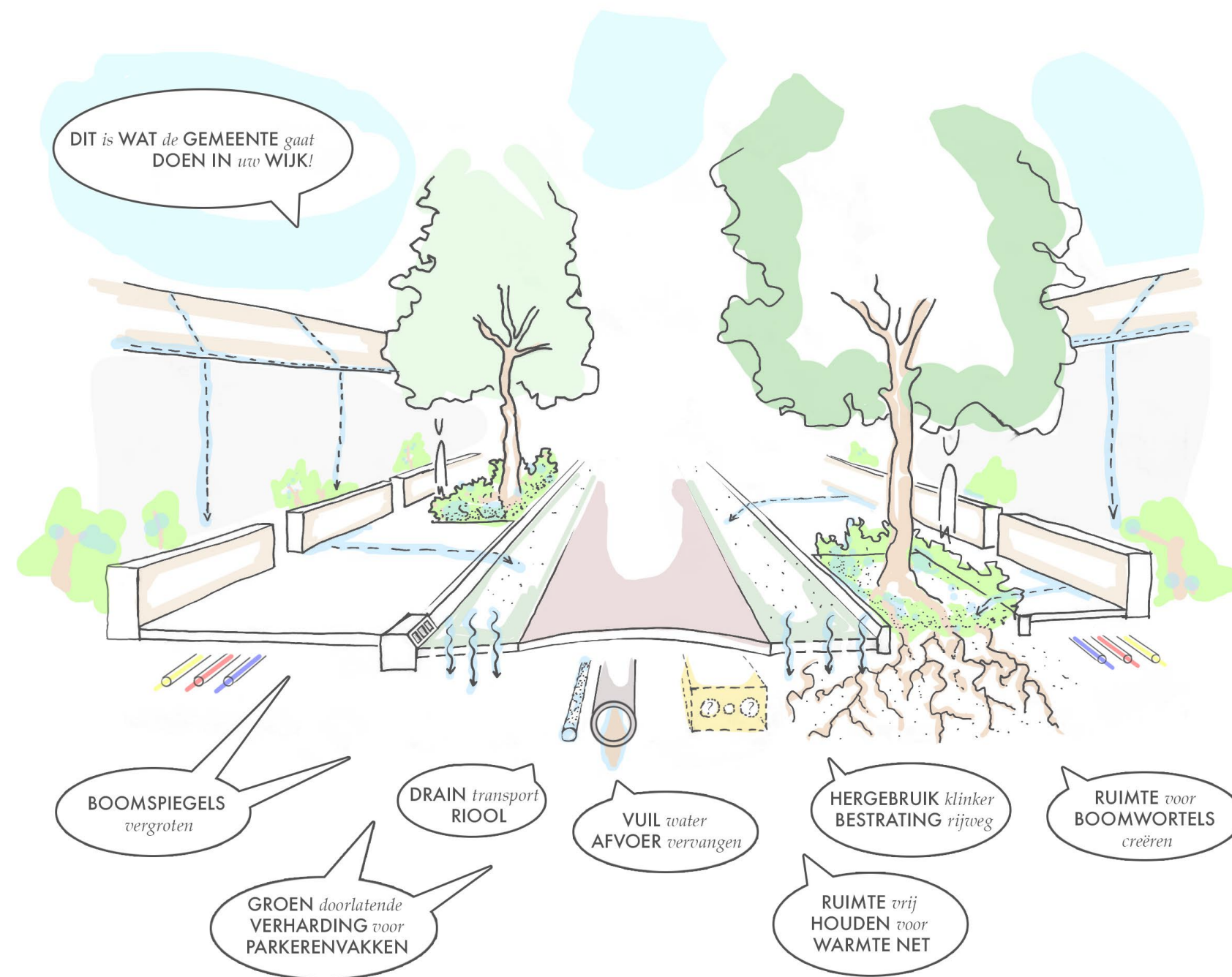


Hoge Mors - Duurzame wijkvernieuwing

Herinrichting openbare ruimte - Voorlopig Ontwerp fase 3



Leiden

Januari 2023

Colofon

Dit is een product van Gemeente Leiden

Formele naam: Ontwerptoelichting met de uitkomst van de participatie van het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de openbare ruimte in de Hoge Mors fase 3.

Datum: 26-01-2022

Opdrachtgever: Ashley North (bestuurlijk)
Lia Totte (ambtelijk)

Opdrachtnemer: David van Zanten

Ontwerpteam: Daniëlle Mulders (Duurzame Leefomgeving)
Ton Heijnen (Duurzame Leefomgeving)
Karen Jansen (Duurzame Leefomgeving)
Michelle Sleetbos (Ruimtelijke Ontwikkeling)
Edward Lefeber (Stadsingenieurs)
Ron Kardol (Stadsingenieurs)

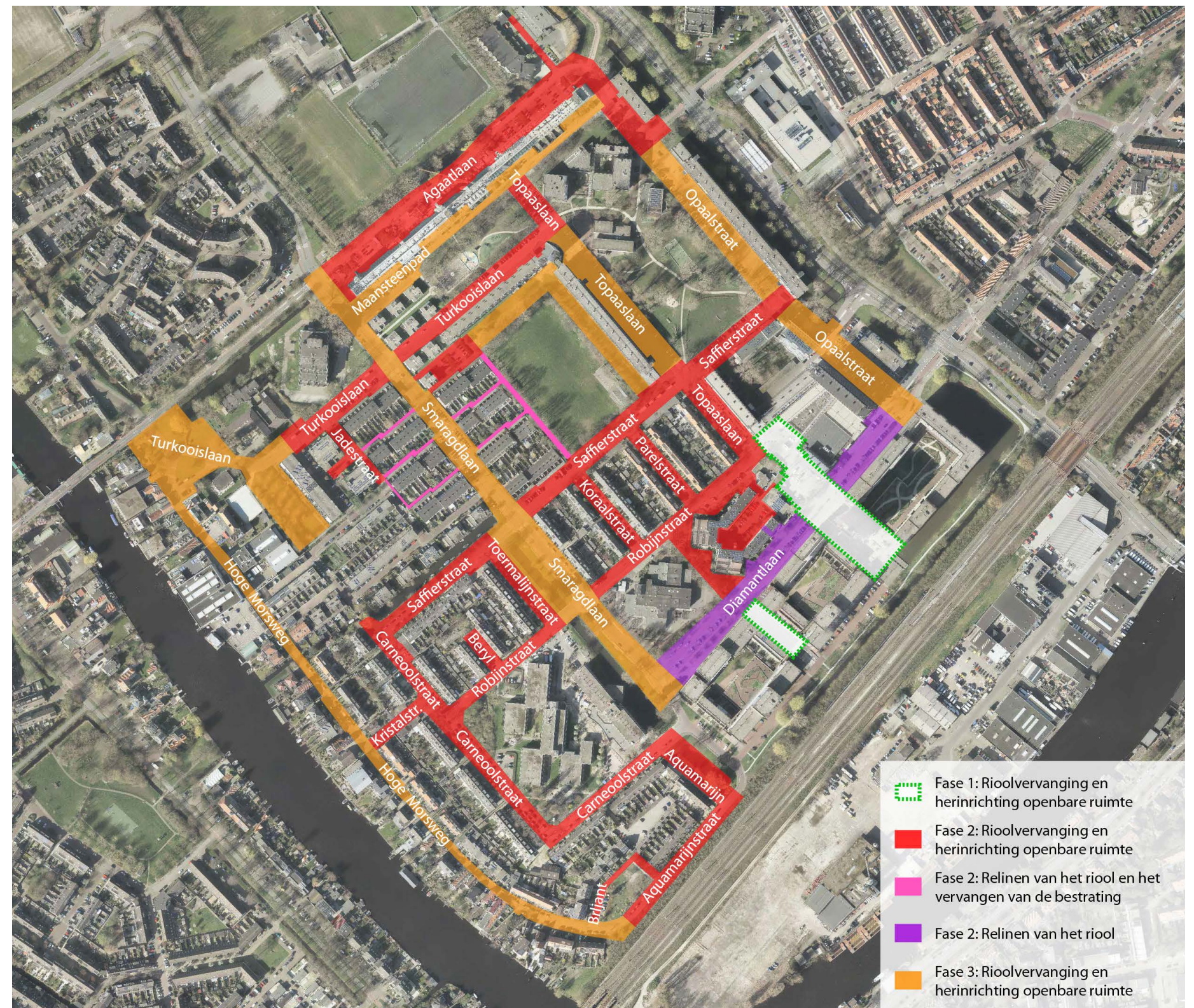
Contact: Tamara Weber (Omgevingsmanager)
via hogemors@leiden.nl

Voorwoord

Dit document is opgesteld naar aanleiding van het participatietraject van het project Hoge Mors, rioolvervanging en herinrichting openbare ruimte.

Het projectgebied is het gebied tussen de Agaatlaan, de Opaalstraat, het Spoor en de Hoge Morsweg. De in 2003 heringerichte Spinelstraat, Zirkoonstraat, Kornalijnstraat, Jadestraat, Tijgeroogstraat en Rozenkwartsstraat vallen buiten de scope van dit project. Dit geldt ook voor de 5 speellocaties, het pas aangelegde Morspark en het terrein van Crescendo. Voor dit project zijn drie fases opgenomen.

Voor u ligt de toelichting op het Voorlopig Ontwerp (VO) met de uitkomsten van de participatie van Fase 3. Dit document is opgesteld naar aanleiding van de uitkomsten van de participatie van het project. De uitkomsten van de participatie hebben invloed gehad op de ontwerpkeuzes gemaakt voor het voorlopig ontwerp en het definitief ontwerp. Het effect van de participatie op de uitgangpunten en het voorlopig ontwerp van fase 3, staat in dit document beschreven.



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	05
1.1	Aanleiding	05
1.2	Doel van het project	05
1.3	Werkzaamheden	05
2.	Kaders	07
2.1	Nota van uitgangspunten	07
2.2	Uitgelichte kaders	07
2.3	Ontwikkelingen	08
3.	Huidige wijkstructuur	09
3.1	Historische context	09
3.2	Bebouwingsstructuur	09
3.3	Verkeersstructuur	10
3.4	Openbare ruimte	11
3.5	Groenstructuur	12
4.	Toekomstige wijkstructuur	14
4.1	Toekomstige groenstructuur	14
4.2	Toekomstige verkeersstructuur	16
5.	Inrichtingsprincipes openbare ruimte	18
5.1	Maatvoering	18
5.2	Materiaal	19
5.3	Objecten	20
6.	Reacties n.a.v. het participatieproces	21
6.1	Geen wegverlegging Topaaslaan- Opaalstraat	21
6.2	Hoge Morsweg	21
6.3	Kruising Turkooislaan - Hoge Morsweg	23
6.4	Wandelpadenstructuur langs de singel	23
6.5	Smaragdlaan	24
6.6	Crescendoterrein	24
6.7	Maansteenpad	25
6.8	Berylstraat	25
6.9	Bezwaar maken	27

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het rioolstelsel in de Hoge Mors is na vijftig jaar aan vervanging toe. Voor de rioolwerkzaamheden ondergronds moeten straten en stoepen worden opengemaakt. Dit vormt de aanleiding om de straten, klimaatbestendig, herin te richten volgens de inrichtingsprincipes van het 'Leids Handboek Openbare Ruimte'. Het resultaat van het project is een duurzame en toekomstgerichte inrichting van de openbare ruimte, zowel ondergronds als bovengronds.

1.2 Doel van het project

Het klimaat verandert. Door de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen warmt de aarde op. Hierdoor hebben we steeds vaker te maken met weersextremen, zoals langdurige droogte, langere perioden van hitte en hevige regenbuien. Naast zorgen over het veranderende klimaat zijn er zorgen over de afnemende biodiversiteit. Mensen kunnen zonder biodiversiteit niet bestaan, omdat alle verschillende soorten dieren, planten, micro-organismen en ecosystemen samen zorgen voor bijvoorbeeld de zuivering van water en lucht, voor zuurstofproductie en een vruchtbare grond. Ook levert de natuur voedsel en medicijnen.

De belangrijkste klimaatopgaven zijn daarom:

1. De gevolgen van het veranderende klimaat beperken (klimaatadaptatie);
 - a. De gevolgen van **wateroverlast** beperken;
 - b. De gevolgen van **langdurige droogte** beperken;
 - c. De gevolgen van **hittestress** beperken;
2. Het vergroten en versterken van de **biodiversiteit**.



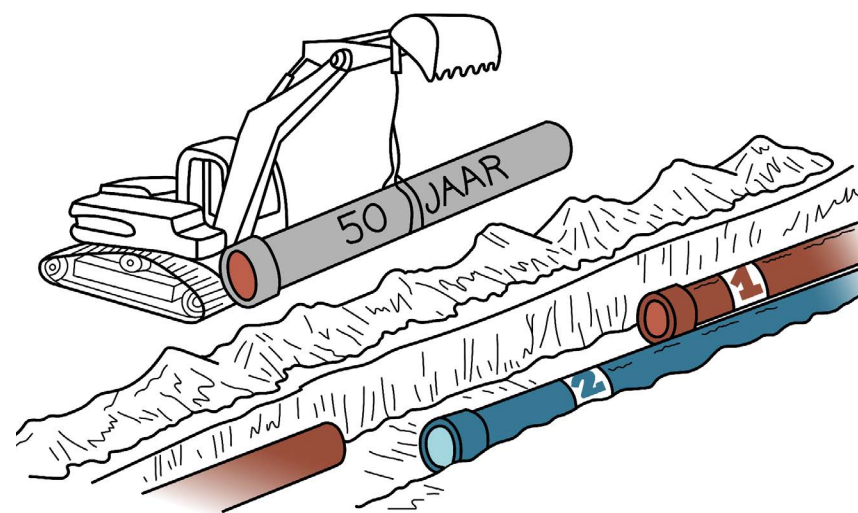
Om de gevolgen van klimaatverandering te beperken en de biodiversiteit te versterken moeten we de stad aanpassen. Dit doen we door de openbare ruimte anders in te richten, conform het Leids Handboek kwaliteit openbare ruimte, met als doel, het creëren van een wijk die bestand is tegen het klimaat van de toekomst.

1.3 Werkzaamheden

1.3.1 Rioolwerkzaamheden

De riolering in de Hoge Mors is vijftig jaar oud en wordt vervangen door een gescheiden rioolstelsel. Dit betekent dat er in plaats van één rioolbuis twee rioolbuizen onder de grond komen:

1. één buis voor het afvalwater (van o.a. de wasmachine en het toilet) uit woningen en;
2. één buis voor het relatief schone regenwater.



Het regenwater dat op straat valt, stroomt via het regenwaterriool direct naar sloten in de omgeving in plaats van naar de waterzuivering. Zo wordt voorkomen dat het vuilwater-riool overbelast raakt. Kortom de aanleg van een gescheiden rioolstelsel beperkt de gevolgen van wateroverlast en langdurige droogte.

1.3.2 Herinrichting openbare ruimte

Voor de rioolwerkzaamheden moeten de straten open. Als de straten dan toch open zijn, grijpen we de kans om de wijk opnieuw in te richten. De rijbanen, straten, trottoirs, pleinen en het groen worden (her) ingericht volgens de inrichtingsprincipes van het 'Leids Handboek Openbare Ruimte'. De openbare ruimte is na de herinrichting bestand tegen het klimaat van de toekomst.

Dit doen we door:

Minder steen en meer groen terug te brengen. Met het (structuurrijk) vergroenen en verminderen van verhard oppervlak gaan we wateroverlast en hittestress tegen en vergroten we de biodiversiteit.



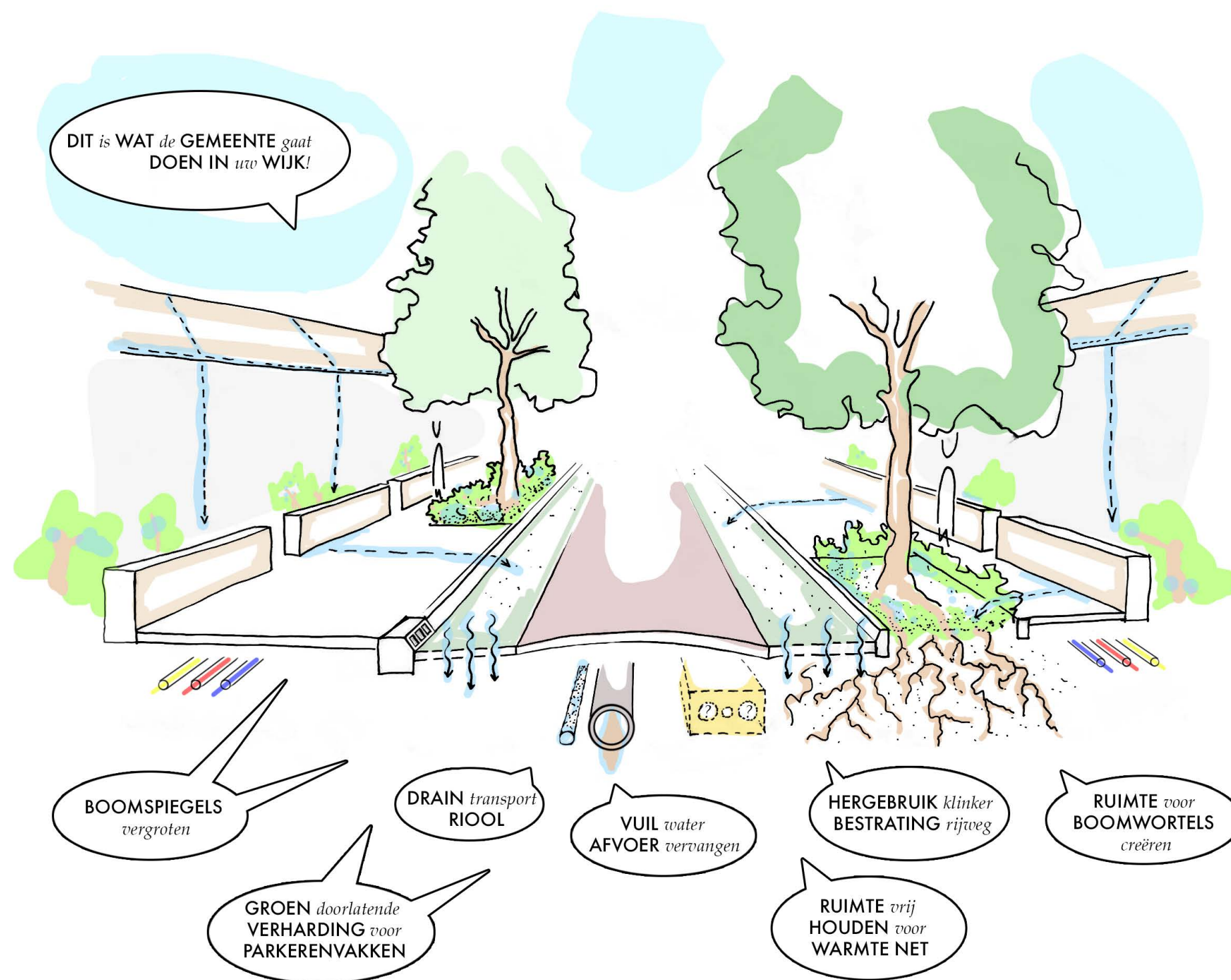
Verharde oppervlakken houden de warmte van de zon vast. Groen biedt verkoeling, door verdamping en zorgt er voor dat water beter weg kan zakken in de bodem. Daarnaast biedt structuurrijk groen (denk aan verschillen in hoogtes, soorten, leeftijden, licht, donker, open en dicht) een fijne woonplaats voor vogels, bijen, vlinders en andere insecten.



1.3.2 Ruimtereservering voor een warmtenet

In 2050 wil Leiden klimaatneutraal zijn. Omdat de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen een belangrijke oorzaak is van de klimaatverandering, is het belangrijk deze uitstoot sterk te verminderen. Een manier om uitstoot te verminderen is overstappen op alternatieven voor aardgas.

Het Morsdistrict is aangewezen als een kansrijke wijk om in 2035 aardgasvrij te zijn. In een klein deel van de Hoge Mors is al een warmtenet aanwezig. De wens is om in de toekomst het warmtenet verder uit te breiden. De huidige capaciteit van het warmtenet is op dit moment nog onvoldoende om hier extra huishoudens op aan te sluiten. Om deze reden wordt de aanleg van het warmtenet bij de herinrichting van de openbare ruimte nog niet meegenomen. Wel wordt er ondergronds ruimte gereserveerd voor het warmtenet.



2. Kaders

2.1 Nota van uitgangspunten

Op 7 oktober 2021 is het [Kaderbesluit](#) met de Nota van uitgangspunten (NvU) en het schetsontwerp van dit project vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad van Leiden.

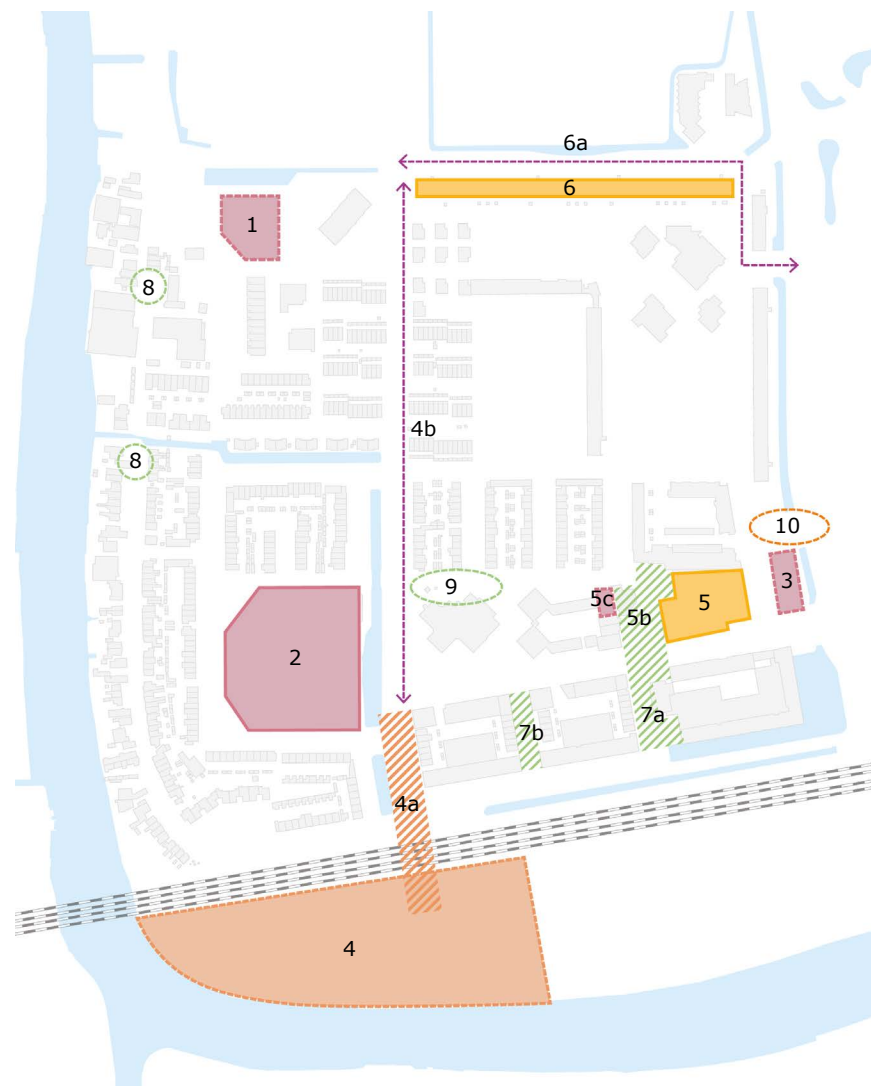
2.2 Uitgelichte kaders

- Er zal een gescheiden rioolstelsel worden aangelegd. Het VWA (vuilwaterafvoer) voert af naar de zuivering en het HWA (hemelwater) zal naar het oppervlaktewater worden afgevoerd door middel van een aantal uitstroomvoorzieningen.
- Er wordt rekening gehouden met de consequenties van de energietransitie. Dit doen we door bij de aanleg van het nieuwe gescheiden rioolstelsel onder de rijbaan ruimte te reserveren.
- Om de gevolgen van klimaatverandering te beperken en de biodiversiteit te versterken moeten we de stad aanpassen. Dit doen we onder andere door het (structuurrijk) vergroenen en verminderen van verhard oppervlak om wateroverlast en hittestress tegen te gaan en de biodiversiteit te vergroten. Verharde oppervlakken houden de warmte van de zon vast. Groen biedt verkoeling door verdamping en zorgt er voor dat water beter weg kan zakken in de bodem. Daarnaast biedt structuurrijk groen (denk aan verschillen in hoogtes, soorten, leeftijden, licht, donker, open en dicht) een fijne woonplaats voor vogels, bijen, vlinders en andere insecten.
- Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met het behoud van de bestaande bomen, tenzij er zwaarwegende redenen zijn om hiervan af te wijken. In dat geval worden bomen verplaatst of vervangen. Op plekken waar dit mogelijk is worden boomspiegels vergroot en vergroend.

- Vanuit de circulaire gedachte is het wenselijk om het aanwezige gebakken bestratingsmateriaal in de Opaalstraat te hergebruiken. Ook de lichtmasten en het overig straatmeubilair wordt hergebruikt, wanneer deze nog functioneel zijn.
- Alle verharding in het openbaar gebied dient, conform het 'Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte', heringericht of vervangen te worden. De klimaatadaptieve inrichting is nog geen vastgesteld onderdeel van het Handboek en kan hiervan afwijken.
- Alle wegen in de wijk zullen hun huidige wegcategorie van erftoegangsweg behouden met een maximumsnelheid van 30km/u. Een uitzondering hierop is de Smaragdlaan met een maximumsnelheid van 50km/u.
- De mobiliteitsnota beschrijft hoe Leiden werkt aan een duurzaam mobiliteitssysteem. Om de stad duurzaam, leefbaar en bereikbaar te maken en te houden wordt prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Dit wordt onder andere gedaan door het verbeteren van fietsroutes. De hoofdfietsroute van de Agaatlaan, via het Maansteenpad naar de fietstunnel onder de Dr. Lelylaan (Leeghwatertunnel) wordt door bewoners als niet logisch beschouwd. Vanuit gemeentelijk fietsbeleid is de opgave meegegeven de fietsroute beter herkenbaar en comfortabeler in te richten door de route via de Agaatlaan recht door te trekken richting de Opaalstraat.
- Parkeerregulering (betaald parkeren) hoort ook bij de mogelijkheden die het college ziet om autogebruik te reduceren. In de parkeervisie is vastgesteld dat in de Hoge Mors betaald parkeren zal worden ingevoerd. Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt het parkeren geformaliseerd door de parkeervakken te scheiden van de rijbaan.

- In de nieuwe [parkeervisie](#) zijn de volgende visiepunten opgenomen voor parkeren:
 - Bescherming tegen wijkvreemde parkeerders door parkeerregulering (betaald parkeren);
 - Parkeerregulering voorkomt dat bewoners van nieuwbouw en gebouwen die eerder een andere functie hadden in de openbare ruimte parkeren;
 - In de omgeving van winkelcentra voert de gemeente een aangepast parkeerregime;
 - Er komen geen nieuwe parkeerplaatsen bij in de openbare ruimte.
- Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen na de herinrichting van de openbare ruimte teruggebracht moeten worden, is de maximale toelaatbare parkeerdruk in de (tel)wijk van belang. Het beleid schrijft een maximale parkeerdruk van 85% overdag en 90% in de avond voor. Om te voldoen aan de 90% norm betekent dit dat wanneer 1045 parkeervakken bezet zijn, dit 90% van het totaal aantal parkeervakken is. Dit resulteert in een minimaal aantal terug te brengen van 1163 parkeervakken. Hoeveel parkeerplaatsen er daadwerkelijk worden teruggebracht, is onder andere in overleg met de werkgroep Hoge Mors bepaald.
- Mindervalide parkeervakken, autodateparkeervakken en laadpalen voor elektrisch rijden zullen worden teruggebracht.
- Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd door nabij de entrees van de corporatieflats extra fietsparkeervoorzieningen toe te voegen.
- Zichtbaar maken van historische structuren door het versterken van de route langs de Hoge Morsweg.

Ontwikkelingen in de Hoge Mors



Legenda

	Nieuwbouw (uitvoering)		Herinrichting Fase 1
	Nieuwbouw (planvorming)		Aanpassing kruising (initiatief fase)
	Gebiedsontwikkeling (Planvorming)		Verbeteren verkeersveiligheid
	Renovatie (gereed)		Verbeteren fietsroutes
	Inpassing tunnel (planvorming)		

2.3 Ontwikkelingen

De Hoge Mors is in ontwikkeling. Naast de herinrichting van de openbare ruimte, zijn diverse bouwprojecten in voorbereiding en in uitvoering.

2.3.1 Woningbouwprojecten

Zo worden er aan de Turkooislaan (1) ca. 140 appartementen gebouwd. Daarnaast zijn op het voormalige terrein van het zorgcomplex Robijnhof (2) woningen gebouwd. Het plan bestaat uit appartementen met levensloopbestendige woningen geschikt voor ouderen, eengezinswoningen en een zorgcomplex met 40 woon-eenheden. Ook wordt het kantoorpand aan de Opaalstraat (3) gesloopt en vervangen voor een appartementencomplex, met ca. 110 appartementen. Tenslotte wordt het voormalige terrein van de betoncentrale herontwikkeld tot een gemengde woonbuurt met tussen de 600-750 woningen (4). Het plan is om deze nieuwe buurt via een tunnel (4a) te verbinden met de Hoge Mors. De herontwikkeling van het Werninkterrein zal extra verkeer in de Hoge Mors tot gevolg hebben. Er moet rekening worden gehouden met extra verkeersbewegingen via de nog te realiseren tunnel en gevolgen voor de verkeersveiligheid in het gebied (4b). De tunnel zelf en inpassing hiervan in de Hoge Mors maken geen onderdeel uit van de herinrichtingsopgave.

2.3.2 Renovatie

Het winkelcentrum Diamantplein (5) is gerenoveerd. De indeling van het winkelcentrum (a) wijzigt. De openbare ruimte van het [Diamantplein](#) (b) wordt heringericht zodat het plein een aantrekkelijke en groene verblijfsplek wordt. Er zijn plannen voor de sloop van het Denksportcentrum (c) en de bouw van appartementen met een zorgfunctie in de plint. Of en wanneer deze ontwikkeling plaats gaat vinden is nog onbekend.

De flat aan de Agaatlaan (6) is recentelijk gerenoveerd. Aan het Maansteenpad worden door de corporatie plannen gemaakt voor de voorzone. Vanuit verkeer is de opgave meegegeven om de bestaande fietsroute vanuit de Stevenshof en Agaatlaan door te trekken richting het fietstunneltje (a).

2.3.3 Vergroening

Vanuit de Groene Kansenkaart is er geld beschikbaar voor de vergroening van het Granaatplein (7a) en de Onyxstraat (7b). Uitgangspunt is dat de herinrichting moet bijdragen aan het voorkomen van hittestress en het versterken van de biodiversiteit. Daarbij wordt gekeken naar het zichtbaar afvoeren van het regenwater richting de Azurietkade.

2.3.4 Verkeerskundige projecten

Buurtbewoners hebben aangegeven de verkeerssituatie rondom de Scheepswerf Akerboom (8) onveilig te vinden. Om deze reden zijn twee wegversmallingen aangelegd, vooruitlopend op de herinrichting van de Hoge Morsweg, om de veiligheid te vergroten. Ook rondom Auris de Weerklank (9) zal een schoolzonering worden aangelegd, vooruitlopend op de herinrichting van de openbare ruimte, om de veiligheid te vergroten.

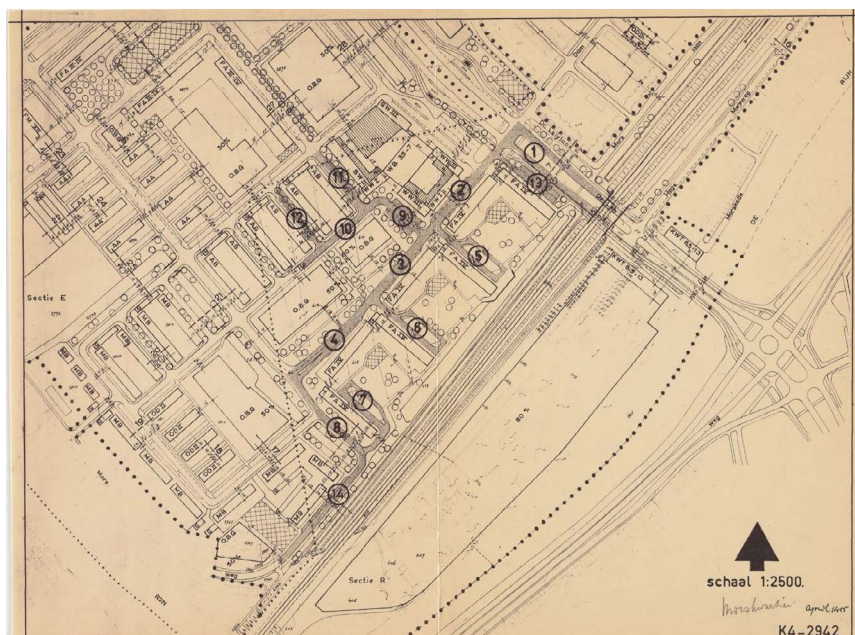
Uit verkeersstudies blijkt dat de kruising van de Barnsteenstraat met de Dr. Lelylaan (10) niet goed functioneert. Momenteel is de aanpak van de kruising nog geen project. Er wordt onderzocht of de aanpak van de kruising kan worden meegenomen in het programma Leiden Duurzaam Bereikbaar.

3. Huidige wijkstructuur

3.1 Historische context

Vanaf ca. 1700 lieten Leidenaren buitenhuizen en tuinen langs de Oude Rijn bouwen. Deze bebouwing heeft een divers karakter met wisselende korrelgrootte, bouwhoogte, architectuur en rooilijnen. Het karakter van het oude lint onderscheidt zich door de niet planmatige opzet van de rest van de Hoge Mors.

Kort na de oorlog begint men direct met de bouw van nieuwe woningen om de groeiende woningnood op te vangen. In deze periode worden plannen voor de Hoge Mors gemaakt. Op de plankaart uit 1955 is te zien dat gekozen is voor een opzet in een stempelstructuur. Op plekken waar openbare gebouwen zijn bedacht zijn globale bouwvlakken met maximale bebouwingspercentages ingetekend.



Een deel van de huidige bebouwing, in de Hoge Mors, komt uit deze Wederopbouwperiode. Veel gebouwen uit deze periode zijn er echter niet. Na de Wederopbouwperiode wordt de Hoge Mors nog verder uitgebreid. Zo verrijst in 1970 de langste flat van Leiden de Agaatflat aan de Agaatlaan.

Tussen 2003 en 2014 worden woningen in het westelijk deel van het plangebied gebouwd. In 2011 zijn de flats langs de Diamantlaan vervangen voor gemengde blokken. Het Robijnhof is inmiddels gesloopt en vervangen door appartementen, eengezinswoningen en zorgwoningen. Ook komt er nieuwbouw aan de Opaalstraat 1-5 en aan de Turkooislaan. Verder zal een tunnel onder het treinspoor het Werninkterrein verbinden met de Hoge Mors.

3.2 Bebouwingsstructuur

Door een breed aanbod aan woningtypologieën uit verschillende periodes is de Hoge Mors een buurt die zeer gevarieerd is.

De bebouwingsstructuur van de Hoge Mors kan grofweg worden opgedeeld in drie types:

1. Lintbebouwing

Langs de Hoge Morsweg bevindt zich lintbebouwing. Met bebouwing in wisselende korrelgrootte, hoogte, architectuur en rooilijn. Soms staan gebouwen direct aan de straat en op andere plekken zijn er ruime groene voortuinen.

2. Appartementencomplexen

In het noorden van het plangebied staan voornamelijk galerij- en portiekflats. De meeste flats zijn georiënteerd op de grotere groenstructuren in het gebied. Verspreid over dit deel van de wijk bevinden zich ook de belangrijkste voorzieningen. Langs het spoor staan een aantal gemengde bouwblokken met een mix van appartementen en grondgebonden woningen.

3. Eengezinswoningen

In een groot deel van het plangebied staan eengezinswoningen. De meeste woningen hebben een voortuin aan de straat. De bebouwing is gevarieerd en in stempelstructuur gebouwd.

Bebouwingsstructuur



Legenda

	Geen woonfunctie
	Lintbebouwing
	Appartementencomplex
	Eengezinswoning

3.3 Verkeersstructuur

De Hoge Mors wordt voor autoverkeer van twee zijden ontsloten. Vanaf de Dr. Lelylaan komt men de wijk in via de Barnsteenstraat en vanaf de Haagse Schouwweg via de Hoge Morsweg.

3.3.1 Wegcategorieën

De Barnsteenstraat, Opaalstraat, Diamantlaan, Hoge Morsweg en de Smaragdlaan zijn de belangrijkste wegen van waaruit de straten in de wijk worden ontsloten. De Smaragdlaan en het asfaltdeel van de Hoge Morsweg zijn in het mobiliteitsbeleid de enige gebiedsontsluitingswegen in het plangebied. De Diamantlaan is geen gebiedsontsluitingsweg, maar heeft een inrichting die wel elementen van deze wegcategorie bevat en combineert met wegelementen uit een erftoegangsweg.

Omdat de openbare ruimte in 2012 is heringericht, wordt de riolering in de Diamantlaan gerelined. Hierbij wordt het riool vanuit de put van binnenuit hersteld. De straat hoeft hiervoor niet opgebroken te worden en de inrichting van de Diamantlaan verandert hiermee niet.

De Opaalstraat en Diamantlaan fungeren als onderdeel van ontsluitingsstructuur van de wijk, maar daarnaast ook als parkeerruimte voor de winkels aan het Diamantplein. Hier ervaart men dat in- en uitparkerende auto's en de verkeersplateau's het doorgaande karakter van de weg in de weg zitten. Hierdoor wordt de Saffierstraat gebruikt als sluiproute, om de Diamantlaan te vermijden.

Ook zorgt de wachttijd tijdens de spits voor automobilisten die willen invoegen op de Dr. Lelylaan, voor drukte op de kruising Barnsteenstraat - Opaalstraat en onoverzichtelijke verkeerssituaties. Aanpak van deze kruising is, zowel in de huidige situatie als rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen in en om het gebied, noodzakelijk voor een goede ontsluiting van de wijk.

Doordat op een aantal plekken sprake is van een gemengd programma zorgt dit naast levendigheid in de buurt tegelijkertijd ook voor verkeersoverlast van zowel auto's als fietsers en soms ook voor verkeersonveilige situaties. Met name de omgeving rondom het winkelcentrum Diamantplein, Auris de Weerklank en Scheepswerf Akerboom zijn een aandachtspunt.

In het mobiliteitsbeleid is geen opgave geformuleerd om de wijkontsluitingsstructuur van de Hoge Mors te wijzigen. Als uitgangspunt voor het ontwerp geldt dat alle wegen in de wijk hun huidige wegcategorie zullen behouden.

3.3.2 Fietsroutes

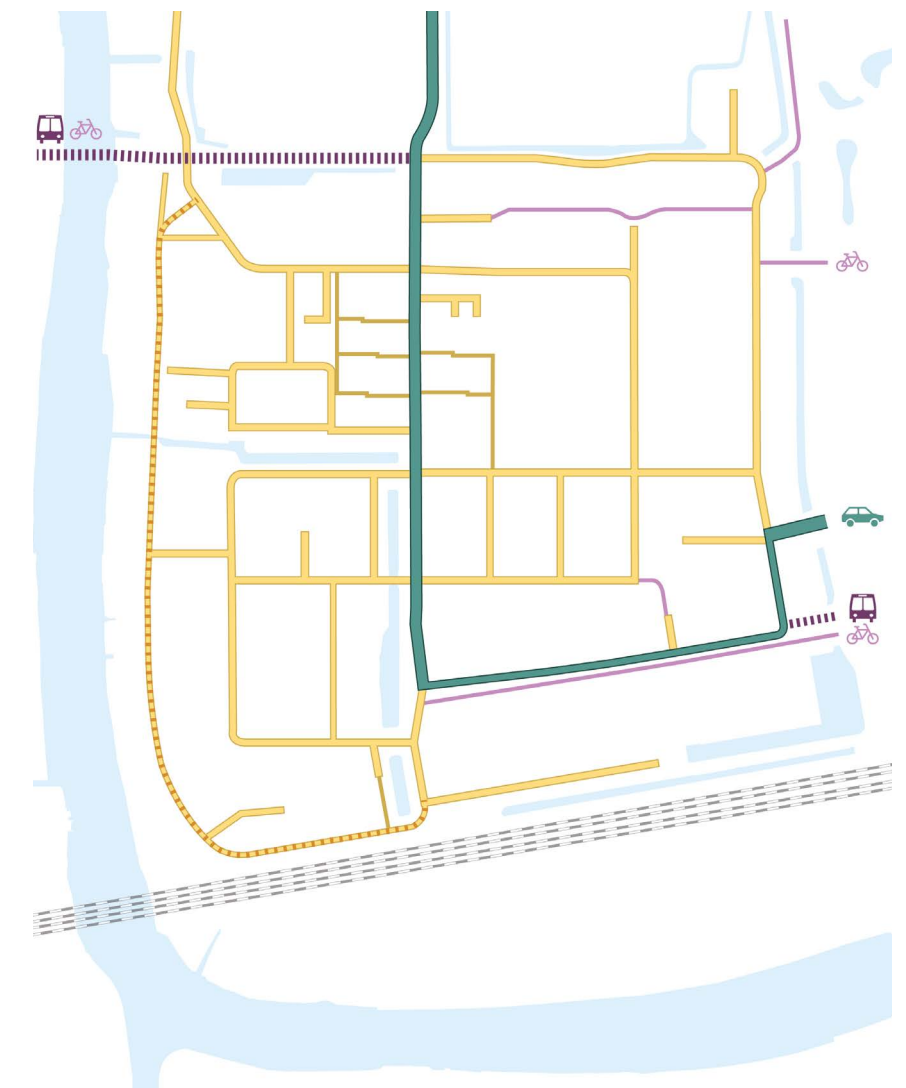
De wijk telt twee hoofdfietsroutes. De belangrijkste route loopt vanaf de Agaatlaan over de Smaragdlaan (fietsstroken) en Diamantlaan (vrijliggend fietspad), via de Damtunnel, naar de Vondellaan. Uit een verkeersstudie voor de woningbouwontwikkeling van het Werninkterrein blijkt dat de verkeersintensiteit op de Smaragdlaan toeneemt. Vanwege de verkeersveiligheid wordt geadviseerd om hier vrijliggende fietspaden aan te brengen. De hoofdfietsroute van de Agaatlaan, via het Maansteenpad naar de fietstunnel onder de Dr. Lelylaan (Leeghwatertunnel) wordt door bewoners als niet logisch beschouwd. Vanuit gemeentelijk fietsbeleid is de opgave meegegeven de fietsroute via de Agaatlaan recht door te trekken richting de Opaalstraat.

3.3.3 Opgaven en kansen

De herinrichting van de openbare ruimte kan worden benut om meer structuur aan te brengen in de buurt.

- Een duidelijkere hiërarchie in straten die bedoeld zijn voor de wijkontsluiting en woonstraten;
- Het creëren van meer eenheid in de inrichting en materiaalkeuze;
- Het versterken van het historische lint; Het verbeteren van de verkeerssituatie rondom de entree aan de Barnsteenstraat en het winkelcentrum Diamantplein.

Ontsluiting auto- en fietsverkeer



Legenda

- Wijkontsluiting
- Busbaan
- Woonstraat
- Oude Lint
- Fietspad
- Woonpad

3.4 Openbare ruimte

De Hoge Mors is een woonbuurt die heel gevarieerd is, door een breed aanbod aan woningtypes uit verschillende periodes. Ook de openbare ruimte is divers ingericht. Doordat lange (woon)straten vaak een wisselend profiel hebben, is het straatbeeld in de Hoge Mors rommelig. Het rommelige beeld wordt versterkt door de grote variatie in bebouwing langs de straten. Het is daardoor soms moeilijk om de buurt als een geheel te zien of om je goed te oriënteren in de buurt.

In de Hoge Mors zijn er verschillende overgangen tussen gebouwen en de openbare ruimte. Veelal zorgt een voortuin, waar omheen een tuinmuur, haag of hekwerk is geplaatst, voor de overgang tussen de gevel en de openbare ruimte. De grotere appartementencomplexen hebben veelal geen overgangszone en komen direct uit op het trottoir. Met name bij de corporatieflats is er geen directe relatie tussen de woningen en de straat. Ook in straten waar in de plint garageboxen of bergingen zitten, zijn plekken waar de sociale controle minder is en die ook 's avonds door bewoners als onveilig worden ervaren.

De variatie in de bebouwing zal zo blijven, maar de herinrichting van de openbare ruimte biedt kansen om meer eenheid in de buurt te creëren. Dit kan zowel door een eenduidige inrichting als materiaalgebruik. Straten worden conform het Leids handboek openbare ruimte ingericht volgens een aantal basisprofielen.



De herinrichting van de openbare ruimte kan worden benut om meer eenheid aan te brengen in de buurt.



3.5 Groenstructuur

3.5.1 De singels

De Hoge Mors is een relatief groene buurt. De singels (2) in de Hoge Mors zijn een structuurbepalend element in de wijk. De oevers van de singels zijn echter veelal eentonig en bestaan uit strak gemaaid gazon. Hiermee wordt de kwaliteit van de singels nog onvoldoende benut. De herinrichting biedt kansen om de oevers langs de singels natuurlijker in te richten, o.a. door de oevers minder vaak maaien. Waar dat mogelijk is wordt het talud minder stijl gemaakt, zodat een natuurlijkere overgang ontstaat van natte zone naar droge zone.

Ook biedt de herinrichting de kans om de belevingswaarde van de singels te vergroten. Zo wordt het parkpad langs de singel langs de Azurietkade erg gewaardeerd als plek waar je prettig kunt wandelen. Ook in de plannen van de Robijnhof is een wandelroute langs de singel ontworpen. Op andere plekken ontbreekt een dergelijke route.

3.5.2 Het Morspark

Rondom de corporatieflats wordt het groene karakter bepaald door het Morspark (1). Het Morspark is recentelijk heringericht waarbij halfverharde wandelpaden slingeren om bestaande bomen, nieuwe bloeiende planten de entrees van het park accentueren en hagen, borders en grastaluds landschappelijke afbakening van speelvelden, tuinen en een nieuw plein vormen. In het park bevinden zich verschillende voorzieningen, zoals het Huis van de Wijk. Deze voorzieningen hebben echter weinig tot geen relatie met het park.

Het park wordt ingesloten tussen hoogbouw van circa 6 bouwlagen, bestaand uit galerijflats en portiekflats. In de plint van de flats langs de Opaalstraat, Topaaslaan en Turkooislaan bevinden zich garageboxen. Voor deze garageboxen zorgen de brede trottoirs samen met de brede rijbaan en haakspaarkeervakken voor een zeer versteende overgang en is er weinig relatie tussen de flatgebouwen en het Morspark.

Ook het Maansteenpad, dat de bergingen van de Agaatflat ontsluit, is zeer versteend. De herinrichting biedt mogelijkheden om de relatie tussen de openbare ruimte voor de flats en het Morspark te versterken.

3.5.3 Crescendo

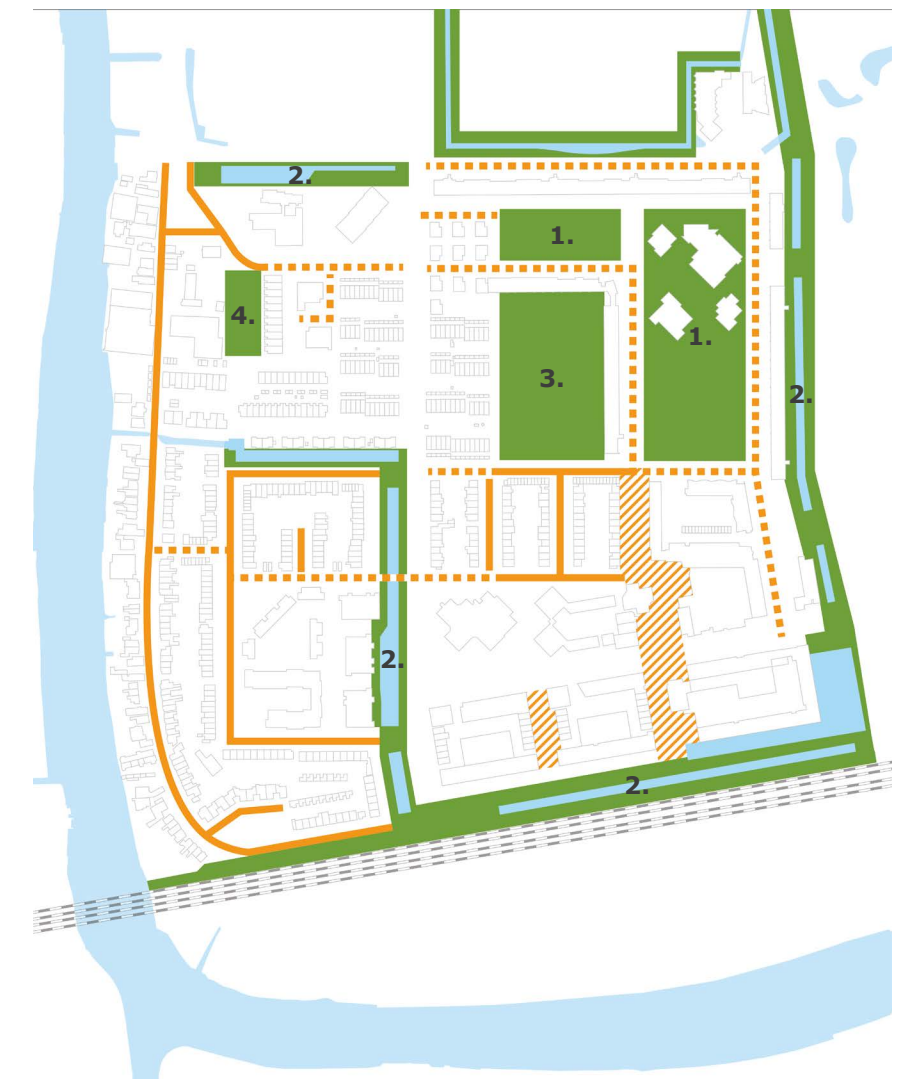
Het Crescendoterrein (3) was tot voor kort in gebruik door een korfbalvereniging. Het sportveld is met een hek omheind en heeft hierdoor geen openbaar karakter. Het veld draagt vooral bij aan de groenbeleving van de omliggende flats en vanuit de Saffierstraat. Op dit moment wordt nog onderzocht welke tijdelijke of permanente invulling het terrein kan krijgen. In het bestemmingsplan is het terrein aangewezen met de bestemming sport. Dit betekent dat de nieuwe invulling ook moet passen binnen de bestemming sport. Het terrein valt daarom buiten de scope van dit project.

3.5.4 Woonstraten

De meeste woonstraten hebben in de huidige situatie al een groen karakter. Veelal door de aanwezigheid van bestaande bomen in het straatprofiel. Op sommige plekken wordt het groene karakter vooral bepaald door het groen in de voortuinen en liggen er kansen voor het toevoegen van extra groen in het straatprofiel zelf, met name door het vergroten en vergroenen van bestaande boomspiegels. Een boomspiegel is het stuk grond rondom de stam van een boom.



Huidige groenstructuur



Legenda

- | | | |
|---|---|--------------|
|  | Ecologische groenstructuur | 1. Morspark |
|  | Woonstraat met een groen karakter (door voortuinen) | 2. Singels |
|  | Versteende woonstraat | 3. Crescendo |
|  | Versteend plein | 4. Woonveld |

Door toenemende verstening in tuinen (en ook openbare ruimte) staat de groene kwaliteit onder druk. Door verstening is er op sommige plekken ook sprake van meer wateroverlast bij piekbuien en is er meer hittestress in gebieden met veel verharding.

Het woonveld (4) achter de Tijgeroogstraat wordt zeer actief gebruikt door de buurt om te spelen, sporten, bijeen te komen en te ontspannen. Het is een bijzonder gewaardeerd stuk groen met zowel open speelruimte als mooie bomen en goede verstopplekken. Daarnaast is het groen onlosmakelijk verbonden met de woningen aan de Tijgeroogstraat. Het veld bestaat uit gazon met bomen en een rand struiken met weinig soorten. Hier liggen kansen om de omgeving te verlevendigen. Een meer afwisselende beplanting langs de randen met veel inheemse soorten in een omgeving waarin het spannend is om te spelen, maar waar ook ruimte is voor sporten, ontmoeten en uitrusten.

3.6.1 Biodiversiteit

Het groen in de Hoge Mors is weinig structuurrijk. Veel plekken bestaan uit een inrichting met gazon en bomen. De meeste heestervakken bestaan uit niet inheemse soorten. Ook oevers zijn veelal strak en eentonig. Verder ontbreekt het hier en daar aan groene verbindingen. Structuurrijk groen is nodig om de biodiversiteit te verbeteren. Hoe groter de afwisseling in een gebied hoe groter de biodiversiteit. Denk hierbij aan structuurvariatie, leeftijdsvariatie, gradiënten en watergebonden factoren, hoeveelheid streekeigen planten, schuil- foerageer en verplaatsingsmogelijkheden, zon- en schaduwplekken.

4. Toekomstige wijkstructuur

4.1 Toekomstige groenstructuur

Door het groen op een structuurrijke manier met elkaar te verbinden ontstaan er mogelijkheden om rondjes door de buurt te maken langs het groen en water in de Hoge Mors. Hierdoor kan de biodiversiteits-, belevings- en gebruikswaarde van het groen en water worden vergroot.

Kansen om een groene verbinding te maken tussen twee ecologische zones:

- **Nieuwe ecologische zone kruising Turkooislaan-Agaatlaan-Hoge Morsweg:**

In het Ontwikkelperspectief De Mors is de ambitie gesteld om het karakter van het oude lint aan de Hoge Morsweg te versterken. Een doel is het meer zichtbaar maken van historische structuren. Een ontbrekende schakel in de historische route is de kruising Hoge Morsweg-Turkooislaan-Agaatlaan.

In de huidige situatie is het groen rondom de kruising Turkooislaan en de Hoge Morsweg versnipperd en weinig structuurrijk. Kansrijk is een efficiëntere inrichting van de benodigde verkeersruimte, waarbij de oorspronkelijke ligging van het oude lint duidelijker doorloopt, om een meer aaneengesloten groenstructuur te creëren. Hiermee ontstaan een nieuwe ecologische zone die de verbinding vormt tussen het woonveld achter de Tijgeroogstraat en de Singel langs de Agaatlaan (1). De Turkooislaan vormt hierbij een kansrijke verbinding tussen de nieuwe ecologische zone en het Morspark (2).

- **Vergroenen van het Diamantplein, Granaatplein en de Onyxstraat:**

Het winkelcentrum Diamantplein is gerenoveerd. De indeling van het winkelcentrum wijzigt. Ook de openbare ruimte voor het winkelcentrum wordt heringericht, zodat het plein een aantrekkelijke en groene verblijfsplek wordt. Naast de herinrichting van het Diamantplein, is vanuit de Groene Kansenkaart geld

beschikbaar voor de vergroening van het Granaatplein en de Onyxstraat (4). Uitgangspunt is dat de herinrichting moet bijdragen aan het voorkomen van hittestress en het versterken van de biodiversiteit. Daarbij wordt gekeken naar het zichtbaar afvoeren van het regenwater richting de Azurietkade. Door het vergroenen van het Diamantplein en het Granaatplein ontstaat er een verbinding tussen de Azurietkade en het Morspark (3).

- **Vergroenen van de Saffierstraat**

In de huidige situatie ligt een groenstrook voor het Crescendoterrein. Kansrijk is een groene verbinding tussen het Morspark en de singel langs de Smaragdlaan (5), door deze bestaande groenstrook door te trekken richting de singel langs de Smaragdlaan.

Hiermee kan het versterken van de groenstructuur onderverdeeld worden in 3 onderdelen:

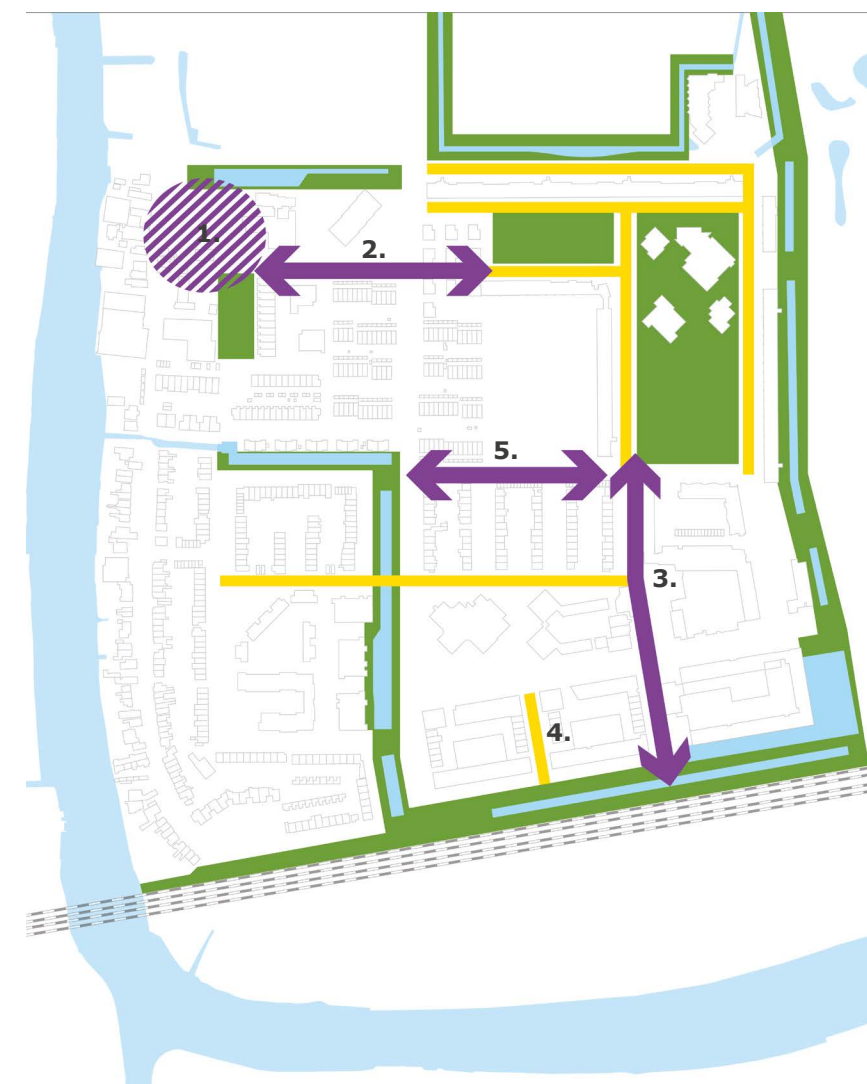
1. Ecologische structuur
2. Overgangszone: Verbinding tussen twee ecologische zones
3. Cultuurgroen: Het groen in de woonstraten

4.1.1 Beplanting

1. Ecologische structuur

De ecologische structuur loopt langs de bestaande watergangen en grotere groene gebieden. Het Morspark met daaraan grenzend het Maansteenpad, de singels langs de Agaatlaan, Saffierstraat, Toermalijnstraat, Aquamarijnstraat en Azurietkade en de nieuwe groenzone in de Turkooislaan vormen samen de ecologische structuur. Het groen dat wordt toegevoegd aan deze ecologische structuur bestaat uit inheemse soorten. Dit geldt voor bomen, heesters en kruidenmengsels. Bestaand grasland wordt beheermatig omgevormd naar bloemrijk/ruig grasland. Er is ook aandacht voor natuurvriendelijke oevers.

Versterken van de Groenstructuur



Legenda

- Ecologische groenstructuur
- Kans om versteend straatprofiel te vergroenen.
- Groene verbinding (overgangszone)
- Nieuwe ecologische zone

2. Overgangszone: Verbinding

De overgangszones vormen een groene verbinding tussen twee ecologische zones of een verbinding tussen een ecologische zone en een woonstraat. Veel groenvakken in deze zone liggen tussen de rijbaan en het trottoir in. Hoog groen is in verband met overzicht en veiligheid niet gewenst. Inheemse heesters zijn vrijwel altijd hoog, daarom bestaan de bodembedekkers hier vaak uit exoten. De beplanting is per straat verdeeld in een kleurenthema.

3. Cultuurgroen: Woonstraten

Het groen in de woonstraten bestaat met name uit boomspiegels en groenvakken, die we inrichten met heesters, een bloemrijk grasmengsel of vaste planten. Wanneer de boomspiegel of het groenvak wordt onderhouden door de gemeente, hanteren we het volgende principe:

- Nieuwe boomspiegel/groenvak: lage heesters: één soort in een kleine boomspiegel, twee soorten in een grote boomspiegel.
- Bestaande boomspiegel: vaste planten: één soort in een kleine boomspiegel, twee soorten in een grote boomspiegel. Ook kan de boomspiegel ingezaaid worden met eenjarige of een (inheems) bloemenmengsel. Dit kan bij boomspiegels met veel hoge wortels uitkomst bieden.

Via Samen aan de Slag kunnen bewoners een boomspiegel adopteren. Een geadopteerde boomspiegel wordt onderhouden door één of meerdere bewoners. De keuze tussen vaste planten, heesters of een bloemrijk grasmengsel is aan de bewoner.

Legenda

-  Ecologische groenstructuur
-  Ecologische groenstructuur
-  Cultuurgroen (woonstraten)
-  Overgangszone (verbinding)

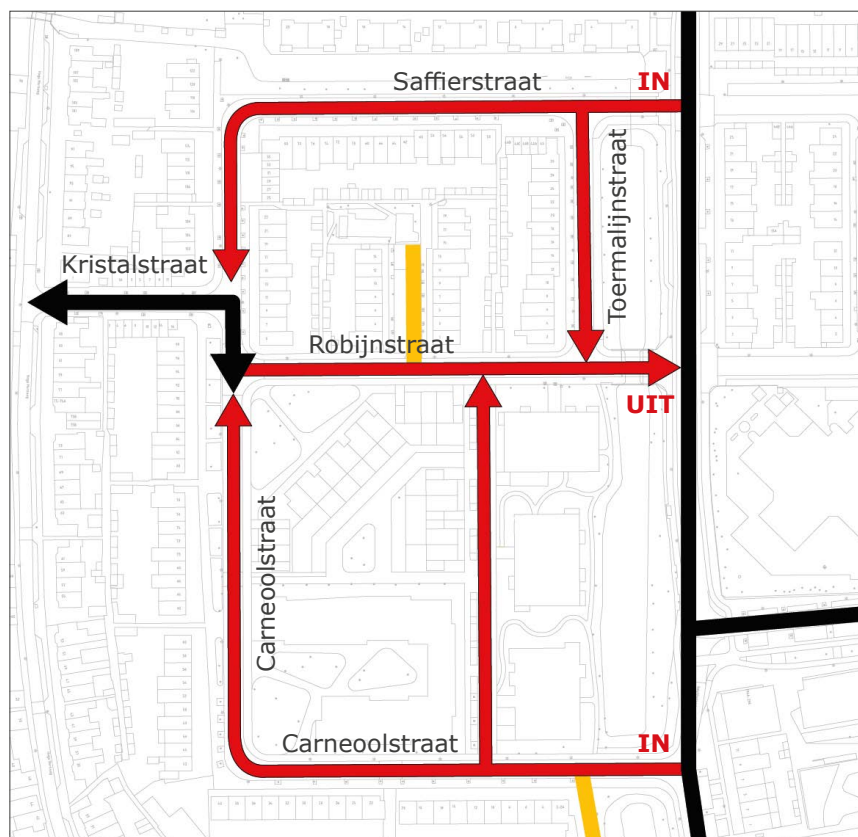


4.2 Toekomstige verkeersstructuur

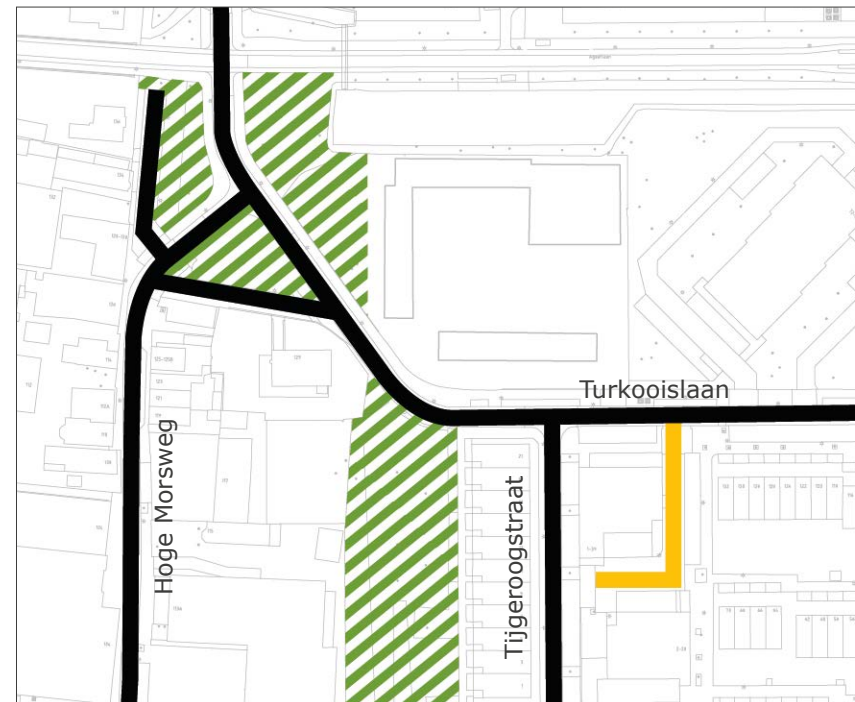
4.2.1 Toekomstige verkeerscirculatie

De huidige verkeerscirculatie blijft na de herinrichting nagenoeg hetzelfde. De verkeerscirculatie verandert enkel op twee plaatsen:

1. In de straten rondom het Robijnhof:
Voor de Carneoolstraat, Robijnstraat, Saffierstraat en de Toermalijnstraat hebben we gekozen voor een rijbaan in 1-richting voor autoverkeer. Hierdoor kan er aan twee kanten van de straat geparkeerd worden, met behoud van de bomen en brede trottoirs.
2. Op de kruising Hoge Morsweg - Turkooislaan:
In de huidige situatie is het groen rondom de kruising Turkooislaan - Hoge Morsweg versnipperd en weinig structuurrijk. Door een deel van de Turkooislaan af te sluiten voor het autoverkeer, ontstaat er een aaneengesloten groenzone tussen het woonveld achter de Tijgeroogstraat en de Singel langs de Agaatlaan.



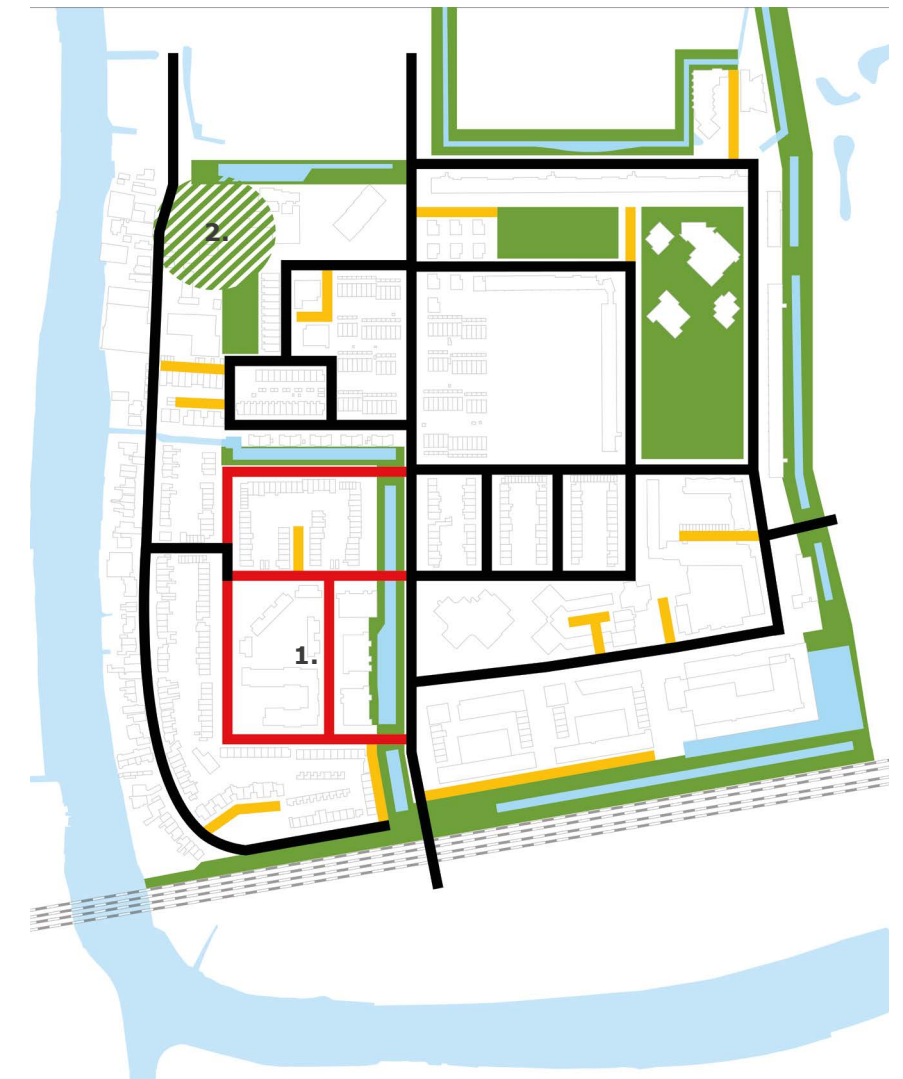
Bestaande verkeerscirculatie Turkooislaan



Toekomstige verkeerscirculatie Turkooislaan



Wijkcirculatie autoverkeer

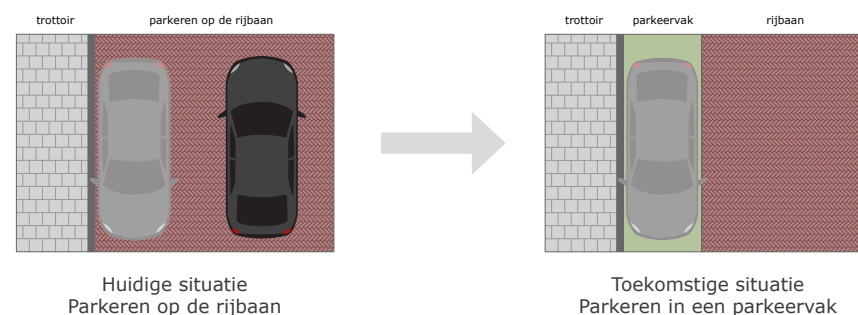


Legenda

- Ecologische groenstructuur
- Nieuwe ecologische zone
- Twee richtingenverkeer
- Eenrichtingsverkeer
- Doodlopende straat

4.2.2 Parkeren

Vanwege de invoering van betaald parkeren, dient het parkeren te worden geformaliseerd. Dit betekent dat er na de herinrichting niet meer op de rijbaan geparkeerd wordt en er in de toekomst beter gehandhaafd kan worden waar, in de openbare ruimte, wel en niet geparkeerd mag worden.



Wanneer gaat het betaald parkeren in?

We voeren betaald parkeren voor de zomerperiode in, u heeft hierover een brief van de gemeente ontvangen. Ter voorbereiding plaatsen we vanaf half april de borden en parkeerautomaten op straat. Wanneer alles klaar is gaat de nieuwe parkeersituatie in. We verwachten dat dit in mei 2023 zal zijn. De exacte datum hoort u eind maart van ons. Meer informatie kunt u vinden op <https://andersparkerenleiden.nl/>

Door het parkeren te formaliseren ontstaat er een duidelijk onderscheid tussen de rijbaan waar gereden wordt en de parkeervakken waar geparkeerd mag worden. Als voorbeeld: in straten zonder parkeervakindeling wordt soms ook in de bocht geparkeerd, hierdoor kunnen voertuigen van hulpdiensten en afvalinzameling of andere grote voertuigen er soms niet langs. Door het aanbrengen van een parkeervakindeling kunnen parkeerplaatsen over het algemeen efficiënter worden gebruikt.

Doordat er in een parkeerstrook zonder vakindeling op willekeurige plekken in de strook geparkeerd wordt, bestaat de kans dat er minder auto's staan dan eigenlijk zou passen. Overigens kan, door het aanbrengen van

een vakindeling, het aantal plekken in een straat met veelal kleine auto's ook afnemen. Zonder vakindeling staan kleinere auto's namelijk dicht op elkaar.

Mede door het formaliseren van het parkeren, met daarbij de inrichtingseisen voor de maatvoering van een parkeervak en het versterken van de verkeersveiligheid, zoals het niet meer kunnen parkeren in een bocht, kunnen niet alle parkeerplaatsen teruggebracht worden na de herinrichting.

Memo parkeren

In de [memo 'Parkeren Hoge Mors'](#) wordt de methode uitgelegd waarmee de gemeente Leiden berekent hoeveel parkeervakken er minimaal terug moeten komen bij de herinrichting van de openbare ruimte. Minder valide-, autodateparkeervakken en laadpalen voor elektrisch rijden die er nu zijn, komen ook terug in de nieuwe situatie. Onderstaande stukken zijn te vinden op [Doemee](#):

- [22-02-10 Memo Parkeren Hoge Mors](#)
- [22-02-10 Memo Parkeren Bijlage 1 parkeertellingen](#)
- [22-02-10 Memo Parkeren Bijlage 2 Kaart telsecties](#)
- [22-12-23 Parkeren Hoge Mors - alle deelgebieden](#)
- [22-12-23 Berekening parkeereis - Hoge Mors](#)

Kort samengevat schrijft het beleid voor dat een maximale parkeerdruk van 85% overdag en 90% in de avond acceptabel is. Waarbij de parkeerdruk in de avond voor de berekening het meest maatgevende moment is, op dit tijdstip zijn namelijk de meeste auto's geteld. Om te voldoen aan de 90% norm betekent dit dat het aantal getelde auto's op het meest maatgevende moment 90% van het totaal aantal parkeervakken is.

Hoeveel parkeerplaatsen er daadwerkelijk worden teruggebracht, is onder andere in overleg met de werkgroep Hoge Mors per straat bekeken. Afhankelijk van het, minimaal, aantal terug te brengen parkeervakken is bepaald of het mogelijk is het straatprofiel verder te vergroenen door parkeerplaatsen om te zetten naar groen. Het doel van het project is niet het opheffen van

zoveel mogelijk parkeerplaatsen, maar het afstemmen van het aantal parkeerplaatsen op de parkeerbehoefte van de wijk en tegelijkertijd moet er ook ruimte overblijven voor de andere inrichtingseisen, die bij een duurzame leefomgeving horen.

Voor fasen 1 en 2 is er een definitief ontwerp, voor fase 3 een voorlopig ontwerp. Daarmee is nu bekend hoeveel parkeervakken er in de nieuwe situatie worden aangebracht en hoe groot de bijbehorende parkeerdruk is. De bijlage '[Berekening parkeereis Hoge Mors - alle deelgebieden](#)'. Dit is een Excel bestand met daarin per straat en sectie de aantallen parkeervakken.

In totaal worden in de nieuwe situatie 1334 parkeervakken aangebracht. Dit komt voor de hele wijk overeen met een parkeerdruk van 78%. Dit percentage ligt ruim onder het parkeerbeleid van 90% in de nacht. Door de invoering van betaald parkeren in 2023, **is de verwachting** dat het aandeel vreemdparkerders afneemt. In de nieuwe situatie zijn er dus voldoende parkeerplaatsen aanwezig voor het aantal auto's in de wijk.

5. Inrichtingsprincipes openbare ruimte

De openbare ruimte wordt heringericht volgens de inrichtingsprincipes van het Handboek Openbare Ruimte Leiden en de wegcategorisering uit de mobiliteitsnota gemeente Leiden.

De 'Kadernota kwaliteit openbare ruimte 2025' beschrijft samen met het 'Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte' de kaders en inrichtingsprincipes voor het ontwikkelen, inrichten en beheren van de openbare ruimte, om tot meer eenheid en samenhang te komen. Het zijn geen vrijblijvende documenten. Door het besluit van de gemeente raad vormen ze samen de nieuwe standaard waaraan ingrepen in de openbare ruimte moeten voldoen.

Om tot meer eenheid en samenhang te komen is de stad onderverdeeld in vier gebieden, het Bio Science Park, het stationsgebied, de binnenstad en de mantel, die ieder een eigen set van inrichtingsprincipes, uitvoeringsprincipes en materialen hebben. Het doel is een heldere structuur in de stad. Voor de Hoge Mors gelden de inrichtingsprincipes, uitvoeringsprincipes en materialen voor de mantel.

5.1 Maatvoering

5.1.1 Maatvoering van het trottoir

De breedte van een trottoir, de stoep, is afhankelijk van de situatie en de functie van een straat. De minimale maat voor een trottoir is 1,80 meter breed. Bomen staan bij voorkeur in het trottoir. Het trottoir moet daarvoor minimaal 2,40 meter breed zijn. De afstand van de boom tot de trottoirband van de rijbaan of parkeerstrook is minimaal 0,75 meter.

Bij objecten in het trottoir, zoals bomen, verkeersborden en lichtmasten geldt een vrije doorgangsbreedte van minimaal 1,50 meter. Deze zogenoemde obstakelvrije ruimte is nodig om stoep voor iedereen inclusief mindervaliden goed toegankelijk te maken.

5.1.2 Maatvoering van de rijbaan

De rijbaan is het gedeelte waaroverheen gereden wordt. Een rijbaan heeft afhankelijk van de verkeersintensiteit, fietsroutes, wel of niet parkeren en type weg een minimale breedte (CROW):

- De rijbaanbreedte voor autoverkeer in 1-richting en fietsverkeer in 2-richtingen waarlangs geparkeerd wordt is minimaal 3,85 meter;
- De rijbaanbreedte voor autoverkeer in 2-richtingen en fietsverkeer in 2-richtingen waarlangs geparkeerd is minimaal 4,80 meter;
- Een rijbaanbreedte voor autoverkeer in 2-richtingen en fietsverkeer in 2-richtingen waarlangs geparkeerd wordt in haakspaarkeervakken is minimaal 5,50 meter.

5.1.3 Maatvoering van de parkeervakken

Er zijn twee parkeerprincipes die worden toegepast in de straatprofielen van de Hoge Mors:

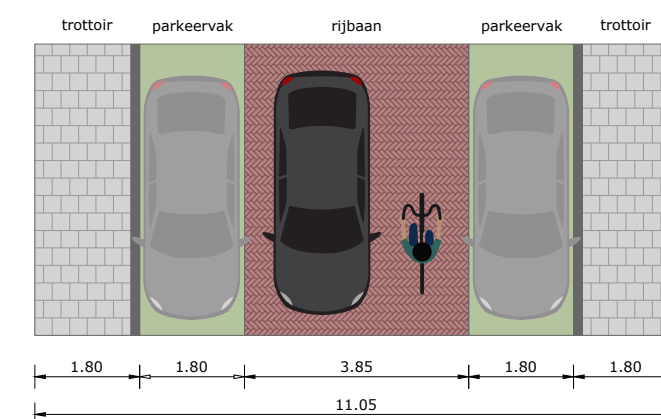
1. Parkeren in langspaarkeervakken >
De parkeervakken hebben een:
 - a. minimale afmeting van 1,80 bij 5,00 meter;
 - b. gewenste afmeting van 1,95 bij 5,50 meter.
2. Parkeren in haakspaarkeervakken >
De parkeervakken hebben een:
 - a. minimale afmeting van 2,30 bij 4,50 meter;
 - b. gewenste afmeting van 2,50 bij 4,95 meter.

5.1.4 Maatvoering van straatprofielen

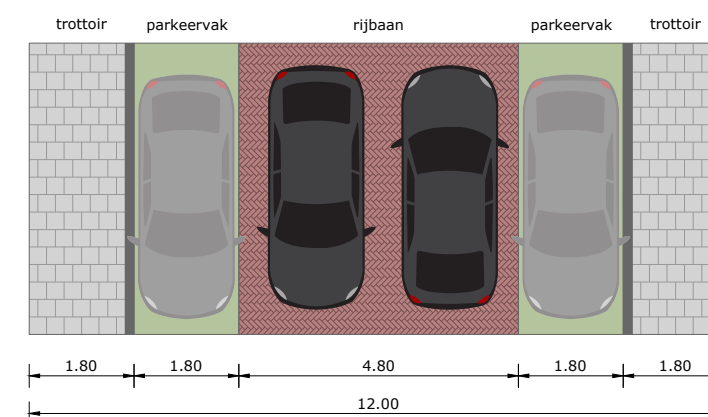
Objecten plaatsen we zo veel mogelijk gebundeld en in een deel van de straat. Bundeling betekent voor straten het plaatsen in een lijn van bomen, lichtmasten en andere objecten. Objecten in het trottoir, zoals verkeersborden, lichtmasten en paaltjes staan op minimaal 0,30 meter van de trottoirband. Dit betekent dat er 1 trottoirtegel ligt tussen de trottoirband en het object.

Minimale straatprofielen

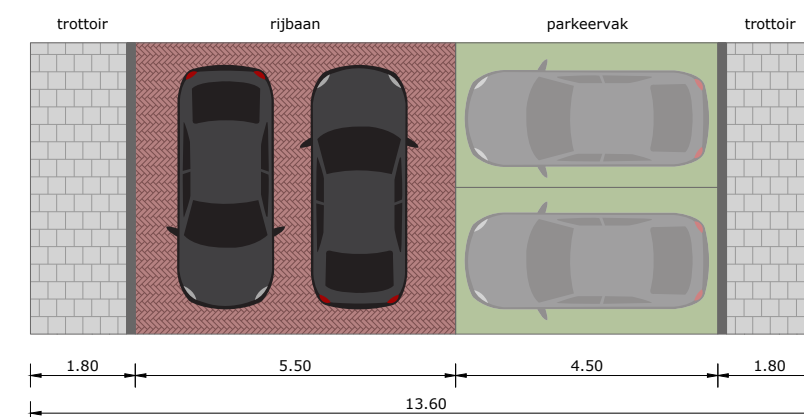
Minimaal straatprofiel 1-richting



Minimaal straatprofiel 2-richtingen

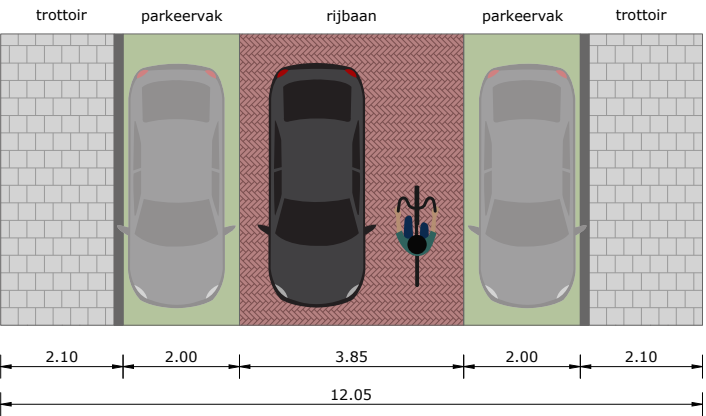


Minimaal straatprofiel 2-richtingen

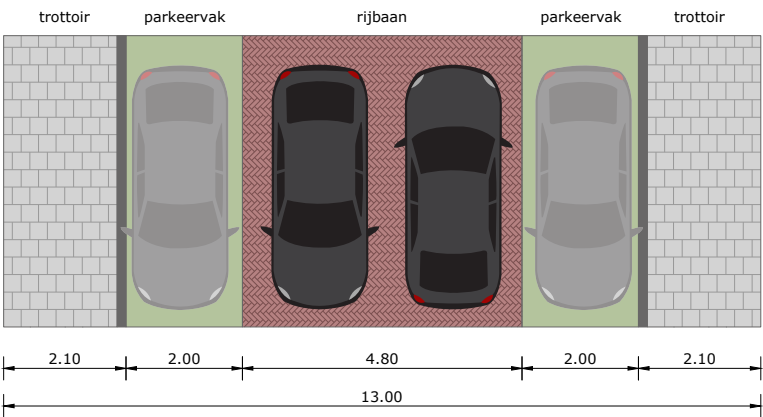


Gewenste straatprofielen

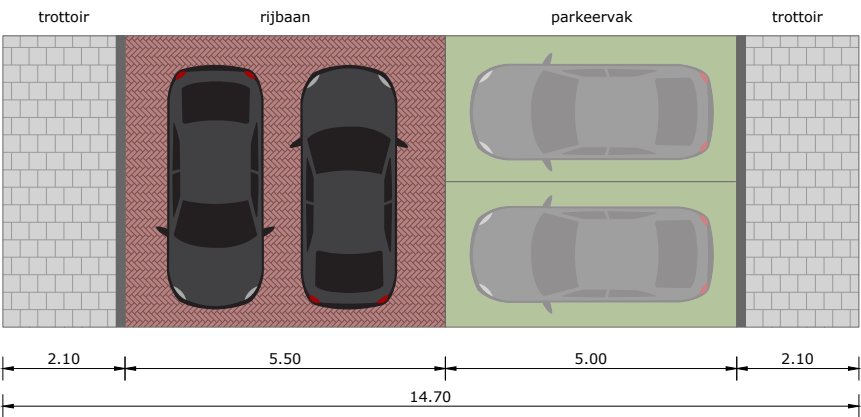
Gewenst straatprofiel 1-richting



Gewenst straatprofiel 2-richtingen



Gewenst straatprofiel 2-richtingen



5.1.4 Maatvoering van boomspiegels

Een boomspiegel is het stuk grond rondom de stam van een boom. In veel straten kunnen bestaande boomspiegels worden vergroot en vergroend. De afmeting van de boomspiegel wordt afgestemd op de boomsoort en de inrichting (beplanting) en op de afmeting van het straatmateriaal.

5.2 Materiaal

5.2.1 Trottoir

Het trottoir in de mantel wordt uitgevoerd met betontegels 300x300x50 mm, kleur grijs voorzien van een vellingkant met toeslag Lavaro 402. Bij de breedte van een trottoir moet altijd rekening gehouden worden met de maat van het toe te passen materiaal. Daardoor is er zo min mogelijk knip- of zaagwerk nodig. Opsluiting van trottoirs gebeurt door toepassing van trottoir- en opsluitbanden.

5.2.2 Rijbaan

Rijbanen worden gestraat met een straatbaksteen dikformaat type Paviona roodpaars, in keperverband met aan beide zijden een streklaag van 1 of 2 stenen. Voor belijningen en markering gelden de richtlijnen van de CROW. In straten met bakstenen worden markeringen ingestraat met witte straatbakstenen.

5.2.3 Parkeervakken

De parkeervakken zijn ook onderdeel van de klimaatopgave. Door het gebruik van grasbetonstenen in de parkeervakken, kan het regenwater wegzakken in de bodem. Om deze reden zal in de parkeervakken een waterdoorlatend materiaal, namelijk het type Greenston van Klostermann, worden aangelegd. Met deze grasbetonstenen blijven de parkeervakken goed begaanbaar. Het groenbeeld dat ontstaat met dit type steen zal gevarieerd zijn doordat grasachtige soorten in de holle ruimtes, van de grasbetonsteen groeien. Het zal geen strak gazon worden. Uitzondering zijn de parkeervak-

ken in de Hoge Morsweg, Aquamarijnstraat en de Briljantstraat. Omdat de grondwaterstand in deze straten te hoog is, kan er geen waterdoorlatende verharding in de parkeervakken worden toegepast. In deze straten worden de parkeervakken gestraat met straatbaksteen dikformaat type Paviona roodpaars in elleboogverband.

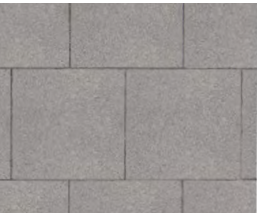
5.2.4 Parkpaden

Langs het groen en water in de Hoge Mors passen we, waar mogelijk, zoveel mogelijk halfverharding toe. Deze parkpaden dragen bij aan de beleving van het groen en water.

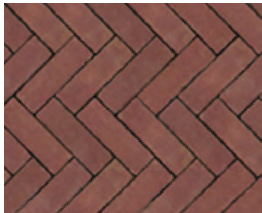
5.2.5 Boomspiegels

Afhankelijk van de grootte wordt de boomspiegel ingericht met één of twee soorten lage heesters. Voor bewoners is er ook een mogelijkheid om een boomspiegel te adopteren. Bij een geadopteerde boomspiegel kunnen vaste planten worden aangeplant.

Trottoir



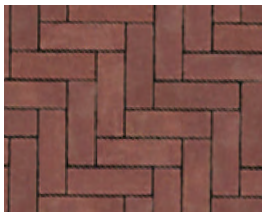
Rijbaan



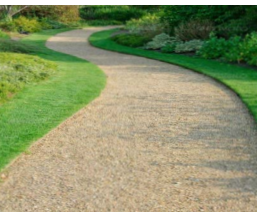
Parkeren



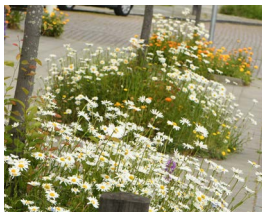
Parkeren



Parkpaden



Boomspiegels



5.3 Objecten

5.3.1 Verkeersplateaus

Alle kruisingsvlakken worden voorzien van een verkeersplateau. De plateaus remmen de snelheid, net als drempels doen, en benadrukken de kruisingen. Hierdoor zijn verkeersdeelnemers zich bewuster van verkeer van rechts waar zij voorrang aan moeten verlenen.



5.3.2 Fietsparkeervoorzieningen

In de huidige situatie zijn weinig tot geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig in de wijk. Voor bewoners is dit op veel plekken inpandig of op eigen terrein geregeld. Voornamelijk bij de corporatieflats aan de Opaalstraat, Topaaslaan en de Agaatlaan is behoefte aan extra ruimte voor het stallen van fietsen. Het voorzien in fietsparkeervoorzieningen kan er daarnaast voor zorgen dat het rommelige beeld van fietsen die de stoep (deels) blokkeren, wordt verbeterd. Het trottoir is beter begaanbaar voor rolstoelgebruikers, rollators en kinderwagens. Rondom de corporatieflats zijn, in het definitief ontwerp, nabij alle entrees fietsparkeerplekken ingericht. Voor fase 2 gaat het om 61 fietsparkeerplekken.



5.3.3 Afvalinzameling

Vanuit de dienst Afvalinzameling van de gemeente Leiden is het gewenst de minicontainers in de nieuwe situatie op het trottoir aan te bieden en niet meer in de parkeervakken. Hiermee wordt schade aan auto's bij het ophalen van de minicontainers voorkomen en is de beschikbaarheid van de aanbiedplaatsen beter gegarandeerd.

Bij het bepalen van de nieuwe opstelplekken van de minicontainers is het uitgangspunt de containers zo min mogelijk in parkeervakken aan te bieden en zoveel mogelijk op of nabij de huidige opstellocatie.

5.3.4 Openbare Laadpalen

Als gemeente Leiden stimuleren wij het gebruik van schone vervoersmiddelen. De gemeente is echter niet de partij die laadpalen plaatst of exploiteert, hiervoor zijn wij afhankelijk van marktpartijen.

Als bewoner kunt u, wanneer u in het bezit bent van een volledig elektrisch- of een plug-in hybride voertuig, een laadpaal aanvragen. Het aanvragen van een laadpaal is gratis. Bij een vergunningsaanvraag wordt onder andere de parkeerdruk getoetst. Indien een aanvraag wordt toegewezen, volgt de plaatsing wanneer dit past binnen de planning van de partij die ze plaatst. Voor het plaatsen van een laadpaal moet een verkeersbesluit worden genomen.

Extra informatie kunt u vinden op:

<https://gemeente.leiden.nl/inwoners-en-ondernemers/parkeren/openbare-laadpalen/>

5.3.5 Lichtmasten

De lichtmasten in de Hoge Mors zijn nog niet op het einde van de verwachte levensduur. Dit betekent dat de lichtmasten nog niet vervangen hoeven te worden. Wanneer uit de lichtberekening, waarin wordt berekend of de wijk voldoende verlicht is, blijkt dat er extra verlichting nodig is, worden er geen historische lichtmasten

geplaatst. Het beleid van de gemeente is dat deze alleen in de binnenstad worden geplaatst. Het nadeel van de historische lichtmasten is dat ze veel minder licht afgeven. Er zouden twee keer zoveel geplaatst moeten worden om aan dezelfde hoeveelheid verlichting te komen en dat past moeilijk in de drukke onder- en bovengrond. De bestaande lichtmasten zijn in 2021 geschilderd in antraciet grijs (RAL 7016). Op deze manier zullen ze minder opvallen en beter passen in het straatbeeld.

5.3.6 Speciale parkeervakken

Minder valide-, autodateparkeervakken en laadpalen voor elektrisch rijden die er nu zijn, komen ook terug in de nieuwe situatie.

6. Reacties n.a.v. het participatieproces

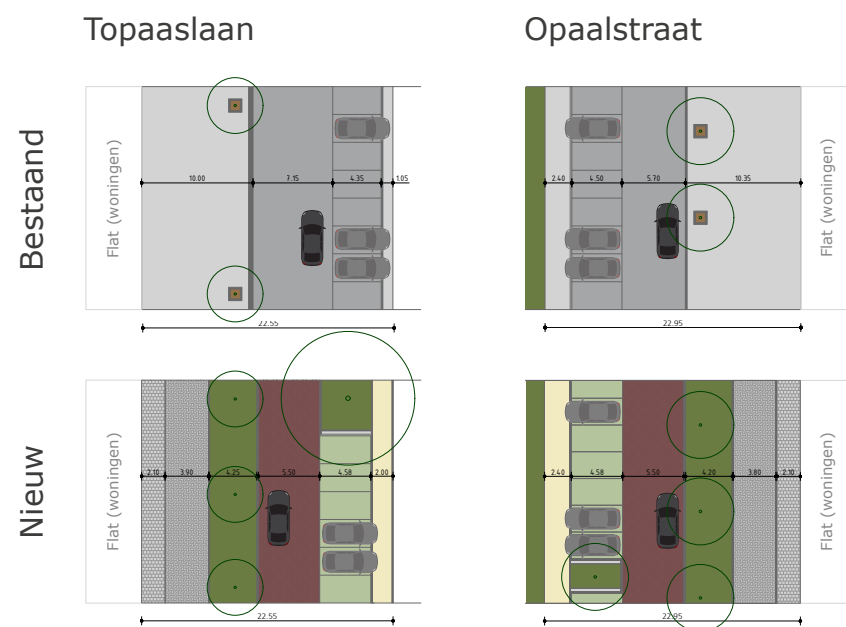
Het voorlopig ontwerp is opgesteld in samenwerking met de betrokken stakeholders. Ook is een klankbordgroep opgericht, waarin bewoners zich konden opgeven om met de ontwerpers van de gemeente mee te denken om samen tot de beste uitwerking van het ontwerp te komen. In samenwerking met deze klankbordgroep is het schetsontwerp uitgewerkt naar een voorlopig ontwerp.

Zowel het concept schetsontwerp als het concept voorlopig ontwerp zijn via [Doemee](#) en (digitale) bewonersavond(en) voorgelegd aan de buurtbewoners. De opmerkingen op het ontwerp, naar aanleiding van de bewonersavonden, zijn hieronder beschreven. Hierbij proberen wij alle opmerkingen, wensen en ideeën zoveel mogelijk een plek te geven in het definitief ontwerp

6.1 Geen wegverlegging in de Topaaslaan en in de Opaalstraat

Tijdens de participatie van het voorlopig ontwerp is het ontwerp van de Topaaslaan en de Opaalstraat voorgelegd aan de buurt. Voor beide straten was het voorstel de rijbaan dichtter naar de gevel op te schuiven, zodat er aan de kant van het morspark ruimte ontstaat voor een brede groenstructuur. De bewoners en de Bomenbond waren tegen deze wegverlegging. Bewoners maakten zich zorgen over de mogelijke geluidsoverlast. Daarnaast zouden zes zilveresdoorns gekapt moeten worden voor het verleggen van de rijbaan. De kwaliteit van deze zes bomen is niet goed genoeg om ze te verplanten. In de Opaalstraat en Topaaslaan zal de rijbaan daarom niet opschuiven richting de gevel van de flat.

In het nieuwe straatprofiel van de Opaalstraat en Topaaslaan, ter hoogte van het Morspark, zal de rijbaan daarom niet opschuiven richting de gevel van de flat. In het voorlopig ontwerp van fase 3 blijft de rijbaan op de huidige plek liggen. De belangrijkste verandering ten opzichte van de huidige situatie is de toevoeging van



grote boomspiegels (boomvakken) rondom de bestaande esdoorns. Hierdoor ontstaat er een groene middenberm tussen de rijbaan en het trottoir langs de gevel van de flat. De garageboxen zijn bereikbaar door een aantal openingen te maken tussen deze boomspiegels. Hierdoor kan er met de auto een lus worden gereden.

6.2 Hoge Morsweg

6.2.1 Parkeren

Vanwege het smalle straatprofiel, de ligging van kabels en leidingen en de in- en uitritten van bewoners is er nauwelijks ruimte voor een herinrichting van de Hoge Morsweg. Tijdens de bewonersavond van 17 februari is het ontwerp van de Hoge Morsweg voorgelegd aan de bewoners. Tijdens deze avond hebben bewoners hun zorg geuit over het parkeerprobleem wat zij ervaren. Vanwege de ruimte voor de particuliere in- en uitritten, die vrij moet blijven om met de auto in en uit te kunnen draaien, is er geen ruimte voor het toevoegen van extra parkeervakken. In de toekomstige situatie zijn de parkeervakken 5,5 meter lang.

6.2.2 Bomen

De Bomen Effect Analyse (BEA) is een beoordeling van de mogelijke gevolgen van de werkzaamheden voor bestaande bomen. Dit onderzoek is gedaan door onafhankelijk adviesbureau Duifhuizen. Voorafgaand aan de beoordeling van de werkzaamheden op de bestaande bomen, is een geïnventariseerd wat de huidige boomkwaliteit en toekomstverwachting is (de nulmeting).

Bestaande boomkwaliteit



Toekomstige boomkwaliteit



De conclusie uit de bomen effect analyse is dat bij het vervangen/ opnieuw aanbrengen van de bandenlijn de kans op beschadiging van boomwortels groot is, waarbij het de vraag is of dit risico aanvaardbaar is bij de kastanjes met de overwegend onvoldoende/slechte kwaliteit.

Voor het merendeel van de kastanjes is de toekomstverwachting dat deze bomen binnen 5 jaar vervangen moeten worden. Hierbij bestaat de kans dat er mogelijk geen nieuwe bomen terug geplant kunnen worden vanwege de beperkte ondergrondse ruimte. Vanwege de overwegend onvoldoende/ slechte boomkwaliteit is gekozen te investeren in een in nieuwe boomstructuur. Dit betekent dat op dit deel van de Hoge Morsweg 11 bomen gekapt moeten worden. 2 bomen zullen worden onderzocht of deze verplant kunnen worden. In het nieuwe ontwerp is enkel een herverdeling gemaakt tussen de nieuwe boomspiegels en de parkeervakken. Hierbij kunnen 21 nieuwe bomen worden teruggebracht. De nieuw te planten boomsoort(en) wordt bepaald in het definitief ontwerp. Bij de herinrichting zullen we geen kastanjes terugplanten.

Een aantal van de bestaande boomspiegels zijn geadopteerd. In het nieuwe ontwerp zullen deze boomspiegels een nieuwe plek krijgen. De groenstructuur op hoofdlijnen en de beplantingsprincipes die daarbij horen kunt u vinden op [Doemee](#).

6.2.3 Hinder van vrachtverkeer

Door bewoners van de Hoge Morsweg wordt veel overlast ervaren van vrachtverkeer. Het merendeel van de huizen is niet onderheid, met als gevolg dat bewoners trillingshinder ervaren wanneer een vrachtwagen passeert. Het vrachtverkeer, in de Hoge Morsweg, is afkomstig van het bedrijf Akerboom Yacht Equipment. Ondanks de hinder, is door bewoners aangegeven dat er vanuit het bedrijf aandacht is voor de wijk en zijn bewoners. Het bedrijf heeft, langs de Hoge Morsweg, een 4-tal loodsen waar vrachtwagens van 16,5 meter lang in- en uitrijden. Een groot gedeelte van het vracht-

verkeer rijdt via de Haagsche Schouwweg naar de Hoge Morsweg en neemt deze zelfde route weer terug, om de wijk uit te komen. Toch komt het voor dat het vrachtverkeer over de Hoge Morsweg rijdt, waardoor er overlast ontstaat in de Aquamarijnstraat, de Hoge Morsweg en in de bocht van de Carneoolstraat/ Kristalstraat.

Samen met Akerboom is de gemeente op zoek gegaan naar oplossingen en verbeteringen voor de ontsluiting van het vrachtverkeer. De overleggen met Akerboom hebben de volgende uitkomst opgeleverd:

- Bij de herinrichting van de openbare ruimte voor de loodsen is rekening gehouden met de draaibewegingen van vrachtwagens. Zo zal er een lichtmast worden verplaatst en een boom moeten worden gekapt.
- De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om het vrachtverkeer samen met het busverkeer over de busbaan te laten rijden.
- Bij de afdeling verkeersregie van de gemeente is de vraag uitgezet om de routeplanner aan te passen, zodat zwaar verkeer niet door smalle straten in de wijk wordt gestuurd.

6.2.4 Hinder van autoverkeer

Bewoners van de Aquamarijnstraat en Hoge Morsweg maken zich zorgen over extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling van het Werninkterrein, dat via de Aquamarijnstraat en de Hoge Morsweg de Haagse Schouwweg bereikt. Er is contact geweest tussen een aantal bewoners en dhr. C. Cornelis van de Gemeente Leiden.

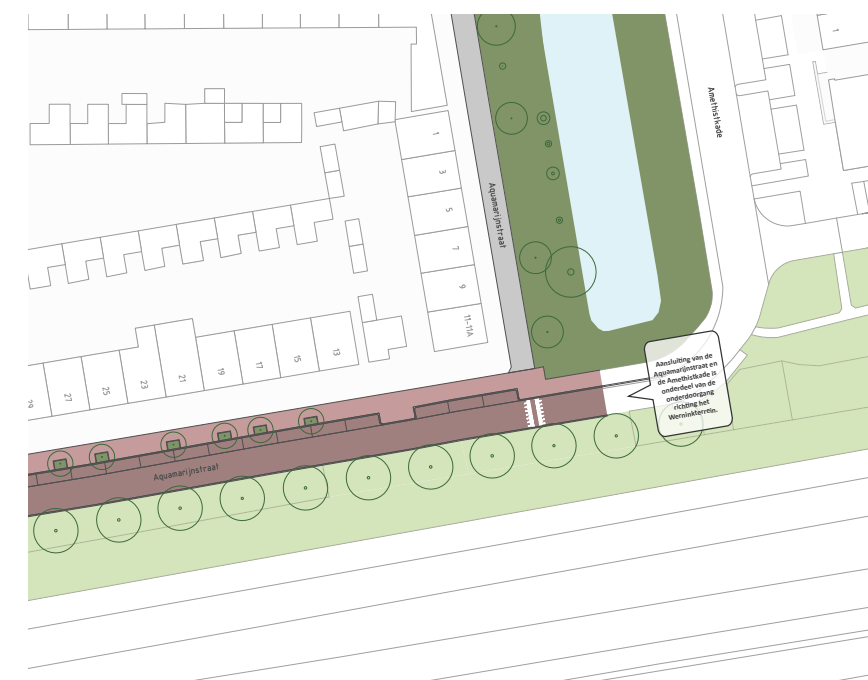
In het verkeersplan van het Werninkterrein is opgenomen dat in het ontwerp van de Amethistkade de volgende twee maatregelen worden onderzocht:

1. een verbodsbord linksaf bij de tunnel vanuit Wernink;
2. het invoeren van eenrichtingsverkeer vanaf de Kristalstraat tot aan de Amethistkade.

De aansluiting van de Aquamarijnstraat op de Ame-

thistkade is onderdeel van het ontwerp van de onderdoorgang richting het Werninkterrein en zit dus niet in het ontwerp van Hoge Mors Fase 3.

Aansluiting Aquamarijnstraat - Amethistkade



Ook ervaren bewoners van de Hoge Morsweg overlast van hard rijdend verkeer. Voor de Hoge Morsweg heeft de gemeente Leiden het verzoek van enkele bewoners gekregen om aanvullende snelheidsremmende maatregelen te treffen op het gedeelte tussen de Turkooislaan en Kristalstraat. In 2022 heeft de gemeente twee wegversmallingen aangelegd. Op de bewonersavond van 29 november werd door bewoners aangegeven dat met name aan de zijde van de versmalling de snelheidremmende werking goed werkt. Aan de andere zijde ervaren zij dat er nog steeds te hard wordt gereden.

In het voorlopig ontwerp is een voorstel gedaan voor verkeersmaatregelen, zoals wegversmallingen, verkeersplateaus en verkeersdrempels. Bewoners hebben hun zorg geuit over de aanleg van verkeersdrempels voor huizen die niet onderheid zijn, i.v.m. trillingshinder. Voor de verkeersdrempel voor Hoge Morsweg 50 en 52, zal een extra onderzoek worden uitgevoerd. In de huidi-

ge situatie wordt door de bewoners overlast ervaren van de trillingen. In het voorlopig ontwerp komt de drempel op nagenoeg dezelfde plek terug als in de huidige situatie. We verwachten geen extra trillingshinder, maar voor de zekerheid laat de gemeente een trillingsonderzoek uitvoeren die de trillingen van het passerende verkeer over de verkeersdrempel inzichtelijk maakt.

6.3 Kruising Turkooislaan - Hoge Morsweg

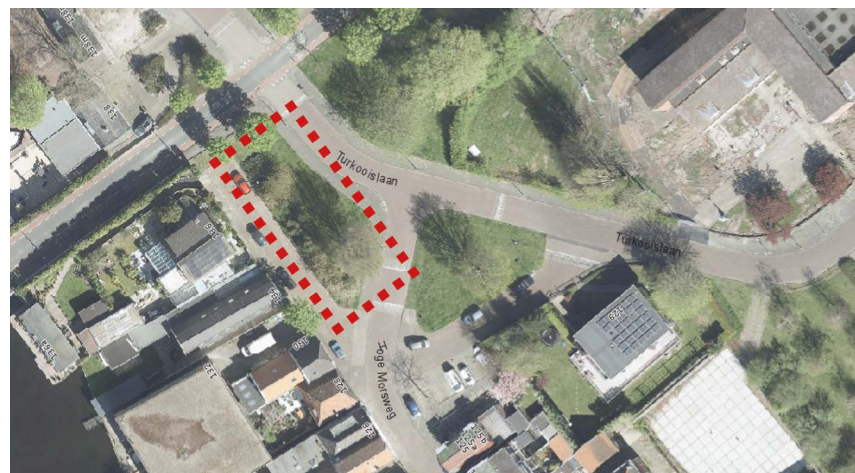
In het Ontwikkelperspectief De Mors is de ambitie gesteld om het karakter van het oude lint aan de Hoge Morsweg te versterken. Een doel is het meer zichtbaar maken van historische structuren. Een ontbrekende schakel in de historische route is de kruising Hoge Morsweg-Turkooislaan-Agaatlaan.

In de huidige situatie is het groen rondom de kruising Turkooislaan en de Hoge Morsweg versnipperd en weinig structuurrijk. Door een deel van de Turkooislaan af te sluiten voor het autoverkeer en de meer oorspronkelijke ligging van het oude lint terug te brengen, ontstaat er een aaneengesloten groenzone tussen het woonveld achter de Tijgeroogstraat en de Singel langs de Agaatlaan. De Turkooislaan vormt hierbij een kansrijke verbinding tussen de nieuwe groenzone en het Morspark. In de nieuwe groenzone komen paden voor voetgangers en fietsers.

Bomen, parken, groengebieden, water en groenstroken hebben veelal een onderlinge samenhang en vormen daarmee een groenstructuur. Een groenstructuur is belangrijk voor de leefbaarheid van een gemeente omdat een groenstructuur zorgt voor noodzakelijke verbindingen en schakels voor dieren en insecten en daarmee bijdraagt aan versterking van biodiversiteit en ecologie.

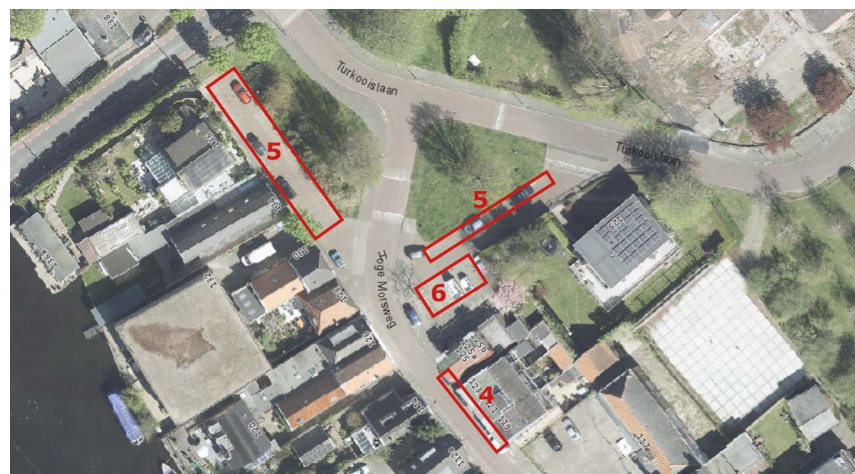
Als reactie van de omliggende bewoners zullen we een optimalisatie van het ontwerp onderzoeken om het bestaande groen (inclusief de meidoorns) voor de woningen 128 - 136A zoveel mogelijk te handhaven en de rijbaan verder van de woningen af te leggen.

Ook zullen we een overrijdbaar pad voor deze woningen onderzoeken i.v.m. laden en lossen boodschappen etc.



Het voorlopig ontwerp zoals gepresenteerd op de bewonersavond van 29 november zal inclusief de opgehaalde ideeën en suggesties verder worden uitgewerkt naar een definitief ontwerp.

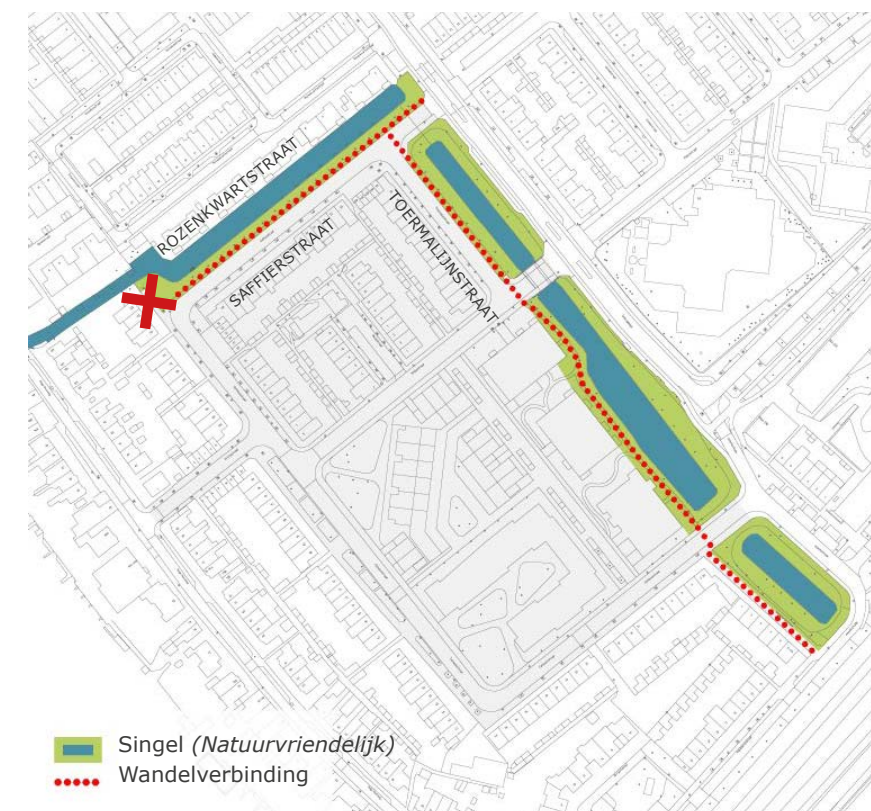
Hierbij brengen we hetzelfde aantal parkeervakken terug als in de huidige situatie, zie onderstaande afbeelding, geteld. In de huidige situatie zijn er 20 parkeerplekken, in de nieuwe situatie brengen we deze 20 parkeervakken terug, op een acceptabele loopafstand van wat voldoet aan het vastgestelde beleid van de gemeente wat door de gemeenteraad is vastgesteld.



6.4 Wandelpadenstructuur langs de singel

De oevers langs de singels worden natuurlijker ingericht. Daarnaast wordt onderzocht of de oevers om te vormen zijn naar natuurvriendelijke oevers, afhankelijk van de locatie van bestaande bomen. Vanuit de wijk is aangegeven dat het leuk zou zijn een groene wandelroute te creëren. Een eerste aanzet is een parkachtig pad in het ontwerp van de ontwikkeling van het Robijnhof. Bij de herinrichting van de openbare ruimte zal deze padenstructuur doorgetrokken worden langs de singels in de Toermalijnstraat en de Saffierstraat. Langs de Aquamarijnstraat is een wandelverbinding al aanwezig, de oever zal natuurlijk worden ingericht.

Naar aanleiding van een aantal reacties op Doemee is onderzocht of dit pad mogelijk zou kunnen slingeren/kronkelen. Het voorlopig ontwerp van padenstructuur langs de Toermalijnstraat en de Saffierstraat is op 29 november, tijdens de bewonersavond van fase 3, voorgelegd aan de buurt.



6.5 Smaragdlaan

Binnen de wijk Hoge Mors, is de Smaragdlaan een belangrijke weg voor het verkeer. Voor zowel auto's als fietsers en de bus is het een belangrijke route door de wijk heen en de wijk in en uit. Mede door alle nieuwe woningen in de wijk en op het Werninkterrein, zal de Smaragdlaan in de toekomst drukker worden. Een belangrijk aandachtspunt bij deze toenemende drukte is de verkeersveiligheid op de Smaragdlaan, voor alle weggebruikers. Naast het verkeer, wonen er ook mensen aan de Smaragdlaan en ook voor de bewoners moet het een prettige plek zijn om te wonen.

6.5.1 Verkeersveiligheid

De toenemende drukte op de Smaragdlaan zorgt ervoor dat de huidige inrichting niet meer voldoet. Voor het voorgestelde ontwerp is daarom gekeken naar het meer uit elkaar halen van de verschillende typen verkeer. Daarom zijn in het ontwerp vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de Smaragdlaan ingepast. Voor fietsers op de Agaatlaan is het oversteken oncomfortabel of wellicht onveilig. In de huidige situatie ontbreekt een fietssuggestiestrook of fietspad in de Smaragdlaan (deel Agaatlaan – Haagse Schouwweg). De gemeente is aan het onderzoeken of hier in combinatie met de herinrichting van de weg een fietsvoorziening aangebracht kan worden. Op de kruising Agaatlaan – Smaragdlaan zal de oversteek verder verbeterd worden om een verkeersveilige oversteek voor fietsers te kunnen realiseren.

In het ontwerp zitten alleen nog langspaarkeervakken, omdat haakse parkeervakken op 50-wegen veel verkeersonveiliger zijn. Haakse parkeervakken op 50 km-wegen worden stellig afgeraden in de landelijke richtlijnen. In het verleden zijn hier andere keuzes gemaakt. Langsparkeren is veiliger, omdat automobilisten bij het uitrijden in tegenstelling tot bij haaksparkeren, zicht hebben op het verkeer op de weg. Een ongeluk kan altijd gebeuren als mensen niet opletten, dus ook bij langsparkeren. Bij haakse parkeervakken is er bij het uitrijden helemaal geen zicht door de positie van de be-

stuurder. Daarmee heeft het dus niet meer alleen met onoplettendheid te maken. Haakse parkeervakken worden daarom afgeraden. Dit gaat ten koste van een groot deel van de parkeerplekken op de Smaragdlaan. Het omvormen van de haaks parkeervakken naar langsparkeervakken aan de Smaragdlaan zal leiden tot meer plekzoekers in de omliggende straten. Echter gaat dit om enkele tientallen auto's per dag, verdeeld over de straten. Hierdoor zal er wel verder naar de parkeervakken moeten worden gelopen dan in de huidige situatie. In de bijlages op [Doemee](#) over de Hoge Mors kunt u zien dat zowel in de wijk als in de deelgebieden ruimschoots wordt voldaan aan het parkeerbeleid van de gemeente.

In het ontwerp worden de zebrapaden op plateaus aangelegd, zodat ze goed herkenbaar en zichtbaar zijn. Het doel van de aanpassingen is om de weg herkenbaar en overzichtelijk te maken. Gebleken is dat wegen zonder drempels of andere snelheidsremming, uitnodigen tot te hard rijden. Zeker bij de zebraoversteken, is het belangrijk dat de snelheid niet te hoog is. Daarom willen we als gemeente daar waar mensen oversteken, de snelheid zo veel mogelijk uit het verkeer halen. Ook werken plateaus attentie verhogend voor de zebrapaden. De locaties van de verkeersplateau's liggen op de kruisingen tussen de woningen in. In het ontwerp zitten plateaus, deze zijn langer dan de huidige drempels en die zorgen daarmee voor minder trillingen dan kortere drempels.

6.5.2 Bomen

De huidige kastanjes op de Smaragdlaan zijn ziek, deze moeten dan ook gekapt worden en hiervoor moeten nieuwe bomen worden terug geplant. Als onderdeel van de klimaatadaptieve inrichting, moet de Smaragdlaan ook groener worden ingericht. De nieuwe bomen, ter vervanging van de kastanjes, moeten voldoende groei-ruimte krijgen en er worden ook extra groenstroken met heesters en vaste planten toegevoegd. Hierdoor krijgt de Smaragdlaan een groenere inrichting die wateroverlast en hittestress tegengaat en biodiversiteit toevoegt.

Dit draagt bij aan een prettige woonomgeving. Het ontwerp zoals gepresenteerd op de bewonersavond van 29 november zal inclusief de opgehaalde ideeën en suggesties verder worden uitgewerkt.

6.6 Crescendoterrein

De groenstrook rondom het Crescendoterrein wordt regelmatig gebruikt om te wandelen, bijvoorbeeld met de hond. Tijdens de bewonersavonden van fase 2 is de mogelijkheid besproken om rondom het Crescendoterrein een pad aan te leggen. Vanwege de privacy van bewoners van de benedenwoningen aan de achterzijde van de Turkooislaan en Topaaslaan en de mogelijke overlast van fietsers en scooterrijders, zal er geen verhard pad worden aangelegd.

In het definitief ontwerp van fase 3 zal worden onderzocht of de strook tussen de flat en het Crescendoterrein ingericht kan worden met beplanting, om vlinders, bijen, insecten en vogels aan te trekken en daarmee de biodiversiteit te vergroten. Dit willen we doen door extensief maaibeheer, wat betekent dat er minder vaak gemaaid wordt om kruidengroei (bloeiende planten) te bevorderen en een bijzondere vegetatie terug te krijgen. <https://www.youtube.com/watch?v=WWUSKBgDRNI>



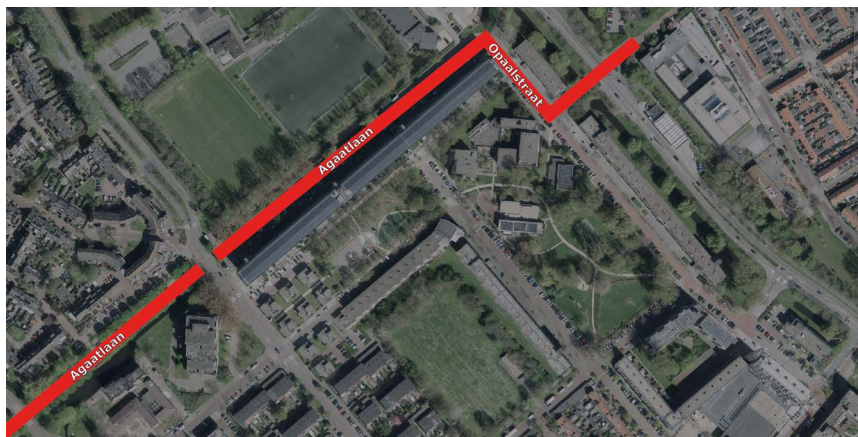
6.7 Maansteenpad

Over het algemeen vinden bewoners de hoofdfietsroute van de Agaatlaan via het Maansteenpad naar de fiets-tunnel onder de Dr. Lelylaan (Leeghwatertunnel) niet logisch. Het is daarom gewenst om deze route beter herkenbaar en comfortabeler in te richten. Vanuit gemeentelijk fietsbeleid willen we de fietsroute via de Agaatlaan rechtdoor laten lopen richting de Opaalstraat.

Zo loopt de hoofdfietsroute nu:



Zo wordt de hoofdfietsroute



Het nieuwe fietspad komt langs de singel van de Agaatlaan te liggen. Dit betekent dat het fietspad langs het Maansteenpad een andere inrichting kan krijgen. De ge-

meente wil de brede stoep en de stenige overgang van het Maansteenpad naar het Morspark vergroenen, waardoor het Maansteenpad meer onderdeel wordt van het Morspark. Bij een nieuw ontwerp van het Maansteenpad is het belangrijk dat de bergingen, waar bewoners hun fietsen en/ of brommers stallen, aan de kant van het Morspark bereikbaar blijven.

Maansteenpad zoals het nu is:



Zo wordt het Maansteenpad



Over het parkpad langs het Maansteenpad mag gefietst worden, in principe door bestemmingsverkeer, om onder andere de bergingen van de Agaatflat te bereiken. Het pad is 2,40m breed. 1 fietser en 1 voetganger kun-

nen elkaar passeren, de verwachting is dat dit sporadisch gebeurt. De hoofdfietsroute (het officiële fietspad in rood asfalt) van 3,50 meter breed ligt langs de Agaatlaan.

Voor het ontwerp van het Maansteenpad, moet het parkpad aansluiten op de (privé) tuinen van de Agaatflat. Deze tuinen zijn in eigendom van Portaal. Na de renovatie van de plintwoningen zullen deze tuinen een andere inrichting krijgen. Omdat de nieuwe inrichting van de tuinen nog niet bekend is, is in het voorlopig ontwerp een voorzet gedaan waar de entrees naar de tuinen zullen komen. Wanneer bekend is waar de entrees naar de tuinen zitten, zullen de paden op een meer vloeiende manier uitgewerkt worden in het definitieve ontwerp van de openbare ruimte.

6.7.1 Fietsparkeren

Voornamelijk bij de corporatieflats aan de Opaalstraat, Topaaslaan en de Agaatlaan/Maansteenpad is behoefte aan extra ruimte voor het stallen van fietsen. Fietsparkeervoorzieningen kunnen er ook voor zorgen dat het rommelige beeld van fietsen die de stoep (deels) blokkeren, wordt verbeterd. Het trottoir is beter begaanbaar voor rolstoelgebruikers, rollators en kinderwagens. Rondom de entrees van de corporatieflats zijn in het ontwerp fietsparkeerplekken ingericht.

6.8 Berylstraat

Het speelpleintje aan de Berylstraat wordt onderhouden door bewoners. Een aantal jaar geleden hebben zij een voorstel gedaan om het groen aan te passen. Sindsdien is het meubilair op het plein vernieuwd en ook zijn er aanpassingen gedaan aan de vorm van de plantvakken. Het project Hoge Mors is aanleiding om dit plan weer op te pakken. Het opknappen van het groen bij de Berylstraat is onderdeel van dit fase 3 van dit project.

Ontwerpprincipes

- Bij plantkeuze inzetten op het "tuingevoel". Biodiversiteit speelt een rol, maar is niet het hoofddoel.
- Rond intensief spelen terughoudend met vervangen van groen: Volwassen groen kan beter tegen een stootje dan nieuw.
- Gebruik maken van bestaand groen op plekken waar afscheiding gewenst is. Het bestaande hoge groen langs de kopse gevel van Berylstraat 14 handhaven. Waar nodig hogere heesters toevoegen. Hier rekening houden met kleur en met biodiversiteit.
- Rond het rustigere gedeelte (zitplek, en jeu de boules) kleur en afwisseling toevoegen aan het groen (bodembedekkers).
- Bestaand groen snoeien. Keuzes maken. Toekomststruiken ruimte geven.
- Bomen handhaven. Eventueel in overleg één boom bijplanten.

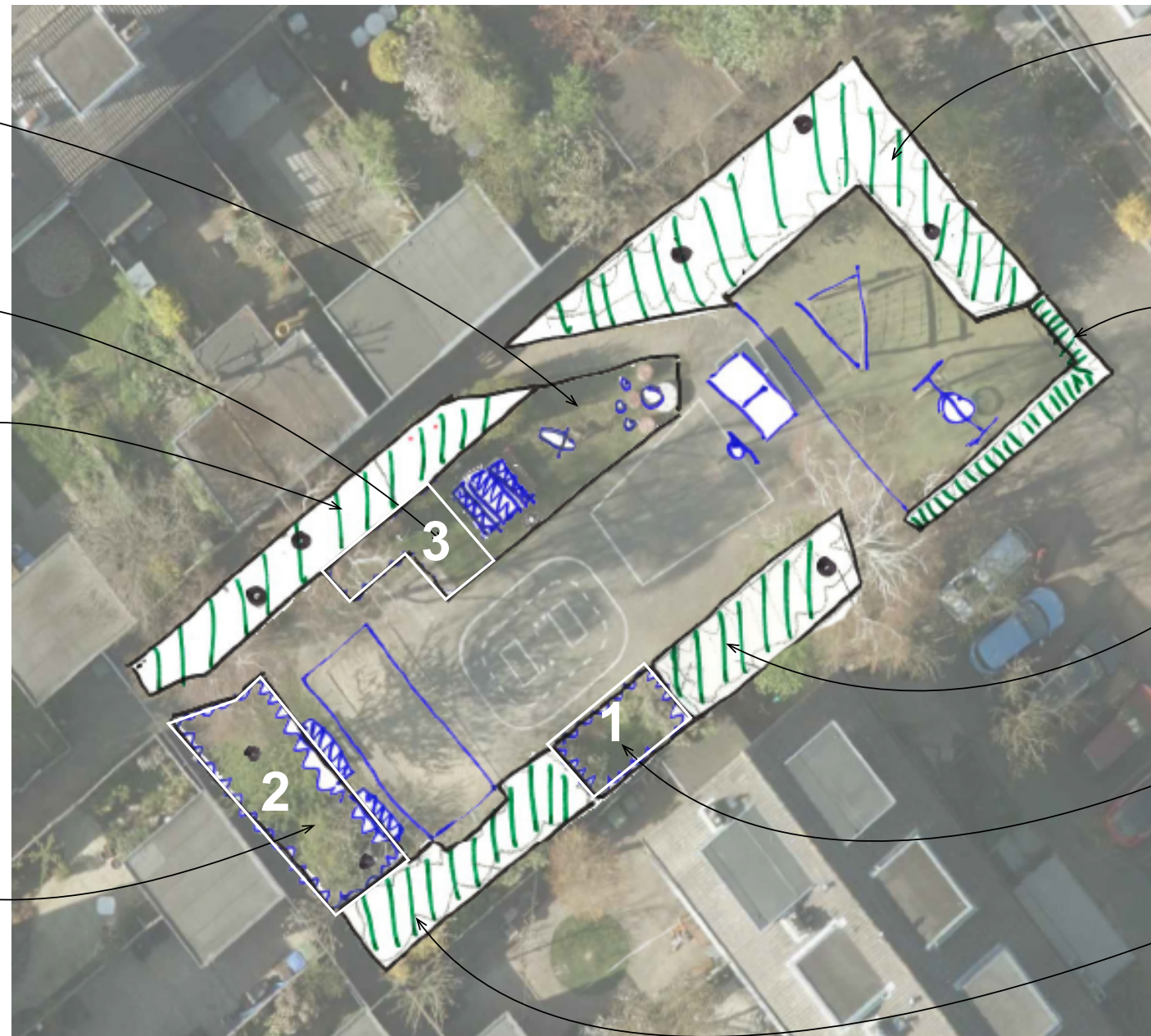
Grasveld met speelelementen en picknickbank handhaven

Grasveldje, gedeeltelijk omvormen naar vaste plantenborder

Opgaande heesters langs achterpad. Groen afscheiding. (Losse haag): handhaven, evt. fatsoeneren.

Eén van de berken ziet er niet heel gezond uit.

Laag groen onder bomen (Symphoricarpos). Omvormen naar meer afwisselende onderbeplanting (schaduwminnend)



Heesters onder bomen. Zo laten. Is robuust groen bij de speelplek, waarin ook gespeeld wordt.

Lage Heesters. (Symphoricarpos). Zo laten i.v.m. zichtpunt op de speelplek vanaf de straat.

Hoog groen voor schutting. Afscherming tussen de woning en het speelpleintje. Snoeien. Mahonia Bealii op de hoek verwijderen.

Lage heesters. (Cotoneaster) omvormen naar bloemrijk met een hoogteaccent.

Bosje van Mahonia Bealii. Grappige plek; handhaven.

6.9 Bezwaar maken

Bewoners mogen bezwaar maken op alle besluiten, dus ook tegen het kappen van bomen, een verkeersbesluit of het uitvoeringsbesluit. Ze moeten dit binnen 6 weken doen nadat een besluit is genomen. In onderstaande link staat uitgelegd hoe dit werkt. Ook mogen bewoners inspreken in de commissie, maar dat is geen formeel bezwaar. Meer informatie kunt u vinden op de volgende website: <https://gemeente.leiden.nl/inwoners-en-ondernemers/melding-doen-klachten-en-overlast/klachten/bezwaar-en-beroep/>