

# 4e Informatie- en participatiebijeenkomst

## Schipholweg 66, 68 en 70-128

14 oktober 2024, Golden Tulip Hotel, ca. 20 aanwezigen

### Programma

- 19:00 Start bijeenkomst; opening & update t.o.v. vorige avond
- 19:15 Presentatie door ontwikkelaar over programmawijzingen (Niek)
- 19:40: Presentatie door architect; update plan & Ontwerp (Stijn)
- 20:00 Presentatie over Mobiliteit & Duurzaamheid (Stijn & Niek)
- 20:30 Plenaire afsluiting

Presentatie wordt gegeven door:

- Stijn de Jongh; architect van Studioninedots
- Niek Smook; namens Ontwikkelcombinatie Schipholweg B.V. (VORM en Oudendal)

De presentatie is als bijlage bij dit verslag gevoegd.

### Opening

De aanwezigen worden welkom geheten door Niek Smook namens de Ontwikkelcombinatie, architect en gemeente Leiden. Het doel van de avond is meerledig. Eerst worden de aanwezigen geïnformeerd over de huidige stand het project Schipholweg, zowel in proces, programmawijzingen als de planwijzingen in het ontwerp ten opzichte van de vorige bijeenkomst. Daarnaast worden opmerkingen vanuit aanwezigen opgehaald voor de thema's 'gevels', 'programmering plint' en 'mobiliteit met het oog op de nog aan te vragen omgevingsvergunning (die moet passen binnen het bestemmingsplan zoals dat nu voorligt). Tot slot wordt een doorkijk gegeven van de planning na deze avond.

### Update t.o.v. vorige avond

Hier volgt aan de hand van het mijlpalenoverzicht uit de presentatie, een terugblik door Niek op de vorige participatiebijeenkomsten. Het plan dat in 2023 gepresenteerd is, is de basis geweest voor het ontwerpbestemmingsplan dat vanaf 28 december 2023 voor een periode van zes weken ter inzage heeft gelegen. Op 5 juni 2024 heeft daarnaast goedkeuring van het (voorlopig) bouwplan plaatsgevonden door de welstandscommissie en afdeling stedenbouw. Dit (voorlopige) bouwplan past grotendeels binnen het ontwerpbestemmingsplan, maar is wel op een aantal onderdelen aangepast. Dit aangepaste ontwerp wordt vanavond gepresenteerd, waarbij op een drietal onderwerpen nog ruimte aanwezig is om eventuele aanpassingen in het plan te maken. Hierbij geldt wel dat het bestemmingsplan – dat in december 2024 – aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, de maximale kaders voor het volume en het programma biedt. Het nu voorliggende, maar aangepaste (voorlopig) bouwplan, is reeds in het bestemmingsplan verwerkt.

### Vragen & antwoorden

- Vraag: Het 3<sup>de</sup> bolletje van de planning (dia 7) "Ontwerp bestemmingsplan ter inzage d.d. 28 december 2024". Dat moet waarschijnlijk 2023 zijn?
- Antwoord: Ja, dit moet inderdaad 2023 zijn (verwerkt in de bij dit verslag gevoegde presentatie).

## Programmawijzigingen

Door Niek is een toelichting gegeven op de wijzigingen die in het programma zijn doorgevoerd. Deze wijzigingen zien concreet toe op het naar beneden bijstellen van het maximum woningaantal (van 635 naar 580 woningen) en het schrappen van de sportschool. De wijzigingen in het programma zijn doorgevoerd, als gevolg van de aanpassingen in het ontwerp (waar later in de presentatie door de architect op wordt ingegaan). Kort samengevat is het ontwerp (en daarop volgend het programma) aangepast, omdat de eerder voorgestelde combinatie van een gestapeld programma in het beoogde volume te kostbaar en daardoor niet haalbaar werd. Dit, in combinatie met ingediende zienswijzen en voortschrijdend inzicht, hebben geleid tot een ander programma en andere verdeling van functies in het gebouw.

In plaats van het stapelen van het programma, zijn de functies nu meer gescheiden. Zo wordt in toren 1 (dichtstbij Achmea) geen woonprogramma meer gerealiseerd, maar alleen een kantoorprogramma met commerciële en maatschappelijke ruimtes in de plint. Torens 2 (de hoogste toren) en toren 3 houden nog steeds commerciële en maatschappelijke ruimtes in de plint, maar daarboven worden alleen woningen gerealiseerd. Het schrappen van de sportschool komt voort uit de gewijzigde indeling van de gebouwen. In het plan van 2023 was in de plint op de eerste verdieping één commerciële ruimte over de gehele lengte van het gebouw voorzien, die daarmee qua formaat geschikt was voor een sportschool. In het nu voorgestelde ontwerp (van 2024) worden in toren 2 en 3 woningen vanaf de eerste en tweede verdieping voorzien, waardoor deze grote commerciële ruimte op de eerste verdieping is komen te vervallen.

Het terugbrengen van het woningaantal is zowel in het ontwerp als in het bestemmingsplan doorgevoerd. In het bestemmingsplan wordt nu een maximum woningaantal van 580 in plaats van 635 vastgelegd. Zoals in de presentatie ook te zien is, zijn in het huidige ontwerp voorsnog 563 woningen voorzien. Aan het aandeel betaalbare woningen van 70% wordt echter niet getornd. De verdeling blijft op 35% van het totaal aantal woningen in het sociale segment, 35% in het middeldure segment en 30% in de vrije sector. Het middeldure segment kan uit zowel koop- of huurwoningen bestaan, waarbij getoetst wordt aan de geactualiseerde standaarden. Voor het middeldure koopsegment betreft dit 'Betaalbare koop' (voorheen NHG-grens) en in de huursector is per 1 juli 2023 de 'Wet betaalbare huur' ingevoerd. Conform deze regels met hierin genoemde maximale koop- en huurprijzen zullen de 35 % middeldure woningen in dit plan verkocht en/of verhuurd worden. Toegelicht wordt dat op dit moment de beoogde verdeling in Toren 3 als volgt is: 345 woningen waarvan 197 sociale woningen (35%) en 21 middeldure huurwoningen. Over de sociale - en middeldure huurwoningen is de ontwikkelaar in gesprek met een woningcorporatie. Mogelijk worden deze woningen door hen afgenomen.. Hier is echter nog geen overeenstemming over bereikt.

Zoals eerder aangegeven is de sportschool uit het commerciële programma conform bestemmingsplan geschrapt. Dit programma bestaat nu uit kantoren, kleinschalige horeca, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening en beperkte detailhandel. Voor deze functies bepaalt het bestemmingsplan het maximum bruto vloeroppervlak. De markt bepaalt uiteindelijk of deze functies er uiteindelijk gaan zitten.

## Vragen & antwoorden

Vraag: Ik begrijp dat er in toren 1 geen woningen komen?

Antwoord: Klopt, deze zijn in het bestemmingsplan voor deze toren ook uitgesloten.

- Vraag: Waarom zijn er nu meer parkeerplaatsen gemaakt t.o.v. vorig plan met minder woningen?
- Antwoord: Een uitgebreide toelichting volgt nog later in de presentatie, maar gekozen is om meer parkeerplaatsen te realiseren zodat kan worden voldaan aan de vigerende gemeentelijke parkeernormen. Enerzijds omdat dit conform het gemeentelijk parkeerbeleid is en anderzijds omdat wij denken dat de markt dit vraagt (ondanks dat de druk op binnenstedelijk parkeren afneemt zo vlak bij het centraal station). Ook de eerdere participatieavonden hebben hier een rol in gespeeld.
- Vraag: Worden er ook wijkvoorzieningen gerealiseerd? En zo ja, welke maatschappelijk voorzieningen betreffen wijkvoorzieningen?
- Antwoord: In het bestemmingsplan zijn maatschappelijke (wijk)voorzieningen toegestaan. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een huisarts, tandarts en fysiotherapeut, maar bijvoorbeeld ook een wijkcentrum.
- Vraag: Hoeveel m<sup>2</sup> maatschappelijke voorzieningen zitten in het plan?
- Antwoord: Maximaal aantal m<sup>2</sup> is 1.220 m<sup>2</sup> conform het bestemmingsplan.
- Vraag: Is er dan geen minimum aantal m<sup>2</sup> bij? Vooral vanuit de buurt zijn maatschappelijk voorzieningen het meest gewenst.
- Antwoord: Nee, er is geen minimum aantal m<sup>2</sup> vastgelegd omdat de invulling van de ruimtes ook afhankelijk zijn van de markt. Wel geldt dat het bestaand aantal kantoor vierkante meters in de huidige situatie, minimaal moet worden teruggebracht in het nieuwe plan. Daar is in voorzien.
- Vraag: Maar de 2.210m<sup>2</sup> commercieel komt er sowieso?
- Antwoord: Nee, dat is het maximaal toegestane aantal vierkante meters. Het mag dus ook minder zijn.

### Planwijzigingen ontwerp

Stijn licht toe wat de huidige stand van zaken in het ontwerp is en wat is aangepast t.o.v. de vorige bijeenkomst. De belangrijkste wijzigingen luiden als volgt:

- De torens zijn wat slanker geworden en de volumes tussen de torens zijn verkleind of zelfs geheel verlaagd. Dit heeft te maken met de functies welke meer van elkaar gescheiden zijn. In toren 1 wordt de functie wonen uitgesloten en is voornamelijk het kantoorprogramma voorzien. In toren 2 en 3 zijn woningen nu vanaf de 1<sup>e</sup> verdieping toegestaan, met daaronder ruimte voor de maatschappelijke en commerciële functies. Naarmate de toren hoger wordt, wordt de toren ook smaller.
- De overleggen met Welstand en Stedenbouw waren hadden vooral tot doel om tot de juiste positie, samenstelling en afstand tussen de torens te komen.
- Naar aanleiding van deze overleggen, de zienswijzen en voortschrijdend inzicht zijn Torens 1 en 3 verlaagd van respectievelijk 69 naar 62 meter en van 75 naar 73 meter. Het volume van ca. 30 meter hoog tussen Toren 1 en Toren 2 is vervallen waardoor slechts tussen deze torens slechts beperkt sprake is van bebouwing en het volume tussen Toren 2 en 3 is sterk verlaagd van 32 naar 22 m hoog (zie ook verschillentekening in presentatie). Opgemerkt wordt dat dit de hoogtes uit het ontwerp zijn en het bestemmingsplan hierin nog een beperkte marge biedt.
- De gevel is ontworpen op de te onderscheiden bouwdelen in hoogte met daarin ook verbijzonderingen opgenomen. Ook met diepte van de ramen, kleur en open/dicht-verhouding van de gevel veranderd het gebouw van beneden naar boven.

- De entrees van de gebouwen zijn gelegen aan de hofjes die in het plan tussen toren 1 en 2 en toren 2 en 3 worden gerealiseerd en liggen daarmee terug vanaf de weg. Dit geldt zowel voor de entrees van de commerciële ruimtes, woningen en fietsentrees. Deze zijn allen gepositioneerd aan de zijde van de Schipholweg.
- De gebouwen zijn alzijdig ontworpen maar er zijn wel 2 type gevels zichtbaar. Het verschil zit in de positionering van de buitenruimtes aan de gevel (niet aan iedere gevel zijn namelijk buitenruimtes gerealiseerd). De lange zijde van de woontorens zijn voorzien van buitenruimtes behorend bij de woningen, dat heeft te maken met de geluidbelasting op de gevels (balkons en woning oriëntatie evenwijdig met de geluidbronnen spoor en Schipholweg). Daarmee kan je geen open buitenruimtes maken aan zijde van spoor en de Schipholweg. In architectuur zijn deze gevels wel gelijk gehouden boven de ca. 50 m door toepassing van volledig afsluitbare buitenruimten. De bewoners van deze appartementen kunnen er zelf voor kiezen om de buitenruimte wel of niet af te sluiten.
- In de 'buik' van het gebouw wordt het autoparkeren en fietsparkeren opgelost waarmee deze niet zichtbaar zijn vanaf de Schipholweg en vanaf het spoor / Houtkwartier.
- Waar de torens terugspringen zijn (dak)terrassen c.q. collectieve (dak)tuinen aanwezig. Op de verschillende hoogtes worden hier plekken gemaakt voor flora en fauna.
- Collectieve of commerciële / maatschappelijke ruimtes op de 1<sup>e</sup> verdieping worden ontsloten via de waterval van groen en trappen tussen gebouw 2 en 3. Afhankelijk van de invulling van deze ruimten kan ook nog een eigen opgang (trap en lift) in de commerciële ruimte op de begane grond van toren 2 en 3 binnen het volume gerealiseerd worden. Tussen de torens op de daken worden de meeste kansen gezien om groene elementen goed in het plan toe te passen in combinatie met collectieve buitenruimten om ook te kunnen verblijven. Op een hoogte vanaf de 3<sup>e</sup> verdieping zijn deze plekken ook geluidluw, ter compensatie van woningen die geen geluidluwe buitenruimten hebben.
- Regenwaterretentie is opgenomen op de daken van het plan. Dit betreft opslag van regenwater in waterkratjes met vertraagde waterafvoer. Het gaat steeds vaker en harder regenen waarbij is afgesproken dat het regenwater dat op je plan valt moet je opvangen en langzaam door je plan naar beneden te voeren. Deze kratjes houden het water ook vast t.b.v. het bewateren van het groen. Door toepassing van retentiekraatjes op de daken kan worden ingespeeld op klimaatverandering en ook kan hierdoor meer ruimte worden gegeven aan groen op en naast de bebouwing. Het mes snijdt dan mooi aan twee kanten.

## Vragen & antwoorden

Vraag: Wat bedoelt u met configuratie?

Antwoord: Configuratie is de posities van de torens, de hoogte, breedte/dikte ervan ten opzichte van elkaar. De gemeente heeft bijvoorbeeld een aantal zichtlijnen vastgesteld vanuit waar naar het ontwerp gekeken moet worden. Het is daarbij fijn om licht en lucht tussen de torens te zien. Afdelingen Stedenbouw en Welstand van de gemeente Leiden beoordelen de configuratie o.a. ten opzichte van deze belangrijke zichtlijnen vanuit de stad t.o.v. de bestaande bebouwing en de historische binnenstad.

Vraag: Weinig groen op de gebouwen zo te zien? In plaatjes zie je vooral grote spiegelende gebouwen en is het groen vooral zichtbaar voor de mensen die er wonen en niet vanaf de straat en/of de zichtlijnen. Als voorbeeld wordt Wonderwoods uit Utrecht aangehaald.

Antwoord: Wij zijn groot voorstander van groenbeleving in de stad en dat hebben we ook nodig met hittestress als aandachtspunt voor de komende jaren. Zet vooral groen in waar het ook meerdere relaties kan aangaan waar het ook in gebruik van waarde kan zijn.

Groen in volle grond zal ook altijd beter werken in volle grond, ook voor beheer en behoud. Bij de voorgenomen ontwikkeling zitten tussen de volumes plekken waar je door de groene hofachtige structuur wordt heengeleid. Dit geldt niet alleen voor de bewoners, maar ook voor de bezoekers dan wel passanten langs het plan.

Vraag: Hebben de hoger gelegen woningen geen buitenruimte?

Antwoord: Jawel, die hebben een buitenruimte die afgesloten is met openslaande delen. Vanuit het oogpunt van geluid en wind op de hoger gelegen delen, en het doel om kwalitatief hoogwaardige buitenruimten te realiseren, is gekozen voor afsluitbare buitenruimten. Hierdoor kan de toekomstige bewoner zelf de keuze maken om de buitenruimte dicht of open te kunnen zetten. Ook hier is een integrale afweging gemaakt. Door het dicht zetten van de buitenruimten (met draaiende delen) wordt de alzijdigheid van de woontorens versterkt en kunnen mensen rustig op hun buitenruimte zitten zonder last van wind of geluid.

Vraag: In de groene waterval zitten alleen trappen. Is er ook optie voor mensen die minder makkelijk lopen om naar binnen te gaan?

Antwoord: Ja, in het plan is ruim voldoende aandacht voor de toegankelijkheid van de gebouwen en bijbehorende buitenruimten. Hierdoor is er altijd de mogelijkheid om de gebouwen met de lift te bereiken.

## Mobiliteit & duurzaamheid

Toegelicht wordt welke functies waar zitten in het plan, de ontsluitingen ervan en hoe parkeren is verwerkt. De 'ruggengraat' van het project is de logistieke straat aan de achterzijde, hier zitten de voorzieningen in die nodig zijn voor de gebouwen. Hierbij te denken aan de techniek, het laden & lossen, het parkeren en de afvalafhandeling.

- Parkeren auto's
  - o 133 parkeerplaatsen nu t.o.v. van 110 parkeerplaatsen in het vorige plan (ook al worden in het nu voorgestelde plan minder woningen gerealiseerd).
  - o Parkeergarage, ontsloten vanaf de zijde van de brandweer. Dit is een publieke garage voor de bezoekers van de woningen en kantoren.
  - o Bewoners kunnen vanuit de kelder met een parkeerlift naar de garage op de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> verdieping.
  - o Parkeernorm voor woningen zegt dat er 0 parkeerplaatsen per woning nodig zijn voor de bewoners. Via abonnementen worden wel parkeerplaatsen aan bewoners en kantoormedewerkers aangeboden.
  - o In de logistieke straat zitten ook parkeersystemen. In deze parkeersystemen zullen ook = deelauto's worden gefaciliteerd t.b.v. alle bewoners van het pand.
- Laden & lossen pakketdiensten en overige busjes
  - o Zij rijden door de logistieke straat en daar zitten 4 laad & losplekken voor in het plan.
  - o In de logistieke straat is ook een systeem voor het afleveren van pakketjes van bewoners opgenomen. Hierdoor worden de pakketten centraal verzameld.
- Er komen aparte entrees apart voor toren 2 en 3. Fietsenstallingen voor bewoners toren 2 en 3 apart zijn tevens apart en ontsloten naast de entrees.
- Commerciële ruimtes op de begane grond. Altijd ontsloten via de hofjes, ook voor de kantoren in toren 1.
- Fietsenstallingen

- Gedeelte op het maaiveld en een tussenlaag toegevoegd omdat de begane grond 6 meter hoog is. Hierdoor kunnen twee lagen aan fietsparkeren worden gecreëerd.
- Privé fietsparkeren ontsloten naast de entrees van de woontorens en grotendeels op de eerste verdieping met eigen plekken per woning.
- 1 publieke fietsenstalling komt tussen toren 2 en 3 in, zowel voor gebruikers & bezoekers van kantoren als bezoekers van woningen.
- Kantoren hebben ook een kleinere eigen fietsenstalling voor het eigen personeel onder kantoortoren 1. Hun bezoekers parkeren in publieke fietsenstalling.
- Publieke fietsenstalling met ontsluiting in de hof tussen Toren 2 en Toren 3 is 24/7 open en vraagt daarmee om voldoende toezicht om dat goed te laten verlopen.
- Nog 75 bergingen voor de 563 woningen verdeeld over toren 2 en 3, een groot deel van het aantal woningen heeft dus ook nog een eigen berging.

Voor wat betreft duurzaamheid wordt nog opgemerkt dat alle woningen bij oplevering een A+++ label hebben volgens de huidige maatstaven. Het gebouw heeft een collectieve warmte WKO-installatie met een kleine aansluiting op het net van Vattenfall voor de piekbelasting.

### Vragen & antwoorden

Vraag: Waar komt de logistieke straat uit?

Antwoord: Aan de kant van de Achmea, de Dellaertweg, komt de logistieke straat uit. Het uitrijdend verkeer vanuit de logistieke straat incl. de logistieke bewegingen op het plein (Afval en evt. laden en lossen) geeft minder verkeersbewegingen dan de huidige 2 kantoorgebouwen met 72 parkeerplaatsen die hun in- en uitrit op de Dellaertweg hebben.

Vraag: Hoe komen de fietsen op het 1<sup>e</sup> niveau van 3 meter hoogte?

Antwoord: Hiervoor is er een hellingbaan met borstelbaan waarin je fiets mee omhoog wordt getrokken. Zeker bij zwaardere elektrische fietsen is dit prettig.

Vraag: Hoe zit het met bijzondere fietsen?

Antwoord: Bakfietsen en andere echt grote fietsen passen niet in de borstelbaan. Dus daar hebben we op de begane grond plekken voor bedacht direct bij de ingang van de diverse fietsenstallingen.

Vraag: Kunnen jullie nog meenemen om een punt op te nemen waar pakketjes afgeleverd kunnen worden?

Antwoord: Bij de laad & los-plekken zijn hier plekken voor bedacht waar pakketjes voor bewoners afgeleverd kunnen worden. Concept van Bringme-boxen (of gelijkwaardig) wordt hier ook toegepast.

Vraag: Gaan zo weinig parkeerplaatsen op bijna 600 woningen geen problemen opleveren?

Antwoord: Wij zijn ervan overtuigd dat dit geen problemen zal opleveren omdat dit in andere binnenstedelijke garages en ontwikkelingen op eenzelfde manier plaatsvindt. Zowel kantoren als bewoners vestigen zich hier omdat het een stationslocatie is en de nadruk op fietsen wordt gelegd. De praktijk leert dat veel parkeervoorzieningen voor woongebouwen in de binnenstad steeds meer leeg staan dan volledig bezet. Dit bevestigt de trend dat mensen die wonen nabij een (centraal) station geen auto's meer hebben. Daarnaast zijn de woningen op een specifieke doelgroep gericht. Het eigen autobezit van mensen die sociale appartementen bewonen is per definitie laag. Daarnaast zijn de woningen van Toren 2 ook veelal compact 45-55 m<sup>2</sup> aan gebruiksoppervlak. Naar verwachting zullen hier veel starters gaan wonen. Ook onder

deze groep, die bewust bij het centraal station willen wonen, is het eigen autobezit laag. Tot slot geldt dat we aan de gemeentelijke parkeernormen voldoen.

Vraag: Vraag aan gemeente; heeft de gemeente hier bepaalde ideeën over?

Antwoord: Ja, het parkeerbeleid hier naast het station zorgt ervoor dat bewoners geen parkeervergunning krijgen voor de openbare ruimte. Als je hier gaat wonen maak je dus bewust keuze om hier zonder auto te wonen.

Vraag: Is er ook gekeken naar wat de belasting wordt voor de omgeving van het aantal auto's voor bezoekers? Met 56 bezoekersplekken op 500+ woningen, dan kunnen 2 mensen een feestje geven en is het helemaal vol. In de buurt hierachter is het nu al druk met parkeerplaatsen en dan maak ik mij wel zorgen hoe dat straks gaat. Mijn zorg zit meer in wat het gaat betekenden voor de aanpalende straten? Als ze niet terecht kunnen bij de bezoekersplaatsen leert ervaring dat mensen alsnog met de auto komen.

Antwoord: Voorop staat dat voldaan wordt aan de gemeentelijke parkeernormen. Voor bezoekers geldt dat, als hiervoor geen plek is in de parkeergarage, zij uit kunnen wijken naar andere openbare parkeergarages, zoals bij de molen. Het parkeertarief in onze parkeergarage is marktconform en daarmee vergelijkbaar met de overige garages in de omgeving. De praktijk laat ook zien dat de parkeernorm voor bezoekers voldoende is voor dit soort binnenstedelijke ontwikkeling.

Vraag: Complicatie waar ik nog niks over hoor is het feit dat er mensen die zijn een gewone auto rijden en mensen die elektrische auto rijden. Dat heeft natuurlijk direct gevolgen ook voor de parkeeraccommodatie? Dit zijn twee categorieën waar de verhouding naar de toekomst nog niet helemaal duidelijk is.

Antwoord: We kunnen niet alle parkeerplaatsen in het plan voorzien van elektra door de netcongestie, maar dit is wel zeker een aandachtspunt. Het is ook een maatschappelijk probleem. Regelgeving sorteert nu al voor op elektrische auto's, maatgeving van straten en parkeerplaatsen worden al bepaald door elektrische auto's omdat deze breder zijn. Je zal het flexibel moeten inrichten dat beide mogelijk zijn.

Vraag: Hoe zit het met laadpalen?

Antwoord: We zullen voldoen aan de geldende bouwregelgeving v.w.b. elektrische laadpalen. De exacte hoeveelheid laadpalen, is nog onderdeel van nadere uitwerking.

Vraag: Hoe zit het met de brandveiligheid daarvan?

Antwoord: We zullen voldoen aan de geldende bouwregelgeving v.w.b. de brandveiligheid in relatie tot elektrische laadpalen / auto's. Onze parkeergarage is dus voorzien van Sprinkler en zal aan alle hedendaagse eisen (ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning) voldoen.

Vraag: Zijn de constructies in het gebouw voldoende om bij een brand van elektrische auto's te blijven staan?

Antwoord: Daar moet de constructie op berekend worden en dit zal ook worden gedaan in de brandveiligheidsrapportage wat een onderdeel is van de bouwaanvraag. Hierin moeten we voldoen aan de normen die op het moment van vergunningsaanvraag gelden en daar worden elektrische auto's al in meegenomen.

Vraag: Zitten er ingebouwde markiezen (zonwering) in?

Antwoord: Nee, de woningen zijn niet voorzien van markiezen. Wel is in het ontwerp rekening gehouden met de zoninstraling. Op sommige plekken is de glaspartij bijvoorbeeld minder groot gemaakt, omdat op deze plekken veel zon komt. De balkons aan de

voorzijde van woningen houden ook een deel van de zoninstraling tegen. Daarnaast worden de woningen ook voorzien van koeling. Zonwering kan door bewoners eventueel wel aan de binnenkant geplaatst worden.

## Vervolgproces en planning

Toelichting op de proces vanaf dit moment.

- Participatieproces loopt tot begin volgend jaar voor wat betreft het ontwerp van de woningen. Het bestemmingsplan wordt in december aangeboden aan de omgevingsraad.
- De planologische procedure, dus bestemmingsplan en daaropvolgend de omgevingsvergunningaanvraag, loopt naar verwachting nog tot juli 2025. De omgevingsvergunningaanvraag wordt naar verwachting in februari 2025 ingediend.
- Voorbereiding voor de sloop is opgestart en einde van het jaar willen we starten met de sloop van de bebouwing ter plaatse van Toren 3 welke medio december leeg staat.
- De bedoeling is dat wij eind 2025/begin 2026 daadwerkelijk beginnen met de bouw.

## Vragen & antwoorden

Vraag: Is de grond vervuild denk je?

Antwoord: Er is in het kader van het bestemmingsplan bodemonderzoek gedaan en de grond zelf is niet vervuild. Er zit bijvoorbeeld wel een Japanse duizendknoop in de grond en in de gebouwen zit asbest. Asbest is al geïnventariseerd en komende weken wordt hier ook destructief onderzoek gedaan waarbij de plekken onderzocht worden die niet direct zichtbaar zijn.

Vraag: Maar is geen vervuiling in de grond door bijvoorbeeld het spoor?

Antwoord: Nee, dat klopt. Dit is ook terug te vinden in bijlage 8 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Vraag: Met sloop wordt alles vernieuwd of kijken jullie ook ernaar om delen her te gebruiken?

Antwoord: VORM is deelnemer in een fabriek van hergebruikt beton. Beton van deze panden wordt naar fabriek in Zaandam gehaald waar het ongebonden cement er uit wordt gehaald. Cement is een onderdeel dat heel erg bijdraagt aan de CO2 en stikstofuitstoot en dat gaan we hergebruiken. Verder wordt alles goed gescheiden en wordt er ook gekeken of elementen zoals kozijnen in z'n geheel hergebruikt kunnen worden i.p.v. enkel als materiaal. Dit willen wij ambitieus insteken in de sloopuitvraag.

## Afsluitende vragenronde

### Vragen & antwoorden

Vraag: Het sloopproces is dat helemaal 100% CO2 vrij en dus elektrisch?

Antwoord: Nee, maar wel zoveel mogelijk. Hiervoor wordt verwezen naar bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan (het stikstofdepositieonderzoek) alsmede de duurzaamheidsparagraaf uit de toelichting.

Vraag: Je zou nog wat zeggen over sociale functie/ruimtes in het plan

Antwoord: Ja, zeker! Kantoren zitten allemaal in toren 1, dan hou je nog de 3 commerciële ruimtes op de begane grond over waar bijvoorbeeld die kleine supermarkt (maximaal 200 m<sup>2</sup> conform het bestemmingsplan) zou kunnen komen maar kan ook



maatschappelijk dienstverlening komen. Daarnaast zijn er op de 1<sup>e</sup> verdieping onder de woontorens nog ruimtes aanwezig waar geen woningen kunnen komen wegens te weinig daglicht. Deze ruimtes kunnen wel worden betiteld als collectief, maar deze kunnen ook worden ingevuld door een 1<sup>e</sup> lijns-functie zoals een huisarts, tandarts of fysiotherapeut.

Vraag: Waarom is er onderscheid gemaakt tussen 1<sup>e</sup> lijnsfuncties (maatschappelijke functies) en commerciële functies?

Antwoord: Deze moeten apart bestemd worden in een bestemmingplan, omdat het in de planologie verschillende functies zijn. Reden waarom ze in vierkante meters begrensd zijn is omdat het ook weer in balans moet zijn met bijvoorbeeld parkeren en verkeer. Daarom zitten de maxima erin zodat wij bij het maximale programma kunnen aantonen dat er bijvoorbeeld voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Vraag: Het is dus nu afwachten wat erop afkomt? Maar het kan ook zijn er geen 1<sup>e</sup> lijns instellingen op af komen?

Antwoord: Ja, dat is theoretisch mogelijk maar voor goed functioneren vinden wij ook als ontwikkelaar de maatschappelijke functies van belang. Bij oplevering zie je dit soort ruimtes en plinten nog wel eens leeg staan. Wij zullen er alles aan doen om die ruimtes ook gevuld te krijgen bij of direct aansluitend aan de oplevering en zullen daar ook budgetten voor beschikbaar stellen. We onderschrijven het belang van goede levendige plint bij oplevering.

Vraag: Wat is de reden dat je de sportfaciliteiten eruit gehaald hebt? Heeft dat te maken met de stationsweg?

Antwoord: Nee, dat heeft te maken met het vorige plan waar in de stedelijke laag volledig commerciële ruimte was opgenomen over 5 lagen, waarbij aan de Schipholwegzijde op de 1<sup>e</sup> verdieping over de gehele lengte een ruimte was voor een sportvoorziening. Die laag is er nu uit, dus de plek waar een grotere sportvoorziening mogelijk was is er niet meer en daarom is deze er ook uit bestemd. Er is nagedacht over of elders een fitness kan worden gerealiseerd, maar vanuit een ander project merken wij dat fitness ook geluid produceert. Fitness in normale zin gaat goed, tot dat iemand zijn gewichten laat vallen en dan hoor je dat ook in woning erboven. En dan voldoen je al aan alle normen maar is het toch niet wenselijk voor de woningen erboven. Deze combinatie heeft ervoor gezorgd dat we de sportschool hebben geschrapt.

Vraag: Wat is de impact van de bouw op de omgeving gedurende die 2 jaar met de aanstroom en de leveren van materialen, vrachtwagens en afvoer van materialen?

Antwoord: Bij indiening van de vergunning hoort ook een BLVC-plan, een bouwveiligheids- en logistiek plan. Dat moeten we met de gemeente overleggen want veiligheid heeft te allen tijde het hoogste belang voor iedereen. Zoals het er nu uitziet zal de aan- en afvoer van materialen voornamelijk plaatsvinden tussen de gevel en de weg en zal het voet- en fietspad over de gehele lengte van de kavel gedurende die bouwtijd afgesloten zijn. Hier dienen nog goede afspraken met de gemeente over gemaakt te worden, ook in combinatie met eventuele andere bouwactiviteiten aan de Schipholweg.

Vraag: Hoe wordt er geheid?

Antwoord: Hier zijn ook diverse onderzoeken naar gedaan. De locatie hier zit dicht bij het spoor en dichtbij een hoogspanningskabel in de Schipholweg. Beide zijn trillingsgevoelig. Daartussen zit een vak waar wij in theorie regulier heiwerk mogen uitvoeren en die

vrijheid hebben wij nog om dit verder uit te werken. Deze nadere uitwerking vindt plaats ter voorbereiding op het indienen van de omgevingsvergunningaanvraag.

Vraag: Maar kan je niet boren?

Antwoord: Aan de zijde van het spoor en de Schipholweg moeten we al boren i.v.m. de trillinggevoeligheid van het spoor en de hoogspanningskabel. Dit gaat over trillingen in de bodem, waar beide partijen strenge eisen aan stellen. Daarnaast is er ook eisen die te maken heeft met het geluid in de omgeving voor bewoners. Boren is ook een stuk kostbaarder, dan regulier heiwerk.

Vraag: Maar u heeft nog besloten dat alles gebord wordt?

Antwoord: Nee die beslissing is nog niet genomen. We zitten nog in dat stukje planvormingsproces.

Vraag aan Gemeente: Mensen die hier komen wonen hebben wellicht ook kinderen die ergens willen recreëren. Worden hier extra voorzieningen voor gerealiseerd, heeft de gemeente hier beleid voor?

Antwoord van Gemeente: Hebben we over nagedacht, de locatie zit ingeklemd tussen het spoor, de Schipholweg, de brandweerkazerne en Achmea. Aan de andere kant van de weg, in de Maredijkbuurt, zijn natuurlijk wel meer mogelijkheden om te spelen bij het wijkcentrum en de speeltuin. In het bredere gebied zien wij hiervoor zeker mogelijkheden.

Vraag aan Gemeente: Maar dan wordt de speeldruk groter? Meer mensen betekent ook meer behoefte aan meer openbare ruimte en voorzieningen?

Antwoord van Gemeente: Ja, dat klopt voor de speeltuin wel. In algemene zin wordt er tot en met 2030 bijna 9.000 woningen toegevoegd in Leiden omdat dit de ambitie is en het ook nodig is.

Antwoord van Gemeente: Dat kan alleen hand-in-hand gaan met meer groen, zoals ook omschreven in het beleidsakkoord, zoals de 2<sup>e</sup> groene ring. Maar voor dit specifieke bouwproject komen er inderdaad geen speeltoestellen bij.

Vraag: Kan er niet een buurtcentrum in dit plan komen in de ruimte aan maatschappelijke functies, wellicht gedeeld met andere functie zoals ook bij scholen weleens het geval is?

Antwoord: Dit is lastig want de toren wordt mogelijk in een later stadium eigendom van een woningcorporatie en wij kunnen als ontwikkelaar niet in hun schoenen gaan staan en dit verplichten. Het kan uiteraard wel gestimuleerd worden. Ook vanuit de gemeente.

Vraag: Wordt er ook een relatie gelegd met de overkant van de straat want daar komt ook hoog gebouw?

Antwoord: Stedenbouwkundig is nadrukkelijk afstemming geweest tussen de 2 plannen.

Vraag: Hoe gaat het met afval? Want wij hebben een milieustraat aan de Anthony Fokkerweg en daar wordt veel afval gedumpt vanuit andere plannen.

Antwoord: De woningen die in dit plan zitten krijgen niet alleen voor het restvuil maar ook voor glas, textiel en gft containers nabij de locatie. De definitieve positie moet nog bepaald worden, maar vast staat dat aan beide kanten van het plan ondergrondse containers worden gerealiseerd.

Vraag: Op de sheet stond dat er minder m<sup>2</sup> kantoren worden gemaakt dan in vorige plan. Er zijn natuurlijk afspraken gemaakt over x aantal m<sup>2</sup> kantoor rondom het station. Betekent dit dat deze meters elders in een kantoor gerealiseerd worden?

Antwoord: Nee, onderdeel van de Gebiedsvisie is dat wij in dit plan minimaal het aantal meters terugbrengen wat er aan bestaande kantoren op deze locatie aanwezig is. Bestaand is ongeveer 10.000 m<sup>2</sup> en nieuwe plan zit op ca 13.000 m<sup>2</sup>.

Vraag: Kan je iets vertellen over de m<sup>2</sup> van de woningen in het plan?

Antwoord: Er is steeds meer vraag naar eenpersoons- en tweepersoonshuishoudens. Binnen de kaders van gemeente Leiden moet een woning minimaal 45 m<sup>2</sup> zijn. Er is vraag naar compacte woningen, ook omdat deze nog betaalbaar zijn. In dit plan is toegevoegd dat ze ook allemaal een aparte slaapkamer/ruimte en buitenruimte hebben. Het laatste is niet wettelijk verplicht voor woningen kleiner dan 50 m<sup>2</sup> in Nederland. Op de koppen van de gebouwen zitten de grotere woningen (70-85m. In het midden van de gebouwen zitten de woningen tussen de 45-55m<sup>2</sup>. Daarbij hebben we voor driekamerappartementen ook nog optie om zgn. Friendswoningen te realiseren waar tot maximaal 2 mensen samen kunnen huren met eigen slaapkamer met eigen badkamer en gemeenschappelijk keuken, woonkamer en balkon.

Vraag: Er zijn dus geen woningen groter dan 85-88 m<sup>2</sup>?

Antwoord: Uit mijn hoofd is de grootste woningen 92 m<sup>2</sup> maar hebben we geen woningen groter dan 100 m<sup>2</sup>.

Vraag: Wat is de taak van de Oudendal groep nog steeds?

Antwoord: De taak van Oudendal is hetzelfde als die van ons, wij zijn eigenaar en ontwikkelaar samen. Besluitvorming doen wij samen, VORM trekt namens de ontwikkelcombinatie de nieuwbouwontwikkeling en Oudendal doet exploitatie van huidige kantoorgebouwen.

Vraag: Wat als de beoogde woningcorporatie geen belangstelling heeft?

Antwoord: We zijn al tijdje onderweg met één woningcorporatie en hebben vertrouwen dat we er wel uit gaan komen. Afspraak met gemeente voor 35% sociaal die gerealiseerd moeten worden. Kan eventueel ook verkocht worden aan een andere woningcorporatie. Als we daar niet uitkomen mogen ze ook verkocht worden aan een niet toegelaten instelling (institutionele belegger), die ook sociaal kan verhuren. Afspraak met gemeente in dat geval was dat dan ook 15% van het plan middeldure koop moet zijn. Markt inmiddels veranderd en inmiddels doen we in dit plan al beide. Ook bij een institutionele belegger moet het verhuurd blijven als sociale huurwoningen met dezelfde spelregels.