



## RAADSVOORSTEL

Rv. nr. : RV 24.0107

B en W-besluit d.d. : 5-11- 2024

B en W-besluit nr. : WJT-435-2024

### **Naam Programma:**

Programma 6 Stedelijke Ontwikkeling

### **Onderwerp:**

Vaststelling bestemmingsplan Schipholweg 66-128 te Leiden

### **Aanleiding:**

#### Gebiedsvisie Schipholweg

Op 8 oktober 2020 heeft uw raad de 'Gebiedsvisie Schipholweg' vastgesteld. Deze gebiedsvisie Schipholweg geeft het kader waarbinnen het Schipholweggebied herontwikkeld kan worden van een monofunctionele kantoorlocatie tot een levendige stadswijk met een divers programma (woningen, kantoren, maatschappelijke functies, etc.) en ruimte voor meer groen.

De gemeente Leiden is geen eigenaar van panden in het gebied en kan dus niet actief tot herontwikkeling overgaan. De gebiedsvisie nodigt de eigenaren van de diverse bestaande kantoorpanden uit om tot herontwikkeling te komen.

Eén van de eigenaren die dit heeft opgepakt is Schipholweg Ontwikkeling Beheer BV, bestaande uit VORM en Oudendal. Deze ontwikkelaar heeft een plan gemaakt voor de bestaande kantoorpanden aan de Schipholweg 66, 68 en 70-128.

#### Bouwplan Schipholweg 66-128

In dit plan worden de bestaande drie kantoorgebouwen gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw bestaande uit een plint met daarop drie torens van 62, 73 en 90 meter hoog. De laagste toren wordt een kantoorstoren. Hier komt evenveel m<sup>2</sup> kantoorruimte als dat er gesloopt wordt. De andere twee torens worden woontorens met een gemengd woningbouwprogramma waaronder sociale huur. In de plint is ruimte voor gemengde functies waaronder horeca, detailhandel en maatschappelijke functies alsmede voor parkeren en logistiek.

#### Procedure

Om het nieuwbouwplan mogelijk te maken dient het omgevingsplan aangepast te worden: het omgevingsplan staat op deze locatie alleen kantoren toe. Deze aanpassing wordt gedaan door een nieuw bestemmingsplan te maken voor dit specifieke bouwplan. Omdat het ontwerpbestemmingsplan voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024) ter visie is gelegd, kan er een bestemmingsplan volgens de oude Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden vastgesteld. Dit bestemmingsplan maakt dan, nadat het door uw raad is vastgesteld, onderdeel uit van het omgevingsplan van rechtswege.

Uw raad is bevoegd om het bestemmingsplan vast te stellen en daarmee de bouw mogelijk te maken.

### **Doel:**

Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt een nieuwe stap gezet in de herontwikkeling van de Schipholweg: dit is het eerste bestemmingsplan dat is gebaseerd op de door uw raad vastgestelde gebiedsvisie voor de Schipholweg.

Dit bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van drie bestaande kantoorpanden tot een nieuw gebouw met kantoren, diverse functies en maximaal 580 nieuwe woningen mogelijk. Hiermee draagt dit bestemmingsplan in belangrijke mate bij aan de vraag naar extra, betaalbare woningen in Leiden. Deze

liggen op loopafstand van Leiden Centraal en dragen zo ook bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de stad.

#### **Kader:**

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet (Ow) in werking getreden. Voorheen gold de Wet ruimtelijke ordening (Wro) als belangrijkste wettelijke kader voor de juridisch-planologische procedure.

Voor dit bestemmingsplan geldt de Wro nog als kader: omdat het ontwerp van dit bestemmingsplan voor 1 januari 2024 ter visie is gelegd, moet de hele procedure nog onder de 'oude' wet worden afgehandeld. Om deze reden krijgt u een bestemmingsplan ter vaststelling aangeboden.

Nadat dit bestemmingsplan door uw raad, al dan niet gewijzigd, is vastgesteld, gaat het bestemmingsplan automatisch onderdeel uitmaken van het omgevingsplan van rechtswege.

Naast het wettelijke kaders gelden uiteraard de door uw raad vastgestelde kaders:

- de omgevingsvisie Leiden 2040, versie 1.1
- de gebiedsvisie Schipholweg
- overige sectorale visies waaronder de parkeervisie, woonvisie, etc.

#### **Overwegingen:**

##### Aanleiding

De Schipholweg in Leiden loopt vanaf het Schuttersveld tot aan de Ypenburgbocht. Deze weg is onderdeel van de Leidse Ring Noord en vormt een schakel van deze ringweg tussen de Stationspleintunnel en de Willem de Zwijgerlaan.

De Schipholweg is ontstaan in de jaren '70 van de vorige eeuw als onderdeel van grote infrastructurele werken in en rond Leiden. De Schipholweg werd aangelegd op het zogenaamde Schuttersveld, een tot dan onbebouwd gebied ten noorden van de binnenstad. Nadat de weg klaar was, verscheen er grotendeels in de jaren '80 van de vorige eeuw bebouwing aan weerszijden van deze weg. Deze bebouwing bestaat voornamelijk uit monofunctionele kantoorpanden.

Een deel van deze kantoorpanden voldoet niet meer aan de huidige eisen. Ook is het gebied nu met name in de avonduren een onaantrekkelijk stukje stad door de matige architectuur en het ontbreken van functies die buiten kantoor tijden voor reuring en sociale veiligheid kunnen zorgen.

Om van de (omgeving van) de Schipholweg een aantrekkelijk gebied te maken en om de kansen die in dit gebied liggen optimaal te benutten heeft uw gemeenteraad op 8 oktober 2020 een gebiedsvisie voor de Schipholweg vastgesteld. Deze visie beschrijft de gewenste ontwikkeling van de Schipholweg en omgeving.

##### Intentieovereenkomst

Op 22 november 2022 hebben Schipholweg Ontwikkeling Beheer BV en de gemeente Leiden een intentieovereenkomst getekend. Hierin hebben deze partijen afspraken gemaakt over de verdere ontwikkeling van drie bestaande kantoorpanden aan de Schipholweg: de huidige gebouwen met de adressen Schipholweg 66, 68 en 70-128.

##### Uitwerking van de plannen

Na het tekenen van de intentieovereenkomst zijn de plannen verder uitgewerkt. Om het nieuwbouwplan mogelijk te maken dient er een nieuw bestemmingsplan te komen: het nieuwbouwplan is in strijd met het huidige bestemmingsplan/omgevingsplan voor deze locatie.

Het ontwerpproces van de beoogde nieuwbouw, inclusief beoordeling door de Welstandscommissie, en het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan zijn parallel doorlopen. Op die manier biedt het nu voorliggende bestemmingsplan een maatwerkoplossing voor het beoogde plan van Schipholweg Ontwikkeling Beheer BV.

Tijdens het ontwerpproces is ook de omgeving alsmede de HVOL nadrukkelijk betrokken bij de totstandkoming van de plannen.

#### Participatie

Bij het opstellen van de gebiedsvisie voor de Schipholweg is een uitvoerig participatietraject doorlopen. Op basis van dat traject is de visie tot stand gekomen en door uw raad vastgesteld. Tijdens dat participatieproces zijn omwonenden, wijkverenigingen, ondernemersverenigingen en belangenorganisaties zoals de HVOL betrokken geweest.

Nadat de gebiedsvisie, en daarmee de kaders, voor het gebied was vastgesteld is gestart met de planvorming voor de Schipholweg 66-128. Gedurende het ontwerpproces van dit plan is een aparte, uitvoerige participatieprocedure doorlopen. De resultaten hiervan zijn (samengevat) opgenomen in het bestemmingsplan. Ook is het participatieverslag als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Dit specifieke participatietraject is intensief geweest: de ontwikkelaar en de gemeente hebben gezamenlijk diverse informatieavonden georganiseerd gedurende het ontwerpproces van de nieuwbouw. Hierdoor konden opmerkingen op het plan ook direct verwerkt worden.

Op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan ter visie werd gelegd is er dus al een uitvoerig proces doorlopen met omwonenden, wijkverenigingen en andere belanghebbenden zoals de HVOL. Al deze partijen konden op deze manier in een vroegtijdig stadium hun reactie op de plannen geven. Ook tijdens en na de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan is het participatietraject voortgezet, onder andere in de vorm van twee informatieavonden alsmede een-op-een gesprekken met indieners van een zienswijze. Dit heeft ook nog geleid tot aanpassing van het bouwplan en het bestemmingsplan.

Het beschreven proces heeft geresulteerd in begrip voor elkaars standpunten en een bouwplan dat stap voor stap, in overleg, tot stand is gekomen.

#### Het nieuwbouwplan

Het nieuwbouwplan gaat uit van volledige sloop van drie kantoorpanden: Schipholweg 66, 68 en 70-128.

Deze drie panden maken plaats voor een nieuw gebouw

Het nieuwe gebouw dat hier is getekend bestaat uit één gebouw met een stedelijke plint met daarin ruimte voor parkeren en diverse functies zoals maatschappelijk, detailhandel en horeca. Op deze plint komen drie aparte torens van 62, 73 en 90 meter hoog. Een toren, die van 62 meter, wordt uitgevoerd als kantoortoren. De torens van 73 en 90 meter hoog worden woontorens. In totaal komen er maximaal 580 woningen in het nieuwbouwplan.

Het maximale programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt is als volgt:

- maximaal 580 woningen;
- maximaal 13.140 m<sup>2</sup> bvo kantoren en/of Life Science & Health bedrijven, high-tech en deep-tech en (onderwijs)-instellingen;
- maximaal 1.220 m<sup>2</sup> bvo maatschappelijk;
- maximaal 300 m<sup>2</sup> bvo horeca t/m categorie III\*\*;
- maximaal 200 m<sup>2</sup> bvo detailhandel.

Hieronder volgt een aantal impressies van het beoogde bouwplan:



*Collectieve daktuinen*



*Zicht vanaf de hoek Parmentierweg-Schipholweg*

#### Procedure bestemmingsplan

Het nieuwbouwplan is in strijd met het omgevingsplan van rechtswege, bestaande uit bestemmingsplan Schuttersveld eo. In het omgevingsplan zijn uitsluitend kantoren toegestaan op deze locatie. Ook zijn in het huidige omgevingsplan alleen de bestaande bebouwingscontouren en -hoogtes toegestaan. Om de nieuwbouw mogelijk te maken dient dus het omgevingsplan aangepast te worden.

Deze aanpassing gebeurt via een bestemmingsplanprocedure: omdat het ontwerpbestemmingsplan voor 1 januari 2024 ter visie is gelegd, geldt de oude Wro als wettelijk kader voor de gehele procedure. Er wordt dus een bestemmingsplanprocedure gevoerd. Om deze reden krijgt uw raad een bestemmingsplan ter vaststelling aangeboden en niet een omgevingsplanwijziging. Nadat uw raad dit bestemmingsplan heeft vastgesteld, gaat het onderdeel uitmaken van het omgevingsplan van rechtswege.

#### Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende een periode van zes weken voor zienswijzen ter visie gelegen. Gedurende deze termijn zijn 12 zienswijzen ingediend. 1 zienswijze is naderhand ingetrokken. Alle zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in een zienswijzennota. Deze zienswijzennota maakt als bijlage bij de toelichting onderdeel uit van het bestemmingsplan.

Naar aanleiding van ingediende zienswijzen is het bestemmingsplan op enkele onderdelen aangepast:

- twee van de drie torens zijn lager geworden;
- alle drie de torens zijn slanker geworden;
- het molenverbeteringsplan is aangepast;
- er zijn aanvullende onderzoeken gedaan naar onder andere windhinder op de perrons van Leiden Centraal en de ontsluiting van de logistiek op de Dellaertweg.

Alle wijzigingen zijn opgenomen in de staat van wijzigingen die ook als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Hierin zijn ook de ambtelijke wijzigingen doorgevoerd.

De aanpassing van het plan en de aanvullende onderzoeken zijn de reden dat er een langere tijd dan gebruikelijk zit tussen de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan en het moment van aanbidding aan uw raad van het vast te stellen bestemmingsplan.

Uw raad is het bevoegd gezag om een bestemmingsplan vast te stellen. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt het plan opnieuw voor een termijn van zes weken ter visie gelegd. In deze periode kan bij de Raad van State beroep tegen het plan worden ingesteld. Na afloop van de beroepstermijn treedt het nieuwe bestemmingsplan in werking, tenzij een voorlopige voorziening is aangevraagd. Wordt de voorlopige voorziening toegekend dan treedt het bestemmingsplan niet in werking. Het plan treedt wel in werking als het verzoek om voorlopige voorziening wordt afgewezen.

Nadat de Raad van State een uitspraak heeft gedaan over het beroep is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden.

#### Crisis- en herstelwet (Chw)

Op dit bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing. Dat houdt onder andere in dat, na vaststelling van het bestemmingsplan door uw raad, bij het indienen van beroep in het beroepsschrift moet worden aangegeven welke beroepsgronden worden aangevoerd tegen het besluit. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Ook doet de Raad van State in principe binnen zes maanden uitspraak. Deze maatregelen zijn bedoeld om de woningbouw te versnellen en beroepsprocedures voortvarend te kunnen behandelen.

#### Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet (Ow) in werking getreden. In het overgangsrecht van die nieuwe wet is geregeld dat een bestemmingsplanprocedure die wordt opgestart voor 1 januari 2024 (dat wil zeggen: waarvan het ontwerp voor 1 januari 2024 ter visie wordt gelegd) ook na die datum onder het 'oude' recht, dus onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) afgehandeld moet worden. De gehele bestemmingsplanprocedure kan dus ook na 1 januari 2024 worden afgerond volgens de Wro. Dit is het geval bij dit bestemmingsplan: het ontwerp is in 2023 ter visie gelegd waardoor de bestemmingsplanprocedure van toepassing is. Na vaststelling gaat het bestemmingsplan onderdeel uitmaken van het omgevingsplan van rechtswege.

## Inhoud van het bestemmingsplan

### *Klimaatadaptatie*

Het bestemmingsplan verplicht de bouwer om -conform de hemelwaterverordening- minimaal 60 liter water per m<sup>2</sup> verhard oppervlak vast te houden of te bergen.

Daarnaast voorziet het bouwplan in een aantal collectieve daktuinen die ook boven straatniveau voor schaduw en biodiversiteit moeten zorgen.

### *Duurzaamheid*

Dit bestemmingsplan voldoet aan de uitgangspunten van duurzame stedenbouw: geen nieuwe uitleggebieden in het groen maar sloop/hergebruik van bestaande bouw en deze nieuwbouw bouwen in hoge dichtheid in de onmiddellijke nabijheid van openbaar vervoer en de binnenstad, met een minimaal aantal autoparkeerplaatsen volgens de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. Vanuit de Schipholweg is beiden op loopafstand.

De ambities uit de gebiedsvisie Schipholweg, die ook uitgaan van duurzame stedenbouw, zijn vertaald naar het bestemmingsplan en het bouwplan.

De nieuwbouw zal via aardwarmte worden verwarmd en kent geen gasaansluitingen meer.

Het bestemmingsplan voldoet aan de regels van het Hoogheemraadschap (De Keur) en de Hemelwaterverordening en verplicht de bouwer om -conform de hemelwaterverordening- minimaal 60 liter water per m<sup>2</sup> verhard oppervlak vast te houden of te bergen. Daarnaast voorziet het bouwplan in een aantal collectieve daktuinen die voor schaduw en versterking van biodiversiteit in het gebied moeten zorgen. Daarmee worden deze horizontale vlakken warmte werend en verkoelend ingericht. De waterbergende functie van het dak wordt gecombineerd met tenminste één van de volgende functies: Ontmoetingsruimte, Groen dak met ecologische functie, en Energieopwekking (PV)

Er wordt natuurinclusief gebouwd. Denk aan groene gevels, op diverse niveaus groene daken en het plaatsen van neststenen voor onder meer mussen, zwaluwen, vleermuizen. Het gebied moet geschikt blijven en versterken voor soorten die nu in het gebied voorkomen. Het puntensysteem waarin het gevraagde ambitieniveau staat is toegepast op de ontwikkeling. De bestaande groene gebieden en bomen in de openbare ruimte worden zo veel als mogelijk behouden en in aansluiting met de omgeving ecologisch versterkt.

Voor het bouwplan is de GPR (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn) en BCI (Building Circulariteit Index) score bepaald. GPR onderzoekt de prestaties op de thema's Gezondheid, Gebruikskwaliteit, Toekomstwaarde, Milieu en Energie. BCI onderzoekt de thema's Milieu, CO2 en Circulariteit. Beide meetinstrumenten zijn breed gedragen standaarden voor duurzaamheid en circulariteit. Zowel de GPR en BCI scores voldoen aan de gestelde ambities.

Voor de materialen die via sloop van de huidige gebouwen aan de Schipholweg vrij komen wordt aantoonbaar een andere bestemming gegeven. Zo kunnen de materialen op een ander project direct worden hergebruikt. Er wordt onderzocht of we hierbij 80% herbestemd als ondergrens kunnen hanteren.

Er wordt onderzoek gedaan of en op welke wijze de gemeente een GPR-assessor tijdens de verdere planuitwerking en realisatie kan inzetten. Dit om toe te zien op het daadwerkelijk behalen van deze scores.

### *Inpassing in de stad*

Het bestemmingsplan Schipholweg 66-128 maakt de bouw van drie torens mogelijk van 62, 73 en 90 meter hoog. Dit heeft niet alleen invloed op de directe omgeving, maar ook op de (binnen)stad. Er is een uitgebreide zoektocht gedaan om de volumes zo goed mogelijk in te passen en om de effecten op de historische binnenstad zo beperkt mogelijk te laten zijn. Ook is het plan mede naar aanleiding van het participatietraject en ingediende zienswijzen aangepast en zijn twee torens verlaagd en alle drie de torens smaller geworden. Vanuit enkele standpunten is de zichtbaarheid echter niet te ontkennen.

Dit bestemmingsplan is dan ook getoetst aan het -voor dit bestemmingsplan- vigerende hoogbouwbeleid, namelijk de Hoogbouwvisie 2007 en de gebiedsvisie voor de Schipholweg. Het bestemmingsplan voldoet aan deze door uw raad vastgestelde kaders. Volgens de hoogbouwvisie mag er op deze locatie tot maximaal 70 meter worden gebouwd. Voor de Schipholweg heeft uw raad, in aanvulling daarop, bij de vaststelling van de gebiedsvisie via een amendement besloten dat het maximum 'daar waar mogelijk' 90 meter bedraagt. Om deze reden is het uiteindelijke bouwplan vormgegeven met drie torens van 62, 73 en 90 meter hoog. De twee hoge torens zijn dus hoger dan 70 meter, maar voldoen wel aan de uitgangspunten die uw raad heeft meegegeven.

Om de 'daar waar mogelijk' goed te onderbouwen alsmede om te voldoen aan de hoogbouwvisie is een toets uitgevoerd naar de effecten van de hoogbouw op de omgeving. Deze toets houdt in dat er een zogenaamde Hoogbouw Effect Rapportage (HER) uitgevoerd moet worden. Hierin worden de thema's zichtlijnen, schaduw en windhinder behandeld.

De HER is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en geeft inzicht in de effecten van de hoogbouw op de nabije en verdere omgeving, alsmede op de binnenstad.

Uit de conclusies van de HER blijkt dat dit bestemmingsplan met name voor het thema zichtlijnen effect heeft op de stad: de torens zijn vanaf een aantal standpunten in de historische binnenstad zichtbaar. Zichtbaarheid betekent echter nog niet dominantie: de torens zijn weliswaar vanuit diverse standpunten zichtbaar maar zijn nooit dominant aanwezig: in geen van de gevallen leidt dit tot een stedenbouwkundig onaanvaardbare situatie.

Door bureau Peutz is met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) een indicatief onderzoek verricht naar de te verwachten windklimaatssituatie rondom de geplande bebouwing aan de Schipholweg te Leiden. Doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat in de directe omgeving van de geplande bebouwing. Uit het onderzoek volgt dat sprake is van een acceptabel windklimaat, ondanks de forse bouwhoogte van de torens.

Door Peutz is ook een bezonningsonderzoek uitgevoerd waarin de invloed van de geplande bouwvolumes op de bezonning van de omliggende, bestaande woonbebouwing is vastgesteld. Uit het onderzoek volgt dat er in de gebieden waar een afname van de bezonningsduur plaatsvindt vrijwel overal meer dan twee uur zon over blijft, en voldaan wordt aan de in Leiden toegepaste normen (TNO-normen). Op een klein deel van de gevel van de nieuwbouw aan de Ypenburgbocht zakt de bezonning net door de twee uur grens. Het gaat daarbij om een deel van de gevel dat door schaduw van het eigen gebouw al weinig zon heeft. De afname van bezonning is hier ruim een half uur. De grootste invloed is er bij de appartementen boven de brandweerkazerne (Schipholweg 130). Hier is op 21 oktober lokaal een afname van 5,5 uur mogelijk maar blijft er nog wel meer dan 2 uur zon mogelijk.

Ondanks de (op enkele locaties) forse invloed van de nieuwbouw op het bezonningsklimaat van omliggende woningen is er in het algemeen sprake van een goede inpassing van de nieuwbouw in de stad. Wij geven uw raad in overweging dat in een hoogdynamisch, stedelijk gebied geen 'recht op zonlicht' is, net zomin als dat in de historische binnenstad aanwezig is. Wij stellen u voor om aan de ontwikkeling van dit nieuwbouwplan zwaarder gewicht toe te kennen dan aan het beperkte aantal bestaande (en nog deels op te leveren) woningen waar flinke schaduwval plaatsvindt.

#### *Afwijkingen ten opzichte van de gebiedsvisie*

Naast de genoemde toets aan het hoogbouwbeleid is het plan ook getoetst aan de gebiedsvisie voor de Schipholweg. Dit vormt immers het door uw raad vastgestelde stedenbouwkundige kaders. De gehele toets is opgenomen in het bestemmingsplan.

Uit deze toets blijkt dat dit bestemmingsplan grotendeels voldoet aan de kaders van de gebiedsvisie, op een tweetal uitzonderingen na.

De twee afwijkingen ten opzichte van de gebiedsvisie zijn de volgende:

## 1. Diagonaal:

Spelregel uit de gebiedsvisie: "Hoogteaccenten hebben een footprint met een diagonaal van maximaal 35 meter."

Hieraan wordt niet voldaan: de toren van 90 meter hoog (toren 2) heeft een diagonaal van 39,3 meter. De andere twee torens voldoen wel aan deze regel.

Het doel van de diagonaalregel is om de bovenbouw in zijn uiterlijk slank te houden. Een slanke toren is ranker en minder dominant in de skyline. Het is makkelijker om langs de toren te kijken. Ook biedt het meer zicht op licht en lucht en werpt het een smallere schaduw op de omgeving.

Wij vinden de afwijking voor toren 2 acceptabel vanwege de volgende argumenten:

- uit het zichtlijnenonderzoek blijkt dat ondanks de overschrijding van de maximale diagonaal van toren 2 er voldoende zicht blijft op licht en lucht tussen de torens onderling;
- de overschrijding van de diagonaal is op afstand nauwelijks waarneembaar;
- de overschrijding heeft geen nadelige gevolgen voor de bezonning;
- de overschrijding heeft geen nadelige gevolgen voor het windklimaat.

## 2. Afstand tussen hoogteaccenten:

Spelregel uit de gebiedsvisie: "Hoogteaccenten staan minimaal 20 meter uit elkaar, bij hoogteaccenten hoger dan 50 meter wordt een minimale afstand van 40 meter gehanteerd."

Hieraan wordt niet voldaan: de torens staan dicht op elkaar. Wij vinden deze afwijking acceptabel vanwege de volgende argumenten:

- hierdoor kunnen er meer woningen in het bouwplan komen. Dit vinden wij van belang omdat het om betaalbare woningen gaat in een segment waar veel vraag naar is. Naar ons idee is het zonde om juist op deze locatie de kans niet te grijpen om veel woningen te kunnen bouwen;
- de bouwmassa is zorgvuldig gekneed om passend op deze locatie te zijn. Zowel op het niveau van de plint, de stedelijke laag (tot 30 meter hoogte) als de hoogbouwlaag wordt de ruimtelijke - en de gebruikskwaliteit verhoogd met het nu voorliggende bouwplan;
- de positie van de torens is zorgvuldig bepaald en ook telkens onderzocht via een zichtlijnenstudie. Door de gekozen opstelling van de torens wordt toren 2 (90 meter) vanuit de zichtlijn van de Turfmarktbrug meer op afstand van molen De Valk geplaatst. Hierdoor blijft de molen deze zichtlijn domineren. Ook in de zichtlijn vanaf de Marebrug blijven alle drie de torens los van elkaar en ontstaat geen 'muurwerking'.

Op basis van bovenstaande argumenten zijn wij van mening dat er ruim voldoende is aangetoond dat het bouwplan, met de twee afwijkingen ten opzichte van de gebiedsvisie, wel op een goede manier stedenbouwkundig is ingepast. De afwijkingen leveren geen nadelige gevolgen voor de omgeving op maar dragen wel bij aan voldoende programma. Het uiteindelijke gebouwensemble is zorgvuldig ingepast in de stad. Het bouwplan voldoet dan op deze twee punten niet letterlijk aan de door u vastgestelde gebiedsvisie, maar zeker wel aan de geest van die gebiedsvisie. De gewenste kwaliteit wordt met dit bouwplan zeker gehaald. Wij stellen uw raad dan ook voor om voor deze twee punten af te wijken van de gebiedsvisie.

### *Woningbouwprogramma*

Het nieuwbouwplan voorziet in een gevarieerd woningaanbod, waar mensen uit alle lagen van de samenleving een woning moeten kunnen vinden. In totaal worden maximaal 580 woningen gerealiseerd. Het woningbouwprogramma bestaat uit 35% sociale huurwoningen, 35% woningen in het middensegment (koop en/of huur) en 30% woningen in de vrije sector.

De hiervoor genoemde verdeling is in overeenstemming met het Beleidsakkoord Gemeente Leiden 2022 - 2026. In lijn met het Beleidsakkoord wordt daarnaast de mogelijkheid onderzocht om de sociale



huurwoningen in dit plan onder te brengen bij een woningbouwcorporatie. Op dit moment is de ontwikkelaar in gesprek met woningbouwvereniging Portaal. Indien de ontwikkelaar er niet in slaagt om uiterlijk bij start bouw (slaan eerste paal) overeenstemming te bereiken over de overdracht van de 35% sociale huurwoningen aan een woningcorporatie dan zal de ontwikkelaar minimaal 15% van het totaal aantal woningen (te weten 90 woningen) verkopen als middeldure koopwoning, waarvan minimaal 10% ten laste komt van de 35% middensegment woningen en maximaal 5% ten laste van het percentage vrije sector woningen (30%). Dit is de basisafpraak. De ontwikkelaar is voornemens om, gezien de marktomstandigheden, zowel het middensegment als de vrije sector in de koopsector aan te bieden.

De verplichting om minimaal 35% sociale woningbouw te realiseren is in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Daarnaast is deze verplichting ook vastgelegd in de anterieure overeenkomst die met de ontwikkelaar is gesloten.

#### *Kantoorprogramma*

Eén van de uitgangspunten van de gebiedsvisie voor de Schipholweg is dat het kantorenprogramma per deelgebied minimaal gelijk moet blijven. Dit houdt in dat de bestaande m<sup>2</sup> kantoorruimte (de bestaande drie kantoorgebouwen) moet terugkeren in de nieuwbouw. Dit gebeurt concreet in de eerste toren: dit wordt een kantooortoren.

Het huidige kantoorprogramma bestaat uit circa 10.066 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo). In de toekomstige situatie wordt dit aantal minimaal teruggebouwd. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om maximaal 13.410 m<sup>2</sup> bvo te bouwen.

Naast het kantoorprogramma biedt het bestemmingsplan ook ruimte aan Life Science & Health, deep-tech en high-tech bedrijven. Dit zijn functies die gelieerd (kunnen) zijn aan het Leiden Bio Science Park (LBSP), maar daar moeilijk een plek vinden vanwege het meer 'kantoorachtig' gebruik. De Schipholweg ligt in de nabijheid van het LBSP en vormt een prima locatie voor bedrijven op het snijvlak met het LBSP.

Hiermee draagt dit bestemmingsplan ook bij aan de werkgelegenheid en aan versterking van het LBSP.

#### *Overige functies*

Naast wonen en kantoren (al dan niet gerelateerd aan het LBSP) maakt dit bestemmingsplan ook nog functies mogelijk die diverse doelen beogen. Het gaat om maatschappelijke functies, horeca en detailhandel. Ook deze functies zijn gemaximeerd in het bestemmingsplan.

Deze functies moeten zorgen voor een levendige plint in het gebouw, zodat diverse gebruikers van deze 'stad in de stad' gebruik kunnen maken op alle mogelijke momenten van de dag. Dit is in lijn met de gebiedsvisie waarin een levendige plint wordt voorgeschreven met diverse functies.

Omdat er in het gehele Schipholweggebied veel woningen, en dus bewoners, bijkomen is er ook een flink aantal m<sup>2</sup> ingeruimd voor maatschappelijke doeleinden. Denk hierbij aan een tandartsenpraktijk, huisartsen onder één dak, etc.

Dit bestemmingsplan staat de nieuwvestiging van 200 m<sup>2</sup> aan detailhandel toe. Vanwege de gemaximaliseerde omvang, is sprake van kleinschalige detailhandel. Hiervoor is gekozen om een actieve en levendige plint te bewerkstelligen op een locatie waar zich veel passanten richting het stationsgebied bevinden. De detailhandel kan een gemakswinkel betreffen, zoals een kleine buurtsuper, of detailhandel behorende bij de sport- en maatschappelijke voorzieningen in het plangebied. Het beperkte aantal komt ook voort uit provinciaal beleid: volgens de provinciale omgevingsverordening mogen er buiten winkelconcentratiegebieden alleen kleine zelfstandige detailhandelsvestigingen bij komen.

Het totale niet-woonprogramma mag gezamenlijk ten hoogste 13.410 m<sup>2</sup> bvo bedragen.

### *Parkeren en logistiek*

Het bouwplan heeft een ingenieuze mobiliteitsoplossing bestaande uit twee in pandige oplossingen: een logistieke straat en een parkeerlift.

De logistieke straat is een in pandige straat in het gebouw, van buitenaf niet zichtbaar. Deze straat wordt ingereden aan de kant van de brandweerkazerne en uitgereden aan de kant van het Achmeagebouw. Deze straat is bedoeld voor vrachtwagens en busjes die goederen en pakketten leveren aan de kantoren en woningen alsmede de overige functies in het gebouw.

Ook het autoparkeren wordt in pandig opgelost, tussen toren 2 en toren 3 in. Deze parkeerplaatsen worden, vanwege ruimtebesparing, bereikt via een parkeerlift in de plaats van een hellingbaan. Hierdoor ontstaat een compacte parkeergarage die toch voldoende capaciteit heeft om de parkeervraag op te lossen.

De parkeernorm voor bewoners is op nul gezet: bewoners kunnen geen parkeerplaats kopen of huren en komen ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte. Op deze manier draagt het bouwplan in belangrijke mate bij aan duurzame mobiliteitsoplossingen. Vanwege de ligging bijna naast Leiden Centraal vinden wij dit een logische keuze.

De autoparkeerplaatsen die wel gebouwd worden zijn bedoeld voor bezoekers van de woningen en voor het kantoorprogramma.

Het fietsparkeren wordt conform de parkeernormen in pandig opgelost.

Via een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat een aanvraag omgevingsvergunning alleen gehonoreerd kan worden als voldaan wordt aan de Beleidsregels Parkeernormen. Dit verzekert dat zowel parkeren als laden en lossen op eigen terrein zal gebeuren.

### *Ontsluiting*

De nieuwe parkeergarage voor auto's wordt ontsloten via de Schipholweg. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de

bestaande uitweg tussen Schipholweg 128 en 130 in. Deze uitweg is ook in gebruik als uitweg voor de brandweerkazerne Leiden Noord alsmede de daarboven gelegen appartementen.

Omdat deze uitweg eigendom van de Veiligheidsregio Hollands Midden en Achmea is, is het noodzakelijk dat voor dit gebruik door VORM/Oudendal een erfdienstbaarheid wordt gevestigd.

Deze kruising is inmiddels aangepast bij de herinrichting van de Schipholweg. Er zijn VRI's geplaatst. De brandweer kan bij een Prio1-uitruk via één druk op de knop deze VRI (en daaraan gekoppeld de overige VRI's op de Schipholweg) zodanig beïnvloeden dat een brandweerauto met spoed altijd snel en ongehinderd kan uitrukken.

Bij het bestemmingsplan is een onderzoek gevoegd over de verkeersgeneratie van het bouwplan en de ontsluiting. De zogenaamde VISSIM-studie (microsimulatie) is door hetzelfde bureau uitgevoerd dat ook deze studies in opdracht van de gemeente voor de Leidse Ring Noord uitvoert. Hieruit blijkt dat de parkeergarage op een goede en veilige manier ontsloten kan worden.

Naast de ontsluiting van de parkeergarage krijgt het nieuwe bouwplan nog een ontsluiting via de Dellaertweg. Ook deze ontsluiting kan op een goede manier worden aangesloten op het Leidse wegennet.

Het bouwplan krijgt een zogenaamde logistieke straat: in het gebouw, aan de zijde van het spoor, komt een in pandige straat met laad- en losplekken. Hier kan vrachtverkeer van gebruik maken, maar ook busjes van bezorgdiensten. Deze logistieke straat wordt aan de kant van de brandweerkazerne ingereden en via de Dellaertweg weer uitgereden. Ook naar deze ontsluiting is onderzoek verricht. Het blijkt dat ook deze ontsluiting geen nadelige effecten heeft op het Leidse verkeersnetwerk.

### *Molenbiotoop*

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt (voor een deel, namelijk één toren) binnen de molenbiotoop van de Maredijkmolen. Dit is een rijksmonumentale molen aan de Maredijk in het Houtkwartier (aan de overzijde van het spoor).

Deze molenbiotoop is in de provinciale Omgevingsverordening per februari 2022 aangewezen als 'bijzondere molenbiotoop'. Dit houdt in dat de 1-op-30-regel, de regel die bepaalt dat er binnen een molenbiotoop niet hoog mag worden gebouwd, niet meer van toepassing is en er dus hoger gebouwd kan worden. Hiervoor is gekozen om de verstedelijking rond Leiden Centraal niet te belemmeren. Om gebruik te maken van de regeling voor de bijzondere molenbiotoop geldt wel dat de molen 'op een goede ruimtelijke manier moet worden ingepast'.

Als richtlijn heeft de provincie zogenaamde molenbiotooprapporten op laten stellen. Hierin is een beschrijving van de huidige stand van de molen(biotoop) gegeven en is tevens opgenomen op welke manier de molen en de omgeving verbeterd kunnen worden. Hiertoe zijn vijf aspecten onderzocht:

1. functionele molenstatus;
2. historische & landschappelijke molencontext;
3. zicht op de molen en belangrijke zichtlijnen;
4. windvang;
5. maatschappelijke invulling.

De 'goede ruimtelijke inpassing' is gedaan door het doorlopen van een proces waarbij de gemeente, de provincie en de eigenaar van de molen zijn betrokken. In dit proces zijn diverse gesprekken gevoerd met de provincie en de eigenaar van de molen. Aan de hand van dit proces is besloten om (onder andere) voor de Maredijkmolen een 'molenverbeteringsplan' op te stellen. Dit is een plan met een aantal korte- en langetermijnmaatregelen die dienen ter verbetering van de molenbiotoop.

Een concept van dit plan is ook besproken met de Bomenbond en is gepresenteerd in een informatieavond in het Houtkwartier. Het ontwerp van het plan is als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd en ook besproken tijdens een informatieavond over de diverse ontwerpbesluiten. Het concept is (redelijk) positief ontvangen door eenieder. Op het ontwerp is een aantal zienswijzen ingediend.

Het molenverbeteringsplan geldt met name voor de Maredijkmolen: het bestemmingsplan valt alleen binnen de molenbiotoop van deze molen. Daarnaast gaat het molenverbeteringsplan ook in op de Kikkermolen en molen De Herder.

De volgende kortetermijnmaatregelen voor de Maredijkmolen zijn in het definitieve molenverbeteringsplan opgenomen:

1. herinrichting van het molenerf van de Maredijkmolen, inclusief het verleggen van de Maredijkbrug, het kappen van een zieke boom aan de Zweilandlaan, het afgegraven houden van een eilandje nabij de molen en het onderzoeken van de inpassing van een molenaarsverblijf in de directe omgeving;
2. het herinrichten van de oever langs de Poelwetering door het aanbrengen van een natuurvriendelijke oever met meer biodiverse beplanting alsmede het kappen van drie populieren langs de Marienpoelstraat.

Met dit laatste punt wordt voldaan aan een grote en langdurige wens van de provincie en de eigenaar van de Maredijkmolen om de windvang van de Maredijkmolen uit de dominante windrichting sterk te verbeteren en ook het zicht te verbeteren. In het ontwerpbesluit was opgenomen dat voor deze bomen een uitsterfbeleid geldt: de bomen zouden worden gekapt indien dat noodzakelijk werd (bijvoorbeeld vanwege gezondheid van de bomen of gevaar voor de omgeving). Door de provincie is tegen het ontwerp een zienswijze ingediend dat voor deze drie populieren het uitsterfbeleid niet toereikend is. Als gevolg van deze zienswijze van de provincie is besloten om deze drie populieren actief te kappen, dat wil zeggen: te kappen op het moment dat

de vergunningen voor het nieuwbouwplan verleend en onherroepelijk zijn. Hiermee worden de windvang en het zicht op de molen direct verbeterd op het moment dat de extra belemmering, als gevolg van de nieuwbouw, optreedt. Deze actieve kap is gecommuniceerd met de Bomenbond. De Bomenbond is groot voorstander van het terugplanten van bomen die weer net zo hoog kunnen worden als de te kappen populieren omdat deze een andere, maar net zo belangrijke ecologische functie hebben als lagere bomen. In overleg met de Bomenbond zal gekeken worden hoe de kap van de populieren gecompenseerd zal worden, en waar. Deze nieuwe bomen zullen niet worden herplant in de molenbiotoop maar daarbuiten conform de door het college in 2009 vastgelegde beleidsregels voor groen in molenbiotopen.

#### *Geluid*

De nabije aanwezigheid van het station Leiden Centraal, alsmede van de binnenstad, LBSP en Leidse Hout maken de Schipholweg tot een aantrekkelijke woonlocatie waarbij de modal split (verdeling van de verkeersaantrekkende en -genererende werking) in het voordeel van fiets en openbaar vervoer zal uitvallen. Een nadeel van deze locatie is echter dat het een locatie is met een zeer zware geluidsbelasting, de zwaarste van Leiden zelfs: gelegen tussen de drukste spoorlijn van Leiden en de drukste autoweg van Leiden komt het geluid van twee kanten. Het gebouw is ook ontworpen om zoveel mogelijk geluid af te schermen. Toch staat buiten kijf dat er veel geluid op de gevels van de woningen valt. Bouwen op zo'n locatie kan uitsluitend indien en nadat de Omgevingsdienst West-Holland een zogenaamde 'hogere grenswaarde' heeft vastgesteld. Deze hogere grenswaarde is verleend en als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Zo'n besluit hogere grenswaarde betekent dat toegestaan wordt dat er geluidsgevoelige functies (zoals woningen) gebouwd worden op een locatie waar er te veel geluid op de gevel komt. Als toetsingskader dient het geluidsbeleid van de omgevingsdienst.

In dit geval worden ook de voorkeurswaarden van het Leidse geluidsbeleid overschreden. Om in dat geval zo'n hogere waarde te verlenen elst de Omgevingsdienst West-Holland aanvullende compenserende maatregelen zodat de woningen toch voldoen aan een goed binnenklimaat ten aanzien van geluid. De meest toegepaste oplossing is een afsluitbaar balkon: door deze dicht te zetten ontstaat er achter het balkon een geluidluwe gevel. Ook worden extra geluidsisolerende maatregelen tussen de woningen en installaties voorgeschreven.

De voorwaarden die de omgevingsdienst in het hogere grenswaardebesluit heeft geformuleerd zijn via een zogenaamde 'voorwaardelijke verplichting' ook in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Hiermee wordt geborgd dat de nieuwe woningen een goed woon- en leefklimaat krijgen.

#### *MER-beoordelingsbesluit*

Dit bestemmingsplan maakt omvangrijke nieuwbouw planologisch mogelijk. Dit nieuwbouwprogramma wordt aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject (D 11.2) zoals opgenomen in de D-lijst van het Besluit m.e.r..

In het geval van dit plan valt de activiteit onder de drempelwaarde. Omdat een wijziging van het bestemmingplan wel nodig is, is er sprake van een plan of besluit, zoals genoemd in de tabel. Om deze reden moet er een zogenaamde vormvrije MER-beoordeling opgesteld worden waarover een MER-beoordelingsbesluit wordt genomen.

Door bureau Mees is deze MER-beoordeling opgesteld. De Omgevingsdienst West-Holland (ODWH) heeft op basis hiervan een MER-beoordelingsbesluit genomen.

De conclusie van de vormvrije MER-beoordeling luidt als volgt:

"De gevolgen zijn allen lokaal en er zijn ter plaatse geen andere ontwikkelingen waarmee de effecten tot grote gevolgen zouden kunnen cumuleren. De conclusie is daarom dat, mits de voorgestelde maatregelen in acht worden genomen, er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu."

### *Overige onderzoeken*

Naast de hierboven genoemde aandachtspunten is ook nog een aantal andere onderzoeken uitgevoerd die in het kader van de bestemmingsplanprocedure noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld (in willekeurige volgorde) naar niet gesprongen explosieven, stikstof, bodem, archeologie, ecologie, etc.

Uit deze onderzoeken zijn geen bijzondere aandachtspunten naar voren gekomen die op dit moment extra aandacht behoeven. Wel vragen wij in het algemeen uw aandacht voor de resultaten van deze onderzoeken: ze geven de effecten van het bestemmingsplan op de omgeving goed weer.

### Voorstel

Wij stellen uw raad voor om in te stemmen met de zienswijzennota en de staat van wijzigingen behorende bij het bestemmingsplan Schipholweg 66-128 en dit bestemmingsplan vast te stellen.

Hiermee wordt een grote vervolgstap gezet in de ontwikkeling van het stationsgebied en de Schipholweg. Dit plan voegt maximaal 580 woningen waarvan minimaal 35% sociale huur en ten minste 70% in het betaalbare segment, kantoren en een nieuw silhouet voor de stad toe.

### **Financiën:**

Ook voor de financiële aspecten van het bestemmingsplan geldt dat de Wro nog het wettelijke toetsingskader is.

Op basis van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), dienen gemeentelijke kosten die worden gemaakt bij de uitvoering van bepaalde bouwplannen te worden verhaald. Wettelijk gezien dient hiervoor een exploitatieplan opgesteld te worden. De Wro biedt de mogelijkheid hiervan af te zien, als het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

In dit geval is het kostenverhaal verzekerd door het afsluiten van een anterieure overeenkomst (AOK) met de initiatiefnemer van dit project, dit zijn VORM en Oudendal, verenigd in Schipholweg Ontwikkeling Beheer BV. Het opstellen van een exploitatieplan ex artikel 6.12 Wro is daarom niet nodig.

Met de beschikbare informatie wordt het plan als financieel haalbaar beoordeeld waarmee de economische uitvoerbaarheid van het bouwplan is aangetoond.

Wel is het risico geïdentificeerd dat tijdens de planontwikkeling een onrendabele top op het sociale huurprogramma ontstaat, bijvoorbeeld omdat een toegelaten instelling niet in staat is een kostendekkende koopsom te voldoen. Ter borging van de economische uitvoerbaarheid, ook in de verdere planontwikkeling, blijft de mogelijkheid tot inzet van het Krediet Prijsstijgingen Woningbouw behouden.

Hiermee is het kostenverhaal verzekerd en is het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar.

### **Inpraak/Participatie:**

Al in een vroegtijdig stadium heeft participatie op diverse niveaus plaatsgevonden. Als eerste stap heeft uw raad, na een uitvoerig participatietraject, de gebiedsvisie voor de Schipholweg vastgesteld. Dit vormt het kader voor alle bouwplannen.

Bij dit participatietraject zijn omwonenden betrokken, maar ook wijkverenigingen, de ondernemersvereniging voor de Schipholweg eo, alsmede belangenpartijen zoals de HVOL.

Na vaststelling van de gebiedsvisie heeft de ontwikkelaar voor Schipholweg 66-128, in overleg met de gemeente, een participatietraject opgezet tijdens het ontwerpproces van de nieuwbouw. Tijdens diverse informatiebijeenkomsten is telkens de tussenstand van het ontwerpproces uiteengezet en is om inbreng gevraagd. Dit heeft geleid tot een ontwerp dat in procedure gebracht kon worden.

Het bestemmingsplan heeft vervolgens de wettelijk voorgeschreven procedure doorlopen: de zienswijzenprocedure. Tijdens die procedure kan eenieder een zienswijze indienen. Naar aanleiding van

deze zienswijzen en ook naar aanleiding van gesprekken met indieners van een zienswijze is het plan nogmaals aangepast. Het uiteindelijke plan, zoals dat nu aan uw raad ter vaststelling voorligt, is vervolgens ook nog een keer tijdens een informatiebijeenkomst gepresenteerd.

Er is dus sprake van een goed en uitvoerig participatietraject voorafgaand aan en tijdens de procedure. Dit heeft geleid tot een beter plan.

**Evaluatie:**

Niet van toepassing.

**Bijgevoegde informatie:**

Bestemmingsplan Schipholweg 66-128 bestaande uit:

- toelichting
- regels
- bijlagen bij de toelichting
- bijlagen bij de regels
- verbeelding

## RAADSBESLUIT:

De raad van de gemeente Leiden:

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders (Raadsvoorstel 24.0107 van 5 november 2024), mede gezien het advies van de commissie Stedelijke Ontwikkeling,

### BESLUIT

1. in te stemmen met de zienswijzennota met betrekking tot het bestemmingsplan 'Schipholweg 66-128 te Leiden';
2. in te stemmen met de wijzigingen in het bestemmingsplan 'Schipholweg 66-128 te Leiden' zoals opgenomen in de staat van wijzigingen;
3. ten behoeve van dit bestemmingsplan 'Schipholweg 66-128 te Leiden' geen exploitatieplan vast te stellen;
4. het bestemmingsplan 'Schipholweg 66-128 te Leiden' met identificatienummer NL.IMRO.0546.BP00181-0301 digitaal en analoog vast te stellen;
5. de ondergrond o\_NL.IMRO.0546.BP00181.dwg van het bestemmingsplan 'Schipholweg 66-128 te Leiden' vast te stellen.

Gedaan in de openbare raadsvergadering van 17 december 2024

de Griffier,



dhr. G.F.C. van Leiden

de voorzitter,



dhr. P.J. Heijkoop

