

Informatiebijeenkomst bouwplan Schipholweg



Datum: 1 september 2022
Locatie: Driestar

De informatiebijeenkomst is specifiek voor de bewoners van het Houtkwartier. Tijdens deze bijeenkomst zijn 18 bewoners aanwezig. Op 5 september is er een soortgelijke bijeenkomst voor bewoners van de Maredijkbuurt en het Stationsgebied. Op 12 september is er tenslotte een informatie- en participatie-bijeenkomst in het Golden Tulip hotel voor alle geïnteresseerden, waarbij ook bestuurders van de gemeente aanwezig zullen zijn.

De bijeenkomst wordt geopend door Wim Scholten, voorzitter van de wijkvereniging Houtkwartier. Hij wijst op de grote impact van het bouwplan voor onze wijk. Daarom is besloten tot het houden van een wijkavond. De bewoners kunnen zich vanavond en op nog komende bijeenkomsten laten horen. Niek Smook, projectontwikkelaar van VORM (samen met de Oudendalgroep eigenaar van de drie kantoorpanden) en Jurjen van der Horst (architect van Studioninedots) zullen het bouwplan toelichten. Van de gemeente is Jelle Deurman (projectleider) aanwezig.

Het gaat om het vervangen van de huidige 3 kantoorgebouwen tussen het Achmeagebouw en de nieuwe brandweerkazerne aan de Schiphol. Een van deze gebouwen wordt nu gebruikt om tijdelijk Oekraïners te huisvesten.

Voor de ontwikkeling van het gebied hebben VORM en de OudendalGroep zich met Studioninedots verenigd in de Ontwikkelcombinatie Schipholweg B.V.. Daarbij hebben zij binnen de kaders van de gebiedsvisie en de hoogbouwvisie van de gemeente een ontwerp gemaakt dat invulling geeft aan nieuwbouw waarbij kantoren, wonen en mogelijk bijvoorbeeld leisure worden gecombineerd. Daarbij ontstaat woonruimte voor zo'n 2000 mensen vanaf de 2^{de} verdieping in met name de drie torens van (gerekend vanaf het Achmea complex) resp. 50, 90 en 75 meter. De bedoeling is om 35% sociale woningbouw te realiseren. Er zijn veel groene plekken. Aan de spoorzijde is (vanwege hoge geluidbelasting) ruimte voor parkeren en kantoren (ca 4 lagen parkeren onder ca 4 lagen kantoren). De eerste parkeerlaag ligt ca 6 meter lager dan het spoorniveau. Dit hoogteverschil wordt met een keermuur overbrugd.

De torens zijn rank vormgegeven conform de spelregels uit de vastgestelde Gebiedsvisie en de hoogbouwvisie. De diagonalen aan de bovenzijde van de torens zijn tussen de ca 26 en ca 42 meter (gemiddeld ca 35 m). De oppervlakte van de torens is gemiddeld ca 800 m². Er ontstaat minimaal 10.000 m² aan kantooroppervlak (regel in Gebiedsvisie), m.n. tegen het spoor aan. Dat is ongeveer gelijk aan het huidige kantooroppervlakte. Transport, laden en lossen is vooral aan de spoorzijde geconcentreerd. Voor fietsen zijn inpandig bij de entrees collectieve fietsenstallingen (dubbellaags) voorzien. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende soorten fietsen. Het buiten parkeren van fietsen in de hoven wordt zoveel mogelijk ontmoedigd en auto's zijn niet toegestaan in de Hoven aan de Schipholweg. Boven de logistieke zone is het parkeren van auto's gesitueerd, m.n. voor het personeel en bezoekers van de commerciële ruimten (voornamelijk kantoren) en de bezoekers van de woningen. In beperkte mate voor bewoners. Dit wordt gecompenseerd door extra stallingsmogelijkheden voor fietsen en de aanwezigheid van een groot aantal deelauto (thans wordt uitgegaan van ca 35 stuks). De gemeente kent een minimale parkeernorm waarbij er geen parkeerplaatsen gerealiseerd behoeven te worden voor eigen bewoners van de woningen (wel voor hun bezoek). Tevens kent gemeente Leiden een maximale parkeernorm zoals opgenomen in de

Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020). Voor deze ontwikkeling zal het werkelijk aantal beschikbare inpandige parkeerplaatsen ergens tussen dit minimum en maximum zitten. Daarbij geldt dat er geen eigen parkeerplaatsen worden uitgegeven maar dat op basis van abonnementen van de parkeerplaatsen gebruik kan worden gemaakt. Daardoor wordt de parkeerruimte optimaler bezet. Verondersteld wordt dat er voldoende klanten voor de kantoorruimte zullen zijn. In Leiden is de leegstand vooral geconcentreerd in oude kantoorlocaties.. Er geldt een minimale eis dat het huidige aantal m2 kantoren moet worden teruggebracht. Dit is ca 10.000 m2. Thans is ca 13.000 m2 commercieel voorzien, waarbij ca 3.000 m2 flexibel ingevuld kan worden met bijvoorbeeld Leisure, kantoren, maatschappelijk, beperkte horeca, etc. Dit moet nog worden uitgewerkt. De gemeente laat overigens onderzoek doen naar de kantoorbehoefte.

Er zullen woningen met minimaal 2 kamers komen (woonkamer/keuken en minimaal 1 separate slaapkamer). Aan de spoorzijde zijn op de onderste 20 bouwlagen van het gebouw geen te openen ramen mogelijk vanwege de geluidsoverlast van het spoor. Aan de Schipholweg betreft dit de onderste 5 bouwlagen.

Een aantal bewoners betwijfelt of bouwen boven de 70 meter, vanwege de extra hoge kosten, rendabel te maken is en of sociale woningbouw met zulke hoogten mogelijk is. De ontwikkelaars geven aan dat het juist bij een lagere bouwhoogte minder rendabel te bouwen valt. Gebouwen met een verdiepingvloer boven de 70 m hebben zwaardere (en kostenverhogende) eisen ten aanzien van brandveiligheid en constructieveiligheid. De opbrengsten van het extra volume tussen gebouwen met een verdiepingshoogte onder 70 meter ten opzichte van een gebouw van 90 meter wegen ruimschoots op tegen de genoemde meerkosten van het gebouw en zijn benodigd om het project financieel haalbaar te houden. De gebiedsvisie biedt de ruimte om tot 90 meter te bouwen.

Opgemerkt wordt dat de gebiedsvisie uitging van 50 meter als maximale bouwhoogte (redactie Ontwikkelaar: na het overleg is gebleken dat in de participatie van de gemeente aan deze zijde van de Schipholweg altijd hoogtes mogelijk waren tot 70 m. Dit is door Wim Scholten bevestigd) . Buiten alle inspraak om heeft de gemeenteraad (vanwege de behoefte aan grote hoeveelheden woningen op deze locatie) in een motie vastgelegd dat bouwen tot 70 m met accenten tot 90 meter hoog mogelijk moest zijn. Dit laatste ging in tegen het advies van de bestuurder. De wijk vreest door het plan in de schaduw te worden gezet. Dergelijke hoge torens hebben een grote impact op onze wijk. Daarbij is het de vraag of inspraak enige zin heeft.

Kan het nog anders worden, met andere woorden is er speelruimte? De ontwikkelaars geven aan dat het project alleen winstgevend is als binnen de kaders van de gebiedsvisie een ruime invulling mogelijk is. In de gebiedsvisie is vastgelegd waar buiten de contouren van de molenbiotoop de "accenten" tot 90 meter mogelijk zijn. De beslissing om de locatie te kopen, is genomen met de ruimte die de gebiedsvisie biedt in het achterhoofd. We zitten overigens nog in een vroeg stadium. Niet alles is in beton gegoten dus inspraak heeft zin. Ook is het mogelijk om via de Rechtbank of de Raad van State bezwaar aan te tekenen. Het is de vraag of de gemeenteraad op een dergelijke manier besluiten kan nemen (redactie Ontwikkelaar: deze vraag is inderdaad tijdens de bijeenkomst gesteld. Binnen de het bestuursrecht in Nederland zijn (democratisch aangestelde) gemeenteraden inderdaad bevoegd om al of niet middels amendementen dergelijke aanpassingen te doen bij de vaststelling van een gebiedsvisie) .

Bewoners zijn van mening dat, ten gevolge van de kaders uit de gebiedsvisie, de aansluiting op de bestaande omgeving slecht is. Is er niet ook gedacht aan het bouwen over het spoor heen? Met een 3D-model is een simulatie van de zichtlijnen gemaakt. Oorspronkelijk alleen vanuit de binnenstad. Later zijn er ook simulaties gemaakt vanuit het Houtkwartier. Op geen enkele manier is het Houtkwartier betrokken bij de ontwikkeling van het plan (redactie ontwikkelaar: het plan is gemaakt binnen de gestelde kaders van de door college en raad vastgestelde Gebiedsvisie en Hoogbouwvisie. Juist deze bijeenkomsten hebben tot doel om bewoners en wijkverenigingen te betrekken bij de planvorming, maar dan wel binnen de genoemde vastgestelde kaders

Aan de juistheid van de getoonde projecties wordt door velen getwijfeld op basis van hoe het Achmeagebouw het zicht vanuit de wijk bepaalt (redactie ontwikkelaar: Dit is suggestief. De zichtlijnenstudie is door de architect met de grootst mogelijke zorg gemaakt binnen de kaders die gemeente Leiden hieraan stelt. De posities zijn tevens door gemeente bepaald. De zichtlijnenstudie wordt op juistheid getoetst door de gemeente. De getoonde projecties zijn veel te beperkt en zijn onvoldoende representatief. Ze zijn allemaal van straatniveau en houden geen rekening met mensen, die wonen op een hoger niveau (redactie ontwikkelaar: indien gewenst kunnen door de wijkvereniging nog enkele standpunten (max 4) bepaald worden, waarop de projectie van de ontwikkeling kan worden ingepast.) . Ook zijn er projecties gemaakt van de schaduw die de gebouwen over de wijk werpt. Daarbij is tot nu toe de situatie in juni in beeld gebracht wanneer de zon op z'n hoogst staat. Daaruit blijkt al dat de te verwachten woningbouw op het Connexion-terrein geheel overschaduwde gaat worden. Het beeld van juni is niet representatief. Er komen ook nog projecties van de schaduwval in de maanden februari en november.

De Schipholweg is erg windgevoelig. Door de stapsgewijze opbouw van de torens is daar wel rekening mee gehouden, maar het blijft waarschijnlijk een trekgat (redactie Ontwikkelaar: Dit is suggestief. Windhinderstudies worden juist gemaakt om te voorkomen dat er windoverlast ontstaat. De studie toont juist aan dat er geen 'trekgat' ontstaat) ten gevolge van de setbacks op de verschillende posities. Bepleit wordt de spoorzijde interessanter te maken en daar niet een Chinese muur te laten ontstaan (redactie ontwikkelaar: De vergelijking met 'een Chinese muur' is suggestief. Doch is het wel de taak van de ontwikkelaar om ook de spoorzijde 'mooi en interessant' te maken.) Bewoners geven aan, dat ze in de huidige situatie op de Schipholweg bij harde wind van de fiets worden geblazen.

Verwacht wordt door sommige bewoners van het Houtkwartier dat er in het Houtkwartier een groter parkeerprobleem zal ontstaan omdat er voor bewoners en bezoekers van de gebouwen nauwelijks parkeermogelijkheden zullen zijn. Het Houtkwartier is parkeerzone B2 en valt binnen gebied IIIB (2^e schil rond de binnenstad) tav de gebiedsindeling autoparkeernormen (Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020). Het deel van de Schipholweg van betreffende locatie valt onder gebied IIIA (1^e schil rond de binnenstad tav de gebiedsindeling autoparkeernormen Het Stationsgebied (CS= stationsomgeving tav de gebiedsindeling autoparkeernormen) en heeft een parkeernorm 0. In de zuid-oost hoek van het Houtkwartier zijn 54 parkeerplekken verdwenen. In de huidige situatie bestaat al overlast door parkeren van bezoekers (b.v. Feijenoord supporters; LUMC bezoekers etc.). De wijk vraagt de gemeente om een adequate oplossing te bieden.

De ontwikkelaars geven aan behalve personeel van de kantoren en commerciële functies en bezoekers ook bewoners enigermate te willen faciliteren v.w.b. het parkeren. Er wordt niet voorzien in ondergronds parkeren. Dat zou veel tijd, geld hebben gekost en problemen met het spoor (en hoogspanningskabel in de Schipholweg) hebben opgeleverd.

Door bewoners wordt verder nog gewezen op geluids- en zonreflectie via de gevel van de gebouwen. Tenslotte wordt opgemerkt dat de hele presentatie vooral uitgaat van het gezichtspunt vanuit de binnenstad. Dat is niet representatief voor de beleving in het Houtkwartier.

Door het realiseren van een energiehubs willen de ontwikkelaars de gebouwen zo energieneutraal mogelijk maken.

Tussen start en oplevering ligt naar verwachting zo'n 3 tot 3,5 jaar (op zijn snelst van september 2023 tot oktober 2026).

De ontwikkelaars en gemeente stellen voor om eind oktober / begin november opnieuw een bijeenkomst te beleggen om opnieuw van gedachten te wisselen over de plannen. De ontwikkelaar is van plan om voor het eind van het jaar de omgevingsvergunning aan te vragen. De planning van de overheid is om per 1 januari 2023 de Nieuwe Omgevingswet in werking te laten gaan. Vanwege

onduidelijkheid over de uitwerking van deze Nieuwe Omgevingswet is het doel van de Ontwikkelaar om nog dit jaar een omgevingsvergunning in te dienen zodat het huidige regime nog geldt

De bijeenkomst is qua tijd iets uitgelopen. Vier bewoners hebben voortijdig de bijeenkomst verlaten. Wim Scholten sluit de vergadering af en dankt ieder voor de geleverde inbreng.

Resume gemaakte afspraken

- Zichtlijnenstudies van de architect dienen nog door gemeente getoetst te worden.
- Er kunnen door de wijkvereniging nog (max 4) standpunten worden aangewezen voor zichtlijnen ter uitwerking
- Indien gewenst kan het zichtlijnenmodel van de architect getoetst worden door de wijkvereniging
- De bezonnings/beschaduwingsstudie wordt tzt gedeeld met de wijkvereniging ter toetsing, waarbij ook de andere data en tijdstippen (februari/november) opgenomen zijn.
- De windhinderstudies worden tzt gedeeld met de wijkvereniging.
- Er komt nog een overleg met gemeente hoe overlast van parkeren van bezoekers van andere gebouwen/CS in de wijk kan worden tegengegaan (dit staat los van dit project)
- Wijkvereniging wordt nog nader geïnformeerd over het mobiliteitsplan en hun eventuele behoefte aan deelname aan de deelauto's die worden gefaciliteerd in dit plan
- Wijkvereniging wordt nog nader geïnformeerd over de invulling van het commerciële programma in de plint. Tevens zal de behoefte vanuit de wijk voor invulling van de commerciële ruimten worden geïnventariseerd en zal worden bekeken of en in welke mate deze behoefte in het plan kan worden ingevuld.
- Bij de materialisering van de gevels aan de spoorzijde dient rekening gehouden te worden met het voorkomen/minimaliseren van hinderlijke reflectie van geluid (vanaf het spoor) en licht naar de wijk. Ontwikkelaar komt hierop terug.
- Eind oktober begin november worden samen met gemeente nieuwe bijeenkomsten georganiseerd. Weer eerst een separate bijeenkomst met de wijkverenigingen met aansluitend weer een grotere bijeenkomst, waarbij ook de wethouder weer aanwezig zal zijn.