

## 3<sup>e</sup> Informatie- en participatiebijeenkomst Schipholweg 66, 68 en 70-128

28 juni 2023, Golden Tulip Hotel, ca. 15 aanwezigen

### Programma

- 19:30 Start bijeenkomst: opening gespreksleider
- 19:40 Presentatie door ontwikkelaar; terugblik oogst 3 participatie-thema's (Niek)
- 20:30 Presentatie door architect; update plan & ontwerp, werkgroep architectuur (Stijn)
- 21:00 Pauze
- 21:15 Presentatie door ontwikkelaar; thema's logistiek en mobiliteit, programma en voorzieningen; (Niek Smook)
- 21:55 Plenaire afsluiting

De presentatie is als bijlage bij dit verslag gevoegd

### Opening

De aanwezigen worden welkom geheten door Roeland Schmidt. Het doel van de avond is drieledig. Eerst zullen we een impressie geven van waar we nu staan na de eerdere informatie-/participatieavonden. Dat gebeurt door middel van een terugkoppeling op vorige vragen die door de presentatie heen te vinden zijn (in cursief schrift). Ten tweede presenteren we het (vernieuwde) huidige ontwerp en laten we zien hoe uw input in dit ontwerp is verwerkt. Tot slot willen we uw vragen en opmerkingen horen over de huidige stand van zaken. Deze opmerkingen kunnen we dan nog meenemen voordat we een definitief proces in routing laten gaan. Aanwezigen zijn vandaag:

- Roeland Schmidt (gespreksleider)
- Niek Smook (Ontwikkelmanager Ontwikkelcombinatie Schipholweg B.V.)
- Ivar Grasmeijer (Projectontwikkelaar Ontwikkelcombinatie Schipholweg B.V.)
- Stijn de Jongh (Architect bij Studioninedots)
- Jelle Deurman (Projectmanager bij gemeente Leiden)
- Martijn Anhalt (Stedenbouwkundige bij gemeente Leiden)

Vraag: U heeft het over het ontwerp-bestemmingsplan bij de routingprocedure, maar ik hoor u niets zeggen over het bouwplan. Moet u daar ook niet mee bezig zijn?

Antwoord: Het team dat zich bezighoudt met het bouwplan maakt ook deel uit van het team van ontwikkelplan. De jurist die werkt aan het ontwerp-bestemmingsplan is bijvoorbeeld ook in de zaal. Het maken van het ontwerp voor het gebouw en ontwerp bestemmingsplan gebeurt dus parallel aan elkaar.

### Terugblik – Niek Smook

Hier volgt een terugblik door Niek op de vorige bijeenkomsten en ander contact met belangenverenigingen en gemeentelijke instanties (wijkverenigingen, Historische Vereniging Oud Leiden, afdeling Stedenbouw, de welstandscommissie (incl. hoogbouwtoetser en overige stakeholders). De presentatie die Niek gebruikt is te vinden in de bijlage. Hieronder is weergegeven wat er toen is opgehaald en wat de uitkomsten daarvan zijn.

1. We zitten nu schuin tegenover de locatie waar we het nu over hebben. De grond is eigendom van Ontwikkelcombinatie Schipholweg B.V., een samenwerking tussen VORM en Oudendal. Vorm is verantwoordelijk voor de nieuwbouwwontwikkeling, Oudendal voor de exploitatie van

de huidige panden. Maar, we maken samen onze besluiten. Bij deze besluiten is ook het ontwerpteam betrokken, maar ook de mensen in deze zaal om op- en aanmerkingen op te halen en het plan zo aan te scherpen.

Vraag: Hoe hoog worden de torens?

Antwoord: De linker toren wordt 69 meter, de rechter 75 meter en de middelste 90 meter.

2. We zullen de gebouwen alzijdig ontwerpen. Dat wil zeggen dat er geen duidelijke voor- en achterkant aan de gebouwen zit, maar dat we aan elke zijde dezelfde hoogwaardige bouwkwaliteit en uitstraling waarborgen.
3. Wij hebben verschillende mogelijkheden van hoogtes en kleurstellingen verder uitgewerkt. Hierover zullen we straks meer vertellen.
4. We hebben een belangrijke invulling van de gebiedsvisie van Leiden meegenomen in het ontwerp. Daarnaast stapelen en vermengen we functies in het gebouw. Hierdoor kan men ook dicht op de straat wonen (op de tweede verdieping zijn al woningen aanwezig) en creëren we meer levendigheid in de avonduren wanneer de kantoren dicht zijn. Dit creëert een echt gemengd gebouw.
5. Bepaalde aspecten van de gebiedsvisie en hoogbouwvisie zijn verder meegenomen in de ontwerpen en afspraken met de gemeente.
  - a. De locatie wordt bestemd voor wonen, werken en verblijven.
  - b. De locatie moet versterkend werken voor de levendigheid aan de Schipholweg.
  - c. Er zijn afspraken gemaakt over de betaalbaarheid van het woonprogramma in het nieuwe gebouw. Zo is de hoeveelheid sociale woningen verhoogd van 30% naar 35% en is het percentage over het aantal woningen in de middeldure huur en koop van 20% naar 35% gegaan. Dit betekent dat het merendeel (70%) nu betaalbare woningen betreft.
6. Er zijn een aantal belangrijke mijlpalen behaald in het proces:
  - a. Stedenbouwkundig akkoord op het plan door de stedenbouwkundigen op 22 en 29 maart 2023 en de vaststelling van het volume door de hoogbouwtoetsers van de welstandscommissie op 29 maart 2023. Bij de vaststelling van het plan waren Erfgoed Leiden en Historische Vereniging Oud Leiden ook betrokken.
  - b. Volumes, verhoudingen daarvan, afstanden en zichtlijnen zijn daarmee ook vastgesteld in het Welstandsoverleg van 29 maart 2023. Woensdag 5 juli vindt er een vervolgoverleg plaats bij de welstandscommissie. Hier zal de architectuur gepresenteerd worden.
    - i. Op de borden die u in de zaal hiernaast kunt vinden is de laatste stand van zaken weergegeven. De beelden moeten nog gepresenteerd worden aan de welstandscommissie, maar in het teken van transparantie willen we deze nu toch met u delen. De gemeente (stedenbouwkundigen) staat hier ook achter.
  - c. De voorbereidingen op het ontwerp bestemmingsplan zijn getroffen en er zijn verschillende gesprekken gevoerd met de wijkverenigingen van Houtkwartier, Stationskwartier en Maredijkbuurt
7. Tijdens voorgaande gesprekken met de Historische Vereniging Oud Leiden is het onderwerp zichtlijnen ter sprake gekomen. Ten tijde van de vaststelling hoogbouwvisie is er n.a.v. de ontwikkeling van project Lead aan de W. de Zwijgerlaan ook vastgesteld dat er een model moet zijn waarmee men het volume a.d.h.v. vastgestelde standpunten en zichtlijnen onafhankelijk kan toetsen. In de Welstandsnota is toen toegevoegd dat Welstand meedoet in de toetsing van zichtlijnen van nieuwbouw.

- a. Dank voor deze toevoeging vanuit de aanwezige vertegenwoordiger van HVOL. Zo zorgvuldig wordt dus omgegaan met deze ontwikkelingen. Dit resulteert in een beter plan.

## Huidig ontwerp - Stijn de Jongh

De presentatie is te zien als bijlage van dit verslag. Daar zijn de slides te vinden en daarin is tevens te zien hoe de verschillende opgehaalde op- en aanmerkingen zijn verwerkt.

We zijn lang bezig geweest om tot planvorming te komen. Hier worden kort de afgelopen gedachtenstappen samengevat die zijn gezet om tot het huidige ontwerp te komen.

Stap 1: A.d.h.v. het ontwerp dat we tijdens de vorige bijeenkomst van 31 oktober 2022 hebben gedeeld als basis, hebben we, samen met de gemeente, gekeken hoe we het straatprofiel kunnen verbeteren. De conclusie was dat een zichtbare scheiding in materialen en architectuur van de gevel in de plintlagen (1<sup>e</sup> 12 meter hoogte) t.o.v. de stedelijke lagen (1<sup>e</sup> 30 meter hoogte) een positieve bijdrage levert aan het straatprofiel. Deze is toegevoegd aan het ontwerp (zie presentatie voor een visualisatie).

Stap 2: We wilden de beleving vanaf de straat meenemen in de ontwerpen – met name wilden we de menselijke maat meenemen in het volume van het ontwerp. Dit uitgangspunt heeft zich geuit in een aantal ‘hapjes’ die we uit het volume van de stedelijke laag hebben genomen verspreid over de eerste acht verdiepingen. Dit zorgt ervoor dat het gebouw als passant ‘aanraakbaarder’ wordt. Daarnaast hebben we het oorspronkelijke hof tussen de meest linker- en de middelste toren een andere stedenbouwkundige invulling meegegeven. Dit hof is nu in de vorm van een atrium ontworpen, direct toegankelijk vanaf de straat. De stoep is daar niet heel breed, dus het is belangrijk om daar meer openbare ruimte te creëren met het realiseren van een setback t.p.v. het atrium en het realiseren van het binnenhof tussen de middelste- en meest rechter toren geven wij hier invulling aan. Ook hebben we gekeken naar het maken van een zo mooi mogelijk silhouet. Hierbij is een spel ontstaan tussen de drie verschillende hoogtes met als uitgangspunt om licht en lucht tussen de volumes te houden.

Kleurstelling: we hebben gekozen voor een donkerder kleur in de plint die steeds lichter wordt richting de hogere verdiepingen. De Historische Vereniging Oud Leiden merkte op dat we met de lichtere kleuren-en grijstinten t.p.v. de hogere verdiepingen bijdragen aan het wegvallen van de hoogte accenten bij bijvoorbeeld Hollands-grijs weer. Ook hebben we gekozen voor een ander soort baksteen op lagere verdiepingen en meer glas op de hogere verdiepingen. Zo ontwikkelt een opdeling van de verschillende elementen. We vinden het mooi dat de grens tussen midden en hoog worden verweven.

Deze uitgangspunten dienden vervolgens als basis waarmee we keuzes zijn gaan maken over de specifieke inrichting van het gebouw, waarbij we rekening hielden met de samenstelling van woon-, werk- en buitenruimte.

## Vragen en antwoorden

1. Aan de overkant van de weg vanaf jullie wordt ook gebouwd. Wordt er rekening gehouden met deze bouwplannen bij de ontwerpen van dit gebouw en de bredere plannen van Leiden voor bijvoorbeeld de inrichting van de straat en mobiliteit?
  - a. Zeker. De Schipholweg kent een aantal zeer specifieke gebouwen (Achmea bijvoorbeeld). Deze omliggende gebouwen bepalen hoe dit gebouw zich gaat uiten wanneer het klaar is. Daarom is er nauw contact met de ontwikkelaar aan de overkant, waar we een dialoog voeren over de kleurstelling, de hoogtelijnen, de 12-

- meter-lijn, de plintlijn en andere relevante aspecten. De massa's zijn eerder dit jaar op elkaar afgestemd. Zij nemen de input ook mee in de ontwerpen van hun gebouw.
2. Dat gebouw wordt ook 70 meter hoog. Moeten de ontwerpen een geheel opleveren?
    - a. Ja, daar streven we wel naar. We proberen in afstemming onze ontwerpen te maken en deze ontwikkelaar en architect ook te overtuigen om bepaalde elementen van ons ontwerp over te nemen. Hiermee proberen we een geheel te scheppen.
  3. Vorige keer is met accenten bedacht om het minder massaal over te laten komen. Wat is daarmee gebeurd?
    - a. In eerdere plannen zat heel veel van het volume heel dicht tegen de straat. Dit gaf een massaal effect. We zijn gaan kneden met het ontwerp om de straatgevel van de toren naar achteren te duwen (zie presentatie). Dit geeft een minder massaal gevoel. Daarnaast hebben we ook de zichtlijnen secuur uitgewerkt en gekeken naar de hoeveelheid licht dat tussen de torens door komt. De ruimte tussen de torens moet genoeg blijven om een goede leefkwaliteit te garanderen.
  4. Die schuine zijden zijn er niet meer?
    - a. Nee, de torens zijn in plaats daarvan onder meer wat smaller geworden en de middelste toren is meer in het midden geplaatst, wat positief werkt in de belangrijkste zichtlijnen. Vanuit deze zichtlijnen is lucht tussen de torens zichtbaar, een belangrijk gegeven om de volumes minder massaal te laten zijn
  5. Ik hoor je zeggen 'een Leids kleuren pallet' – wat betekent dat?
    - a. Dit is een door de gemeente vastgesteld kleuren pallet, waaruit we als architect mogen kiezen voor de kleur van onze gebouwen. Die keuze kwam voort uit het kleuren pallet uit de 16<sup>e</sup>-eeuwse schilders in de stad. Andere elementen in de stad kennen hetzelfde kleuren pallet. Het kleuren pallet ziet er als volgt uit (zie presentatie, slide 34). De kleuren liggen dicht bij elkaar. Het baksteen neemt de bovenste kleur aan; beton de rechter kleur; kozijnen de kleur linksboven; de plint midden beneden. In Leiden is Hortus groen een voorbeeld uit het Leidse kleuren pallet.
  6. Ik vind de boompjes daar erg mooi, maar ze moeten wel kunnen wortelen. Hebben die wortelruimte als je rekening houdt met de riolering en bekabeling?
    - a. Er staan nu al bomen op die plekken en de bomen op de slide komen op dezelfde plekken. Ook komen er boompjes in de hofjes. Die zijn wat lager – maximaal 8 meter
  7. Hoe hoog is het gebouw van Achmea?
    - a. Ongeveer 50 meter.
  8. Als reactie op een slide waar een ontwerp van de straat van de Schipholweg na de bouw weergegeven staat: kloppen de verhoudingen? De straat lijkt heel breed op dit ontwerp.
    - a. Ja, deze kloppen.
    - b. Martijn Anhalt van gemeente Leiden licht de nieuw ontworpen straat toe: We zijn bezig met een groot mobiliteitsproject: de Leidse Ring Noord (LRN). Dit project heeft als doel om de doorstroom van het autoverkeer in Leiden te verbeteren en wordt al in bepaalde delen van de stad aangelegd. De Schipholweg maakt deel uit van de Ring Leiden Noord. Een aantal elementen zijn:
      - i. De brandweer wordt goed aangesloten op deze route.
      - ii. Fietsers, voetgangers en groen moeten een plek krijgen.
      - iii. De komende jaren wordt er een nieuw wegprofiel gemaakt. Er komt een breed fietspad aan beide zijden: 4 meter breed, 8 meter in totaal.
      - iv. Er worden diverse soorten bomen en planten aan beide zijden van de weg en in de middenberm geplant. In middenberm ook variatie, ook met besjes voor vogels.

9. Hoe oud zijn de bomen die jullie aan de Schipholweg gaan planten?
  - a. Een deel van de bomen die er nu staan worden door gemeente bewaard en sommigen worden herplant. De bomen zullen allemaal in het beeld van de straat en wijk passen en krijgen tijd om te groeien.
10. Vraag: er zijn aparte boomdeskundigen die screenings maken en aanbevelingen doen over de boomsoorten.
  - a. Ja, dit rapport is al gepubliceerd en dit zijn we aan het aanscherpen. We kijken hierbij onder andere naar de soorten en de hoogte van de bomen.
11. Valt de herinrichting van de Schipholweg tegelijkertijd met de bouw van het gebouw? Wij wonen hierachter en kunnen soms niet de buurt uit door bouwwerkzaamheden. Houden jullie hier rekening mee?
  - a. Jelle Deurman van gemeente Leiden ligt toe: We zijn inmiddels al gestart met de nieuwe aanleg van de rioleringen. We zorgen ervoor dat de bouwwerkzaamheden zoveel als mogelijk gespreid worden en dat de wijk toegankelijk blijft. Het ontwerpbestemmingsplan voor dit project gaat eind dit jaar ter inzage en de bijbehorende procedure is in de eerste helft van 2024 afgerond. Daarna begint VORM pas met sloopwerkzaamheden en realisatie van de bouwplannen. We kijken nu al wel serieus naar de puzzel van bouwverkeer en het toegankelijk houden van de buurt. Wanneer we meer zicht hebben op de plannen zorgen we voor communicatie hierover.
12. Wij moeten wel op tijd inspraak kunnen hebben op deze plannen zodat er nog op tijd wijzigingen aangebracht kunnen worden. Er is een verschil tussen er wonen en de tekentafel.
  - a. We zullen jullie opnieuw informeren wanneer we richting de uitvoeringsfase gaan en daarbij ook luisteren naar jullie zorgen en tips.
13. Hebben jullie overwogen om ook op hoogte vegetatie aan te brengen?
  - a. Ja, op het binnenplantsoen komt een boom waar je omheen kan zitten. Daarnaast komt er ook een daktuin op 9 meter hoogte. Deze is net zichtbaar vanaf de straat. Op 30 meter hoogte is een vrij groot dakvlak en daar komen een aantal dingen samen. Niet alleen zonnepanelen, maar ook een sedumpakket zodat je biodiversiteit en waterberging kan bieden. Hittestress is een steeds belangrijker aspect bij het maken van een goed woon- en leefklimaat.
  - b. Wij zijn geen voorstander van gevelgroen door het kwetsbare karakter. We willen juist groen aanbrengen op plekken waar je het goed kan onderhouden. Daar heb je op de langere termijn meer profijt van.
14. De structuur van de presentatie is nu dat je eerst het ontwerp laat zien en het daarna over de planning van de komende tijd gaat hebben. Je zou het juist andersom moeten doen – eerst de programmering presenteren en daarna praten over de invulling van het ontwerp.
  - a. Goed punt, dank. Eerdere presentaties over het ontwerp waren, net als nu, wel altijd gebaseerd op keuzes over programmering.
15. Bij de ontwerpen zou je niet alleen plaatjes en teksten moeten laten zien, maar ook moeten vertellen wat de kosten zijn die hier mee gemoeid zijn. In ieder geval zou ik een indicatie willen horen. Daarnaast zouden we ook willen weten wat de stikstofruimte is in dit project. Graag hoor ik hoe hiermee rekening is gehouden.
  - a. Niek neemt dit mee voor volgende presentaties. Deze factoren zijn in ieder geval goed in beeld bij VORM.

## Programma: woningtypen; voorzieningen

In het programma zijn meer woningen opgenomen, met daarin een groter aandeel betaalbaar. Hiermee wordt ingespeeld op de maatschappelijke ontwikkelingen en de impact daarvan op de woningmarkt.

## Vragen en antwoorden

### 1. Op welke ontwikkelingen doelt u?

Er is landelijk, maar zeker ook in Leiden een toenemende behoefte aan betaalbare woningen. De eisen voor het programma wonen in dit gebouw zijn tot stand gekomen vanuit eisen die de gemeente stelt voor het creëren van meer betaalbare woningen. Er zijn nu enkele tientallen woningen meer voorzien en het aandeel sociale en middeldure woningen in dit project is nu gestegen naar in totaal minimaal 70%. Door de verspringing in de hoge toren hebben we meer woningen kunnen creëren. De hoogste toren was eerst uitsluitend voor de vrije sector bestemd, maar deze wordt nu ook gemengd met middeldure woningen. In het nieuwe ontwerp hebben we het sociale en middenprogramma gemengd tussen toren 1 en toren 3. We zien dat er uit de markt meer vraag is naar precies deze woningen. We zijn in gesprek met Sleutels en Portaal (Leidse woningcorporaties) om de sociale woningen en enkele middeldure woningen aan hen te verkopen.

De Woonverordening in Leiden, maar ook beleid van wonen door minister De Jonge legt de druk bij corporaties om meer regie te nemen in het realiseren van de 900.000 woningen in de totale landelijke opgave.

De recente renteverhogingen zorgen voor een daling van 15-20% in de prijzen die beleggers willen betalen voor beleggershuurwoningen (sociaal, middelduur en vrije sector). Ook de recente landelijke wijzigingen in het woonbeleid zorgen voor onzekerheid in de markt en gevolg hiervan is een terughoudendere houding van onder andere institutionele beleggers. Deze partijen hebben daardoor moeite met het rondkrijgen van hun funding.

Daar waar de opbrengsten sterk zijn gedaald zijn daarentegen de (bouw)kosten niet gedaald.

VORM is naast projectontwikkelaar ook bouwer/aannemer. VORM Bouw is reeds vroeg betrokken bij de ontwikkeling van het plan. Daarbij ligt de nadruk op efficiënt en effectief bouwen. In overleg met de architect word gezocht naar duurzame en betaalbare materialen met een goede en bewezen prijs-kwaliteit-verhouding. In de kopgevels (gevels Schipholweg en spoorzijde) wordt echt metselwerk gebruikt. Er wordt veel gebruik gemaakt van geprefabriceerde elementen. De langsgevels bestaan uit balkons met glazen balustraden en kolommen met minerale steenstrips (een fotokopie van het metselwerk van de kopgevels). Deze worden geheel geprefabriceerd aangeleverd en geplaatst. Hiervoor is bijvoorbeeld geen steiger meer benodigd. Dit scheelt geld. Daarnaast zijn we ook bezig met geprefabriceerde badkamers/toiletten, waarbij de installaties in de woningen ook zo veel mogelijk geprefabriceerd aan te leveren. Dit alles moet leiden tot lagere bouwkosten, wat een bijdrage met leveren aan de financiële haalbaarheid van het plan.

Net als bij eerdere (bouw)crisissen stelt de rijksoverheid subsidies beschikbaar om bouwplannen mogelijk te maken. Dit gaat dan om bouwplannen, die nog een laatste kleine financiële bijdrage nodig hebben om financieel haalbaar te worden. Thans heeft de Rijksoverheid een StartBouwImpuls (SBI-subsidie) beschikbaar gesteld voor projecten die kunnen starten in 2024 en 2025. Samen met gemeente Leiden gaan we bezien of en voor hoeveel subsidie we in aanmerking kunnen komen.

Door te sturen op goede, duurzame en mooie woningen en commerciële ruimten, lagere bouwkosten en het maken van de juiste afspraken met (plaatselijke) corporaties/woningbouwverenigingen en

andere afnemers van het programma in dit project streven we ernaar om dit plan, zonder subsidie van de rijksoverheid haalbaar te maken. Dat is een belangrijke doelstelling voor dit project.

2. Hotels worden gemist in de ontwikkeling van deze weg; we zitten hier immers dicht bij het station, even dicht bij Schiphol als Amsterdam en deze locatie is centraal gelegen in de stad. Antwoord Niek Smook: In de Gebiedsvisie Schipholweg is vastgelegd dat nieuwe hotels hier geen plaats hebben.
3. Er is gesproken (o.a. met Jan Tolsma van de bewonersvereniging Stationsgebied) over de publieke ruimte in en buiten het gebouw. Antwoord Niek Smook: We houden de gemeente scherp om de publieke ruimte aan de juiste kwaliteit te laten voldoen, en zij doen hetzelfde bij ons met betrekking tot de kwaliteit van het gebouw en de aansluiting op het openbaar gebied.
4. Wordt de fietsenstalling bij het gebouw ook afgesloten? Is het voor bewoners? Antwoorden Niek Smook:
  - a. Ja, het is voor bewoners en voor bezoekers en het wordt afgesloten.
  - b. De fietsenstallingen voor zowel bewoners/gebruikers van de commerciële ruimten en de bezoekers worden ontsloten vanaf beide zijden van het gebouw. Bezoekers worden separaat afgescheiden van de overige vaste fietsparkeerders. Zo'n openbare fietsenstalling voor bezoekers moet 24/7 toegankelijk zijn en moet je dus heel goed bewaken. Dat gaan we ook faciliteren. Dat geldt ook voor de logistieke straat en de parkeergarage. Als je een parkeerabonnement hebt moet je 24/7 naar binnen en buiten kunnen. Daarnaast moet deze straat ook toegankelijk zijn voor hulpdiensten. De specificaties hiervan moeten we nog afstemmen met de gemeente, maar veiligheid en toegankelijkheid zijn een harde randvoorwaarde. Te denken valt aan camerabewaking en een huismeester die 24/7 altijd aanwezig is met korte lijnen naar gemeentelijke diensten, politie, brandweer etc. in geval van calamiteiten.
5. Hoeveel parkeerplaatsen komen er in het gebouw?
  - a. Wij zetten in op ca. 110 parkeerplaatsen. Dit getal is opgebouwd uit ca. 15 plekken voor deelauto's, ca. 5 laad- en losplekken en ca.90 parkeerplekken voor bezoekers en abonneementhouders voor zowel de woningen als de commerciële ruimten.
  - b. Dit zijn er minder dan de vorige keer en hier is bewust voor gekozen. We zien dat er een verschuiving van de markt plaatsvindt. Aan de ene kant zijn duurzame gebouwen en praktijken steeds populairder – iets wat wij ook serieus nemen in de ontwikkeling van dit gebouw. Wij willen juist ook bewoners en bedrijven aantrekken die vanuit eenzelfde opvatting opereren. Als huurder van de woningen of de commerciële ruimten (hoofdzakelijk kantoren) kies je bewust om pal naast het Centraal Station en de binnenstad van Leiden te gaan wonen of te gaan werken, waarbij OV, deelmobiliteit, fietsfaciliteiten in ruime mate aanwezig is en geen of minder plaats is voor een auto.
  - c. De locatie van deze gebouwen is dus bepalend voor het parkeerbeleid. Dit gebouw bevindt zich pal naast het centraal station van Leiden en heeft zo een erg goede aansluiting op het OV-netwerk van Nederland.
  - d. Door hier bewust voor te kiezen helpen we de gemeente ook in de doelstelling om verkeer zo veel mogelijk uit de stad te weren.
  - e. Wel is het zo dat de gemeente parkeernormen stelt voor de gebruikers en bezoekers van de commerciële (kantoor)ruimtes en bezoekers van de woningen. Maatgevend in ons plan is dat wij zullen faciliteren in voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers van de woningen. We gaan uit van in ieder geval 65 plekken voor bezoekers. Dan houden

we naast de 15 deelautoplekken en 5 laad- en losplekken nog minimaal 25 flexplekken over die we kunnen bestemmen en uitgeven in de vorm van parkeerabonnementen. We weten nog niet hoe we de verdeling van de uitgegeven abonnementen gaan maken tussen wonen en werk. Wij hebben over het parkeren continu overleg met de gemeente.

6. Er komen twee parkeerlagen op de eerste en tweede verdieping. Auto's zullen naar binnen en naar buiten moeten kunnen – gebeurt dat via de tunnel?
  - a. Ja. Auto's komen rechts op de plattegrond naar binnen (aan de kant van de brandweer). De perscontainers komen daar ook. Dan komen er 20 parkeerplekken op de begane grond. Als je een abonnement hebt, of een bezoeker bent, mag je hier niet staan, maar moet je naar de eerste of tweede verdieping. Dan ga je door een slagboom en kom je, na een helling, linksboven op de kaart uit.. Bij uitrijden van de bovengelegen parkeerlagen (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> verdieping) kom je er ook weer aan de brandweerszijde uit. Bureau Spark heeft deze parkeerverdiepingen voor ons ontworpen.
7. Dit heeft nog wel enige uitwerking nodig.
  - a. Klopt, en we zijn daar op het moment nog mee bezig. We zitten nu in de fase dat we een terugkoppeling geven op de vorige bijeenkomsten en een vooruitblik werpen op de volgende stappen in het ontwerp. Vervolgens komen we toe aan het maken van een definitief ontwerp. Dan wordt dit ook zeker goed bekeken.
8. Als je wilt faciliteren dat mensen lopend naar hun werk en op bezoek gaan moet je een hoogwaardige voetgangersroute naar en van het station ontwerpen. Het huidige pad langs Achmea is niet toereikend. Hiervoor zou je de route langs Achmea moeten herontwikkelen. Mijn ervaring is dat je een fijne looproute moet hebben naar je werk. (Deze vraag is vooral aan de gemeente gericht)
  - a. Martijn Anhalt: de Leidse Ring Noord is in een andere setting met bewoners besproken, maar ik ben nu niet voorbereid om deze vraag goed te beantwoorden. Ik heb namelijk geen tekening en plaatje paraat, maar jullie hebben in deze wel een antwoord van me te goedge. Dit neem ik dus ook zeker mee naar de volgende bijeenkomst. De tekeningen van de LRN zijn wel te vinden op de site van de gemeente.
  - b. Niek: het lijkt ons sowieso een goed idee om in december nog een keer terug te komen met een bredere informatie avond waarin ook de Leidse Ring Noord plannen nader worden gepresenteerd door de gemeente Leiden. Dan zullen we deze vraag ook beantwoorden.
9. Hebben de woningen ook een berging?
  - a. Ja, in de ruimte zelf zit een berging, maar er zijn ook collectieve fietsstallingen.
10. Hoeveel fietsparkeerplekken zijn er?
  - a. Ongeveer 1500.
  - b. We zetten bij fietsparkeerplekken in op meer dan de wettelijke norm. De reden hiervoor is dat we ook bezoekersplekken meenemen. Een gedeelte van de fietsenstalling zal ook dubbelhoge fietsenrekken bevatten. Een ander gedeelte zal alleen laag zijn om ook te faciliteren voor fietsen die niet in een hoog rek passen, zoals elektrische fietsen, fatbikes, bakfietsen en scooters.
11. Vorige keer was er een discussie over wie verantwoordelijk is voor de handhaving en bewaking van de fietsenstallingen. Is dit al opgelost?
  - a. Klopt, de verwachting is dat wij als ontwikkelaar dat toch naar ons toe gaan trekken. Definitieve afspraken moeten we nog afstemmen met de gemeente.



- b. Er zit geen hek voor deze ruimtes en we moeten nog kijken wat de erfgrens gaat worden. Deze factoren zijn bepalend voor wie de verantwoordelijkheid draagt.
- c. We willen fietsen voor bezoekers en bewoners gescheiden houden. De ervaring leert dat dit anders voor problemen kan gaan zorgen.

## Duurzaamheid en leefbaarheid

### Vragen en antwoorden

1. We hebben in het SDE-gebouw ervaring met hevige windvlagen. Hoe gaan jullie hiermee om?
  - a. Je ziet al op het plaatje dat we op een bepaalde hoogte een luwe zone hebben gecreëerd. Dit doen we op plekken waar voetgangers en fietsers lopen. Dit 'breekt' namelijk als het ware de wind, waardoor men uiteindelijk minder last zal hebben van harde wind.
2. Doet de overkant dat andere gebouw ook zoiets?
  - a. Dit wordt integraal bekeken en de modellen worden ook telkens bijgewerkt.
3. We liggen in een route voor vliegverkeer. Welke invloed heeft dit op de stikstofuitstoot bij onze huizen en voor jullie bouwproject?

Boven de wettelijke norm mogen we niet komen bij de bouwwerkzaamheden. Hiervoor zullen we bepaalde aanpassingen moeten nemen aan het bouwproces. We zullen bijvoorbeeld elektrisch materieel gaan gebruiken om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen.

### Vervolg en planning

Voor de planning is er niet veel veranderd sinds de vorige keer. We zullen in november of december 2023 nog een bijeenkomst houden samen met de gemeente Leiden om een toelichting te geven op het definitieve ontwerp, onbeantwoorde vragen te beantwoorden, om terug te koppelen wat er met jullie opmerkingen is gebeurd en vanuit de gemeente Leiden zullen de plannen rondom de hierboven benoemde Leidse Ring Noord gepresenteerd worden. Dit zal óf vlak voor, óf vlak na we het DO (definitief ontwerp) aan het College van Leiden hebben aangeboden. Voor meer informatie kan je de website bezoeken: [www.vorm.nl/schipholweg](http://www.vorm.nl/schipholweg)

### Vragen en opmerkingen

1. Ik wil even de ruimte hebben om alles rustig te verteren. Dit was veel informatie.
  - a. Dat begrijpen we heel goed. Je kan ons ook mailen op: [schipholweg@vorm.nl](mailto:schipholweg@vorm.nl). Laat ook je e-mailadres achter zodat we je ook op de hoogte kunnen houden.
2. Hoe zit het met geluidsoverlast in die tunnel (= logistieke straat)? Komen vrachtwagens daar ook?
  - a. Dat moeten we nog bezien. In de aanvraag voor de Omgevingsvergunning moeten we aantonen dat de geluidswering van de tunnel/logistieke straat naar de omliggende bewoners minimaal is. Onze verwachting is dat dit geen problemen gaat opleveren.