**Zienswijze ontwerp besluiten LEAD**

zaaknummer Z/20/1557527:

* [Ontwerpbestemmingsplan LEAD](https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view?planidn=NL.IMRO.0546.BP00165-0201)(NL.IMRO.0546.BP00165-0201);
* [Ontwerpomgevingsvergunning planinitiatief LEAD + bijlagen (zip, 500 mb)](https://online.leiden.nl/vergunning/bestanden/lead/Z201603194_Stukken_ontwerpbesluit.zip) Z/20/1603194 / 5102509 OLO;
* [Ontwerpomgevingsvergunning nieuwbouw KPN-schakelstation + bijlagen (zip, 16 mb)](https://online.leiden.nl/vergunning/bestanden/lead/Z201603191_Stukken_ontwerpbesluit.zip) Z/20/1603191 / 5102595 OLO;
* [Ontwerpbesluit hogere waarden](https://www.odwh.nl/Inwoners/Actueel/Actuele_dossiers/Planinitiatief_LEAD_Leiden) D2020-071358.

**Hoogte en hoeveelheid woningen**

Het grootste bezwaar tegen Lead is de hoogte van het project en de daarmee gepaard gaande hoeveelheid woningen. Dit zorgt voor te veel drukte en verkeersbewegingen met alle bijkomende gevolgen. De bouw van drie hoge woontorens, oplopend in hoogte tot een wolkenkrabber van 115 meter hoog, hoger dan het uitkijkpunt van de Euromast, op deze plek is onacceptabel. Het past ook niet bij het karakter van de stad Leiden.

* **Pas het project aan naar de hoogte die past binnen de eigen hoogbouwvisie (dus minder hoog, minder woningen) en maak daar niet een ongemotiveerde onlogische uitzondering op voor dit project. Dit om verkeersoverlast, geluidsoverlast, gevaarlijke sitauties, afname van leefkwaliteit, parkeeroverlast, etc te voorkomen.**

**Verkeersoverlast**

Alle verkeersstromen worden aan de westzijde van het project geconcentreerd. Dat is onlogisch en zorgt voor een ongelooflijke overlast in de wijk Nieuw Leyden.

Het aantal motorvoertuigbewegingen in deze wijk, waar mensen zijn gaan huren of kopen omdat deze autoluw is (!), wordt in de Joulestraat 12,4\* keer zo veel, op de Schapenwei 5 keer zo veel en de nieuwe Koningsstraat 4x zo veel. In de Pasteurstraat zou het om richting de 6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal (MVE) gaan. De vraag is of de berekening niet te behoudend is, aangezien wordt uitgegaan van veel minder parkeerplaatsen dan realistisch voor het aantal woningen dat wordt gerealiseerd: als de parkeernorm zou worden gehanteerd als basis voor de berekeningen (en men deze auto’s in de wijk parkeert, hoe ongewenst ook), zou het aantal verkeersbewegingen wellicht realistischer en nog groter zijn.



*\*Het getal voor de Joulestraat betreft het aantal motorvoertuigbewegingen indien al het verkeer, genereert door de woningen van LEAD, door de Joulestraat zou rijden. Dit is exclusief het verkeer voor de voorzieningen onderin de gebouwen.*

*Veiligheid*

In het ruime autovrije deel van Nieuw Leyden wordt heel veel buiten gespeeld door kinderen. Net als bij het nieuwe basketbalveldje bij de Schapenwei. Als al deze aanliggende straten zo druk worden, is dat erg gevaarlijk en wachten op ongelukken.

*Geluidsoverlast*

De toename van verkeer zorgt voor geluidsoverlast in de wijk Nieuw Leyden en omliggende straten.

* **Realiseer de verkeersontsluiting van het project niet alleen aan de westzijde van het project, maar ook aan de oostzijde, zodat de verkeersdrukte wordt verspreid en daarmee de (geluids-) overlast wordt beperkt en de veiligheid bevorderd.**

**Parkeeroverlast**

Er worden te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor het aantal woningen dat gepland staat te worden gebouwd. De parkeernorm die gemeente hiertoe normaliter hanteert is om volstrekt onduidelijke en onlogische redenen losgelaten. Op een bijeenkomst werd toegelicht dat het idee is dat mensen vanuit duurzaamheidsgedachte auto’s zullen gaan delen of met het OV zullen gaan. De realiteit is echter anders en het is niet redelijk om ervan uit te gaan dat de bewoners van LEAD minder auto’s zullen hebben dan bewoners van andere wijken.

Hierdoor gaan parkeerproblemen en parkeeroverlast in de omgeving ontstaan.

* **Hanteer de reguliere norm voor aantal parkeerplaatsen per woning en wijk daar niet van af.**

**Te kort aan eengezinswoningen**

In Leiden is niet alleen een tekort aan appartementen, maar juist ook aan eengezinswoningen.

* **Bouw naast een appartementencomplex ook een significant aantal eengezinswoningen om het tekort daaraan te pakken.**

Hier zit wellicht minder winst in voor de projectontwikkelaar, maar voor Leiden is het wel nodig.

**Duurzaamheid en milieu**

Voor het project moeten heel veel volwassen bomen worden gekapt. En dat bij een Willem de Zwijgerlaan, die vooral bestaat uit beton en steen en nauwelijks voorzien is van groen. De bomen aan de kant van Nieuw Leyden komen niet terug. Dit is slecht voor de natuur en biodiversiteit.

* **Behoud volwassen bomen en realiseer meer groen in de omgeving.**

De luchtvervuiling zal door deze enorme toename van het aantal verkeersbewegingen in de wijk, maar ook op de Willem de Zwijgerlaan, toenemen. De Willem de Zwijgerlaan werd al door Milieudefensie aangeduid als een locatie waar de kans aanwezig is dat niet aan de Europese norm wordt voldaan. De toename van het aantal verkeersbewegingen maakt de kans dat de norm wordt overschreden aanzienlijk.

* **De Gemeente moet onderzoeken of de luchtvervuiling door het enorme aantal te realiseren woningen en dus verkeersbewegingen binnen de Europese norm blijft en de plannen waar nodig aanpassen o.b.v. de uitkomsten.**

In heel Nederland is sprake van stikstofproblematiek, waardoor niet of met vertraging gebouwd mag worden. Lead is een onnodig intensief en onnodig hoog bouwproject, met grote impact op het milieu.

* **De Gemeente dient de noodzaak van deze extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en -verplichtingen, waaronder het beperken van de stikstofproblematiek**

**Geen inspraak, of i.i.g. slechts voor de vorm**

Sinds het ontstaan van de plannen zijn er veel bezwaren tegen de hoge woontorens in Nieuw Leyden geuit. Omdat noch de gemeente noch de projectontwikkelaar bereid waren om via een enquête de mening van de bewoners te peilen, wat gezien de omvang van het project onbegrijpelijk is, hebben inwoners van deze wijk en omliggende wijken zelf besloten een enquête uit te zetten.

De enquête is door 376 respondenten ingevuld. Hiervan zijn 28 personen geïnteresseerd in een woning binnen dit project. **Een ruime meerderheid van de respondenten, 66,1%, is tegen de bouw van LEAD in de huidige voorgenomen vorm**. De mensen die in een woning geïnteresseerd zijn, zijn, logischerwijs, positief over de plannen. De 348 andere respondenten zijn een stuk minder positief.

De belangrijkste bezwaren zijn:

• De woontorens zijn te hoog en bevatten te veel woningen.

• Het project past niet bij de kleinschalige laagbouw woonwijk Nieuw Leyden en ook niet bij de historische stad Leiden.

• Er ontstaat veel extra autoverkeer en parkeerdruk in een wijk die stedenbouwkundig autoluw is ontworpen en zo verkocht/verhuurd is aan de bewoners

• Daarnaast zijn er serieuze zorgen over onveilige fietsverkeerstromen en verstoring van het straatbeeld door rondslingerende fietsen en fietswrakken.

• Er zijn nu al meerdere onveilige kruispunten, met 1.700 extra fietsen van LEAD zal dit alleen maar nog slechter worden.

De respondenten zijn niet tegen woningbouw op het KPN/Monuta terrein. Integendeel, een ruime meerderheid vindt het belangrijk dat er woningen worden toegevoegd aan dit terrein. Maar de woningbouw dient aan te sluiten op de bestaande laagbouw van de wijk Nieuw Leyden en de historische binnenstad. Midden hoogbouw (20 – 30 meter) heeft de voorkeur. De bewoners zouden graag zien dat de gemeente zich houdt aan haar eigen hoogbouwvisie. Ook geven ze aan, dat er behoefte is aan veel groen met behoud van volgroeide bomen en ook aan buurtwinkels.

**Het participatietraject opgezet door de projectontwikkelaar in samenwerking met de gemeente krijgt een ruime onvoldoende van de respondenten**. **Het plan lijkt reeds definitief en er is slechts over enkele kleine wijzigingen gesproken. Over het belangrijkste punt, de grote hoeveelheid woningen mocht niet gesproken worden.** Alle problemen, zoals de hoogte, leefbaarheid, parkeerproblematiek en verkeersproblematiek zijn op te lossen indien het aantal woningen in de plannen wordt terug gebracht. Daarnaast is het traject begeleid en nauwgezet geregisseerd door de projectontwikkelaar waardoor het participatieproces niet onafhankelijk was.

* **Luister naar de bewoners van Leiden en niet alleen naar de projectontwikkelaar. Pas de plannen aan op basis van reeele bezwaren en denk niet alleen aan het realiseren van voldoende woningen, maar ook aan de leefbaarheid voor de bewoners van Leiden.**

**Conclusie en concrete verzoeken aan de Gemeente Leiden**

Het is een goede locatie om woningen te realiseren, maar de invulling is te extreem. Te hoog, met te veel woningen op te weinig grond, wat leidt tot verslechtering van het leefklimaat in de omgeving.

* **Bouw binnen de eerdere hoogbouwvisie van de gemeente Leiden (pas die visie niet t.b.v. dit project aan ...). Dus minder hoog, minder woningen.**
* Realiseer de verkeersontsluiting niet alleen aan de westkant, maar ook aan de oostkant van het project, zodat de verkeersdrukte verdeeld wordt en er minder overlast ontstaat.
* Hanteer de reguliere parkeernorm per gebouwde woning, om parkeerproblemen en -overlast te voorkomen.
* Bouw ook eengezinswoningen en niet alleen woontorens.
* Luister naar de bewoners van Leiden en niet alleen naar de projectontwikkelaar. Pas de plannen aan op basis van reëele bezwaren en denk niet alleen aan het realiseren van voldoende woningen, maar ook aan de leefbaarheid voor de bewoners van Leiden.
* Behoud volwassen bomen en realiseer meer groen in de omgeving.
* Onderzoek of de luchtvervuiling binnen de Europese norm blijft en pas de plannen aan o.b.v. de uitkomsten.
* De Gemeente dient de noodzaak van deze extreme hoogbouw af te wegen tegen haar duurzaamheidsverantwoordelijkheid en -verplichtingen, waaronder het beperken van de stikstofproblematiek