplaatsen voor vleermuizen verloren. Het plangebied fungeert immers niet als essentieel foerageergebied of essentiële vliegroute. Wel kunnen vleermuizen verstoord worden tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden. Om dit te voorkomen dient o.a. tijdens de werkzaamheden geen verlichting gericht te worden op de achtertuinen langs de Zoeterwoudsesingel. Al met al stelt het onderzoek dat met inachtneming van de algemene zorgplicht uit de Wet natuurbescherming (Wnb) en het bovenstaande dat er geen negatieve effecten op vleermuizen te verwachten zijn en wordt de Wnb niet overtreden. In het kader van lichtvervuiling wordt opgemerkt dat dit niet aan de orde zal zijn. Allereerst is het nog maar de vraag of en hoe de nieuwe openbare ruimte wordt verlicht. Daarbij gaat het hier over een beperkt gebied met hoogstens beperkte (openbare) verlichting in de vorm van bijvoorbeeld lantaarnpalen, zodat grote gevolgen omtrent lichtvervuiling niet te verwachten zijn. Lichtvervuiling is vooral een thema wat speelt bij kassen en sportcomplexen. Daarbij zal met de ontwikkelaar worden gekeken welke vorm van straatverlichting – indien wenselijk – het beste past bij het plangebied en hoe deze zodanig gepositioneerd kan worden dat deze de minste hinder oplevert. Dit laatste hangt bijvoorbeeld samen met de situering van palen en het richtpunt van de lamp.	Het nader ecologische onderzoek wordt tevens als bijlage bij de toelichting gestopt (bijlage 4), waarbij de overige bijlagen – voor zover van toepassing – worden hernoemd.
J en K	D	In het kader van het plan is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Deze quickscan sluit niet uit dat een ontheffing noodzakelijk is. Er is echter niet onderzocht of een ontheffing moet worden aangevraagd en of er eventueel aan de voorwaarden voor het verkrijgen van een ontheffing voldaan kan worden. Hoewel	Door de ontwikkelaar is, op basis van de conclusies uit de quickscan, nader ecologisch onderzoek uitgevoerd, zie ook de reactie van het college onder 5C. Dit nader ecologisch onderzoek toont aan dat wanneer de aanbevelingen in acht worden genomen tijdens de uitvoering van de sloop- en bouwwerkzaamheden er	Geen, behoudens de gevolgen zoals weergegeven bij 5C

			bovenstaande formeel pas aan de orde is in een procedure op grond van de Wnb moet het college wel nagaan of op voorhand in redelijkheid moet worden ingezien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Het is dus aan het college om vast te stellen of aan de vereisten voor een ontheffing kan worden voldaan, of dat deze ontheffing in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het plan.	voldaan wordt aan de Wet natuurbescherming. Er kan dan ook geconcludeerd worden dat de soortenbescherming in de Wnb de uitvoering c.q. uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat.	
Thema: Stedenbouwkundige inpassing					
A, B, C, D en E	6	A	Hoewel het plan feitelijk voldoet aan de gestelde eisen qua bebouwing maakt het plan een onevenwichtige indruk. Het plan geeft het beeld van een compacte wijk en maakt een onevenwichtige indruk. De beide hofjes staan erg dicht op de achtererfgrens en het geheel geeft een benauwd gevoel. Dit wordt ook nog eens versterkt doordat er deels op een verhoogde parkeergarage wordt gebouwd, waardoor hoogte verschillen ontstaan. In plaats van huizen met een voor- en achtertuin is dit derhalve een plan dat totaal niet in het concept van deze mooie wijk past. Het plan rammelt aan alle kanten.	De Bloemistenlaan ligt op het snijvlak van de planmatige uitleg van Tuinstad-Staalwijk en de 19^{de} eeuwse arbeiderswoningen. Het gebied zelf wordt bepaald door de aanwezigheid van de grote bedrijfscomplexen uit de jaren '60. Het gebied is zeer intensief bebouwd en kent nauwelijks open(-bare) ruimte. Juist deze aanwezigheid van grootschalige bedrijfscomplexen vormde een dissonant in de wijk. Met het plan voor dit gebied was het niet de inzet om een 'eigenstandig karakter' te realiseren, maar juist aan te sluiten op de bestaande stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten van de omgeving. Dat betekent dat er een duidelijke en meer formele bebouwingsrand is gemaakt aan de Bloemistenlaan en ruimtelijk aansluiting is gezocht bij de Wilhelminastraat door deze visueel in het plangebied door te laten lopen. Daarnaast is er in het ruime binnengebied voor een bijzondere woonvorm gekozen, die ook elders in Leiden wordt aangetroffen, het hof. De woningen aan deze hof zijn bescheidener van omvang dan de woningen aan de Bloemistenlaan. Voor alle woningen geldt dat hun architectuur is geïnspireerd op de architectuur van Tuinstad-Staalwijk. Hiermee ontstaat een gebied dat inderdaad een stedelijke dichtheid heeft, die passend is op deze locatie in Leiden en aansluit op de dichtheid van de omgeving.	Geen

			Daarbij heeft het een veel opener karakter dan de huidige bebouwing in het gebied. Gelet op het voorgaande is het college dan ook niet van mening dat het voorliggende plan niet goed in de wijk past c.q. is ingepast.	
J en K	B	Het plan bevat een nieuwe rooilijn t.o.v. de huidige situatie. In de huidige situatie bevindt de rooilijn zich 4 meter van het trottoir. Deze afstand sluit aan op de voorgevelrooilijn van de woningen aan de oostelijke zijde van de Bloemistenlaan. In de nieuwe situatie zal de voorgevelrooilijn 2.57 meter van het trottoir zijn en zal dan aansluiting zoeken op de achtertuinen van de woningen gelegen aan de Prinses Wilhelminastraat aan de westelijke zijde. In de toelichting wordt ter motivering van deze verschuiving aangegeven dat hierdoor een knik wordt voorkomen tussen het oostelijk en westelijke gedeelte. Deze motivering snijdt echter geen hout, omdat het westelijke gedeelte van de Bloemistenlaan geen rooilijn bevat. De achtertuinen van het westelijke gedeelte vallen niet onder de definitie conform art. 1.54 van de planregels van het wijzigingsplan. Als hier wel sprake zou zijn geweest van een rooilijn, dan zal de gewijzigde rooilijn tevens voor een knik in het straatbeeld zorgen, omdat in dat geval de rooilijn van de hoofdgebouwen niet in overeenstemming zal zijn met de rooilijn van de oostelijke zijde van de Bloemistenlaan. Daar komt bij dat de reeds bestaande muurtjes aan de Bloemistenlaan van de achtertuinen ook gesloopt zouden kunnen worden door andere erfafscheidingen. Als gevolg daarvan zou geen samenhangend beeld ontstaan tussen de erfafscheidingen aan de Bloemistenlaan en de voorgevelrooilijn van het project. Het college heeft daarom onvoldoende gemotiveerd waarom vanuit het oogpunt van de cultuurhistorische waarde in het gebied het wenselijk is de gevels zodanig te verschuiven dat deze zowel een knik vormen met de tuinen (west), als de	Het klopt dat de nieuwe voorgevelrooilijn iets verder naar voren ligt dan de voorgevelrooilijn in de bestaande situatie. Dit is echter niet om een knik te voorkomen zoals u stelt, maar mede om de bestaande knik in de Bloemistenlaan op te vangen, zie hiervoor ook paragraaf 4.6 van de toelichting. De nieuwe bebouwing en daarmee ook de voorgevelrooilijn aan de Bloemistenlaan is op een zodanige wijze gepositioneerd dat hiermee een logische overgang wordt gecreëerd tussen de bestaande rooilijn aan de oostzijde van de Bloemistenlaan en de rooilijn c.q. erfgrens aan de westzijde, de achterzijde van de Wilhelminastraat. Voor de volledige argumentatie verwijst het college dan ook wederom naar paragraaf 4.6 van de toelichting. Het misverstand dat ontstaan zou kunnen zijn ligt in het begrip 'rooilijn'. Overigens is artikel 1.54 van de planregels van het wijzigingsplan niet van toepassing op het westelijke gedeelte van de Bloemistenlaan, aangezien hier het bestemmingsplan Zuidelijke Schil overeenkomstig van toepassing is. In dit geval is het begrip in stedenbouwkundige zin gebruikt om hiermee de grens van bebouwing aan te geven. Het gaat hier dus om het creëren van een overgang tussen de verschillende bouwgrenzen die in het gebied worden ervaren, de voorzijde van de woningen aan de Bloemistenlaan, de erfafscheidingen en (bij)gebouwen aan de achterzijde van de Wilhelminastraat. Waarbij voor die laatste overigens geldt, dat de ervaring leert dat deze erfafscheidingen niet weggehaald zullen worden (eerder worden geïntensiveerd) en zal deze achtergrens altijd als duidelijke overgang gemarkeerd blijven worden, tenminste als hoge haag.	Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 4.6.

			woningen (oost). Als gevolg daarvan wordt geen recht gedaan aan de opgave van de reparatie van het stedenbouwkundige ensemble, zoals vermeld in paragraaf 4.6 van de toelichting. Ook is er geen verplichting om de tuinen daadwerkelijk te omlijnen met schuttingen of muurtjes, daarmee is geen sprake van een logische overgang tussen de verschillende rooilijnen. Het ontwerp voldoet dus niet aan het vereiste dat rekening gehouden is met de bestaande rooilijnen. We verzoeken dan ook de rooilijnen in overeenstemming te brengen met de voorgevelrooilijnen aan de oostelijke zijde van de Bloemistenlaan.	Concluderend stelt het college dan ook dat de gekozen voorgevelrooilijn in het plan de bestaande knik in de Bloemistenlaan opvangt en zorgt voor een goede overgang tussen de bestaande bebouwingsgrenzen en/of (voorgevel)rooilijnen. Het college ziet verder niet waarom de gekozen voorgevelrooilijn in het plan in strijd zou zijn met de cultuurhistorische waarden. Hiervoor verwijst het college ook naar paragraaf 4.2 van de toelichting.	
Thema: Archeologie en Cultuurhistorie (Beschermd Stadsgezicht)					
A en D	7	A	Wij vragen ons af of dit plan past binnen het beeld van de monumentale huizen en tuinen gelegen langs de Zoeterwoudsesingel. Er is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen van het project zijn. De monumentale status van de huizen en tuinen wordt aangetast.	De panden aan de Zoeterwoudsesingel 15 tot en met 22 zijn allen aangewezen als een gemeentelijk monument. Gemeentelijke monumenten zijn panden die vanwege hun schoonheid, wetenschappelijke of cultuurhistorische betekenis van lokaal belang worden geacht. Kijkend naar de omschrijving van de panden, behorend bij de monumentale status, vormen ze een waardevol onderdeel van een stedelijk en architectonisch ensemble. De achtertuinen zelf zijn niet beschermd. De waardering van de gemeentelijke monumenten hangt verder niet samen met de bestaande aangrenzende bedrijfspanden en de waardering zal dus ook niet minder worden na sloop en de bouw van de nieuwe woningen. Het voorliggende plan heeft dan ook geen nadelige gevolgen voor de (gemeentelijke) monumentale status en/of waardering van de achterliggende huizen (en tuinen).	Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 4.2.2.
B en E		B	Er wordt gesproken over de historische inbedding van het project in de omgeving. Het is echter van belang om te realiseren dat de locatie van de nieuwbouw niet behoort tot de Leidse binnenstad en de architectonische stijl van hofjes dus ook niet in deze buurt wordt aangetroffen. De keuze voor een dergelijk aanpak is dan ook volstrekte willekeur en past niet in het karakter van deze wijk. Daarbij wordt ook	Uitgangspunt is dat het plan op zodanige wijze wordt vormgegeven en wordt ingepast dat deze geen afbreuk doet aan de hier van toepassing zijnde, met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarden. In onderhavig plan wordt inderdaad een hof structuur toegepast, welke over het algemeen enkel wordt teruggevonden in de Leidse binnenstad.	Geen

		opgemerkt dat de gevellijn van de nieuwbouw helemaal niet lijkt aan te sluiten bij de bouwstijl uit de omgeving, namelijk veel hoger dan de bestaande bebouwing aan weerszijde, vooral in vergelijking met de arbeidershuisjes aan de zijde van de Herenstraat.	Bij de totstandkoming van het plan is echter geoordeeld dat de (deels) gekozen hofstructuur passend is op deze locatie en belangrijker nog niet zorgt voor een aantasting van het beschermd stadsgezicht ter plaatse. In zijn algemeenheid is het oordeel dat het voorliggende plan op een goede manier is ingepast en aansluit bij de rest van én het karakter van de wijk, zodanig dat de cultuurhistorische waarden niet worden aangetast. Voor wat betreft de gevellijn wordt opgemerkt dat deze inderdaad hoger is dan de kleine(re) arbeidershuisjes langs de Prinses Wilhelminastraat, maar mede door de verlaging van de goothoogte (zie reactie onder 1A) in lijn zijn met de woningen (rechts van het bouwplan en tegenover) in de Bloemistenlaan. De goothoogte voldoet aan de maximaal toegestane goothoogte in het bestemmingsplan. In dit beschermende bestemmingsplan zijn de cultuurhistorische waarden van de Zuidelijke Schil geborgd. De gekozen goot- en bouwhoogten passen binnen de voorschriften en zorgen dan ook niet voor een aantasting van de aanwezige cultuurhistorische waarde(n) van het beschermd stadsgezicht..	
D	C	Het rijtje huizen (incl. tuinen), waarin ook ik woon, langs de Zoeterwoudsesingel zijn gemeentelijke monumenten en genieten dus extra bescherming. De bebouwing aan de achterkant zal het originele concept van het huis aantasten en is daarom niet acceptabel onder de huidige kenmerken van de monumentale status. Het huis zal ernstig overschaduwd worden door de geplande nieuwbouw. Mijn punt van zorg is dat het originele ontwerp van de huizen mede bestaat uit een serre, met interne deuren. De serre wordt verwarmd door de zon en als de interne deuren geopend worden kan de rest van het huis verwarmd worden. Door de geplande nieuwbouw wordt dit aspect van het monument teniet gedaan.	De panden aan de Zoeterwoudsesingel 15 tot en met 22 zijn allen inderdaad een gemeentelijk monument, zoals ook in de reactie onder 7A is benoemd. Bij de meeste panden is inderdaad sprake van een serre. De serre is onderdeel van de bebouwing en in de waardering, behorende bij de monumentale status van het pand, wordt de serre ook als zodanig benoemd. De constructie waar u echter naar refereert waarbij de serre verwarmd wordt door de zon en vervolgens zodoende de rest van het huis verwarmd kan worden maakt geen onderdeel uit van deze waardering. Voor zover deze constructie al wordt aangetast, is dit in ieder geval geen aantasting van de monumentale waarden die verbonden zijn aan de panden. Daarnaast wordt gelet op het verlagen van de goothoogte(s) (zie ook reactie onder 1A) en de bezonningsstudie (zie ook reactie onder 4B) niet verwacht dat de nieuwbouw zodanige effecten heeft op	Zie de gevolgen onder 7A.

			de bezonning dat deze constructie onevenredig wordt aangetast. Het college concludeert dan ook dat de monumentale status van de panden en in het bijzonder de serre die verwarmd wordt en vervolgens de rest van het pand niet wordt aangetast, c.q. de monumentale waarden niet worden aangetast door het voorgenomen wijzigingsplan.	
B, E en F	D	Op basis van de toelichting bij het ontwerp wijzigingsplan blijft de archeologische gesteldheid van de bodem een onzekere factor. Na de sloop van de bedrijfspanden dient immers (nader) onderzoek plaats te vinden. Al naar gelang de uitkomst van dit onderzoek zijn er diverse scenario's denkbaar die elk een eigen tijdlijn kennen. Het onderzoek wordt gedaan na de sloop en daardoor ontstaat een situatie van onzekerheid, of zelfs van afstel of uitstel. Dit kan voor omwonenden buitengewoon schadelijk zijn, daar zij voor langere tijd worden geconfronteerd met een onbestemde bouwput. Ten onrechte wordt hier geen aandacht aan besteed.	Op basis van (voor)onderzoek blijkt inderdaad dat er een kans aanwezig is dat er zich in de bodem beschermenswaardige archeologische resten bevinden. Om dit goed in kaart te brengen is inderdaad aanvullend onderzoek noodzakelijk, waarschijnlijk middels een proefsleuvenonderzoek. Dit onderzoek kan pas plaatsvinden na sloop van de bestaande opstallen. In het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen zal hiervoor een plan moeten worden opgesteld. Zodoende is dan ook duidelijk voor de daadwerkelijke sloop hoe dit onderzoek zal plaatsvinden qua tijd e.d. Het zal dus niet zo zijn dat u voor een onbekende tijd wordt geconfronteerd met een onbestemde bouwput. Daarnaast zal het bouwterrein tijdens de sloop- en bouwperiode worden voorzien van een relatief hoge (tijdelijke) erfafscheiding. Hiervoor verwijst het college ook naar de reactie onder 3A.	Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 4.1.2.
J en K	E	In de toelichting staat dat de doelstelling van het gemeentelijk beleid o.a. is om de archeologische bronnen zo verantwoord mogelijk te beschermen. In het plangebied zijn drie soorten archeologische waarden te vinden. Conform de waardenkaart zijn dit gronden met hoge, middelhoge verwachting en de Limeszone en kanaal van Corbulo. In het kader van het plan is archeologisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten blijkt dat er in het plangebied (mogelijke) archeologische resten bedreigd worden door de voorgenomen ingrepen. Gezien de aard van de werkzaamheden en de diepte waarop de resten worden verwacht lijkt planaanpassing (waardoor	Het doel van het beleid is inderdaad om archeologische bronnen zo verantwoord mogelijk te beschermen. Dit betekent echter niet dat op locaties waar mogelijk archeologische bronnen te verwachten en/of aanwezig zijn geen ontwikkelingen meer kunnen plaatsvinden. Aanvullend onderzoek is noodzakelijk, om het plangebied nog verder en beter in kaart te brengen, gelet op de archeologische verwachtingen en in lijn met het uitgevoerde (voor)onderzoek. Dit nadere onderzoek zal en kan echter pas plaatsvinden na sloop van de huidige opstallen, omdat het graven van proefsleuven op dit moment simpelweg niet mogelijk is.	Op basis van de reactie van het college zijn er tekstuele wijzigingen doorgevoerd in paragraaf 4.1.2, onder het kopje <u>Archeologisch onderzoek</u> én in paragraaf 4.2.2.

		verstoring wordt voorkomen) niet mogelijk. Er wordt verder geadviseerd om verder onderzoek te verrichten. Er is echter geen verder onderzoek verricht waardoor het college ten onrechte het archeologisch onderzoek naar de fase van de omgevingsvergunning doorschuift. Een omgevingsvergunning kan echter slechts verleend worden indien voor zover de werken en werkzaamheden geen afbreuk doen aan het behoud en de bescherming van de archeologische waarden. Het is dan ook maar de vraag of een omgevingsvergunning verleend kan worden, vooral omdat uit het vooronderzoek blijkt dat hetgeen wat het plan mogelijk maakt mogelijk archeologische resten bedreigt. Verder is in de huidige bebouwing ook een oud(er) fabriekspand zichtbaar. In de bestemmingsplanwijziging is echter geen cultuurhistorisch of bouwhistorisch onderzoek daarvan terug te vinden. Een dergelijk onderzoek wordt dan ook geëist, zeker gezien de context van het industriële erfgoed in een Beschermd Stadsgezicht. Alleen op basis van een dergelijk onderzoek kan de cultuur- en bouwhistorische waarde van het bebouwde erfgoed worden bepaald. Uit bovenstaande kan de conclusie worden getrokken dat het college tekort is geschoten door geen aanvullend onderzoek te verrichten. Dit staat de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan in de weg. Aldus is onvoldoende onderzoek gedaan naar de vraag of archeologie in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan.	Nadat het nader onderzoek is afgerond kan ook gekeken worden hoe eventuele aangetroffen archeologische vondsten beschermd kunnen worden, dit kan zijn door middel van vastlegging en/of opgraving, maar in beide gevallen wordt de uiteindelijke uitvoering niet belemmert. Om te garanderen dat dit nader onderzoek plaatsvindt is de beschermende regeling (dubbelbestemming) in het wijzigingsplan opgenomen. Zodoende wordt geborgd dat bij de omgevingsvergunningverlening het benodigde onderzoek is verricht en eventuele aanwezige archeologische waarden zijn vastgesteld. Van belang is dat het bevoegd gezag (college) zich voldoende laat informeren omtrent de archeologische situatie in een gebied alvorens hier een bestemming wordt aangewezen en concrete bouwvoorschriften worden vastgesteld. Hierbij acht de wetgever het voorstelbaar dat bij de totstandkoming van een plan een meer globalere inventarisatie van archeologische waarden plaatsvindt en dat vervolgens nader onderzoek wordt verricht op het moment dat vanwege concrete projecten bouw- en aanlegvergunningen worden gevraagd. Het college volgt deze lijn uit de jurisprudentie (201002409/1/R3 en 200901881/1/R2) en deelt uw mening dan ook niet dat het tekort is geschoten door geen aanvullend onderzoek te verrichten in dit stadium. De archeologische situatie staat de uitvoerbaarheid van het plan, gelet op de opname van de dubbelbestemmingen, dan ook niet in de weg. In de huidige bebouwing van de voormalige wasserij is inderdaad een oud(er) fabriekspand zichtbaar. Medewerkers van Erfgoed Leiden hebben ter plaatse de cultuurhistorische en bouwhistorische waarde(n) van dit pand onderzocht, maar zijn tot de conclusie gekomen dat deze niet tot nauwelijks aanwezig zijn. De sloop zorgt dan ook niet voor een aantasting van de cultuurhistorische en/of bouwhistorische waarde.	
--	--	--	---	--

Thema: Participatie					
B, E, F en I	8	A	Op pg. 22 (toelichting) wordt gesproken over een uitgebreid participatieproces met verschillende betrokkenen. Als direct betrokken omwonende heeft dit helemaal niet gevoeld als een uitgebreid proces. Wij zijn enkel één keer uitgenodigd om te komen kijken naar ‘het plan’. Wij merken op dat de gemeente de verantwoordelijkheid voor het participatieproces en de afstemming met belanghebbenden heeft belegd bij de ontwikkelaar. Dit is onjuist. De verantwoordelijkheid voor het participatieproces is van publieke aard, deze verantwoordelijkheid kan niet worden overgedragen aan een niet onafhankelijke private partij als de ontwikkelaar. De belangen van ontwikkelaar en andere belanghebbenden lopen niet perse gelijk, sterker nog ze neigen ertoe uiteen te lopen en zijn op een aantal punten tegenstrijdig. Deze tegenstrijdigheid van belangen behoort bij de uitvoering van een publieke taak niet te bestaan, en wij verwachten van onze lokale overheid dat de belangen van de Leidse burgers worden bewaakt. De eerder gememoreerde avond kenmerkt zich als oploop rondom een viertal opstellingen met artist impressions, die overigens wemelden van de fouten. Wat er gepresenteerd werd bestond uit één plan. Kennelijk was de keuze voor het plan al gemaakt. Al met al maakte dit niet een prettige indruk. De contacten met de ontwikkelaar zijn verder wel goed verlopen, maar heel veel meer toezeggingen dan rondom het aspect van de sociale veiligheid heeft hij niet gedaan. Daar openbaart zich dan die tegenstrijdigheid waar eerder op gedoeld werd en daar hadden wij dus graag willen vertrouwen op een lokale overheid die haar burgers steunt, en waar nodig, beschermt. Tot slot wordt opgemerkt dat het	Bij de invulling van het participatieproces is door de gemeente en de ontwikkelaar gewerkt volgens de geldende werkwijze voor zogenoemde initiatieven van derden. Voor (bouw)initiatieven van derden bestaat een specifieke vorm van overheidsparticipatie beschreven in een werkwijzer. Deze werkwijzer bevat handvatten voor het verder uitwerken van (bouw)initiatieven van derden en hoe daarbij belanghebbenden te betrekken. Deze werkwijzer geldt voor projecten die niet passen in het bestemmingsplan en wanneer er nog geen kaders liggen voor een eventuele afwijking. Er is dan een eerste participatieronde onder regie van de gemeente en wordt er een zogenoemde Nota van Uitgangspunten vastgesteld door de gemeenteraad. Daarin staan de kaders beschreven waaraan het project moet voldoen. Vervolgens komt er een tweede participatieronde onder regie van de ontwikkelaar. Tijdens deze fase ligt de regie bij de ontwikkelaar die het bouwplan uitwerkt en afstemt met belanghebbenden. Omdat bij het project Bloemistenlaan de gemeenteraad al kaders heeft vastgesteld in het bestemmingsplan (de wijzigingsbevoegdheid) was er geen Nota van Uitgangspunten nodig en heeft de participatie plaatsgevonden volgens de tweede fase uit de werkwijzer waarbij de regie lag bij de ontwikkelaar. De gemeente en de ontwikkelaar zijn hiervoor samen een participatieaanpak overeengekomen. De ontwikkelaar is daarbij verantwoordelijk voor het participatieproces en de afstemming met belanghebbenden geweest. De gemeente neemt deel aan de participatie en bewaakt zodoende het publiek/maatschappelijk belang.	Geen

			wijkcomité niet de bewoners van de Zoeterwoudsesingel vertegenwoordigt.	Naast de informatieavond die plaatsvond op 12 september 2019 heeft de ontwikkelaar, samen met een vertegenwoordiger van het wijkcomité Tuinstad-Staalwijk, gesproken met verschillende direct omwonenden en belanghebbenden over de raakvlakken (bewoners Bloemistenlaan, bewoners Zoeterwoudsesingel en bewoners Wilhelminastraat). Op verzoek heeft ook de gemeentelijke projectleider aan een deel van deze gesprekken deelgenomen. Tijdens deze gesprekken hebben de ontwikkelaar en de gemeente aan belanghebbenden teruggekoppeld hoe is omgegaan met ontvangen input.	
J en K		B	We benadrukken dat er, hoewel het plan die indruk wekt, geen sprake is geweest van een geslaagd participatietraject. Ook is het wijkcomité geen wijkvereniging en heeft verder ook geen vertegenwoordigende functie. We hebben het gevoel dat aangedragen suggesties om tot een gedragen plan te komen niet hebben geleid tot constructieve oplossingen en vragen zijn onbeantwoord gebleven.	Het college betreurt dat u het doorlopen participatietraject als niet geslaagd beschouwd en dat u het gevoel heeft dat aangedragen suggesties niet hebben geleid tot constructieve oplossingen. Verder verwijst het college naar het antwoord onder 8A	Geen
Thema: Overig					
B en E	9	A	Als ik de passages lees op pg. 25/26 (toelichting) vraag ik me af waarom er 22 eengezinswoningen van dit volume wordt gebouwd. Een type woningen wat niet genoemd wordt in de opsomming van type woningen waar een duidelijke behoefte aan is in Leiden.	De gemeente Leiden kent een grote woningbouwopgave, waarbij behoefte is aan elk type woning. Uiteraard geldt dat voor sommige type(n) de urgentie/vraag groter is dan voor andere type(n). Bij het bepalen van het te bouwen (typen) woningen houdt het college echter ook rekening met andere factoren, zijnde o.a. mengen van woontypen/woonmilieus in buurten en de financiële uitvoerbaarheid. Gelet op met name het eerste aspect is ervoor gekozen om hier (deels) in te zetten op relatief duurdere eengezinskoopwoningen, omdat een groot deel van de Tuinstad/Staalwijk al wordt ingevuld met sociale huurwoningen van vooral van woningbouwverenigingen De Sleutels en Ons Doel.	Geen
B en E		B	Een ander punt dat volledig ontbreekt is het mogelijke financiële effect van het nieuwbouwplan op de waarde van de huizen aan de Zoeterwoudsesingel,	Het college verwacht niet dat het voorgenomen bouwplan zorgt voor waardeverlies van de huizen aan de Zoeterwoudsesingel, zogeheten planschade. In het kader	Geen

			als gevolg van verlies aan privacy, licht en een verlies van het groene karakter van de achtertuinen, welke samen een parkachtig geheel vormen, uniek en waarde toevoegend aan onze huizen.	van mogelijke planschade heeft de gemeente met de ontwikkelaar een planschadeovereenkomst afgesloten. Door het afsluiten van de bovengenoemde overeenkomst is de financiële uitvoerbaarheid van het bouwplan geborgd.	
L		C	Goed plan, ziet er goed uit. Ben ook enthousiast over doorgang/betrekken Prinses Wilhelminastraat.	Het college is verheugd met het feit dat de belanghebbende tevreden is met het plan en neemt de zienswijze verder voor kennisgeving aan	Geen

B. Nota Vooroverleg

1. Inleiding

Het wijzigingsplan voorziet in de juridisch-planologische regeling voor de bouw van 33 energie-neutrale woningen mogelijk (22 grondgeboden eengezinswoningen en 11 appartementen) ter plaatse van de bestaande (leegstaande) bedrijfspanden op de locatie Bloemistenlaan 50a en 51. Naast de woningen wordt een (half)verdiepte parkeergarage mogelijk gemaakt en wordt de openbare ruimte rondom opnieuw heringericht.

2. Voorgeschiedenis

Het ontwerp wijzigingsplan is op 12 mei door het college vastgesteld en vrijgegeven voor het indienen van zienswijzen. Gelijktijdig met de ter visie legging is het ontwerp wijzigingsplan aangeboden aan diverse vooroverlegpartners in het kader van artikel 3.1.1. Bro.

Gelet op de locatie, aard, schaal en omvang van het project zijn de volgende overlegpartners verzocht om een reactie.

- Hoogheemraadschap van Rijnland
- Veiligheidsregio Hollands Midden
- Provincie Zuid-Holland

3. Ontvangen reactie en beantwoording

Alle benaderde vooroverlegpartners hebben een vooroverlegreactie ingediend. Deze zijn in de navolgende tabel samengevat en van een antwoord voorzien.

Samenvatting		Reactie college	Gevolgen besluit
1 Hoogheemraadschap van Rijnland			
a	Na bestudering van het vooroverleg ontwerp wijzigingsplan Bloemistenlaan 50a - 51 en met name de water gerelateerde aspecten, heeft het Hoogheemraadschap geen bezwaar tegen de planontwikkelingen. Voor de werkzaamheden is verder geen watervergunning nodig.	De reactie van het Hoogheemraadschap wordt voor kennisgeving aangenomen	Geen
2 Veiligheidsregio Hollands Midden			
a	De informatie en afspraken over dit dossier zijn door de gezamenlijke hulpdiensten (politie, GHOR en brandweer) betrokken in en vertaald naar dit advies. Onderstaand treft u de conclusies van onze analyse aan. 1. voor de woonfunctie geldt conform de Wet veiligheidsregio's een zorgnormtijd van acht minuten voor brandweervoertuigen. De daadwerkelijke benodigde opkomsttijd valt binnen de zorgnormtijd. 2. Externe veiligheid vormt, vanwege de afstand tot het plangebied, geen belemmering voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling.	De reactie van de Veiligheidsregio wordt voor kennisgeving aangenomen	Geen
3 Provincie Zuid-Holland			
	Een Wnb-vergunning is pas – indien noodzakelijk - aan de orde zodra de vergunningaanvraag voor het slopen en bouwen gaat spelen. In het kader van het wijzigingsplan hoeft dat dus nog niet beoordeeld te worden. Hetzelfde geldt voor het nadere onderzoek naar stikstofdepositie en de beoordeling daarvan.	De reactie van de provincie wordt voor kennisgeving aangenomen en de opmerkingen worden meegenomen en meegegeven aan de ontwikkelaar in het kader van de aanvraag om omgevingsvergunning voor het slopen en bouwen	Geen

	Voor wat betreft de beoordeling van dit plan wordt verder de conclusie getrokken dat deze in overeenstemming is met het provinciaal Omgevingsbeleid en dat er voor ons dus geen aanleiding is om een zienswijze in te dienen.		
--	---	--	--

C. Ambtelijke wijzigingen

1. Gedurende de zienswijzetermijn heeft de ontwikkelaar nadere afspraken gemaakt met de bewoner(s) van Zoeterwoudsesingel 14b omtrent de aansluiting van de gronden en de verkoop van enkele stroken grond (zogenoemde snippergroen). De plankaart is op basis van deze afspraken aangepast waarbij de stukken grond die verkocht zijn de bestemming Tuin hebben gekregen en de beoogde achterom de bestemming Verblijfsgebied heeft gekregen. Deze bestemming is noodzakelijk, omdat de bestemming Tuin onvoldoende verharding toestaat om de achterom naar de tuinen uitvoerbaar te maken;
2. Gedurende de zienswijzetermijn is door de ontwikkelaar het (vervolg)onderzoek aangeleverd met betrekking tot vleermuizen. Dit onderzoek wordt als bijlage aan de toelichting toegevoegd en in de conclusies uit het onderzoek worden opgenomen in paragraaf 4.3.2 van de toelichting;
3. Gedurende de zienswijzetermijn is door de ontwikkelaar een bezonningsstudie aangeleverd. Dit onderzoek wordt als bijlage aan de toelichting toegevoegd en de conclusies uit het onderzoek worden opgenomen in paragraaf 4.6 van de toelichting;
4. Om verwarring te voorkomen ten aanzien van de parkeergarage en om eenduidig te zijn in de bewoordingen, wordt in de regels voor de woorden *ondergrondse parkeergarage* overal de zinsnede “(gedeeltelijk)” toegevoegd (voor zover van toepassing). De parkeergarage mag immers op grond van de bouwregels deels boven het straatpeil uitrijzen waardoor in de praktijk sprake kan zijn straks van slechts een gedeeltelijk ondergrondse c.q. half verdiepte parkeergarage.
5. Gedurende de zienswijzenperiode is door de gemeenteraad de nieuwe Parkeervisie vastgesteld en zijn door het college nieuwe beleidsregels vastgesteld ten aanzien van de gehanteerde parkeernormen in Leiden. Op basis hiervan wordt paragraaf 4.7.1 van de toelichting – waar noodzakelijk - aangepast.
6. Gedurende de zienswijzenperiode zijn grammaticale wijzigingen doorgevoerd, waar nodig en zijn spellingsfouten verbeterd.

D. Staat van wijzigingen

Onderdeel	Gevolgen voor het besluit
Toelichting	Door te voeren wijziging(en)
Paragraaf 2.3	Paragraaf 2.3 ‘Toetsing aan de wijzigingsbevoegdheid’ onder sub a wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden: <i>“Het gehele plangebied (wijzigingsgebied I) heeft een oppervlakte van circa 5.120m². Dit betekent dat 2.560m² (50%) van de gronden gebruikt mag worden voor bebouwing en nog eens 512m² (10%) gebruikt mag worden voor extra bebouwing met een hoogte van maximaal 4m. In totaal mag 3.072m² dus worden bebouwd</i> <i>Onderhavig wijzigingsplan maakt de onderstaande bebouwing mogelijk:</i> <i>• Een (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage, met daarboven op een aantal bouwvlakken en ruimte voor bijgebouwen en aan- en uitbouwen, met een maximaal oppervlak van circa 2.215m²;</i> <i>• Twee bouwvlakken voor woningen, links naast de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage, met een gezamenlijk oppervlak van circa 661m²;</i> <i>• ruimte voor maximaal 30% aan bijgebouwen, aan- en uitbouwen e.d. buiten de bouwvlakken over een oppervlak van circa 576m², wat neerkomt op circa 173m².</i> <i>Alles bij elkaar optellend maakt het wijzigingsplan derhalve maximaal 3.049m² aan bebouwing mogelijk. Het blijft daarmee onder de maximale 3.072m², waardoor het plan voldoet aan de gestelde voorwaarde, zoals omschreven in artikel 33.1.1 aanhef en onder a van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil 2009.”</i> Paragraaf 2.3 ‘Toetsing aan de wijzigingsbevoegdheid’ onder sub c wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden: <i>“De woningen die worden gerealiseerd boven op de (deels) ondergrondse parkeergarage hebben allen een maximale goothoogte van 6 meter, welke onder voorwaarde(n) kan stijgen tot maximaal 6.6 meter. De gestapelde bebouwing aan de Bloemistenlaan, haaks op de Lindestraat heeft een maximale goothoogte van 10 meter (zie sub d). De bebouwing achter de gestapelde bebouwing heeft conform de voorschriften een maximale goothoogte van 6 meter.”</i>
Paragraaf 4.1.2	Paragraaf 4.1.2 ‘Onderzoeksresultaten’ onder het kopje <u>Archeologisch onderzoek</u> wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden: <i>“In lijn met het beleid, wat streeft naar het zo verantwoord mogelijk beschermen van archeologische bronnen is door de ontwikkelaar in het kader van het opstellen van onderhavig wijzigingsplan archeologisch (voor)onderzoek uitgevoerd. Hoewel de gemeente namelijk haar archeologische bronnen zo goed mogelijk wil beschermen, wil dit niet zeggen dat op dergelijke locaties geen ontwikkelingen meer mogelijk zijn. Het onderzoek is noodzakelijk om te kijken of er daadwerkelijk sprake is van archeologische bronnen en zo ja hoe deze eventueel beschermd, vastgelegd en/of opgegraven kunnen worden, zodanig dat ze door de beoogde ontwikkeling niet verloren gaan.</i> <i>Het uitgevoerde onderzoek bestond uit een bureauonderzoek en</i>

	inventariserend veldonderzoek. Het volledige onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd (Bijlage 2). De (middel)hoge archeologische verwachting in het gebied wordt door de onderzoeksresultaten bevestigd. In het plangebied bevinden zich naar alle waarschijnlijkheid historische bebouwings-/funderingsresten uit de nieuwe tijd. Dieper in de ondergrond zijn ook kreekoeverafzettingen aangetroffen. Deze afzettingen gaan gepaard met een middelhoge archeologische verwachting van voor de periode bronstijd-vroege middeleeuwen. Gelet op de (middel)hoge archeologische verwachting en de voorgenomen (bouw)ingrepen, waaronder het aanleggen van een halfverdiepte parkeerkelder is in een later stadium aanvullend onderzoek noodzakelijk, om de (eventuele) archeologische resten verder in kaart te brengen, middels een proefsleuvenonderzoek. Dit aanvullend onderzoek zal plaatsvinden na de sloop van de huidige bebouwing en is noodzakelijk om de diverse benodigde omgevingsvergunningen te verkrijgen. De ontwikkelaar is op de hoogte van deze situatie en zich bewust van het feit dat er later aanvullend archeologisch onderzoek nog dient plaats te vinden, waarbij de ontwikkelaar ook rekening heeft gehouden met de financiële effecten hiervan.”
Paragraaf 4.2.2	Aan paragraaf 4.2.2 ‘Onderzoeksresultaten’ wordt een kopje <u>Gemeentelijke monumenten en bouwhistorische waarden</u> met de volgende tekst toegevoegd: <u>“Gemeentelijke monumenten en bouwhistorische waarden</u> De woningen aan de noordzijde van het plangebied zijn allen gemeentelijke monumenten (Zoeterwoudsesingel 15 t/m 22). Dit zijn panden die vanwege hun schoonheid, wetenschappelijke of cultuurhistorische betekenis van lokaal belang worden geacht. Kijkend naar de omschrijving van de panden, behorende bij de monumentale status, vormen ze een waardevol onderdeel van een stedelijk en architectonisch ensemble. Hierbij zijn enkel de woningen beschermd en maken de achtertuinen geen onderdeel uit van de monumentale status. De waardering van de gemeentelijke monumenten hangt verder niet samen met de bestaande aangrenzende bedrijfspanden en de waardering zal dan ook niet minder worden na sloop en bouw van de nieuwe woningen. Het voorliggende plan heeft dan ook geen nadelige gevolgen voor de gemeentelijke monumentale status en/of de waardering van de huizen. In de bestaande bebouwing van de voormalige wasserij zijn (resten van) een oud(er) fabriekspand waarneembaar. Op voorhand is er door Erfgoed Leiden en Omstreken (ELO) gekeken of dit (voormalige) fabriekspand cultuurhistorische en/of bouwhistorische waarden vertegenwoordigt die beschermenswaardig zijn. Uitkomst van het bezoek is geweest dat deze waarden niet tot nauwelijks aanwezig zijn. Eventueel aanvullend onderzoek op dit punt is dan ook niet noodzakelijk en de beoogde sloop zorgt dan ook niet voor een aantasting van de cultuurhistorische en/of bouwhistorische waarde(n) ter plaatse.”
Paragraaf 4.3.2	Aan paragraaf 4.3.2 ‘Onderzoeksresultaten’ wordt een kopje <u>Nader ecologisch onderzoek</u> met de volgende tekst toegevoegd: <u>“Nader ecologisch onderzoek</u> In lijn met de conclusies uit de uitgevoerde quickscan is door de

	<i>ontwikkelaar een nader ecologisch onderzoek laten uitvoeren. Door bureau Taharo is in de periode september 2019 - juni 2020 een nader ecologisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is als bijlage toegevoegd bij deze toelichting (Bijlage 4). Hieronder gaan we in op de belangrijkste conclusies uit het uitgevoerde onderzoek.</i> <i>Uit de eerder uitgevoerde quickscan bleek dat het plangebied met name (mogelijk) geschikt is voor vleermuizen. Er zijn mogelijk geschikte verblijfplaatsen voor vleermuizen aanwezig, met name in de spouwmuren van de voormalige stomerij. Door het verdwijnen van met name dit gebouw en de kruiden-, struik- en boombegroeiing her en der op het terrein kunnen mogelijke verblijfplaatsen van vleermuizen en/of foerageergebieden en vliegroutes verdwijnen. Binnen het plangebied gaan, door de voorgenomen ontwikkeling, geen vaste rust- of verblijfplaatsen voor vleermuizen verloren. Het plangebied fungeert niet als essentieel foerageergebied of essentiële vliegroute voor de gewone dwergvleermuis of andere soorten vleermuizen. Op grond hiervan kan gesteld worden dat het plangebied geen essentieel foerageergebied is of essentiële vliegroutes bevat voor vleermuizen.</i> <i>Mogelijk kunnen wel vleermuizen verstoord worden. Dit dient uiteraard voorkomen te worden door tijdens de sloop en nieuwbouw allereerst de zorgplicht in acht te nemen en daarnaast geen verlichting te richten op de achtertuinen van de woningen langs de Zoeterwoudsesingel.</i> <i>Negatieve effecten van de ingreep op vleermuizen zijn niet te verwachten. Indien rekening gehouden wordt met het voorkomen van verstorende verlichting op het aangrenzende foerageergebied aan de noordkant van het plangebied, wordt met het uitvoeren van de werkzaamheden de Wet natuurbescherming niet overtreden.“</i> De tekst in paragraaf 4.3.2 ‘Onderzoeksresultaten’ onder het kopje <u>Bomeninventarisatie</u> wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden: <i>“Aangezien het plangebied binnen de bebouwde kom is gelegen en er ook geen volwassen bomen aanwezig zijn binnen het plangebied, is toetsing aan het onderdeel houtopstanden conform de Wet Natuurbescherming niet aan de orde bij dit plan.</i> <i>Kijkend naar de huidige situatie van het plangebied komen hier op dit moment geen bomen voor. Het vellen van bomen is dan ook niet aan de orde. Wel dient bij de daadwerkelijke uitvoering (werkzaamheden) rekening te worden gehouden met de bomen aan de Bloemistenlaan en de bomen in de tuinen langs de Zoeterwoudsesingel. Hoewel de bomen in de tuinen geen monumentale bomen betreffen, hebben ze allen wel een bepaalde waarde. Sommige staan dicht tegen de perceelsgrens en hierbij dient door de ontwikkelaar uiteraard ook rekening te worden gehouden bij de uitvoering van de werkzaamheden. Het is onwenselijk dat de bomen door de werkzaamheden worden aangetast.“</i>
Paragraaf 4.5.3.2	Paragraaf 4.5.3.2 ‘Onderzoeksresultaten’ wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden: <i>“In het kader van het aspect 'bodem' zijn een 'verkennend bodemonderzoek' (Enviso Ingenieursbureau; kenmerk 181051; d.d. 6 december 2018), Bijlage 8 en een 'actualiserend bodemonderzoek'</i>

	(Enviso Ingenieursbureau; kenmerk 190891; d.d. 5 november 2019) door de Omgevingsdienst beoordeeld. De Omgevingsdienst heeft op 21 februari 2020 geconcludeerd dat de milieu hygiënische bodemkwaliteit op dit moment nog onvoldoende inzichtelijk is gemaakt, c.q. is vastgelegd om vast te kunnen stellen dat er geen belemmeringen zijn voor de bouw van de nieuwe woningen. Hierbij heeft de Omgevingsdienst onderstaande bevindingen medegedeeld aan de ontwikkelaar. • Ter plaatse van het kadastrale perceel gemeente Leiden, sectie M, nummer 7522 is aanvullend onderzoek nodig naar asbest in de ondergrond ter plaatse van boring 4 (1,3-2,0 m-mv); • Het uitgevoerde onderzoek ter plaatse van het kadastrale perceel gemeente Leiden, sectie M, nummer 9069 (2) voldoet niet aan de NEN5740 en dient te worden aangepast op alle gemelde punten in de beoordeling; • Verder wordt geadviseerd om de omvang van de verontreinigingen met koper en nikkel aanvullend te onderzoeken voordat de omvang wordt vastgesteld. Op basis van twee metingen wordt geconcludeerd dat alle puinhoudende grond sterk verontreinigd is, maar mogelijk is niet alle grond sterk verontreinigd. Naar aanleiding van bovenstaande bevindingen heeft de ontwikkelaar een nieuw rapport overlegd, 'actualiserend bodemonderzoek' (Enviso Ingenieursbureau; kenmerk 190891; d.d. 12 maart 2020), Bijlage 9. Dit (nieuwe) bodemonderzoek is wederom door de Omgevingsdienst beoordeeld, d.d. 3 april 2020. Op grond van dit tweede rapport komt de Omgevingsdienst tot onderstaande conclusie. Nog steeds is niet met zekerheid vast te stellen of het aspect 'bodem' al dan niet een belemmering vormt voor de ontwikkeling van de nieuwe woningen. • Op het kadastrale perceel gemeente Leiden, sectie M, nummer 9069 heeft een grondwatersanering plaatsgevonden om de aanwezige VOCl-verontreiniging in het grondwater te verwijderen. Het bevoegd gezag Wet bodembescherming heeft het evaluatieverslag nog niet beoordeeld. Pas na beoordeling door het bevoegd gezag kan worden vastgesteld of de locatie voldoende geschikt is, of geschikt gemaakt kan worden, voor het nieuwe gebruik (wonen en tuin). • De milieuhygiënische bodemkwaliteit is nog (steeds) niet voldoende vastgelegd om vast te stellen of er op dit punt belemmeringen zijn voor de ontwikkeling van de nieuwe woningen. De volgende aanvullende onderzoeken zijn hiervoor nog noodzakelijk. 1. Ter plaatse van het kadastrale perceel gemeente Leiden, sectie M, nummer 7522 is aanvullend onderzoek nodig naar asbest in de ondergrond ter plaatse van boring 4 (1,3-2,0 m-mv); 2. Ter plaatse van de kadastrale percelen gemeente Leiden, sectie M, nummer(s) 7522 en 7524 is het nodig de puinhoudende ondergrond op asbest te onderzoeken te onderzoeken conform de NEN5740; 3. Het vaststellen van de omvang van de verontreiniging met koper en nikkel. Om goed de bodemgesteldheid en een daaropvolgend saneringsplan
--	---

	<i>op te stellen is derhalve aanvullend bodemonderzoek noodzakelijk. Ten aanzien van de milieu hygiënische bodemkwaliteit en het aanvullend onderzoek naar asbest in de ondergrond en/of puinhoudende ondergrond, alsmede de omvang van de verontreiniging met koper en nikkel is echter geconcludeerd dat dit onderzoek het meest effectief kan plaatsvinden na sloop van de bestaande bedrijven. Kortom dit onderzoek is in deze fase nog niet noodzakelijk c.q. mogelijk. Om te garanderen dat dergelijk onderzoek wel plaatsvindt voordat er feitelijk zogeheten 'gevoelige' bestemmingen worden toegestaan (Tuin en Wonen) is in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze verplichting is opgesteld in overleg met de Omgevingsdienst West-Holland.</i> <i>Gelet op de locaties waar nu verontreinigingen zijn aangetroffen, de bodempeilen en de richting waarin de verontreiniging zich verspreidt, ligt het niet in de lijn der verwachting dat ook de percelen rondom het plangebied verontreinigd zijn. Geheel uitsluiten kan zonder aanvullend onderzoek echter ook niet. Bij de uitvoering van het aanvullend onderzoek zullen dan ook boringen worden uitgevoerd langs de (noordelijke) grenzen van het plangebied om dit goed in kaart te brengen. Mochten deze boringen aanleiding geven om ook daadwerkelijk op de aangrenzende percelen onderzoek te doen dan zal dit in overleg met de eigenaren worden opgepakt en meegenomen. Indien dit van toepassing is zal de ontwikkelaar hierover met belendende eigenaren in contact treden, waarbij ook de ontwikkelaar voor de kosten zal optreden.</i> <i>Uiteindelijk zal de ontwikkelaar, op basis van het aanvullend onderzoek, een saneringsplan moeten opstellen. Hoe dit saneringsplan er daadwerkelijk uitkomt te zien is nu nog niet vast te stellen, maar in ieder geval zal voor de uitvoering van de werkzaamheden duidelijkheid zijn over de omvang van de verontreiniging en duur van de sanering. Het is dus niet zo dat omwonenden voor langere tijd in onzekerheid zullen zitten. Daarbij is de ontwikkelaar op de hoogte van de bodemgesteldheid en het feit dat er in meer of mindere mate gesaneerd zal moeten worden. De ontwikkelaar heeft dan ook in zijn plannen hiermee (financieel) rekening gehouden, waardoor de gemeente ook niet twijfelt aan de (financiële) uitvoerbaarheid van het plan.</i> <i>Naast het bodemonderzoek is er recentelijk ook onderzoek gedaan naar het grondwater. Het grondwater is inmiddels gesaneerd en het evaluatieverslag van deze sanering ligt ter beoordeling bij het bevoegd gezag Wet bedombescherming. Hoewel er nog geen formele beschikking is (volgt op korte termijn) is het evaluatieverslag inmiddels wel beoordeeld. In het kader van de grondwatersanering zal er nog een nazorgplan moeten worden opgesteld. Dit nazorgplan kan echter ook gecombineerd worden met het op te saneringsplan. In de conclusies van het evaluatieverslag wordt aangegeven dat de locatie op dit moment nog niet geschikt is voor het toekomstige gebruik, zijnde wonen. Uit het evaluatieverslag blijkt dat er mogelijk nog steeds verontreinigingen aanwezig zijn, ook na de jarenlange grondwatersanering.</i> <i>Gelet op de uitgevoerde onderzoeken, de grondwatersanering, de opgenomen voorwaardelijke verplichting tot het doen van aanvullend onderzoek (na sloop van de bedrijfspanden), alsmede het opstellen</i>
--	---

	van een saneringsplan maakt dat het college op dit moment geen problemen ziet op het aspect bodem die de uitvoerbaarheid van het plan onder druk zetten”.
Paragraaf 4.6	Paragraaf 4.6 ‘Stedenbouwkundige inpassing’ onder het kopje Ontwikkeling wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden: <i>“Door het gebied als een stedenbouwkundig ensemble te ontwerpen, wordt aansluiting gezocht met de nabij gelegen structuren van de stadsuitleg uit de 20e eeuw. De opgave is de reparatie van het stedenbouwkundige ensemble, gevormd door het bouwblok tussen Bloemistenlaan en Zoeterwoudsesingel. Daarnaast zijn de volgende randvoorwaarden meegegeven voor het ontwerp:</i> • <i>De woningen aan de Bloemistenlaan vormen een formele rand. De rooilijn is zodanig gekozen dat er ruimte ontstaat voor voortuinen.</i> • <i>Het binnengebied krijgt een informeler karakter, bijvoorbeeld een woonprogramma met patio-of hofjeswoningen.</i> • <i>De woningen ontsluiten aan de zijde van de Bloemistenlaan.</i> • <i>De woningen hebben een kap met een vergelijkbare hellingshoek als de bestaande bebouwing langs de Bloemistenlaan.</i> • <i>Binnenterreinen worden zo groen mogelijk ingericht.</i> • <i>Het parkeren geschiedt bij voorkeur (half-)verdiept en uit het zicht (conform Leids Parkeerbeleid)</i> • <i>De materialisering en detaillering sluiten aan op architectuurstijl Tuinstad-Staalwijk.</i> • <i>Op prominente locaties (zichtlijnen, kruisingen) is er een beperkte mogelijkheid voor een hoogteaccent (max 3 lagen met kap).</i> • <i>De bepalingen van de wijzigingsvoorschriften voor de locatie aan de Bloemistenlaan zoals opgenomen in het bestemmingsplan Zuidelijke Schil (art 33.1.1. planvoorschriften van het bestemmingsplan) zijn onverkort van toepassing.</i> <i>Het onderhavige plan voldoet aan deze voorwaarden en is daarmee voor de gemeente akkoord. In het vervolgproces zal nog wel nader overleg plaatsvinden over de verdere detaillering met name met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte. Tot slot wordt ten aanzien van de locatie van de voorgevelrooilijn van de woningen aan de Bloemistenlaan onderstaande nog mede in ogenschouw genomen.</i> <i>In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen uit 2013 wordt als uitgangspunt meegegeven dat de nieuwe ontwikkeling aan de zijde Bloemistenlaan moet aansluiten op de bestaande rooilijn(en) en dat hierbij ruimte moet worden gecreëerd voor voortuinen. Met het huidige ontwerp is aansluiting op de bestaande rooilijnen gezocht en is er ruimte voor voortuinen. Deze voortuinen zijn ook als zodanig bestemd. In het gebied is sprake van verschillende rooilijnen. In onderhavig geval worden hiermee vooral de bebouwingsgrenzen in stedenbouwkundig opzicht genoemd. De woningen oostelijk van het plangebied liggen op circa 4 meter van de straat (trottoir), waarbij rekening is gehouden met de erkers. Bij de bestaande bebouwing aan de westzijde ligt de rooilijn c.q. bebouwingsgrens (met de schuttingen van de achtertuin) feitelijk direct aan de straat. Daarbij wordt met de positionering van de rooilijnen in het nieuwbouwplan ook de bestaande knik opgevangen die de Bloemistenlaan maakt ter hoogte</i>

	van het plangebied. Met de nu gekozen rooilijn op circa 2,5 meter afstand van het trottoir is er een logische overgang tussen deze verschillende rooilijnen/bebouwingsgrenzen gekozen. De conclusie is dat het plan, gelet op het voorgaande, stedenbouwkundig goed is ingepast en voldoende rekening houdt met de bestaande rooilijnen/bebouwingsgrenzen. Tot slot zorgt de positionering van de bebouwing ook niet voor extra schaduwwerking c.q. minder zonlicht in de betreffende woningen aan de overzijde en/of tast het direct andere belangen aan van omwonenden.” Aan paragraaf 4.6 ‘Stedenbouwkundige inpassing’ wordt tevens een kopje <u>Bezonning</u> met de volgende tekst toegevoegd: “<u>Bezonning</u> Uitgangspunt van het bouwplan is dat de bezonning niet onevenredig (nadelig) wordt beïnvloedt en dat daarmee het wijzigingsplan in lijn is met artikel 33.1.1 onder h van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil 2009. Om te bepalen of onderhavig plan de bezonning niet onevenredig (nadelig) wordt beïnvloedt heeft de ontwikkelaar een bezonningsstudie uitgevoerd (Bijlage 11 Bezonningsstudie). Om te bepalen of de bezonning niet onevenredig veranderd wordt vaak gebruik gemaakt van de lichte of zware norm van TNO. De lichte norm houdt in dat er op een gebouw gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode 19 februari tot en met 21 oktober. De zware norm betekent dat er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk is gedurende drie uren per etmaal. De gemeente Leiden hanteert deze normen echter niet en sluit in de praktijk vaak aan bij de Haagse bezonningsnormen. In de studie van de ontwikkelaar is andere data toegepast dan de data zoals die door TNO gehanteerd wordt. Het is echter wel vast te stellen of de bezonning niet onevenredig c.q. significant verslechterd en/of wordt aangetast. De conclusie is dat de bezonningsstudie aantoont dat op de getoonde dagen de situatie met betrekking tot de bezonning niet significant verslechterd en op onderdelen zelfs verbeterd. Kortom het wijzigingsplan houdt dan ook voldoende rekening met de bezonningssituatie, waarmee het plan voldoet aan artikel 33.1.1 onder h van het bestemmingsplan Zuidelijke Schil 2009.”
Paragraaf 4.7.1	Paragraaf 4.7.1 ‘Beleidskader’ onder het kopje <i>Parkeervisie ‘Auto- en fietsparkeren’ 2020 - 2030 (ontwerp)</i> wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden: “<i>Parkeervisie Leiden Auto- en fietsparkeren 2020 – 2030</i> <i>Op 16 juli 2020 heeft de gemeenteraad van Leiden de Parkeervisie Leiden Auto- en fietsparkeren 2020-2030 vastgesteld (RV 20.0038). Uit gesprekken over mobiliteit komt duidelijk naar voren; onze bewoners en ondernemers houden van de stad, maar maken zich zorgen over de leefbaarheid als we nog verder groeien. Parkeren wordt hierbij vaak als zorg genoemd: ‘kan ik mijn auto nog wel kwijt’, ‘kunnen bezoekers nog wel naar het centrum komen’ en ‘hoe krijg en houd ik werknemers als ze straks niet meer met de auto kunnen’. Logische zorgen, die niet oplosbaar zijn door nog meer publieke garages te bouwen, of schaarse openbare ruimte op te offeren voor parkeerplaatsen. Dus is de rode draad van deze parkeervisie: ‘de</i>

	<i>juiste parkeerder op de juiste plek'. Door te kijken hoe we parkeergedrag kunnen sturen, duidelijkheid te geven over waar parkeren wel, en niet meer mogelijk is, te bevorderen dat mensen alternatieven hebben als OV en fiets, willen we de schaarse ruimte optimaal benutten.</i> <i>De gemeente wil voorkomen dat de bereikbaarheid van de stad nog verder onder druk komt te staan. Daarvoor is een verandering in mobiliteit nodig. De gemeente stimuleert deze verandering door de nadruk op voetgangers, fiets en openbaar vervoer te leggen. Autoverkeer gaat zoveel mogelijk buiten het centrum om, via de ringstructuur. De gemeente gebruikt ook parkeren om duurzame mobiliteit te versterken. Hiermee borduurt de Parkeervisie voort en verder op het Beleidsakkoord 2018-2022 en de nieuwe Mobiliteitsnota 2020-2030.</i> <i>Samenvattend is de parkeervisie opgebouwd langs twee redeneerlijnen:</i> <i>1. De juiste parkeerder op de juiste plek. We willen duidelijkheid verschaffen over wie waar tegen welke kosten een plek kan vinden. Zodat de automobilist of fietsparkeerder weet waar hij/zij aan toe is, niet nodeloos hoeft te zoeken, en desgewenst de afweging kan maken om voor een andere vervoerswijze te kiezen als dan makkelijker, goedkoper of betrouwbaarder blijkt te zijn.</i> <i>2. Openbare ruimte is, in een sterk groeiende stad, te kostbaar om nog verder te verstenen voor parkeerplaatsen. Liever kiezen wij voor groen, water, spelen, zonnen, wandelen, dan nog meer parkeerplaatsen toe te voegen. We kiezen daarom voor het beter reguleren van het parkeren in de openbare ruimte.”</i> Paragraaf 4.7.1 ‘Beleidskader’ onder het kopje <u>Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 (ontwerp)</u> wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden: <i>“Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020</i> <i>De nieuwe parkeervisie van de gemeente Leiden heeft ertoe geleid dat het parkeernormen beleid herzien moest worden. De keuzes die de gemeente Leiden in de nieuwe parkeervisie maakt hebben gevolgen voor het parkeernormenbeleid.</i> <i>De gemeente zet met deze nieuwe beleidsregels in op een flexibelere omgang met parkeernormen. De wijze van berekenen geeft hier o.a. invulling aan. Daarnaast kiest de gemeente voor een nieuwe rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer.</i> <i>Deze beleidsregels vervangen het parkeernormenbeleid uit 2012, voor het laatst herzien in 2019, op 18 oktober 2019. De nieuwe beleidsregels zijn op 20 juli 2020 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld (BW 20.0379).”</i>
Paragraaf 4.7.2	Paragraaf 4.7.2 ‘Onderzoeksresultaten’ onder het kopje <u>Parkeren</u> wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden: <i>“<u>Parkeren</u></i> <i>Op basis van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden en het bestemmingsplan 'parapluplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening' geldt:</i>

"Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het terrein waar die activiteit plaatsvindt of dat bij die activiteit behoort. De vereiste ruimte heeft alleen betrekking op een nieuw ontstane parkeerbehoefte.

De laatste zin impliceert dat een ontwikkeling alleen de extra parkeervraag conform de vastgestelde normen en beleidsregels hoeft op te lossen, dat de ontwikkeling realiseert ten opzichte van de bestaande situatie. Een bestaand parkeertekort hoeft niet opgelost te worden.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte bieden de beleidsregels allerlei verschillende normen voor verschillende functies. Bij de beoordeling van onderhavig plan zijn in beginsel de nu vigerende Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 overeenkomstig van toepassing. Echter wordt op basis van het in deze parkeernormen opgenomen overgangsrecht en de afgesloten overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente (BW 20.0420 d.d. 8 september 2020) teruggevallen op de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2019.

Op basis van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2019 ligt het plangebied in de parkeerzone 'schil' en is de parkeervraag afgerond 50 parkeerplaatsen. Van deze afgerond 50 parkeerplaatsen zijn er 40 voor de nieuwe bewoners en 10 voor bezoekers (0,3 p.p. per woning).

Functie	norm	aantal	totaal p.p.
Koopwoning boven 120 m ² b.v.o.	1,7 per woning	22	37,4 parkeerplaatsen
Koopwoning tussen 65 en 90 m ² b.v.o.	1,4 per woning	7	9,8 parkeerplaatsen
Koopwoning tot 65 m ² b.v.o.	0,8 per woning	4	3,2 parkeerplaatsen
Totaal			50,4 parkeerplaatsen

In de bestaande situatie is er een parkeervraag van afgerond 9 parkeerplaatsen, welke voortkomt uit het gebruik van de Tegelhandel. De wasserij staat al geruime tijd leeg en heeft derhalve geen parkeervraag. Een deel van deze bestaande parkeervraag wordt opgelost op eigen terrein en deels in de openbare ruimte.

Functie	norm	aantal	totaal p.p.
Tegelhandel B.V. (arbeidsextensief/Bezoekers extensief bedrijf)	0,4 per 100 m ² b.v.o.	2200 m ² b.v.o.	8,8 parkeerplaatsen
Totaal			9 parkeerplaatsen

Op basis van de bestaande en nieuwe parkeervraag ontstaat door de ontwikkeling een parkeereis van afgerond 41 parkeerplaatsen. Om de ontstane parkeereis op te lossen voorziet het wijzigingsplan in regels die de bouw van een (halfverdiepte) ondergrondse parkeergarage mogelijk maken. Om ook te garanderen dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd bij de bouw is in de regels een voorwaardelijke verplichting parkeren (artikel 15) opgenomen.

Voor het fietsparkeren wordt voor alle woningen voorzien in

	stallingsruimte. Deze ruimte wordt door het wijzigingsplan mogelijk gemaakt. De bouw van deze stallingsruimte wordt geborgd door het bouwbesluit, dat bij nieuwbouw stallingsruimte, c.q. een berging eist. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt verder niet beperkt door het wijzigingsplan en feitelijk kan de ontwikkelaar dan ook meer parkeerplaatsen aanleggen als strikt noodzakelijk. Hiervoor geldt uiteraard wel dat dit moet passen binnen de daarvoor bestemde (bouw)regels en een eventueel grotere en/of diepere parkeergarage aan de daarvoor bestemde NEN-normen dient te voldoen. Deze toetsing aan de bouwregels en NEN-normen zal echter pas plaatsvinden bij de omgevingsvergunning voor het bouwen.” Aan paragraaf 4.7.2 ‘Onderzoeksresultaten’ wordt tevens een kopje <u>Locatie in- en uitrit parkeergarage</u> met de volgende tekst toegevoegd: <u>“Locatie in- en uitrit parkeergarage</u> Hoewel het voorliggend wijzigingsplan (verbeelding en planregels) diverse locaties van een in- en uitrit mogelijk maken wordt er in de planvorming wel voorgesorteerd op een in- en uitrit langs de Bloemistenlaan, centraal gelegen in het plangebied. In de optiek van het college hebben de gemeente en de ontwikkelaar in het doorlopen planproces zorgvuldig gekeken naar de beoogde locatie van de in- en uitrit van de parkeergarage. Tijdens dit proces heeft zij tevens naar verschillende mogelijkheden c.q. alternatieven gekeken en die ook onderzocht en afgewogen. <u>Uitgangspunt(en)</u> De gemeenteraad heeft in de wijzigingsbevoegdheid die voor deze locatie in het bestemmingsplan Zuidelijke Schil (2009) bepaald dat er “rekening wordt gehouden met het aanwijzen van voldoende ruimte voor parkeerplaatsen in de vorm van gebouwde, zo veel mogelijk ondergronds gesitueerde, parkeervoorzieningen” (Art. 33.1.1 onder e Bestemmingsplan Zuidelijke Schil, 2009). Het realiseren van een (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage is niet verplicht gesteld, maar het maken van voldoende ruimte voor parkeervoorzieningen op eigen terrein is dit wel. Dit betekent dat er derhalve altijd sprake zal zijn van een in-/ uitrit vanuit het plangebied naar de openbare weg. In de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan is tevens aangeven dat de ontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer op twee manieren kan plaatsvinden. Dat kan zowel vanaf de Zoeterwoudsesingel als vanaf de Bloemistenlaan, maar wel op zodanige wijze dat de verkeerveiligheid gewaarborgd blijft (Art. 33.1.1 onder g. Bestemmingsplan Zuidelijke Schil 2009). <u>Beoordeling</u> Bij de beoordeling van de diverse varianten is rekening gehouden met diverse aspecten, waaronder maar niet uitsluitend, de verkeersveiligheid, stedenbouwkundige wensen/eisen en mogelijke overlast voor omwonende(n). Ontsluiting op de Zoeterwoudsesingel
--	---

	<i>Ontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer is door het college onderzocht, waarbij vanuit verkeerkundig oogpunt is aangegeven dat de ontsluiting van de parkeergarage via de Zoeterwoudsesingel ongewenst is. De aangedragen argumenten hiervoor zijn:</i> <i>• Het is niet mogelijk voor auto's om elkaar te passeren langs de toegangsweg die het plangebied verbindt met de Zoeterwoudsesingel. Dit betekent dat auto's moeten kunnen bufferen aan de Zoeterwoudsesingel indien er gelijktijdig auto's in en uit willen rijden.</i> <i>• Er is geen bufferruimte beschikbaar op de Zoeterwoudsesingel waardoor dit leidt tot een opstopping van het verkeer;</i> <i>• Er is sprake van langsparkeren op de Zoeterwoudsesingel en daarmee slecht zicht bij in-, maar vooral uitrijden;</i> <i>• uitrijden is naar verwachting moeilijk gezien de wachtrij voor de verkeerslichten en de neiging om te versnellen om groen te halen;</i> <i>• Op de Zoeterwoudsesingel is sprake van éénrichtingsverkeer en dit maakt dat je een circuit moet rijden;</i> <i>• er is veel fietsverkeer op dezelfde smalle rijloper van de Zoeterwoudsesingel waardoor een in- en uitrit vanuit verkeersveiligheid niet gewenst is.;</i> <i>• er rijden meerdere buslijnen en vrachtverkeer op de Zoeterwoudsesingel waardoor een in- en uitrit vanuit verkeersveiligheid niet gewenst is.'</i> <i>Gelet op de bovenstaande argumenten is geconcludeerd dat de ontsluiting via de Zoeterwoudsesingel niet kan plaatsvinden op een verkeersveilige manier. Deze conclusie heeft geleid tot het niet verder overwegen van deze ontsluiting in het verdere planproces. Ten overvloede wordt vermeld dat gelet op de conclusie(s) ten aanzien van de verkeersveiligheid een dergelijke ontsluiting ook niet mogelijk is op grond van de wijzigingsbevoegdheid, omdat gelet op het bepaalde in artikel 33.1.1 onder g uit het Bestemmingsplan Zuidelijke Schil het een verplichting is dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.</i> <i>Ontsluiting op de Bloemistenlaan</i> <i>Gelet op de wijzigingsbevoegdheid en hiervoor genoemde conclusie blijft enkel de mogelijkheid over om het plangebied, voor wat betreft gemotoriseerd verkeer te ontsluiten op de Bloemistenlaan. De vraag is daarbij welke (exacte) locatie langs de Bloemistenlaan het meest geschikt is.</i> <i>Voor wat betreft de exacte locatie aan de Bloemistenlaan is er verkeerskundig een voorkeur uitgesproken om de parkeergarage als 'vierde tak' (als in-/uitrit) aan te laten sluiten op de bestaande t-splitsing Bloemistenlaan/Lindestraat en zodoende een kruispunt te creëren. Als dat echter niet goed in het plan is in te passen kan de aansluiting ook op de Bloemistenlaan in de zone tussen nummer 33 en nummer 45 plaatsvinden. Beide opties kunnen zodanig worden vormgegeven dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft. Vanuit verkeersveiligheid mag de aansluiting in ieder geval niet tegenover het parkeerpleintje langs de Bloemistenlaan plaatsvinden.</i> <i>Stedenbouwkundig is het wenselijk om de ontsluiting centraal in het plangebied op de Bloemistenlaan te laten plaatsvinden. Bijna alle woningen zullen gebruik maken van de parkeervoorziening en een centrale positie van de entree van de garage is dan ook logisch en</i>
--	---

	<i>geniet de voorkeur. De plaats van de parkeergarage is centraal in het plan gekozen. Dit leidt niet alleen tot een efficiëntere inrichting van de garage, het zorgt er ook voor dat alle woningen zich op korte afstand van de garage bevinden. Er is daarbij bewust gekozen om de (entree van de) garage niet meer naar de Wilhelminastraat te schuiven. De ruimte aan de oostzijde is wat groter en heeft een gelijkmatiger vorm. Daarbij is in het plan ruimte gemaakt om de Wilhelminastraat, in ieder geval ruimtelijk/visueel, ook aan de oostzijde weer een verbinding met de openbare straat te geven. Hiervoor is de Wilhelminastraat ruimtelijk doorgezet. Het situeren van de garage aan deze zijde van het plangebied zou deze relatie verstoren.</i> <i>Om de relatie en verbinding met de Wilhelminastraat (in de toekomst) te realiseren is een ontsluiting ter hoogte van de Bloemistenlaan/Lindestraat geen optie. Een ontsluiting op deze locatie, maakt deze wens onuitvoerbaar. Ook zou bij het ontsluiten op deze locatie de parkeergarage aangepast dienen te worden, wat economisch moeilijk uitvoerbaar is, of moet de hele parkeerbak worden verplaatst naar de westzijde van het plangebied. Het resultaat daarvan is naast het niet meer kunnen betrekken van de Wilhelminastraat dat de goothoogte(n) en daarmee ook de bouwhoogte aan de bloemistenlaan verder omhoog gaan. Dit is stedenbouwkundig ook onwenselijk, omdat dan te grote verschillen ontstaan tussen de nieuwe bebouwing en de bestaande, aanzienlijk, lagere bebouwing aan de Wilhelminastraat.</i> <i>Gelet op alle aangedragen argumenten is er dus voor gekozen om een centrale plek te zoeken in het plangebied langs de Bloemistenlaan. Deze locatie is vanwege de verkeersveiligheid gelegen tussen nummer 33 en nummer 45. Het college begrijpt dat een dergelijke locatie voor sommige omwonenden kan leiden tot lichthinder. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen, althans niet meer te laten zijn, is er gekozen voor de nu voorliggende locatie. Hierbij speelt ook mee dat in de huidige situatie hier ook reeds een in- en uitrit is gesitueerd van het voormalige gevestigde bedrijf. Dit, plus het feit dat verkeersstudies uitwijzen dat de verkeersintensiteiten zullen afnemen, maakt dat het college heeft geoordeeld dat de eventuele lichthinder op deze locatie niet onevenredig zal toenemen c.q. onacceptabel is.</i> <i>Tot slot merkt het college op dat ook de ontwikkelaar gekeken heeft naar diverse alternatieven, rekening houdend met de uitgangspunten vanuit de gemeente. Het nu voorliggende voorstel voldoet aan deze uitgangspunten c.q. kaders en ook heeft de ontwikkelaar aangetoond dat andere varianten zijn onderzocht en afgewogen. Het college zal deze studie voor de volledigheid als bijlage toevoegen aan het wijzigingsplan (Bijlage 13).</i> Conclusie <i>Het college stelt zich dan ook, gelet op het bovenstaande, op het standpunt dat zij de diverse alternatieven voor wat betreft de ontsluiting op een goede en nauwkeurige manier heeft afgewogen, waarbij zij rekening heeft gehouden met de diverse – van belang zijnde - belangen en uiteindelijk een integrale keuze c.q. afweging heeft gemaakt. Het college ziet dan ook geen aanleiding om de voorgenen locatie van de in- en uitrit te wijzigen.</i> <i>Ten overvloede meldt het college dat de in-/uitrit uiteindelijk, mede,</i>
--	---

	<i>conform het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte van de gemeente Leiden zal moeten worden uitgevoerd, waarbij er voldoende (over-) zicht te zijn bij het in- en uitrijden. Deze toetsing zal plaatsvinden in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen.”</i>
Paragraaf 4.8.2.2	Paragraaf 4.8.2.2 ‘Watertoets’ wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden: <i>“Binnen het project-/plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig in de huidige situatie. Het complete plangebied is in de huidige situatie bebouwd c.q. verhard. In de nieuwe situatie zal de bebouwing aanzienlijk minder worden. De regels uit de wijzigingsregels staan immers toe dat slechts 60% bebouwd mag worden met hoofd- en bijgebouwen in totaal. Het voorgenomen bouwplan zorgt dus voor een vermindering van de bebouwing/verharding ter plaatse, iets dat de waterberging ten goede komt en waardoor ook geen watercompensatie noodzakelijk is.</i> <i>Om de verdere waterhuishouding te bevorderen wordt een deel van de gronden expliciet bestemd met de bestemming 'Groen' en 'Tuin', waardoor bebouwing en zoveel mogelijk verharding wordt voorkomen. Dit alles draagt bij aan een betere klimaatadaptatie. Tevens zijn binnen alle bestemmingen water en waterhuishoudkundige werken mogelijk. Daarbij wordt bij de nieuwe woningen het afvalwater en hemelwater gescheiden opgevangen en afgevoerd. Dit zorgt voor een minder grote belasting van het riool.</i> <i>Ook zorgt de (halfverdiepte) ondergrondse parkeergarage niet voor significante (nadelige) effecten op het grondwater. Rondom de parkeerbak zal bij de bouw rekening worden gehouden met de afwatering, het grondwaterpeil en de grondwaterstand. Er zal o.a. een drainagesysteem worden aangelegd rondom. Uiteraard kan het bij piekbuien voorkomen dat door de parkeerbak water blijft staan tegen de wanden, alleen zal ook dit door het toe te passen systeem 'snel' wegzakken. Ook zal de parkeerbak niet zorgen voor ophopend grondwater, zodanig dat dit voor schade zal zorgen. Daarnaast zal eventueel water gelet het aanwezige peil, zich verplaatsen richting de Bloemistenlaan en dus ook niet voor problemen zorgen richting de Zoeterwoudsesingel.</i> <i>Concluderend kan worden gezegd dat het plan i.i.g. voldoet aan het de belangrijke minimale voorwaarde: 'het standstill beginsel'. Dit beginsel houdt in dat een plan niet mag zorgen voor een verslechtering van de waterhuishouding ter plaatse, iets wat in onderhavig geval niet van toepassing is.”</i>
Paragraaf 6.2	De Paragraaf 6.2 ‘Economische uitvoerbaarheid’ wordt aangevuld met de onderstaande tekst: <i>“Daarnaast heeft de ontwikkelaar in zijn plannen (en financiën) voldoende rekening gehouden met het feit dat er voorafgaand aan de daadwerkelijke uitvoering nog aanvullend onderzoek noodzakelijk is op het gebied van Archeologie en de Bodem. Ook is de ontwikkelaar op de hoogte van het feit dat hier (financiële) vervolgacties uit kunnen voortkomen in de vorm van o.a. opgravingen en bodemsanering. Gelet op het feit dat de ontwikkelaar voldoende op de hoogte is van de gesteldheid van de bodem (archeologie en verontreiniging) en derhalve hiermee rekening heeft gehouden is ook op basis hiervan de conclusie dat de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende is geborgd.”</i>

Regels	Door te voeren wijziging(en)
n.v.t.	In de regels wordt overal – voor zover van toepassing – de zinsnede “(gedeeltelijk)”, voor de woorden <i>ondergrondse parkeergarage</i> toegevoegd.
Artikel 4.4.1	Artikel 4.4.1 komt te luiden: “Voor het gebruik genoemd in artikel 4.1 geldt de voorwaardelijke verplichting dat de gronden pas in gebruik mogen worden genomen als de grond hiervoor geschikt is gemaakt. Dit is pas het geval wanneer het bevoegd gezag hierover uitsluitel heeft gegeven middels een beschikking/goedkeuring ten aanzien van de uitgevoerde bodemsanering. In dit kader is het o.a. noodzakelijk om in het plangebied (aanvullend) bodemonderzoek uit te voeren, conform NEN5740, met speciale aandacht voor de (eventuele) aanwezigheid van asbest in de puinhoudende grond en ondergrond. Daarnaast dient in het (aanvullend) bodemonderzoek de omvang van de verontreiniging met koper en nikkel te worden vastgesteld en zal een saneringsplan moeten worden opgesteld voordat er daadwerkelijk gegraven gaat worden”.
Artikel 5	Artikel 5 komt te luiden: “Verkeer-Verblijfsgebied”.
Artikel 5.1 onder g	Artikel 5.1 onder g is komen te vervallen
Artikel 5.2.1 onder b onder 3	Artikel 5.2.1 onder b onder 3 komt te luiden: “de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage mag niet meer dan 0.60 meter boven het (straat)peil uitrijzen”.
Artikel 5.2.1 onder c	Artikel 5.2.1 onder c is komen te vervallen
Artikel 6.2.1 onder f	Artikel 6.2.1 onder f komt te luiden: “in afwijking van het bepaalde onder e, mag de maximale goothoogte van hoofdgebouwen, mits deze hoofdgebouwen zijn gesitueerd op een (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage, worden verhoogd met het aantal centimeters dat de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage boven het peil uitrijst, tot een maximum van 0.60 meter.
Artikel 6.2.1 onder f	Het oorspronkelijke artikel 6.2.1 onder f wordt hernoemd tot artikel 6.2.1 onder g.
Artikel 6.2.3 onder c	Artikel 6.2.3 onder c komt te luiden: “de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeergarage mag niet meer dan 0.60 meter boven het (straat)peil uitrijzen”.
Artikel 6.4.2	Artikel 6.4.2 komt te luiden: “Voor het gebruik genoemd in artikel 4.1 geldt de voorwaardelijke verplichting dat de gronden pas in gebruik mogen worden genomen als de grond hiervoor geschikt is gemaakt. Dit is pas het geval wanneer het bevoegd gezag hierover uitsluitel heeft gegeven middels een beschikking/goedkeuring ten aanzien van de uitgevoerde bodemsanering. In dit kader is het o.a. noodzakelijk om in het plangebied (aanvullend) bodemonderzoek uit te voeren, conform NEN5740, met speciale aandacht voor de (eventuele) aanwezigheid van asbest in de puinhoudende grond en ondergrond. Daarnaast dient in het (aanvullend) bodemonderzoek de omvang van de verontreiniging met koper en nikkel te worden vastgesteld en zal een saneringsplan moeten worden opgesteld voordat er daadwerkelijk gegraven gaat worden”.
Verbeelding	Door te voeren wijziging(en)
n.v.t.	De goothoogtes op de verbeelding, voor zover die 8,0 meter bedroegen, worden teruggebracht naar 6,0 meter
n.v.t	Naar aanleiding van gemaakte afspraken met de bewoner(s) van Zoeterwoudsesingel 14b en de verkoop van enkele stukken grond

	worden op de verbeelding enkele aanpassingen gedaan. De verkochte grond behoudt/krijgt de bestemming 'Tuin' en de grond behorende bij de nieuwe woningen behoudt/krijgt de bestemming 'Wonen'. Daarnaast heeft de achterom, ten behoeve van de nieuwe woningen, de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' gekregen.
n.v.t.	De functieaanduiding 'parkeergarage' (pg) is met circa 116m ² verkleind.
n.v.t.	De functieaanduiding 'parkeerterrein' (p) is komen te vervallen.
Bijlage bij regels	Door te voeren wijziging(en)
n.v.t.	n.v.t.
Bijlage bij toelichting	Door te voeren wijziging(en)
Bijlage 4	Het 'nader ecologische onderzoek vleermuizen' wordt als bijlage toegevoegd, onder bijlage 4.
Bijlage 11	De 'bezonningsstudie Bloemistenlaan Leiden' wordt als bijlage toegevoegd onder bijlage 11.
Bijlage 13	De 'alternatievenstudie parkeergarage' wordt als bijlage toegevoegd onder bijlage 13.
Bijlage 14	De 'zienswijzennota' wordt als bijlage toegevoegd onder bijlage 14.
n.v.t.	De overige bijlage(n) zijn – voor zover relevant - hernoemd.