

## Reactiedocument informele bijeenkomsten bedrijventerreinenstrategie

### Inleiding

In week 3 hebben de informele bijeenkomsten plaatsgevonden voor ondernemers om de bedrijventerreinenstrategie informeel te bespreken. Dit is gedaan voorafgaand aan de formele inspraakprocedure. Van deze informele bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt. De manier waarop de reacties van ondernemers zijn verwerkt, wordt in dit document beargumenteerd. Dit wordt als volgt gedaan:

- **Eerste kolom (reactie/opmerking):** per gemeente worden de reacties weergegeven die in het verslag van de informele bijeenkomst zijn weergegeven.
- **Tweede kolom (Aanpassing):** in deze kolom wordt aangegeven of de reactie heeft geleid tot een aanpassing in de conceptbedrijventerreinenstrategie of het bijlagenrapport.
- **Derde kolom (Toelichting):** in deze kolom wordt de keuze beargumenteerd.

Van ondernemers uit de gemeente Leiden zijn naast reacties tijdens de informele bijeenkomst ook reacties per brief en email ontvangen. Ook deze reacties zijn opgenomen in dit document. De brieven en e-mails zijn op dezelfde manier behandeld als de reacties tijdens de informele bijeenkomsten. Degenen die de moeite hebben gedaan om een reactie via brief of e-mail te sturen zijn gevraagd om de reactie van de stuurgroep zoals verwoord in dit reactiedocument, openbaar te mogen maken.

### Informele bijeenkomst Zoeterwoude

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
De ondernemers omarmen het idee van een regisseur/makelaar zoals voorgesteld.	Nee	De invulling van de regisseursfunctie zal een onderdeel vormen van het uitvoeringsplan.
Belangrijk is om in het uitvoeringsplan afspraken te maken vanuit stuurgroep over monitoring van de uitvoering, mede met behulp van die regisseur/makelaar.	Nee	Het belang hiervan wordt beaamd. In de stuurgroep worden hierover afspraken gemaakt als onderdeel van het uitvoeringsplan.
Zoeterwoudse ondernemers en de gemeente Zoeterwoude geven mee dat het (actief en passief) weren van bedrijven uit de stad of stedelijke agglomeratie leidt tot andere problemen. Bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit, op het moment dat sloop-, bouw- en recyclebedrijven ver van de stedelijke agglomeratie hun heil moeten zoeken.	Ja	De integraliteit van verschillende thema's wordt beaamd. In het concept hoofdrapport zal deze integraliteit extra worden benadrukt door een link te leggen met de integrale verstedelijkingsvisie en de te formuleren omgevingsvisies van de gemeenten. In het uitvoeringsplan wordt de link met andere beleidsthema's verder uitgewerkt

### Informele bijeenkomst Oegstgeest

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
Er zijn twijfels over het aantal hectares.	Ja	Het aantal hectares van de bedrijventerreinen in Oegstgeest zijn in het bijlagenrapport herzien. Dit geldt ook voor de kaarten van deze terreinen in het bijlagenrapport.
Beiden hebben interesse in medewerking aan het uitvoeringsplan. Ze hebben ideeën over bijvoorbeeld een revolvingfund.	Nee	Ideeën over initiatieven zoals de regisseursfunctie of een revolvingfund worden in de uitvoeringsfase door de stuurgroep afgewogen.

### Informele bijeenkomst Voorschoten

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
De volgende onderwerpen zijn aan bod gekomen en werden als belangrijke punten aangestipt voor het vervolg, zowel de uitwerking van de strategie als de monitoring voor de komende jaren. De onderwerpen:	Zie onderstaand.	Zie onderstaand.
Het belang van de zogenoemde makelaar voor de strategie	Nee	Dit belang wordt beaamd. De invulling van de regisseursfunctie zal een onderdeel vormen van het uitvoeringsplan.
Zorgen omtrent het omzetten van zachte naar harde plancapaciteit	Nee	Dit belang wordt beaamd. Over de monitoring daarvan worden afspraken gemaakt binnen de stuurgroep.
De regionale strategie heeft een looptijd tot 2030 en in deze periode veranderen colleges. Hoe wordt erop toegezien dat de afspraken blijven staan?	Nee	<ul style="list-style-type: none"><li>- De strategie wordt vastgesteld door de gemeenteraden en is daarmee beleid van de gemeenteraden.</li><li>- De afspraak is gemaakt dat voorstellen voor afwijkingen van het beleid eerst in de stuurgroep worden besproken en afgestemd.</li></ul>
Andere belangrijke onderwerpen betrekken in de strategie zoals duurzaamheid	Nee	De integraliteit met duurzaamheid wordt beaamd en is in het concept hoofdrapport benoemd. In het uitvoeringsplan zal de link met andere beleidsthema's verder worden uitgewerkt.

### Informele bijeenkomst Leiderdorp

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
Er leven vragen bij ondernemers over het IKEA terrein aangezien dit terrein geen eigendom is van de gemeente. Hoe realistisch is het om dit terrein op te nemen als compensatieterrein?	Nee	In de bedrijventerreinenstrategie is het IKEA terrein opgenomen als zacht aanbod. Dat betekent dat de inzet van de gemeente erop is gericht om dit te bestemmen als bedrijventerrein. Erkend wordt dat de gemeente Leiderdorp te maken heeft met afhankelijkheden.
Aandacht wordt gevraagd voor de volgordelijkheid: eerst compenseren en dan pas terreinen omvormen.	Nee	De volgordelijkheid is inderdaad een belangrijk punt. In het convenant 'Ruimte voor bedrijven 2018-2022' is afgesproken dat de inzet erop is gericht dat de verloren gegane hectares van bedrijventerreinen elders binnen de stedelijke as Leiden-Katwijk volledig worden gecompenseerd. In de conceptstrategie is in hoofdstuk 5 opgenomen dat compensatie plaatsvindt bij daadwerkelijke transformatie (en dus niet na de transformatie van terreinen). Er ligt een belangrijke opgave voor de stuurgroep om dit proces te monitoren en te coördineren.

### Informele bijeenkomst Katwijk

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
Ondernemers waarderen de inzet die Katwijk pleegt voor de bedrijventerreinen, maar wijzen ook op de verantwoordelijkheden voor andere gemeenten/de regio.	Nee	De regionale verantwoordelijkheid wordt erkend. Daarom is besloten dat de stuurgroep bedrijventerreinen ook in de uitvoeringsfase blijft bestaan en een centrale rol krijgt. Binnen dit gremium vindt de regionale afstemming plaats voor bedrijventerreinen.
Wat opviel is dat ondernemers op zoek zijn naar segmentatie per bedrijventerrein en belangrijk hierbij zijn de ontsluitingswegen. Mobiliteit zal een van de grootste uitdagingen zijn voor de toekomst.	Nee	De integraliteit met mobiliteit wordt beaamd. In het uitvoeringsplan zal de link met andere beleidsthema's verder worden uitgewerkt. Inderdaad is ook de segmentatie van bedrijventerreinen een opgave.
Ondernemers willen graag kaders vanuit de gemeente op de verschillende onderwerpen, zoals verduurzamen van bedrijventerreinen.	Nee	De integraliteit met duurzaamheid wordt beaamd. In het uitvoeringsplan zal de link met andere beleidsthema's verder worden uitgewerkt.
Ook ging de discussie over het versterken en uitbreiden van de traditionele bedrijvigheid, tegenover ruimte houden en creëren voor nieuwe bedrijvigheid, zoals kennisintensief.	Nee	Het belang van de traditionele bedrijvigheid wordt onderkend.

Ondernemers gaven ook aan, dat er nog winst te behalen valt op de huidige bedrijventerreinen. In zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin. Tevens zijn er een paar individuele casussen besproken.	Nee	Dit wordt beaamd. In de bedrijventerreinenstrategie wordt ook ingezet op intensivering van de ruimte, bijvoorbeeld door 'in de hoogte te bouwen'. Hierbij dienen eventuele neveneffecten te worden overwogen, zoals hogere m2 prijzen. Kortom; de concrete invulling hiervan dient per bedrijventerrein te worden afgewogen.
---	-----	--

#### Informele bijeenkomst Leiden, plenaire bijeenkomst<sup>1</sup>

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
Over het bijlagenrapport bleken de nodige zorgen:	Zie onderstaand	Zie onderstaand.
De kaarten per terrein bleken niet te kloppen bij een aantal terreinen binnen de gemeente Leiden. Deze komen niet overeen met ruimtelijke plannen.nl. De vraag kwam op of daarmee de rekensommetjes nog wel kloppen.	Ja	De kaarten en het aantal hectares van de bedrijventerreinen in Leiden in het bijlagenrapport zijn herzien. De planologische contouren van de bedrijventerreinen zijn weergegeven. Dit met uitzondering van de 'brandweerlocatie' bij bedrijventerrein de Merenwijk. Dit betreft een gemeentelijke voorziening.  Deze aanpassingen leiden niet tot wijzigingen in het overzicht van vraag en aanbod van bedrijventerreinen uit het hoofdrapport.
Wat is de toegevoegde waarde van de netto ruimte meenemen? Deze klopt niet en leidt tot verwarring. De totale rekensommen zijn ook in bruto hectares. Kan die kolom niet verwijderd worden?	Ja	De kolom 'netto omvang' wordt in het bijlagenrapport voor alle bedrijventerreinen verwijderd.
Er zijn veel vragen over de in het bijlagenrapport opgenomen doelgroepen. Is dit een uitputtende lijst, wat als andere bedrijven zich hier willen vestigen, mag dit dan niet? Er werd gesuggereerd om hierbij een passage op te nemen als 'te denken valt aan', zodat dit geen onnodige juridische blokkades opwerpt.	Ja	De alinea 'doelgroepen' wordt in het bijlagenrapport voor alle bedrijventerreinen verwijderd.
Niet alle opgenomen profielen per bedrijventerrein kloppen	Ja	Op een aantal terreinen zijn de profielen aangepast. Dit is per terrein aangegeven (zie

<sup>1</sup> In gemeente Leiden hebben tijdens de informele bijeenkomst naast een plenair gedeelte ook deelsessies plaatsgevonden voor een aantal bedrijventerreinen. Deze reacties die tijdens deze deelsessies naar voren kwamen, worden in dit document per sessie gerubriceerd.

(matig of breed gedifferentieerd).		onderstaand)
Een aantal algemene opmerkingen:	Zie onderstaand	Zie onderstaand
De looptijd van 10 jaar is te kort. Om echte investeringen te kunnen doen is een horizon van 30 a 35 jaar noodzakelijk. Verzoek aan de stuurgroep: geef duidelijkheid op die lange termijn (m.n. over de bedrijventerreinen De Waard, Rooseveltstraat en Amphoraweg).	Nee	De looptijd van de strategie is vastgesteld op 10 jaar omdat een periode langer dan 10 jaar voor gemeentebesturen te onzeker is om de conceptstrategie te kunnen vaststellen.
De status van de terreinen die moeten voorzien in de compensatie van de te transformeren bedrijventerreinen is nog erg zacht. Welke garanties kunnen de gemeenten bieden dat deze ook gerealiseerd worden?	Nee	Gemeenten hebben aangegeven dat de inzet hierop is gericht. In de regionale stuurgroep zal worden toegezien op de uitvoering hiervan. Ook een regionaal regisseur kan hier een rol in spelen.

#### Informele bijeenkomst Leiden, themasessie Zuid (Stevenshof, Lammeschansdriehoek, Tussen Rijn & Rail, Roosevelt-Trekvlief)

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
Eigenlijk aan alle bedrijventerreinen worden de cijfers in twijfel getrokken.	Ja	De kaarten en het aantal hectares van de bedrijventerreinen in Leiden in het bijlagenrapport zijn herzien. De planologische contouren van de bedrijventerreinen zijn weergegeven. Dit met uitzondering van de 'brandweerlocatie' bij bedrijventerrein de Merenwijk. Dit betreft een gemeentelijke voorziening.  Deze aanpassingen leiden niet tot wijzigingen in het overzicht van vraag en aanbod van bedrijventerreinen uit het hoofdrapport.
Tweede punt gaat over de milieucategorieën. Volgens verschillende ondernemers kloppen de cijfers hiervan niet. In Roosevelt-West zijn bijvoorbeeld Siere BV en een yoghurt-/zuivelfabriek die milieucategorie 3 zouden zijn. In het stuk is het profiel van dit gebied 'breed gedifferentieerd', iets wat sterk ten twijfel wordt getrokken door de ondernemers. Zij hebben dan ook het gevoel dat deze foutieve cijfers gebruikt worden om bepaalde plannen (wonen) er door heen te drukken en zo langzaam de bedrijven die er zitten uit te roken. Ook op het bedrijventerrein Westwal zijn enkele bedrijven	Nee	Op Rooseveltstraat-West zijn twee maatwerkbestemmingen van milieucategorie 3, de overige kavels hebben een lagere milieucategorie. Dat is de reden dat RooseveltstraatWest een breed gedifferentieerd profiel heeft.  De Westwal is opgenomen als matig gedifferentieerd bedrijventerrein. Dit is in overeenstemming met de aanwezigheid van milieucategorie 3 bedrijven.

waarvan wordt gezegd dat ze milieucategorie 3 zijn. Kortom, het idee heerst dat er geen gedegen onderzoek is gedaan naar de daadwerkelijke milieucategorieën.		
Daarnaast is het onduidelijk op welke cijfers de uitbreidingswens is gebaseerd door STEC, én dat de nummers door de gemeente te makkelijk als waar worden gezien. Dit heeft wel effect op de bedrijventerrein, want als deze uitbreiding anders is dan het door STEC berekend is, heeft dit effect op de richting van de bedrijventerreinenstrategie.	Nee	De uitbreidingsvraag is gebaseerd op de Provinciale Behoefteraming.
de wens om: De termijn te verlengen naar 20 jaar	Nee	De looptijd van de strategie is vastgesteld op 10 jaar omdat een periode langer dan 10 jaar voor gemeentebesturen te onzeker is om de conceptstrategie te kunnen vaststellen.
De wens om: Geen "uitrook-beleid", maar duidelijkheid en eerlijkheid over de plannen en de toekomst.	Nee	Met het vaststellen van de regionale ruimtelijke bedrijventerreinenstrategie menen we zoveel mogelijk duidelijkheid te hebben gecreëerd voor ondernemers. In de strategie is opgenomen dat een aantal locaties wordt getransformeerd. Verder is in het hoofdrapport de volgende passage opgenomen: Alle bedrijventerreinen die zijn opgenomen in de deze bedrijventerreinenstrategie (exclusief de lijst met de te transformeren locaties) blijven deze functie houden tot en met 2030. Het denken over gebieden staat uiteraard nooit stil, maar tot 2030 worden er door de gemeenten geen onderzoeken geïnitieerd, noch wordt er geparticipeerd in onderzoeken van derden naar transformaties bij de matig gedifferentieerde bedrijventerreinen.
Gepleit wordt voor het bouwen van woningen in Valkenburg in plaats van functiemenging bij bedrijventerreinen	Nee	Valkenburg is in de strategie opgenomen als potentieel aanbod voor bedrijventerrein. In de Regionale woonagenda van Holland Rijnland (2017) is de behoefte opgedeeld in verschillende woonmilieus; er is een forse behoefte aan stedelijk woonmilieu (met stedelijke voorzieningen). Dit ligt in en nabij het centrum van Leiden.
Plan maken voor het compenseren van bedrijven	Nee	Wij beseffen dat de conceptstrategie gevolgen kan hebben voor bedrijven, met name voor de terreinen die in de conceptstrategie zijn benoemd als transformatiegebied. In de conceptstrategie worden geen uitspraken gedaan over compensatie van bedrijven. Gesprekken over de consequenties van transformatie voor bedrijven dienen bij daadwerkelijke transformatie door de gemeenten met ondernemers te worden gevoerd, waarbij een gesprek over compensatie aan de orde zou kunnen komen.

**Informele bijeenkomst Leiden, themasessie De waard, De Hallen, Roomburg, Merendijk**

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
Kaart klopt niet → dus hectares kloppen ook niet als dit op basis van een kaart is.	Ja	De kaarten en het aantal hectares van de bedrijventerreinen in Leiden in het bijlagenrapport zijn herzien. De planologische contouren van de bedrijventerreinen zijn weergegeven. Dit met uitzondering van de 'brandweerlocatie' bij bedrijventerrein de Merenwijk. Dit betreft een gemeentelijke voorziening.
10 jaar termijn is te kort om te investeren → de Waard staat teveel onder druk	Nee	De looptijd van de strategie is vastgesteld op 10 jaar omdat een periode langer dan 10 jaar voor gemeentebesturen te onzeker is om de conceptstrategie bestuurlijk te kunnen vaststellen. Naar aanleiding van de schriftelijke reactie van De Waard is in de week van 4 februari ambtelijk het gesprek aangegaan.
Is de Waard nu matig gedifferentieerd of breed?		De Waard is een breed gedifferentieerd bedrijventerrein. In het bijlagenrapport is dit al zo opgenomen en dat blijft intact.
Als dialoog open blijft: dan ook financiële compensatie als je moet verhuizen	Nee	In de bedrijventerreinenstrategie is aangegeven dat bedrijven niet worden gedwongen om te vertrekken. Bij daadwerkelijke transformatie van terreinen dienen de gemeenten in gesprek te gaan met de ondernemers over de consequenties daarvan, waarbij deze aspecten aan de orde zouden kunnen komen.
Ruimte beoogde doelgroepen meer doelgroepen benoemen → dit beperkt in ontwikkeling	Nee	De alinea doelgroepen wordt in het bijlagenrapport voor alle bedrijventerreinen geschrapd.
Merenwijk: brandweerlocatie komt vrij, moet genoemd worden als locatie voor uitbreiding	Nee	Deze locatie heeft als functiebestemming brandweerlocatie en is niet als uitbreidingslocatie opgenomen.
De Hallen & Merenwijk: kaarten kloppen niet	Ja	De kaarten en het aantal hectares van de bedrijventerreinen in Leiden in het bijlagenrapport zijn herzien. De planologische contouren van de bedrijventerreinen zijn weergegeven. Dit met uitzondering van de 'brandweerlocatie' bij bedrijventerrein de Merenwijk. Dit betreft een gemeentelijke voorziening.  Deze aanpassingen leiden niet tot wijzigingen in het overzicht van vraag en aanbod van bedrijventerreinen uit het hoofd rapport.
Roomburg: OV bereikbaarheid slecht, fiets parkeren slecht en autobereikbaarheid slecht.	Ja	Dit wordt in het bijlagenrapport als uitdaging opgenomen.
De Hallen:	Ja	Vrachtwagen parkeren wordt opgenomen als uitdaging in het bijlagenrapport. Dit speelt

integraal probleem vrachtwagen parkeren.		breder binnen de gemeente Leiden.
--	--	-----------------------------------

### Informele bijeenkomst Leiden, themasessie Vlietzone

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
Peter Eekel geeft aan het gebied ten oosten van de Barre Polder (Heineken) geschikt te vinden voor realisatie van een bedrijventerrein, omdat het een goed bereikbare plek vanaf de N11 (en indirect A4).	Nee	Dit gebied valt grotendeels in de gemeente Alphen aan den Rijn en valt daardoor niet binnen de scope van de regionale bedrijventerreinenstrategie voor de 071 gemeenten. Dat is de reden dat de mogelijkheden voor dit terrein buiten de scope van de conceptstrategie vallen. Wij zijn het echter met u eens dat er buiten de regio071 ook kansen liggen voor ontwikkeling van gebieden. Afstemming hierover dient met de andere regio's plaats te vinden in het kader van de bedrijventerreinenstrategie Holland Rijnland.
Bert van Leeuwen geeft aan dat motorclub Black Caps uit ca. 80 leden bestaan, en onderdeel is van een grote groep van 700 of meer mensen die in de Vlietzone recreëren. Veel van de verenigingen maken relatief veel lawaai, omdat ze muziek maken, met motoren rijden of honden trainen. Dat maakt dat het om verenigingen gaat die niet makkelijk elders in de stad te huisvesten zijn. De Vlietzone is één van de laatste plekken in Leiden die geschikt is voor deze functies, en de Black Caps zijn daarom bang dat ze uit het gebied moeten vertrekken en geen andere geschikte plek kunnen vinden. Kees van Oord onderschrijft de door Bert uitgesproken angst dat ze uit het gebied weg moeten. Het Leidse Harmonie Orkest gebruikt hetzelfde gebouw dat de Black Caps gebruiken. Voor het Leidse Harmonie Orkest is de huidige locatie niet alleen geschikt omdat er veel geluid kan worden gemaakt, maar ook omdat er voldoende parkeergelegenheid is. Veel van de muzikanten komen met de auto, vanwege de grote instrumenten die ze bespelen.	Nee	De geuite zorgen en wensen zijn gehoord en zullen een plek krijgen bij het onderzoek naar de realisatie van een bedrijventerrein in de Vlietzone. Daartoe worden gesprekken ingepland met alle aanwezige verenigingen, om samen te zoeken naar oplossingen.
Marius Ballieux: bewoners aan de andere kant van de Voorschoterweg vrezen 'donkere wolken' als gevolg van de realisatie van een bedrijventerrein in de Vlietzone, ook	Nee	De geuite zorgen en wensen zijn gehoord en zullen een plek krijgen bij het onderzoek naar de realisatie van een bedrijventerrein in de Vlietzone. Daartoe worden gesprekken ingepland met alle aanwezige verenigingen, om samen te zoeken naar oplossingen.



<p>letterlijk door ronkende schoorstenen. Maar de Vlietzone biedt ook een kans om het anders te doen. Om een heel duurzaam, schoon en mooi bedrijventerrein te maken. En om functies te integreren, zowel op het gebied van energie, maar ook dubbelgebruik van grond. Bijvoorbeeld door verenigingen plek te geven in de nieuwe ijshal.</p>		
<p>Piet van der Plas geeft aan dat de Vlietzone voor de Roadrunners de ideale uitvalsbasis is. Dat komt enerzijds omdat er voorzieningen, zoals kleedkamers en bijeenkomstruimte van andere verenigingen kan worden gebruikt tijdens grote evenementen, bijvoorbeeld van LCKV en De Leidsche Boys. Maar vooral om de locatie centraal in een netwerk van hardlooproutes ligt, en vanuit de Vlietzone makkelijk de Grote Polder, Park Cronestein en de Vlietlanden in kan worden gerend. De Roadrunners willen daarom niet weg uit het gebied. Met betrekking tot de door Marius Ballieux gesuggereerde verhuizing naar de ijshal merkt Piet op dat zij een eigen verenigingsruimte willen blijven runnen, en niet afhankelijk willen zijn van een horecapachter.</p>	Nee	De geuite zorgen en wensen zijn gehoord en zullen een plek krijgen bij het onderzoek naar de realisatie van een bedrijventerrein in de Vlietzone. Daartoe worden gesprekken ingepland met alle aanwezige verenigingen, om samen te zoeken naar oplossingen.
<p>Sander de Zee geeft aan om twee redenen in de Vlietzone geïnteresseerd te zijn. Enerzijds omdat zijn show &amp; marchingband (82 muzikanten groot) in de zomer af en toe buiten speelt in de Vlietzone, omdat dat een gebied is waar geluid relatief weinig overlast veroorzaakt voor omwonenden. Bij een transformatie van het gebied naar bedrijventerrein valt die mogelijkheid misschien weg, en dat zou zonde zijn. Daarnaast zijn er misschien kansen oefenruimte binnen met andere muziekverenigingen te delen. Ted Barkhuis vraagt of de accommodatie van de show &amp; marchingband in De Waard ruimte heeft voor bijvoorbeeld het Leids Harmonie Orkest. Sander geeft aan dat hun gebouw, dat zij in eigendom hebben, '90% van de tijd leeg staat'.</p>	Nee	De detaillering van de invulling van het bedrijventerrein Vlietzone volgt op een later moment.

<p>Volgens Henk Griffioen hebben de bewoners van het woonbuurtje Vlietpoort zorgen over de bereikbaarheid van de omgeving, vooral de komende 3 jaar tijdens de reconstructie van het Lammenschansplein. Hij dringt er met name bij de gemeente op aan om goed onderzoek te doen naar de doorstroming op de Voorschoterweg en hoopt dat een bedrijventerrein in de Vlietzone de situatie niet zal verergeren. Bij de provincie, die opdrachtgever is voor het project Rijnlandroute (waar de reconstructie van het Lammenschansplein onder valt) geeft volgens Henk niet echt thuis mbt de zorgen van de wijkvereniging.</p>	<p>Nee</p>	<p>Dit betreft een lokaal vraagstuk waarvoor lokaal het gesprek wordt aangegaan.</p>
<p>Peter Eekel: aan de ene kant begrip voor de aanwijzing van de Vlietzone als bedrijventerrein, maar tegelijkertijd heerst enige teleurstelling. Peter vindt het ergens zonde dat een gebied met zulke kwaliteit wellicht verloren gaat, terwijl de eerder door hem aangehaalde locatie naast Heineken geschikter zou zijn.</p> <p>Peter geeft aan te hopen dat de Vlietzone dan primair aan Leidse bedrijven ter beschikking wordt gesteld.</p>	<p>Nee</p>	<p>Bij het opstellen van de regionale bedrijventerreinenstrategie is bewust gezocht naar locaties binnen alle deelnemende gemeenten. 'Leiden kan niet bij buurgemeenten claimen dat zij locaties ter beschikking stellen, deels om druk vanuit Leidse bedrijvigheid te ondervangen, en zelf een prima locatie niet op zijn minst willen onderzoeken'. De Vlietzone is bovendien ook een prima bereikbaar terrein, zeker na afronding van het project Rijnlandroute. Bedrijven van buiten Leiden kunnen niet geweigerd worden, tegelijkertijd wordt verwacht dat vooral Leidse bedrijven interesse zullen tonen in de Vlietzone.</p>

**Informele bijeenkomst Leiden, themasessie bedrijventerrein Hallenweg**

<b>Reactie / opmerking</b>	<b>Aanpassing</b>	<b>Toelichting</b>
<p>Matig gedifferentieerd profiel. Dit is echter niet juist.</p>	<p>Ja</p>	<p>Dit wordt aangepast in het bijlagenrapport naar een breed gedifferentieerd profiel</p>
<p>De stelling dat De Hallen de plek is voor bedrijven die hinder veroorzaken met een vrachtverkeer aantrekkende functie is dus niet juist.</p>	<p>Ja</p>	<p>Dit wordt aangepast in het bijlagenrapport. De volgende alinea wordt opgenomen: "De Hallen is een geluid gezoneerd bedrijventerrein. Op basis van de wet geluidshinder moet de geluidsbelasting veroorzaakt door de gezamenlijke inrichtingen op een</p>

Het betreft een geluid gezoneerd bedrijventerrein (vanwege de naastgelegen woonwijk). Op basis van de Wet geluidhinder moet de geluidbelasting veroorzaakt door de gezamenlijke inrichtingen op een industrieterrein worden meegenomen bij toetsing, er zit dus een grens aan het vestigen van bepaalde bedrijven op deze locatie en de ruimte is reeds beperkt.		industrieterrein worden meegenomen bij de toetsing tot vestiging. We vinden het belangrijk dat bedrijven op De Hallen die enige hinder veroorzaken en /of een vrachtverkeer aantrekkende functie hebben de ruimte hebben en houden.”
In 2016 is er door de gemeente een Masterplan Groenord opgesteld waarin o.a. de visie voor dit gebied is opgenomen. De raad heeft dit vastgesteld. Het voorgestelde profiel in de nieuwe strategie strookt niet met dit vastgestelde stuk. In het Masterplan zijn verschillende ontwikkellocaties opgenomen voor bedrijven in combinatie met voorzieningen. Dit is in lijn met het huidige beleid. Op basis hiervan zijn er nieuwe ontwikkelingen gaande die nu dreigen te stranden door het nieuwe beleid.	Ja	Het profiel wordt aangepast in het bijlagenrapport.

### Reactie Barthen Groep

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
opmerkingen op Bijlage 4 bij de concept Ruimtelijke Strategie Bedrijventerreinen.	Zie onderstaand	Zie onderstaand
In bestemmingsplan wordt in artikel 5 lid 3.d.2 een bedrijf in verwerking afwijking daarvan bepaald zal worden dat een bedrijf in de verwerking van afvalstoffen, de opslag en verhuur van goederen overeenkomstig een dergelijk bedrijf in categorie 4 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten tevens zal worden toegestaan. Indien dit ook valt onder HMC zou dit veld tenminste oranje moeten zijn. 2. Dit veld dient naar onze mening groen te zijn 75-87% en verzoeken u dit overeenkomstig aan te passen. 3. Alle groene en oranje aanduidingen (na aanpassing) in de rij De Hallen zijn beoogde doelgroepen en dienen derhalve voorzien te zijn van een kruisje.	Ja	De tabel en de alinea 'doelgroepen' wordt in het bijlagenrapport voor alle bedrijventerreinen verwijderd.

<p><i>Zie onderstaande bijlage met nummering behorend bij opmerkingen</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Omvang bedrijfsterrein op tekening sluit niet aan op bestemmingsplan Leiden Noord en Masterplan Groenoord</li> <li>2. Wij gaan er van uit dat hiermee zowel bestaande bedrijven als nieuw te vestigen bedrijven bedoeld worden, dit graag verduidelijken in de tekst.</li> <li>3. Beoogde doelgroepen sluit niet aan op de geschiktheid van bedrijfsterrein De Hallen. Deze moet zo breed mogelijk worden omschreven om een gezond bedrijfsterrein te kunnen realiseren. Derhalve verzoek om tenminste toe te voegen: logistiek en (groot)handel, sport en leisure, dienstverlening, retail &amp; showroom.</li> <li>4. Op de percelen Hallenweg 3, 7 en 14 zijn door Barthen Groep ontwikkelingsplannen, waarvoor momenteel een voor deze percelen door ons opgemaakt Masterplan Hallenweg met de gemeente Leiden intensief wordt besproken. Doelstelling op korte termijn (0-2 jaar) is om dit Masterplan uit te ontwikkelen en tot uitvoering te brengen. Bij realisatie van het Masterplan zal de kwaliteit van dit deel van het bedrijfsterrein verbeteren. Wij verzoeken u om dit toe te voegen aan de doelstellingen.</li> </ol>	<p>Ja</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De kaarten en het aantal hectares van de bedrijfsterreinen in Leiden in het bijlagenrapport zijn herzien. De planologische contouren van de bedrijfsterreinen zijn weergegeven. Dit met uitzondering van de 'brandweerlocatie' bij bedrijfsterrein de Merenwijk. Dit betreft een gemeentelijke voorziening. Compensatie heeft plaatsgevonden aan de Schipholweg.</li> <li>2. Deze aanpassingen leiden niet tot wijzigingen in het overzicht van vraag en aanbod van bedrijfsterreinen uit het hoofdrapport.</li> <li>3. De tekst wordt verduidelijkt.</li> <li>4. De alinea 'doelgroepen' wordt voor alle bedrijfsterreinen in het bijlagenrapport geschrapd.</li> <li>5. Wij nemen in het bijlagenrapport op dat de realisatie van het masterplan op korte termijn een doelstelling is.</li> </ol>
---	-----------	---

**Reactie Teekenskarstens advocaten notarissen namens:**

**1. Breedveste B.V,**

**2. de heer R.H. Breedveld sr., alsmede de heer R.H. Breedveld jr.**

<b>Reactie / opmerking</b>	<b>Aanpassing</b>	<b>Toelichting</b>
Met betrekking tot het hoofdrapport: Ten onrechte wordt in paragraaf 1.3 van het concept echter gesuggereerd dat met de concept bedrijventerreinenstrategie een oplossing is gevonden voor het voorliggende probleem. Kort gezegd menen insprekers dat de concept bedrijventerreinenstrategie duidelijk maakt dat zonder duidelijke keuzes voor nieuwe bedrijventerreinen niet voldoende ruimte voor bedrijven beschikbaar is en de gewenste transformatie van verschillende bedrijventerreinen in met name Leiden niet mogelijk is.	Nee	Wij zijn het met u eens dat de strategie duidelijk maakt dat er keuzes moeten worden gemaakt voor nieuwe bedrijventerreinen. Wij menen echter een oplossing voor dit vraagstuk te hebben gevonden in het opnemen van mogelijke nieuwe terreinen. Randvoorwaarde is dat deze terreinen daadwerkelijk worden gerealiseerd. In de conceptstrategie zijn deze terreinen als 'zacht aanbod' opgenomen waarvan is afgesproken dat gemeenten een inspanningsverplichting hebben om dit daadwerkelijk te realiseren. De stuurgroep bedrijventerreinen krijgt een prominente rol in het erop toezien dat dit ook daadwerkelijk gebeurt.
In paragraaf 1.1 van het concept staat dat "aan de hand van de strategie wordt gewerkt aan een sterk vestigingsklimaat voor bedrijven in onze regio en ondernemers duidelijkheid krijgen over hun (toekomstige) bedrijfsomgeving". Naar de mening van insprekers wordt die – zeer gewenste – duidelijkheid echter nog niet geboden.	Nee	Wij beseffen dat wij niet de zekerheid kunnen geven die veel bedrijven wensen. Wij menen zoveel mogelijk zekerheid te kunnen geven, bijvoorbeeld met betrekking tot de transformatie van terreinen. Er is een limitatieve lijst opgenomen met locaties die worden getransformeerd.
In de Omgevingsverordening Zuid-Holland is het begrip 'bedrijventerrein' gedefinieerd als: terrein dat bestemd en geschikt is voor gebruik door handel, nijverheid, commerciële en niet- commerciële dienstverlening en industrie. Op pagina 5 van de concept bedrijventerreinenstrategie is echter als definitie opgenomen: een aaneengesloten gebied met (onder meer) een bedrijfsbestemming van minimaal 1,0 hectare in omvang.  Door het gebruik van de woorden "onder meer" wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat ook nog van een bedrijventerrein sprake is als een woon-werklandschap wordt gerealiseerd. Dat is niet juist.	Ja	Goede suggestie om de definitie aan te passen. Wel hechten wij aan een minimumomvang om onderscheid te kunnen maken tussen een bedrijventerrein en een bedrijvenkavel. De in de conceptstrategie opgenomen terreinen hebben allemaal een zekere omvang. Dat leidt tot de volgende definitie: Terrein dat bestemd en geschikt is voor gebruik door handel, nijverheid, commerciële en niet- commerciële dienstverlening en industrie, met een omvang van minimaal 1,0 hectare.
Op verschillende plaatsen in de concept bedrijventerreinenstrategie wordt bovendien de suggestie gewekt dat de bestaande economische functies behouden	Nee	Wij zijn inderdaad van mening dat bepaalde economische functies (met name van milieucategorie 1 en 2) behouden kunnen blijven en kunnen worden gecombineerd met bijvoorbeeld wonen. In het hoofdrapport is opgenomen bij welke terreinen transformatie

<p>kunnen blijven en de ruimte voor bedrijven daardoor ondanks de transformatie niet afneemt.</p>		<p>plaatsvindt met behoud van de ruimte.</p>
<p>Het Convenant 'Ruimte voor bedrijven 2018-2022' gaat er terecht, in lijn met de Omgevingsverordening en de behoefteraming, vanuit dat de beschikbare ruimte voor bedrijven kwantitatief niet mag afnemen. De beschikbare ruimte die de Omgevingsverordening en het Convenant 'Ruimte voor bedrijven 2018-2022' beogen te beschermen ziet op bedrijven vanaf categorie 3.</p> <p>De bestemming tot een gemengd woon-werkgebied in plaats van een bedrijventerrein geschikte voor categorie 3 bedrijven behelst een transformatie, zodat deze keuze niet kan worden gemaakt voordat concreet is verantwoord op welke wijze compensatie zal plaatsvinden en er uitgebreid onderzoek is gedaan bij alle bedrijven in alle categorieën!</p>	<p>Nee</p>	<p>In de bedrijventerreinenstrategie wordt verantwoord hoe de compensatie van verloren gegane ha bedrijventerreinen zal worden gecompenseerd.</p>
<p>Van belang is te onderkennen dat het op zorgvuldige wijze mengen van categorie 3 bedrijven en woningen in beginsel niet mogelijk is. Gemengde woon-werkgebieden bestaan in beginsel uit een mix van woningen en maximaal categorie 2 bedrijven. Zo lang bestaande categorie 3 bedrijven op de bedrijventerreinen gevestigd zijn, levert het mengen met wonen een beperking op van de milieuruimte van deze bedrijven en zal de aanwezigheid van deze bedrijven aan de transformatie in de weg staan ook al wordt er (mis)gebruik gemaakt van de crisis en herstelwet!</p>	<p>Nee</p>	<p>Wij erkennen dat mengen voor veel bedrijven in deze categorie lastig dan wel niet mogelijk is. Bijvoorbeeld als het gaat om bedrijven die in de bedrijfsvoering te maken hebben met gevaarlijke stoffen. Toch zijn er in den lande voorbeelden van maatregelen die genomen zijn door ondernemers of door bouwers van woningen waar maatregelen zijn genomen om overlast te beperken. Daarbij valt te denken aan maatregelen op het gebied van geluid enstof maar ook bij de bouw van woningen door blinde muren en driedubbel glas.. Dat dit een uitdaging is, staat buiten kijf. We gaan onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om via een kettingbeding bij de aankoop van woningen kopers ervan bewust te maken dat ze zich bevinden op een bedrijventerrein, waar mogelijk hinder kan ontstaan.</p>
<p>Bovendien staat in de Guiding Principles Metromix met betrekking tot de logistiek als guiding principle: "Scheid fiets en voetganger van logistiek. Ontwerp de ontsluiting structuur met aandacht voor de gebruiker." Een dergelijk scheiden van vrachtwagens enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds is vooralsnog op bijvoorbeeld de Rooseveltstraat niet mogelijk. In de Guiding Principles Metromix wordt gesteld dat bijvoorbeeld</p>	<p>Nee</p>	<p>Uw zorgpunt over deze mobiliteitsvraagstukken erkennen wij In de verdere ontwikkeling van de Rooseveltstraat zullen hierover gesprekken met ondernemers plaatsvinden</p>

<p>met venstertijden kan worden gewerkt. Dat werkt echter niet voor reguliere bedrijventerreinen, die voor het productieproces sterk afhankelijk zijn van secuur geplande transportbewegingen voor het aan- en af voeren van grondstoffen, halffabricaten en eindproducten.</p>		
<p>Op pagina 19 van bijlage 4 is naar de mening van insprekers ten onrechte het beoogde profiel van het gedeelte Rooseveltstraat-Oost benoemd als: "breed gedifferentieerd profiel. Geen transformatie." Het bestaande profiel van dit bedrijventerrein is matig gedifferentieerd (vgl. pagina 13 Beleidskader Werklandschappen). Op het grootste deel van het bedrijventerrein zijn categorie 3.2 bedrijven toegestaan. Er is, zo blijkt ook uit de tekst van bijlage 4, geen transformatie beoogd. Onduidelijk is dan ook waarom het beoogde profiel is omschreven als breed gedifferentieerd.</p>	Ja	Terecht punt. Dit wordt aangepast.
<p>Insprekers constateren dat in de tabel op pagina 3 van het bijlagenboek niet is ingevuld welke bedrijvigheid wordt beoogd op de bedrijventerreinen Rooseveltstraat, De Waard en Tussen Rijn en Rail. Daarmee ontbreekt een visie op de toekomst van deze bedrijventerrein, terwijl kennelijk op deze terreinen geen transformatie beoogd is.</p>	Ja	De tabel en de alinea's 'doelgroepen' zullen voor alle bedrijventerreinen uit het bijlagenrapport worden verwijderd.
<p>Op pagina 19 van bijlage 4 is Rooseveltstraat-West benoemd als transformatielocatie waar ruimte wordt geboden aan ontwikkeling van woningbouw – via voortzetting pilot (4,0 hectare). Bij de gebiedsontwikkeling wordt ingezet op behoud van dezelfde hoeveelheid m2, maar wel met een lagere milieucategorie.</p> <p>Insprekers hebben ernstige bezwaren tegen de beoogde transformatie en persisteren bij al hetgeen zij daarover eerder in verschillende inspraakreacties en zienswijzen naar voren hebben gebracht.</p>	Nee	Met betrekking tot transformatie: de transformatie van het Rooseveltstraat-West is als transformatiegebied naar wonen en werken (4,0 ha) opgenomen in het concept hoofdrapport. De milieucategorie is volgens het beleidskader 'Van bedrijventerreinen naar Werklandschappen'(2013) in het grootste gedeelte van dit gebied is al categorie 2. Slechts voor de maatwerkbestemmingen zal met BBT een oplossing gevonden worden om de bedrijvigheid ter plekke te kunnen handhaven.

<p>Insprekers menen allereerst dat de Rooseveltstraat West onderdeel is van het bedrijventerrein Rooseveltstraat en Trekvliet. Op pagina 19 van bijlage 4 is het bedrijventerrein dan ook terecht als één bedrijventerrein benoemd.</p>		
<p>Direct naast dit gedeelte van het bedrijventerrein zijn categorie 3.2 bedrijven toegestaan. Voor milieucategorie 3.2 bedrijven geldt op grond van de VNG-handreiking bedrijven en milieuzonering (editie 2009) een richtafstand van 100 meter. Deze bedrijven kenmerken zich doordat zij vanwege geluid, geur of stof hinder veroorzaken of een gevaar opleveren voor de omgeving. Bovendien zijn deze bedrijven afhankelijk van de bereikbaarheid met vrachtwagens en grotere bestelbussen. Het mengen van dergelijke bedrijven met wonen is eenvoudigweg niet mogelijk zonder dat de milieurimte van de bedrijven op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. De richtafstand dient ingevolge de VNG-handreiking te worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunning vrij bouwen mogelijk is. In de huidige situatie wordt – de woningen waarop de Pilot betrekking heeft weggedacht - aan deze richtafstanden voldaan. Een transformatie is niet mogelijk zonder de milieurimte van de bestaande bedrijven en in feite daarmee ook het karakter van de rest van het bedrijventerrein ernstig aan te tasten .Bij het persisteren van de pilot -westzijde zullen alle bedrijven enorme schade lijden!</p>	<p>Nee</p>	<p>De gemeente Leiden is bekend met de VNG-handreiking. De VNG handreiking geeft verschillende richtafstanden tot 'rustige woonwijk' of 'rustig buitengebied' en tot 'gemengd gebied'. In het ontwikkelingsplan voor het pilotgebied Rooseveltstraat is hier verder op ingegaan.</p>
<p>Op pagina 20 van bijlage 4 is Rooseveltstraat Trekvliet aangewezen als transformatielocatie waar ruimte wordt geboden aan de ontwikkeling van woningbouw. Bij de gebiedsontwikkeling wordt ingezet op behoud van dezelfde hoeveelheid m2, maar wel met een lagere milieucategorie.</p> <p>Insprekers hebben ernstige bezwaren tegen de beoogde transformatie en persisteren bij al hetgeen zij daarover eerder</p>	<p>Nee</p>	<p>Onder verwijzing naar de genoemde bezwaren is de gemeente Leiden van plan om het beoogde profiel voor Trekvliet te handhaven.</p>



<p>in verschillende inspraakreacties en zienswijzen naar voren hebben gebracht</p>		
<p>Met betrekking tot het bedrijventerrein Rooseveltstraat Trekvlief wordt in een voetnoot van de concept bedrijventerreinenstrategie op pagina 5 gesuggereerd dat het na transformatie kleiner is dan 1 ha, te weten 0,7 ha. Dezelfde 0,7 ha komt terug in bijlage 1 (pagina 27). Het lijkt erop dat slechts wordt bedoeld op de omvang van het gedeelte waar de beoogde transformatie is voorzien. Het bedrijventerrein Rooseveltstraat gedeelte Trekvlief is nu echter ca. 4,3 ha (vgl. pagina 20 bijlage 4) en dient om die reden zonder meer te worden meegenomen.</p>	<p>Nee</p>	<p>De 0,7 ha. waar hier sprake van is, betreft een hogere milieucategorie ter plekke van het ontwikkelplan 'Watergeuskade'. Hierover worden nadere afspraken gemaakt tussen de gemeente Leiden en de gemeente Katwijk. Het overige deel van de Trekvlief van 3,6 ha. (4,3 totale omvang minus de zwaardere categorie) dient qua hoeveelheid ruimte in stand te blijven voor bedrijventerreinen. Tekstueel wordt dit aangepast in het concept hoofdrapport om mogelijke misverstanden te voorkomen.</p>
<p>Insprekers blijven van mening dat het gedeelte Trekvlief integraal deel uitmaakt van het bedrijventerrein Rooseveltstraat. Het gedeelte Trekvlief ligt direct tegen de rest van het bedrijventerrein Rooseveltstraat en maakt daarvan dan ook deel uit. In het beleidskader "Van Bedrijventerreinen naar werklandschappen" is dit gedeelte eveneens als onderdeel van het bedrijventerrein Rooseveltstraat benoemd. Terecht is dan ook in dezelfde voetnoot opgemerkt dat het bedrijventerrein Rooseveltstraat Trekvlief onderdeel is van een groter bedrijventerrein. Het gedeelte Rooseveltstraat aan de westzijde van de Trekvlief is nog eens 18,9 ha groot (vgl. pagina 19 bijlage 4).</p> <p>In de concept bedrijventerreinenstrategie wordt onderkend dat het terrein als matig gedifferentieerd bedrijventerrein gedeeltelijk verdwijnt en daarom moet worden gecompenseerd. Ten onrechte wordt daarin echter slechts gesproken over 0,7 ha. Immers, met de transformatie zal logischerwijs het gehele terrein de bestemming categorie 3 bedrijven verliezen en worden getransformeerd van een bedrijventerrein naar een woon-werkgebied.</p>	<p>Nee</p>	<p>Vanwege de scheiding door het water is er hier voor gekozen om de Trekvlief als apart terrein te benoemen.</p> <p>De 0,7 ha. waar hier sprake van is, betreft een hogere milieucategorie ter plekke van het ontwikkelplan 'Watergeuskade'. Hierover worden nadere afspraken gemaakt tussen de gemeente Leiden en de gemeente Katwijk. Het overige deel van de Trekvlief van 3,6 ha. (4,3 totale omvang minus de zwaardere categorie) blijft in stand als breed gedifferentieerd bedrijventerrein, zonder te worden getransformeerd naar woon-werkgebied. Voor het gedeelte met een milieucategorie 3.1. zal rekening moeten worden gehouden met de richtafstanden voor een gemengd gebied.</p>

<p>Ten onrechte is in de concept bedrijventerreinenstrategie gesuggereerd (vgl. de kop van de tabel 4.1 op pagina 14) dat voor de transformatie van Rooseveltstraat Trekvliet (0,7 ha) compensatie is gevonden. Nota bene staat op de volgende pagina van het concept dat slechts een verzoek tot compensatie is uitgegaan naar de gemeente Katwijk en dat dit nog verder onderzoek en nadere afspraken vergt. Daaruit blijkt niet alleen dat compensatie nog niet is gevonden, maar tevens dat die compensatie kennelijk wordt gezocht op een flinke afstand, terwijl Stecgroep eerder concludeerde in het rapport van januari 2018 dat “de verhuisbaarheid van veel bedrijven in de 071-regio naar omliggende regio’s laag is. Bedrijven komen ver van hun afzetgebied en werknemers te liggen, waardoor de onderneming onder druk komt te staan, er ontstaat een grote mobiliteitsstroom aan woon/werkverkeer van de 071-regio naar omliggende regio’s of bedrijven besluiten hun arbeidsplaatsen volledig te verplaatsen naar elders, waardoor werkloosheid in de 071-regio toeneemt. Bovendien hebben veel bedrijven een maximale beweegradius – vanwege afzetmarkt, etc. – van circa 7-8 kilometer.” Een goede visie op dit knelpunt ontbreekt vooralsnog.</p>	<p>Nee</p>	<p>In de bedrijventerreinenstrategie is opgenomen dat binnen de regio 071 compensatie dient te worden gevonden. De compensatie is inderdaad nu nog niet feitelijk gerealiseerd. Het betreft zacht aanbod wat door gemeente Leiden dient te worden omgezet in harde plancapaciteit. Tussen gemeente Leiden en Katwijk worden hierover nadere afspraken gemaakt. In de bedrijventerreinenstrategie zijn afspraken opgenomen om van zacht aanbod naar harde plancapaciteit te komen.</p> <p>De conceptstrategie gaat uit van planologische compensatie van bedrijventerreinen. Dit betekent helaas niet dat in de conceptstrategie voor elk bedrijf binnen de regio één op één in passende alternatieven wordt voorzien. Dit betreft voor elk bedrijf maatwerk. Wij hebben in dit kader in de strategie opgenomen dat gedwongen verplaatsing niet aan de orde zal zijn.</p>
<p>Uit de concept bedrijventerreinenstrategie blijkt dat de kwantitatieve (uitbreidings- en vervangings)vraag (prognose 2030) naar bedrijventerreinen becijferd is tussen de 47 en 63 hectare. Vervolgens wordt gesuggereerd dat er maximaal 70 ha beschikbaar is. Bestudering van het concept en bijlage 1 leert echter dat daarin zijn meegenomen de nog onzekere locaties Potgrondlocatie, Vlietzone en de IKEA-locatie (samen voor 11 ha), alsmede de locatie Valkenburg (voor 20 ha). Bovendien is het aanbod op het Bio Science park voor 14,1 ha meegenomen. Die ruimte is alleen beschikbaar voor bio Science bedrijven. Er is slechts behoefte aan 2,5 tot 7,5 ha aan bio Science bedrijven. Worden deze vraag en aanbod weggelaten, dan resteert een vraag van 44,7 – 56 ha tegenover een aanbod – zonder de onzekere onderzoek locaties - van 24,9 ha.</p>	<p>Nee</p>	<p>De gemeenten erkennen dat zij een inspanningsverplichting hebben om van zacht aanbod naar harde plancapaciteit te komen. In de bedrijventerreinenstrategie zijn afspraken opgenomen om van zacht aanbod naar harde plancapaciteit te komen. In het uitvoeringsplan wordt dit geconcretiseerd, waarbij de stuurgroep bedrijventerreinen een centrale rol krijgt. Met deze strategie menen wij met in achtname van bovenstaande randvoorwaarden in de vraag naar bedrijventerreinen te kunnen voorzien.</p>

Al met al biedt de concept bedrijventerreinenstrategie geen antwoord op de voorliggende strategische vragen. Deze bedrijventerreinenstrategie kan geen sluitend antwoord geven op de vraag op welke wijze compensatie zal plaatsvinden voor de beoogde transformatie van onder andere Rooseveltstraat West en Trekvluit.	Nee	Zie bovenstaand
--	-----	-----------------

### Marnix Zwart (Bedrijfsadvies)

Adviseur/parkmanager Ondernemersvereniging Meerburg/Roomburg (OMR) en Ondernemersvereniging Bedrijventerrein Merenwijk (OBM).

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
In het hoofdrapport staat in de laatste alinea van paragraaf 2.1 dat binnenstedelijke bedrijventerreinen aanzienlijke voordelen met zich meebrengen. Deze alinea spreekt echter nog slechts alleen over de mobiliteitsproblematiek. Er zijn nog meer redenen te noemen waarom binnenstedelijke bedrijventerreinen van belang zijn.	Ja	Het is inderdaad zo dat er meer redenen te noemen zijn. De alinea wordt aangepast.
De consequenties dienen daarom ook verdergaand te zijn: omvorming verdient om een veelheid van redenen die samen te vatten zijn onder 'duurzame leefbaarheid van de stad' een bredere afweging dan alleen op basis van vrachtverkeer en woon/werkverkeer. Het bestaande knelpunt (van met name vrachtverkeer) van een binnenstedelijk bedrijventerrein is op zichzelf onvoldoende reden om het bedrijventerrein om te vormen. Ook een goede vormgeving en regeling van bruggen en kruisingen kan de knelpunten oplossen. Bovendien zal ook bij en na omvorming de bereikbaarheidsopgave wezenlijk zijn.	Ja	Wij zijn het eens dat omvorming een bredere afweging vergt dan alleen op basis van vrachtverkeer en woon/werkverkeer. In het conceptrapport wordt hierover een alinea toegevoegd.
De bedrijventerreinenstrategie zegt niets over voorzieningencentra en winkelcentra in een woonomgeving, die met een profielverbreding ook in opvang van bedrijvigheid in de milieucategorieën 1 en 2 zouden kunnen voorzien. Dit zou 'aan de voorzijde' een substantieel deel van de problematiek (ruimtebehoefte) kunnen oplossen, zonder dat	Ja	In de strategie is uitgegaan van bedrijventerreinen groter dan 1 ha. Voorzieningencentra in een woonomgeving zijn veelal kleiner. In de match tussen vraag en aanbod van bedrijventerreinen is deze categorie dan ook buiten beschouwing gelaten. Het klopt dat hier kansen liggen om in de ruimtebehoefte te voorzien. Dit zal in het concept hoofdrapport nader worden toegelicht.

<p>het ten koste gaat van m2's voor wonen.</p>		
<p>In het hoofdrapport (pagina 15) is sprake van (nog in te vullen) afspraken tussen Leiden en Katwijk over 'planologische compensatie'. Dit is iets geheel anders dan het bieden van een concrete oplossing voor concrete bedrijven die van de drie genoemde Leidse bedrijventerreinen zouden moeten verhuizen. In veel (lees: verreweg de meeste) is een verhuizing naar Katwijk geen optie (om evidente redenen van bedrijfskundige aard: klantenkring, werkzaamheden, personeel, concurrentie enzovoorts). Het beschrevene is inderdaad slechts 'planologische compensatie', dat daardoor wel een ernstig probleem in Leiden veroorzaakt.</p> <p>Deze opmerking kan breder getrokken worden: verplaatsing van een gemiddeld MKB-bedrijf brengt het bedrijf om genoemde redenen in problemen, veroorzaakt druk in de ontvangende omgeving en draagt bij afkalving van het leefklimaat (de levendigheid)</p>	<p>Nee</p>	<p>De conceptstrategie gaat uit inderdaad uit van planologische compensatie van bedrijventerreinen. Dit betekent helaas niet dat in de conceptstrategie voor elk bedrijf binnen de regio één op één in passende alternatieven wordt voorzien en dat dit een concrete oplossing betekent voor alle Leidse bedrijven die dit betreffen. Dit betreft voor elk bedrijf maatwerk. Wij hebben in dit kader in de strategie opgenomen dat gedwongen verplaatsing niet aan de orde zal zijn.</p> <p>Met betrekking tot de verplaatsing van een MKB bedrijf. Dit zal per situatie verschillen, waarbij het ook belangrijk is welke afspraken gemaakt worden met betrekking tot het leefklimaat. De aanwezigheid van een MKB bedrijf kan voor de ontvangende omgeving ook een waardevolle toevoeging zijn.</p>
<p>Wellicht is het adagium van 'maakbaarheid' of 'stuurbaarheid' een achterliggende oorzaak. Dat uit zich in het bijlagenrapport in een waardering/score op 'Geschiktheid per doelgroep'. De geschiktheid wordt echter van geval tot geval beoordeeld door een ondernemer die een geschikte locatie zoekt, waarbij de betrokken ondernemer een afweging maakt tussen allerlei factoren, waaronder 'fysieke geschiktheid'. Het voegt niets toe om daar in zijn algemeenheid uitspraken over te doen. In concrete gevallen kan nabijheid van voorzieningen of nabijheid van andere bedrijven (bijvoorbeeld toeleveranciers, partners) een zwaarwegender argument zijn dan de in zijn algemeenheid 'geconstateerde' geschiktheid.</p>	<p>Nee</p>	<p>De tabel en de alinea 'doelgroepen' worden in het bijlagenrapport voor alle bedrijventerreinen geschrapt.</p>
<p>Ernstiger is het bij de beschrijving van de gebiedsprofielen te spreken over 'doelgroepen' in plaats van branches. De term 'doelgroep' suggereert een achterliggende sturing. Afgezien van historische keuzes voor enkele thematische</p>	<p>Ja</p>	<p>De alinea 'doelgroepen' wordt in het bijlagenrapport voor alle bedrijventerreinen geschrapt.</p>

<p>bedrijventerreinen (Space Science, Bio Science) zijn alle overige bedrijventerreinen gegroeid door keuzes van ondernemers. Het is een dramatische misvatting dat daar aanvullende sturing op nodig zou zijn, anders dan het eventueel uitsluiten van beslist ongewenste functies door het formuleren van functionele randvoorwaarden of kwalitatieve kaders, en vervolgens handhaving van die kaders.</p>		
<p>Weliswaar wordt in het hoofdrapport op pagina 17 gesteld dat de beoogde doelgroepen niet afdwingbaar zijn in het omgevingsplan, maar toch wordt daar een directe koppeling gemaakt met het scheppen van randvoorwaarden voor de genoemde doelgroepen door de gemeente. Dat suggereert een gewenste sturing; de wenselijkheid daarvan bestrijden wij. Bovendien komt bij de individuele bedrijventerreinen de opsomming van 'doelgroepen' niet overeen met de kolommen in de tabel op pagina 3 van bijlage 4 (Geschiktheid bedrijventerreinen per doelgroep). De score voor geschiktheid is discutabel, en de aanwijzing van beoogde doelgroepen (kruisjes in de tabel) is te beperkend, en bovendien niet onderbouwd.</p>	Ja	De alinea 'doelgroepen' wordt in het bijlagenrapport voor alle bedrijventerreinen geschrapt.
<p>Wij verzoeken daarom de term (en het tussenkopje) 'Beoogde doelgroepen' te schrappen. Indien dit niet gehonoreerd wordt, vernemen wij graag de achterliggende motivatie daarvoor. In dat geval verzoeken wij tevens de term te vervangen door 'Voorbeelden van mogelijke branches', om iedere suggestie van sturen op branches in plaats van op ruimtelijke randvoorwaarden te vermijden en te voorkomen.</p>	Ja	De alinea 'doelgroepen' wordt in het bijlagenrapport voor alle doelgroepen geschrapt..
<p>In het hoofdrapport wordt gesproken over 'verdichting', zonder dat toegelicht wordt wat daarmee bedoeld wordt, laat staan dat toegelicht wordt hoe dat in de praktijk in zijn werk zou moeten gaan en wat daarvan de praktische consequenties zouden zijn. De genoemde verdichting leidt tot een winst in oppervlakte. Doordat echter volstrekt onduidelijk is wat met verdichting bedoeld wordt en hoe reëel dat is, is dit een vorm van zich-rijk-rekenen. Verdichting op bestaande</p>	Ja	In het concept hoofdrapport is inderdaad geen sluitende definitie gegeven van 'verdichting'. De mogelijkheden hiervoor dienen nader te worden onderzocht. In het conceptrapport wordt aangegeven dat verdichting bijvoorbeeld kan plaatsvinden door 'in de hoogte te bouwen'. Ook is in het hoofdrapport uitgegaan van een percentage voor verdichting zoals door adviesbureau STEC wordt gehanteerd. Per bedrijventerrein dient te worden uitgewerkt of verdichting inderdaad tot de mogelijkheden behoort en hoe dit dan uitwerkt. In het proces bij de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma zal hierop worden teruggekomen. In het concept hoofdrapport zal dit nader worden

bedrijventerreinen leidt tot afname van hoeveelheid groen, en is daarmee strijdig met de duurzaamheidsopgaven die ons (steeds meer urgent) te wachten staan.		toegelicht.
'Verdichting' dient ofwel als begrip geschrapt te worden, of onderbouwd en geconcretiseerd te worden. Het begrip introduceren met een aantal hectares resultaat is onvoldoende onderbouwd en kan daardoor geen basis zijn voor de berekening.	Nee	In het concept hoofdrapport is uitgegaan van een percentage voor verdichting zoals door adviesbureau STEC wordt gehanteerd. Dit is een beperkte basis voor de berekening. In de berekening van vraag en aanbod van bedrijventerreinen is dit dan ook opgenomen aan de onderkant van de bandbreedte. Het percentage ruimtewinst dient per bedrijventerrein in de uitwerking nader te worden onderzocht.
Mbt de Hallen:	Zie onderstaand	Zie onderstaand.
De getoonde plattegrond is niet correct. De locatie ten zuiden van de Hallenweg is niet meegenomen. Verder ontbreekt de waterzuiveringslocatie in zijn geheel.	Ja	De kaarten in het bijlagenrapport zijn nagelopen en worden gecorrigeerd. De waterzuiveringslocatie is hierin niet opgenomen als onderdeel van het bedrijventerrein omdat dit eerder in het beleidskader "Van bedrijventerreinen tot werklandschappen Leidse regio" niet is meegenomen. Dit wordt in het bijlagenrapport nader toegelicht.
De profielbeschrijving is een duidelijk voorbeeld van 'papier is geduldig'. Citaat: "We vinden het belangrijk dat deze bedrijven op De Hallen de ruimte hebben en krijgen". Tot op heden zijn daar geen consequenties aan verbonden; sterker nog: er is een woonwijk tegenaan gelegd. Ontsluiting vindt plaats via dezelfde ontsluiting als de nieuwe woonwijk. Nu al ervaren ondernemers kritische vragen vanuit de woonwijk over stalling op buitenterrein en over vrachtwagenbewegingen. De ondernemers houden formeel wellicht hun ruimte, maar worden geconfronteerd met externe druk. Dit is strijdig met de geciteerde tekst.	Ja	De tekst wordt aangepast in: "De Hallen is een geluid gezoneerd bedrijventerrein. Op basis van de wet geluidshinder moet de geluidsbelasting veroorzaakt door de gezamenlijke inrichtingen op een industrieterrein worden meegenomen bij de toetsing tot vestiging. We vinden het belangrijk dat bedrijven op De Hallen die enige hinder veroorzaken en /of een vrachtverkeer aantrekkende functie hebben de ruimte hebben en houden."
De tekst onder 'Beoogde doelgroepen' sluit niet aan op de tabel, althans niet op de branches die hier prima gevestigd zouden kunnen worden. Alles wat mogelijk is, behoort ook tot de doelgroep.	Nee	De alinea 'doelgroepen' wordt in het bijlagenrapport voor alle bedrijventerreinen geschrapt.

Onder 'Uitdagingen' wordt parkeerruimte genoemd, met een doorverwijzing naar de parkeervisie. Onduidelijk is wat bedoeld wordt, zowel met de uitdaging als met de oplossing die de parkeervisie zou moeten bieden. Opmerkelijk is dat in de bijlage over andere bedrijventerreinen het parkeren wel 'gewoon' genoemd wordt, zonder doorverwijzing.	Ja	Dit wordt aangepast.
Onder 'Uitdagingen' wordt de molenbiotoop genoemd. Voorheen is rond binnenstedelijke molens ontwikkeld, zowel woningbouw als bedrijvigheid. Sindsdien is de regelgeving inzake molenbiotopen aangescherpt, of althans sterker verankerd in bestemmingsplannen. Het is niet redelijk de bescherming van molens vervolgens beperkend te laten zijn op wenselijke ontwikkelingen op bedrijventerreinen. Het moge zo zijn dat gemeente Leiden geen invloed heeft op provinciale regelgeving, een standpunt in deze ten faveure van de ondernemers in de betrokken gebieden zou de gemeente echter sieren.	Nee	Los van het innemen van een standpunt is de molenbiotoop van invloed op de bouwhoogte. Gemeente Leiden is hierover in gesprek met de provincie Zuid-Holland.
Mbt. Merenwijk:	Zie onderstaand	Zie onderstaand.
De getoonde plattegrond is niet correct. De groenzone aan de zuidzijde maakt geen deel uit van het bedrijventerrein, en veroorzaakt bovendien ernstige wateroverlast; het is een onlogisch stukje terrein met afwijkend peil. Verder is de locatie van de huidige brandweerkazerne niet betrokken bij het bedrijventerrein, terwijl dat in het voorgesprek wel nadrukkelijk bepleit is, wellicht zelfs ten nutte van meerdere bedrijventerreinen door een oplossing te bieden voor de vrachtwagenparkeer-problematiek. Dit punt zou op z'n minst onder 'Kansen' benoemd moeten worden.	Ja	De kaarten en het aantal hectares van de bedrijventerreinen in Leiden in het bijlagenrapport zijn herzien. De planologische contouren van de bedrijventerreinen zijn weergegeven. Dit met uitzondering van de 'brandweerlocatie' bij bedrijventerrein de Merenwijk. Dit betreft een gemeentelijke voorziening.
Ook hier geldt de opmerking over 'Beoogde doelgroepen' onder Algemeen. Uitermate geschikt is de locatie voor	Ja	De alinea 'doelgroepen' wordt in het bijlagenrapport geschrapt.

dienstverlening en techniek en andere branches. Automotive is ook vertegenwoordigd, en mits de bedrijvigheid op het eigen terrein wordt ingevuld, is daar geen bezwaar tegen.		
Onder 'Uitdagingen' moet ook hier de molenbiotoop genoemd worden. Voorheen is rond binnenstedelijke molens ontwikkeld, zowel woningbouw als bedrijvigheid. Sindsdien is de regelgeving inzake molenbiotopen aangescherpt, of althans sterker verankerd in bestemmingsplannen. Het is niet redelijk de bescherming van molens vervolgens beperkend te laten zijn op wenselijke ontwikkelingen op bedrijventerreinen. Het moge zo zijn dat gemeente Leiden geen invloed heeft op provinciale regelgeving, een standpunt in deze ten faveure van de ondernemers in de betrokken gebieden zou de gemeente echter sieren.	Ja	De molenbiotoop wordt als uitdaging toegevoegd.
Mbt Roomburg:	Zie onderstaand	Zie onderstaand.
De getoonde plattegrond is niet correct. In de noordhoek tegen De Bult en het Rijn-Schiekanaal bevindt zich een klein woonwijkje, dat buiten het bedrijventerrein valt.	Ja	De kaarten in het bijlagenrapport zijn nagelopen en worden gecorrigeerd.
Ook hier geldt de opmerking over 'Beoogde doelgroepen' onder Algemeen. Uitermate geschikt is de locatie voor dienstverlening en techniek en andere branches. Automotive is ook vertegenwoordigd, en mits de bedrijvigheid op het eigen terrein wordt ingevuld, is daar geen bezwaar tegen.	Ja	De alinea 'doelgroepen' wordt voor alle bedrijventerreinen in het bijlagenrapport geschrapt.
Onder 'Kansen' staat de goede ligging nabij A4 en N11. Dit is echter een kans als de voorwaarden geschapen worden om (in de ochtend- en avondspits) snel van en naar A4 en N11 te kunnen rijden. Voor goede bereikbaarheid is meer nodig dan alleen een korte afstand.	Nee	Het klopt dat mobiliteit meer behelst dan alleen een korte afstand tot uitvalswegen, maar de geografische ligging vindt de gemeente een kans. Laat onverlet dat de daadwerkelijke realisatie/verzilvering tot de nodige inspanningen kunnen leiden.
Onder 'Kansen' staat tevens dat Roomburg goed bereikbaar is	Ja	Dit wordt geschrapt. De zin 'verbeteren van de OV-bereikbaarheid, met kansen voor



met openbaar vervoer. Dit is niet het geval; integendeel zelfs. Oorspronkelijk is een OV-halte bij Siemens contractueel tussen partijen afgesproken, waarbij wij met de provinciale projectleiding van de RijnGouweLijn hadden besproken dat in de planvorming de bereikbaarheid vanaf en naar de Leidse kant van de A4 zou worden nagestreefd. De nu aanwezige buslijn rijdt met een lage frequentie, en heeft van en naar Leiden CS een lange reistijd, waardoor de bus geen redelijk alternatief is.		duurzame vormen van vervoer' wordt toegevoegd.
Onder 'Kansen' staat dat gebruikers investeren in duurzaamheid middels SDE-subsidies. Dit geeft een vertekend en onvolledig beeld, en is daardoor onjuist. Gebruikers en eigenaren investeren actief in duurzaamheid.	Ja	De zin wordt geschrapt.
Onder 'Uitdagingen' hoort toegevoegd te worden: Verbeteren van de OV-bereikbaarheid, met kansen voor duurzame vormen van vervoer. Dat betekent nabij de knoop A4/N11 een mobiliteitshub met overstapmogelijkheid op spoor of lightrail, elektrisch laadstation, waterstoftankstation, met goede OV-verbindingen met Leiden CS. Tijdens ochtend- en avondspits een hoge frequentie.	Ja	De zin 'Verbeteren van de OV-bereikbaarheid, met kansen voor duurzame vormen van vervoer.' wordt toegevoegd.

#### Reactie PIKE vastgoed B.V.

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
Wij zijn als ontwikkelaar /initiator van de ontwikkeling Leidse Baan zeer nauw betrokken bij het bedrijventerrein De Hallen. Wij constateren overigens dat dit bedrijventerrein (gelegen in de nieuwe woonwijk Groenord) vaak in dezelfde adem wordt genoemd met bedrijventerrein Merenwijk. Het lijkt ons beter om de knip tussen deze twee bedrijventerreinen duidelijker te maken. Allereerst omdat de bedrijventerreinen in hun opzet en gebruik sterk verschillen.	Nee	In het bijlagenrapport zijn deze twee terreinen apart opgenomen.

In de bijlage bij de concept strategie bedrijventerreinen is aangegeven dat vastgehouden wordt aan de profielen uit de visie werklandschappen. Later is echter voor De Hallen uitgegaan van een matig gedifferentieerd profiel, in plaats van een breed gedifferentieerd profiel. Wij vragen u voor deze locatie net als in het huidige beleid uit te gaan van een breed gedifferentieerd profiel.	Ja	Dit wordt aangepast in breed gedifferentieerd profiel.
In de omschrijving kenmerkt u bedrijventerrein de Hallen als "matig gedifferentieerd". Dit mede omdat het een locatie zou zijn die geschikt is voor de zwaardere bedrijvigheid. Gezien de nabijheid van woningen is er echter op een groot deel van het terrein uitsluitend lichte bedrijvigheid in categorie 1 en 2 mogelijk.	Ja	Dit wordt aangepast in breed gedifferentieerd profiel
Onze visie voor dit gebied is dat bedrijventerrein de Hallen juist een "sterk gedifferentieerd" bedrijventerrein zou moeten zijn, met als uitgangspunt dat slechts bedrijven zijn toegestaan uit de lichtere milieucategorie en kleinschalig van aard zijn.	Ja	De beschrijving van het profiel wordt aangepast in breed gedifferentieerd profiel
Indien de meer traditionele en middelgrote bedrijven zouden worden toegestaan op dit deel van bedrijventerrein De Hallen dan voorzien wij grote conflicten met betrekking tot verkeersveiligheid, sociale veiligheid en milieu. Juist de kleinschaligheid is een waardevolle aanvulling op de woonfunctie en wonen en werken gaan nu hand in hand.	Ja	De beschrijving van het profiel wordt aangepast in breed gedifferentieerd profiel
Naast bovengenoemde argumenten zouden wij ook op het gebied van duurzaamheid en toekomstbestendigheid een ruime invullingsmogelijkheid willen bepleiten. bedrijventerreinen kennen een vaak monotone invulling. De behoeften en eisen van gebruikers wijzigen in de tijd. Een goed functionerend en duurzaam bedrijventerrein wordt gekenmerkt door een multifunctioneel gebruik. De gebouwen die daar worden ontwikkeld dienen dit uiteraard ook mogelijk te maken.	Nee	Meervoudig ruimtegebruik zien wij als een goede ontwikkeling om aan meerdere opgaven tegemoet te komen. Hoe dit wordt vormgegeven, dient per bedrijventerrein nader te worden uitgewerkt. De aspecten die u noemt, dienen daar inderdaad bij aan de orde te komen.

<p>Een andere functie die goed aansluit bij de woonfunctie van de Groenoord en waar in dit kader mogelijkheden zijn, is een leisure functie.</p> <p>Wij zijn van mening dat de strategie voor dit deel van bedrijventerrein De Hallen gericht dient te zijn op dezelfde functiemix als ons project Leidse Baan. Daarnaast zijn wij van mening dat een leisure functie in dit gebied zeer goed past, weinig overlast veroorzaakt voor de woningen en bijdraagt aan sociale veiligheid en levendigheid in de wijk.</p>	Ja	De alinea doelgroepen, waarop uw opmerking doelt, wordt in zijn geheel voor alle bedrijventerreinen geschrapt.
--	----	--

#### Reactie ondernemersvereniging de Waard

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
De bijlage van het concept bevat een kaart van het industrieterrein. Deze kaart klopt niet met het vigerende bestemmingsplan. De kaart in de bijlage omvat een groter gebied en laat onder andere het in de Waard recentelijk omstreden gebied "Nova Zembla" buiten het industriegebied liggen. De ondernemers betreuren deze feitelijke onjuistheden en trekken daarom ook de bemeten hectares in twijfel. Graag zien wij in de herziening een juiste weergave van ons industrieterrein.	Ja	<p>De kaarten en het aantal hectares van de bedrijventerreinen in Leiden in het bijlagenrapport zijn herzien. De planologische contouren van de bedrijventerreinen zijn weergegeven. Dit met uitzondering van de 'brandweerlocatie' bij bedrijventerrein de Merenwijk. Dit betreft een gemeentelijke voorziening.</p> <p>Deze aanpassingen leiden niet tot wijzigingen in het overzicht van vraag en aanbod van bedrijventerreinen uit het hoofdrapport.</p>
Verder wordt er in de bijlage gesproken over kansen waarbij ook wonen genoemd wordt. Wij willen geen combinatie van bedrijven en wonen op de Waard.	Nee	Op korte termijn (in de week van 4 februari) wordt ambtelijk in gesprek gegaan met de Waard.
Het in het conceptrapport gestelde verlengen van de bestaansperiode van het industrieterrein de Waard met een periode van slechts 10 jaar, zorgt ervoor dat ondernemers niet alle noodzakelijke investeringen aan hun bedrijven kunnen doen. De daarnaast in het concept gestelde uitdaging van vergroening en verduurzaming is daardoor nagenoeg onmogelijk.	Nee	De looptijd van de strategie is vastgesteld op 10 jaar omdat een periode langer dan 10 jaar voor gemeentebesturen te onzeker is om de conceptstrategie te kunnen vaststellen.

<p>Wij willen meer duidelijkheid en stellen daarom de volgende scenario's voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Scenario 1: Behoud van het terrein</b> De gemeente biedt de ondernemers zekerheid en geeft de garantie dat de status van de Waard als industriegebied behouden blijft voor een periode van minimaal 35 jaar. Voorwaardes zijn wel dat de bereikbaarheid van de Waard gewaarborgd wordt. Zo dient het voornemen om de Spanjaardsbrug af te sluiten voor autoverkeer ingetrokken te worden. Behoud van de Waard betekent ondernemen zonder hindernissen.</li> <li>• <b>Scenario 2: Breder gedifferentieerd</b> De huidige zoektocht van de gemeente naar alternatieve bedrijfsterreinen biedt ook ondernemers in de Waard, die op zoek zijn naar andere locaties voor bijvoorbeeld groei, de kans om mee te doen. Het in overeenstemming verplaatsen van enkele bedrijven geeft ruimte voor nieuwe lichtere industrie zonder ondernemers die blijven in de weg te zitten. Eveneens geldt voor dit scenario zekerheid voor minimaal 35 jaar in een bereikbaar industrieterrein.</li> <li>• <b>Scenario 3 Woningbouw</b> Indien vanuit de gemeente nu duidelijk wordt dat de bedrijf locaties in de Waard na 10 jaar niet meer kunnen blijven bestaan en er dus gekozen wordt voor het realiseren van woningen. In dit geval willen wij als ondernemers een uitrookbeleid en een koude sanering voorkomen. Dit betekent dat alle ondernemers die willen verhuizen daarbij geholpen en gecompenseerd worden. Daarnaast moeten ook ondernemers die grond bezitten en willen staken in de gelegenheid worden gesteld om zelf woningen te realiseren. Geen voorkeursrecht voor verkoop aan de Gemeente of projectontwikkelaars.</li> </ul>		<p>Op korte termijn (in de week van 4 februari) wordt ambtelijk in gesprek gegaan met de Waard.</p>
<p>Wij verzoeken de gemeente met de ondernemers in de Waard om de tafel te gaan zitten om op basis van bovengenoemde scenario's bindende duidelijkheid te verschaffen over de positie en toekomst van de Waard.</p>		<p>Hieraan wordt tegemoet gekomen.</p>

## Reactie Kasper Burgy, Burgy Bouwbedrijf voor vereniging Amphoraweg / Tussen Rijn en Rail

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
Aantal arbeidsplaatsen – 250	Ja	De cijfers waarop we ons voor de terreinen in Leiden baseren, komen uit de monitor werklandschappen (peildatum 2016). Hierin stond voor Tussen Rijn en Rail dat er 188 arbeidsplaatsen waren. We zullen dit in het bijlagenrapport toelichten.
<b>Beoogd Profiel</b> *Op oude Wernink-locatie voornemens om woningbouw te realiseren. Transformatie naar of functiemenging met woningbouw is hier expliciet niet gewenst. *Op het deel Amphoraweg blijft de bestaande bedrijvigheid behouden. Gekeken wordt om de bestaande (hogere) milieucategorie te behouden. Belangrijk is dat onze huidige milieucategorie behouden blijft	<b>Nee</b>   <b>Ja</b>	Met betrekking tot transformatie: de transformatie van het Wernikterrein is als transformatiegebied (3,5 ha) opgenomen in het hoofd rapport, waarvoor in compensatie is voorzien (zie p. 25). Deze suggestie wordt dan ook niet overgenomen.  De suggestie met betrekking tot het deel Amphoraweg wordt overgenomen. Deze zinnen worden toegevoegd in het bijlagenrapport.
Kansen *Centrale ligging in stedelijk gebied nabij binnenstad, A44 en Rijnlandroute. *Goede organisatie ondernemers *Duurzame initiatieven worden reeds ingezet, biodiversiteit, bloembakken, zonnepanelen, onderzoek boombakken *Mogelijkheid tot toekomstige HUB functionaliteit bij zero emissie zone binnenstad Interessant zijn bedrijven die belangrijk/veel werkzaamheden verrichten in Leiden ( duurzaam , weinig reistijd/kilometers ) Boonekamp , a en s bouw , wittebrug , v veen , footfixx , wie nog meer ?	<b>Deels</b>	De suggestie met betrekking tot de kansen worden overgenomen. Dit met uitzondering van de mogelijkheid tot een HUB functionaliteit, gezien de problematiek rondom de ontsluitingsweg (zie uitdagingen). De bedrijven die genoemd worden zien we als voorbeelden van bedrijven die interessant zijn in dit gebied. Dit nemen wij niet over in het bijlagenrapport.
Uitdagingen *Verkeersproblematiek; parkeren vindt plaats op de weg en in de openbare ruimte. Door de ondernemers is initiatief genomen door	<b>Ja</b>	Deze suggesties worden overgenomen.

parkeerplaatsen te realiseren op de groenstrook. *Een ontsluitingsweg (Amphoraweg en de N206); <del>bereikbaarheid locatie matig</del> —Bij functiemenging woningbouw ontstaat hier een ontsluitingsprobleem voor gevestigde bedrijven.		
mail gestuurd naar dhr. Van Solingen	<b>Niet in opnemen in de strategie, een gesprek aangaan.</b>	Het is begrijpelijk dat hierover zorgen zijn. De gemeente Leiden zal hierover met ondernemers in gesprek gaan.

#### Reactie Daphne Nieuwenhuis betreffende Roosevelt en Trekvliet

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
<ul style="list-style-type: none"> <li>In het kaartje is de “korte” Rooseveltstraat niet meegenomen. Dit is het deel Rooseveltstraat aan de andere zijde van de rotonde Rooseveltstraat/Vijf Meilaan. Ook dit deel behoort tot het bedrijventerrein.</li> </ul>	<b>Nee; uitgaan van bedrijventerreinen naar werklandschappen.</b>	Dat klopt, er is ook bedrijvigheid gevestigd aan de ‘korte zijde’ van de Rooseveltstraat. Dit is niet opgenomen in de strategie omdat dit ook in de visie “Van bedrijventerreinen naar Werklandschappen Leidse Regio” niet is opgenomen als onderdeel van het bedrijventerrein. Op het kaartje zal wel worden weergegeven dat de ‘korte’ Rooseveltstraat ook een bedrijfsbestemming heeft volgens het bestemmingsplan.
<b>Rooseveltstraat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Graag bij <u>kansen</u> toevoegen: transformatie biedt perspectief voor infrastructurele aanpassingen</li> <li>Graag bij <u>kansen</u> toevoegen: ondernemers zijn georganiseerd</li> <li>Graag bij <u>uitdagingen</u> toevoegen: Ontsluiting – verkeersbewegingen leiden tot een verkeerskundige uitdaging op de Voorschoterweg en Churchillaan</li> </ul>	<b>Deels</b>	De transformatie als perspectief voor infrastructurele aanpassingen is beperkt een oplossing omdat de beperking ligt in het wegprofiel. De behoefte aan infrastructurele aanpassingen wordt explicieter gemaakt bij de uitdagingen. Het feit dat ondernemers georganiseerd zijn wordt opgenomen als kans. De opmerking met betrekking tot de uitdagingen wordt overgenomen.
<b>Trekvljet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>De kolom <u>uitdagingen</u> zijn een-op-een overgenomen van de Rooseveltstraat. Dit is niet juist. Graag verwijderen tweede (verkeersontsluiting) en derde</li> </ul>	<b>Deels</b>	De kolom uitdagingen wordt aangepast conform de opmerking. Betreffende kansen: het feit dat ondernemers zijn georganiseerd: wordt toegevoegd als kans. Betreffende watersport en recreatie: de alinea doelgroepen, waar doelgroepen als

<p>(richtafstanden/risicocontouren) punt. Deze punten spelen hier niet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Graag bij <u>kansen</u> bijschrijven: Kansen voor (nieuwe) bedrijvigheid aan kade Trekvljet door toekomstige ontwikkeling Zoeterwoudseweg (watersport en recreatie).</li> <li>• Graag bij <u>kansen</u> toevoegen: ondernemers zijn georganiseerd</li> <li>• Graag bij “mogelijke doelgroepen” bijschrijven watersportbedrijven.</li> <li>• De gehele Zoeterwoudseweg wordt over een kam geschoren. Maar feitelijk gezien gaat de BTS (beoogde profiel, derde punt transformatielocatie) over slechts een deel van de Zoeterwoudseweg, namelijk het deel Watergeuskade en Praxislocatie. Daarom graag hier een tweesplitsing in maken waarbij de Tomatenstraat de grens is.</li> </ul>		<p>watersport en recreatie in waren opgenomen, wordt in zijn geheel geschrapt.</p> <p>Inzake het beoogd profiel ‘Zoeterwoudse weg’. Deze opmerking klopt. het bijlagenrapport wordt aangepast. Het overige gedeelte van de Trekvljet van 3,6 ha. (4,3 totale omvang minus de zwaardere categorie) blijft in stand als breed gedifferentieerd bedrijventerrein, zonder te worden getransformeerd naar woon-werkgebied.</p>
---	--	---

#### Reactie Daphne Nieuwenhuis betreffende Stevenschof voor Stevenschof Westwal

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Graag alle Stevenschof wijzigen in Stevenschof Westwal</li> </ul>	<b>Ja</b>	Dit wordt overgenomen. In Leiden wordt dit bedrijventerrein Stevenschof genoemd.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• In het plaatje is de gemeentewerf meegetekend als onderdeel van het bedrijventerrein. Dat klopt niet. Het geeft een vertekend beeld van de realiteit. Het zorgt ervoor dat er gesproken wordt over een lage dichtheid op het bedrijventerrein terwijl de ondernemers juist een hoge dichtheid ervaren. Ruimte voor uitbreiding is er namelijk niet. Dus graag kaartje aanpassen.</li> </ul>	<p><b>Nee</b></p> <p><b>Ja</b></p>	Gemeente Leiden volgt de contouren zoals in het document van bedrijventerreinen naar werklandschappen is aangegeven. In het bijlagenrapport zal duidelijk worden gemaakt dat het terrein van de gemeente een zeer lage dichtheid heeft, en het andere deel van het bedrijventerrein een hoge dichtheid. Mochten wij de dichtheid van het bedrijventerrein willen verhogen dan zijn maatregelen op het terrein van de gemeente nodig. Dit kunnen we als voorbeeld van mogelijke verdichting opnemen bij kansen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tweede punt “beoogd profiel”: De Hallen vervangen door Stevenschof Westwal</li> </ul>	<b>Ja</b>	Dit wordt overgenomen.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij “Beoogd Profiel” wordt gesproken over dat het bedrijventerrein vrachtverkeer aantrekkende functie heeft en dat <b>bedrijven</b> daar ruimte voor moet hebben en krijgen. Daar moet dan ook wel ruimte voor zijn. Bedrijven ervaren namelijk een hoge dichtheid (want de gemeentewerf hoort niet bij het bedrijventerrein) en een buitenruimte die niet efficiënt is ingericht. Niet voor niets wordt de hoge parkeerdruk genoemd als uitdaging. Ruimte is naar onze mening slechts te vinden in de herinrichting openbare ruimte (efficiënt ruimtegebruik) én het vrijgeven van de gemeentewerf als onderdeel van het bedrijventerrein. Dan wordt er ook nog gesproken bij de kansen over efficiënt ruimtegebruik en dat Stevenshof Westwal een lage dichtheid kent. Daar zijn wij het dus niet mee eens. Er is geen ruimte voor uitbreiding voor bedrijven, er is relatief weinig groen (als je de gemeentewerf niet meerekent) en de parkeerdruk is hoog. Dus graag de volgende kansen en uitdagingen gebruiken:</li> </ul>	<b>Ja</b>	zie bovenstaand.
<b>Kansen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede ligging nabij A44 en Rijnlandroute</li> <li>• Efficiënt ruimtegebruik door aanpassing inrichting openbare ruimte ten gunste van bedrijven op Stevenshof Westwal met aantrekkende vrachtverkeer functie</li> <li>• Aangrenzende gemeentewerf betrekken bij bedrijventerrein (hierdoor ontstaat een lagere dichtheid) zodanig dat openbaar groen toegankelijk wordt en er ruimte ontstaat voor verdere ontwikkeling/intensivering</li> <li>• Ondernemers zijn goed georganiseerd</li> </ul>	<b>Ja</b>	Met betrekking tot de kansen het volgende: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Goede ligging: dit wordt overgenomen</li> <li>- Efficiënt ruimtegebruik: dit wordt overgenomen</li> <li>- Met betrekking tot de aangrenzende gemeentewerf: het betrekken van dit terrein wordt in het bijlagenrapport opgenomen als wens van ondernemers.</li> </ul>
<b>Uitdaging:</b>	<b>Ja</b>	Met betrekking tot de uitdagingen het volgende.



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verouderde uitstraling vastgoed</li> <li>• Ruimte vinden voor uitbreiding (er wordt een hoge dichtheid ervaren) en infrastructurele aanpassingen, met oog voor groen</li> <li>• Grote parkeerdruk, met name door vrachtwagenparkeren en bestelbusjes zonder bestemming Stevenshof Westwal (parkeerdrukverlichting)</li> <li>• Verkeersveiligheid onder druk door gebruik bedrijventerrein als sluiproute</li> <li>• Bereikbaarheid bedrijventerrein (kwetsbaar omliggende infrastructuur)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- verouderde uitstraling vastgoed: dit wordt overgenomen.</li> <li>- Ruimte vinden voor uitbreiding: dit wordt in het bijlagenrapport opgenomen als wens van ondernemers.</li> <li>- Grote parkeerdruk: dit wordt overgenomen.</li> <li>- Verkeersveiligheid: dit wordt overgenomen.</li> <li>- Bereikbaarheid: dit wordt overgenomen.</li> </ul> <p>De bereikbaarheid is voor heel Leiden een aandachtspunt. De aanleg van de Rijnlandroute, de verbreding van de Europaweg en de verhoging van de Lammebrug zijn bedoeld om de verkeersdruk in Leiden te verlichten.</p>
---	--	---

#### Toevoeging Daphne Nieuwenhuis Stevenshof Westwal

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
Overzichtstabel met profielen	Ja	In de stuurgroep is afgesproken dat de mogelijke doelgroepen worden geschrapt. Deze tabel wordt dan ook geschrapt in het bijlagenrapport. In het concept hoofdrapport worden alle verwijzingen naar deze tabel verwijderd.

#### Reactie Edwin van Diemen over de Waard

Reactie / opmerking	Aanpassing	Toelichting
De kaart klopt nog steeds niet	Ja	De kaart klopt inderdaad nog niet, Leiden gaat de aanpassing in overleg met OV de Waard doorvoeren