

# Informatie- en participatiebijeenkomst Schipholweg 66, 68 en 70-128

12 september 2022, Golden Tulip Hotel, ruim 50 aanwezigen

## Programma

19:30 uur	Start bijeenkomst: opening gespreksleider & opening wethouder
19:45 uur	Presentatie door architect en ontwikkelaar
20:30 uur	Rondlopen & in gesprek bij thema-borden
21:20 uur	Plenaire afsluiting

## Opening

Deze informatieavond gaat over de plannen van de Ontwikkelcombinatie Schipholweg voor de ontwikkeling van drie gebouwen aan de Schipholweg 66, 68 en 70-128. Er hebben met verschillende partijen al 1-op-1 gesprekken plaatsgevonden. Deze avond is bedoeld om omwonenden en andere betrokken stakeholders uit omliggende buurten te informeren over de plannen en het proces.

Wethouder Julius Terpstra is aanwezig om de aanwezigen welkom te heten. Hij heeft de thema's wonen, bouwen en welzijn in zijn portefeuille. Hij wil graag aandacht voor ontmoeting en het tegengaan van eenzaamheid. Daarvoor zijn kansen binnen de ruimtelijke ordening. De gemeente wil ook aan zoveel mogelijk mensen een betaalbaar thuis bieden: een belangrijke opdracht. Tegelijkertijd is het een uitdaging om in een drukke stad woningen zo passend mogelijk toe te voegen. De Schipholweg is behoorlijk versteend: in de gebiedsvisie staat dat we willen werken aan het creëren van een levendig, mooi gebied, waar je prettig kan werken en verblijven. De wethouder heeft participatie daarbij scherp op het netvlies: er is daar veel te winnen in de aankomende jaren. Participatie valt of staat bij duidelijkheid aan de voorkant over wat we willen doen en welke kaders de gemeenteraad daarvoor heeft vastgesteld. Bij dit project zijn die kaders met name: de Gebiedsvisie Schipholweg (2020) en de Hoogbouwvisie uit 2021.

Vragen/opmerkingen aan de wethouder vanuit het publiek:

1. De gemeente doet niks met de mening van bewoners tijdens participatie. Er wordt hoop uitgesproken dat er nu voor het eerst wel echt participatie kan plaatsvinden.
  - Wethouder: Terechte opmerking, dit gevoel speelt bij veel bouwprojecten. Er zijn wel kaders vastgelegd met elkaar in de Gebiedsvisie en de Hoogbouwvisie. Die zijn vastgesteld door de gemeenteraad. Dat is de helderheid die we van tevoren geven: deze twee visies vormen de kaders waar we mee werken.
2. U heeft het over het woontekort: hoeveel woningen komen we tekort?
  - Wethouder: Uit de provinciale raming blijkt dat voor Leiden de opgave bestaat uit 8.800 nieuw te bouwen woningen tot 2030. Dat aantal zou het tekort weg moeten werken. Het college zich hieraan gecommitteerd.
  - Betreft dit alleen de woningbouwopgave voor de stad Leiden of gaat dit ook over onder andere Oegstgeest en Voorschoten?
  - Wethouder: Dit aantal gaat alleen over de stad Leiden. Op groter regionaal niveau voeren we wel discussies over het percentage sociaal en het type woningen waar regionaal behoefte aan is.
3. Was u lid van het CDA toen de gebiedsvisie werd vastgesteld? En waarom heeft de CDA-fractie tegen het verhogen van de maximaal toegestane bouwhoogte van 70 naar 90 meter gestemd?
  - a. Wethouder: In 2019 was ik lid, in 2020 (ten tijde van behandeling gebiedsvisie) niet meer. Ik sta hier als wethouder. Ik ben lid van het CDA, het klopt dat mijn partij en fractie

kritisch was over hoogbouw. Tegelijkertijd hebben we wel een woningtekort dat opgelost moet worden. Nieuwbouwprojecten moeten er komen – maar wel in overleg met de buurt.

### Presentatie Architect – Jurjen van der Horst (Studioninedots)

In het 1<sup>e</sup> deel van de presentatie laat Jurjen het proces zien om tot het ontwerp van de gebouwen te komen binnen de kaders van de Gebiedsvisie en de Hoogbouwvisie. De presentatie is bijgevoegd bij het verslag.

Vragen naar aanleiding van de presentatie:

1. Wordt eventueel licht en geluid niet gereflecteerd op de bestaande woningen in onder andere het Houtkwartier door het nieuwe gebouw?
  - Daar gaan we op letten in het definitieve ontwerp bij de keuzes voor de toe te passen materialen.
2. Hoe hoog wordt de plint aan de spoorzijde?
  - Ca. 30 meter
3. Hoe hoog is de huidige bebouwing?
  - Ca. 20 en 26 meter. De torens op het naastgelegen Achmea-gebouw zijn ca. 50 meter hoog.
4. We willen liever geen saaie achterkant met liftkokers zoals het Achmea-gebouw.
  - In ons plan willen we juist geen ‘achterkant’ maken; beide zijden moeten een hoogwaardige uitstraling krijgen. Het groen is misschien ook toonbaar te maken aan de andere zijde.
5. Komt er een stoplicht bij het kruispunt met de Schipholweg ter hoogte van de brandweer?
  - Ja.

### Presentatie Projectontwikkelaar – Niek Smook

#### Ontwikkelcombinatie Schipholweg, OCSW; een combinatie van VORM en Oudendal Groep) - mobiliteit en verkeer

Niek gaat kort in op de mobiliteit- en verkeersplannen rondom het gebouw. De gemeente kent voor dit gebied een minimum en een maximum parkeernorm. De minimale parkeernorm gaat ervan uit dat er voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers en gebruikers van de commerciële ruimten (hoofdzakelijk kantoren) aanwezig zijn, alsmede voor de bezoekers van de woningen. Bij de maximale norm moeten er ook parkeerplaatsen aanwezig zijn voor bewoners conform de gestelde normen van gemeente (Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020) In de bijgevoegde presentatie zijn die slides opgenomen. Vragen naar aanleiding van de presentatie:

1. Bewoners krijgen geen parkeervergunning in de buurt, waar gaat dat verkeer heen? Kan iedereen op de begane grond parkeren? Hoe wordt er gehandhaafd?
  - Bewoners krijgen inderdaad geen parkeervergunning voor parkeren in de buurt. Voor een aantal bewoners is een parkeerabonnement voor in de eigen parkeergarage beschikbaar. Daarnaast willen we op de begane grond deelauto's faciliteren. Daar kan verder niemand parkeren. Bovendien zitten we dichtbij OV-voorzieningen en zijn alle voorzieningen op fiets en loopafstand aanwezig. Met deze maatregelen is het niet te verwachten dat bewoners en bezoekers in de wijk gaan parkeren. De begane grond is alleen voor deelauto's en laden/lossen. Over het beheer en de handhaving van de begane grond moeten we nog in gesprek met de gemeente; gaan zij dat doen of wordt het beheer en de handhaving door de VVE georganiseerd.

2. Waarom plannen jullie nog steeds op kantoorruimte als er zoveel woningen tekort zijn? Zijn kantoren niet achterhaald nu mensen steeds meer thuiswerken?
  - Antwoord gemeente: de kantorenbehoefte wordt periodiek onderzocht in overleg met de provincie. De leegstand van kantoren is op dit moment ongezond laag, en dat wat leegstaat is kwalitatief verouderd. Dit zorgt ervoor dat bedrijven geen ruimte hebben om bijvoorbeeld te verplaatsen als ze groter zijn gegroeid. Zeker in dit gebied wordt daarom uitgegaan van het behouden van het aantal kantoorimeters.
3. U heeft het steeds over de 'menselijke maat'. Het volume van het gebouw is best schrikken. Waarom kiest u dan voor parkeren bovengronds in plaats van ondergronds? Dat zou toch een aantal verdiepingen schelen.
  - Allereerst kiezen we voor parkeerplaatsen in de eerste lagen in verband met de geluidsbelasting. De eerste lagen aan de spoorzijde zijn niet geschikt voor woningen. Ten tweede: de trillingsgevoeligheid langs het spoor geeft problemen om de grond in te gaan. Daarnaast loopt er een hoogspanningsleiding (nutsvoorziening), waardoor het langer duurt en meer kost om een ondergrondse garage te realiseren. We willen graag snel aan de slag om de woningen te realiseren.
4. Over de gebiedsvisie Schipholweg: er is veel moeite door de buurt gestoken in het participatietraject om te komen tot de gebiedsvisie. Toen kwam de gemeenteraad opeens met 20 meter extra bovenop de 50 meter die uit participatie kwam. Ik neem u als ontwikkelaar niks kwalijk, het is een prachtig gebouw, maar wat mij/ons betreft op de verkeerde plek. Ik neem het de politiek kwalijk: we zijn pootje gelicht in de gemeenteraad. Dat geeft weinig vertrouwen om aan deze sessies deel te nemen.
  - In de dagen na deze bijeenkomst is er contact geweest tussen de persoon die deze opmerking gemaakt heeft en gemeente Leiden inzake de hoogtes die genoemd zijn aan de spoorzijde van de Schipholweg in de gebiedsvisie tijdens de participatie. Hierbij is het proces van participatie tot en met het raadsbesluit over de vaststelling van de gebiedsvisie toegelicht. De raad heeft bij de behandeling en vaststelling van de gebiedsvisie, vanwege de grote vraag naar woningen, de gebiedsvisie gewijzigd. In de uiteindelijke gebiedsvisie is nu besloten dat aan de spoorzijde van de Schipholweg, te midden van een algemene bouwhoogte van 70 meter, een hoogteaccent tot 90 m gerealiseerd kan worden. De plek die voor dit hoogteaccent is aangewezen ligt tussen de molenbiotop van molen De Valk en de Maredijkmolen, conform de tekening als opgenomen in de gebiedsvisie (en bijgaande presentatie).
5. Een andere aanwezige zegt hierover het volgende.

De wethouder gaf al aan participatie belangrijk te vinden; er is inderdaad geparticipeerd bij het opstellen van de gebiedsvisie. Uiteindelijk is er door de gemeenteraad anders gekozen: 70 meter als bouwhoogte met een hoogteaccent van maximaal 90 meter. Ik deel de mening van de vorige spreker, er zijn er veel in de wijk die er zo over denken. Jullie werken als ontwikkelaar inderdaad binnen de opdracht van de vastgestelde gebiedsvisie, maar het is bijzonder onbevredigend hoe de gemeenteraad met die gebiedsvisie omgegaan is, en hoe die nu is geworden zoals hij is. Als de Omgevingswet van toepassing zou zijn, zou dit proces bij de rechtbank mogelijk niet overeind blijven.
6. Over de voortgang: het ziet er goed uit, maar er zijn ook nog een hoop losse eindjes. Het plan is in ontwikkeling/het staat nog niet vast. Krijgen we nog een update te horen voordat het vaststaat?
  - Ja, er zijn gedurende het proces nog meer 1-op-1 gesprekken gepland met belanghebbenden. Ook komt er een volgende brede informatiebijeenkomst. Uiteindelijk kunt u ook in de periode van terinzagelegging van de vergunning nog zienswijzen indienen.

7. Op welke punten worden de mensen hier nou echt uitgenodigd om mee te praten? Waar zijn dingen nog open voor discussie en kunnen er echt nog ideeën of meningen in het plan terecht komen? Kan bijvoorbeeld nog worden gepraat over de bouwhoogte?
  - Wij gaan uit van de kaders als opgenomen in de gebiedsvisie Schipholweg en de Hoogbouwvisie uit 2021 die beide door de gemeenteraad zijn vastgesteld. De maximale bouwhoogte van 90 m die hierin genoemd is houden we aan. Dit is niet een punt waar nog over geparticipeerd kan worden. De gebiedsvisie is tenslotte door College en Raad vastgesteld. Er zijn echter zeker andere onderwerpen waar wel over meegepraat kan worden en waar we mogelijk ook aanpassingen in door kunnen voeren.
  - We zijn allereerst benieuwd naar jullie visie op ons mobilitieitsconcept: zou de omgeving ook geïnteresseerd zijn in het gebruik van de deelauto's? Daar zouden we dan naar kunnen kijken. Ook zijn we benieuwd naar jullie ideeën om 'scheef parkeren' in de omliggende wijken tegen te gaan.
  - Vervolgens zijn we benieuwd naar jullie ideeën over voorzieningen in de plint. In de 1-op-1 gesprekken hoorden we al het idee van een bakker, misschien zijn er nog meer behoeften? Suggesties die langskomen:
    - i. Sociale voorzieningen/welzijn (bijvoorbeeld om eenzaamheid tegen te gaan)
    - ii. Bushalte (de oorspronkelijke bushalte komt terug volgens de gemeente)
    - iii. Supermarkt
  - Ook denken we nog na over de aansluiting van het gebouw op de openbare ruimte: wat gebeurt er in de publiek toegankelijke binnenhoven, hoe maken we dit voor de omgeving aantrekkelijk, hoe verbinden we het groen van het gebouw met dat van de Schipholweg.
  - Daarnaast hoorden we al eerder opmerkingen over de aandacht voor materiaalgebruik om weerkaatsing van licht en geluid te beperken.
8. Waar zijn ouderen in het beleid van de gemeente? Ik hoor veel verhalen over het scheef wonen van ouderen. Met de uitkleding van de zorg is het goed als ouderen geclusterd bij elkaar wonen, inclusief huisartsenpost o.i.d. Kan dat op deze plek niet ook meegenomen worden?
  - Wethouder: Dat vind ik heel herkenbaar. Dat er geen aandacht is in het beleid van de gemeente klopt niet: het nieuwe college heeft als speerpunt om passende huisvesting voor ouderen te realiseren. We zijn in dit project over het woonprogramma nog in gesprek.
9. De nieuwe gebouwen komen op mij over als anoniem wonen. Mensen zullen eerder verhuizen omdat het kleinere woningen zijn. Het belang van gemeenschappelijke ruimten is dan ook groot. Vanuit de Maredijkbuurt gaan we ons best doen om die bewoners erbij te betrekken, maar het is de vraag of dat lukt. Gemeenschappelijke ruimten en sociale voorzieningen vinden wij daarin heel belangrijk.
10. Wat gebeurt er met de huidige panden?
  - Op dit moment zijn er in het middelste pand Oekraïners gehuisvest en lopen er nog huurcontracten met de huurders van de andere panden. De overeenkomst voor de huisvesting van Oekraïners loopt minimaal tot juni 2023. De procedure die wij moeten doorlopen zal ook nog wel even duren.

## Rondlopen bij themaborden

Aan de aanwezige organisaties (ontwikkelaar, gemeente) stellen de aanwezigen individueel vragen en gaan met elkaar in gesprek. Tijdens de afsluiting wordt plenair teruggekoppeld over de gestelde vragen.

## Thema 1: Stedenbouw

Veel mensen stonden bij de borden over stedenbouw en de borden met kaders uit de Gebiedsvisie en Hoogbouwvisie. Ook de twee mensen van de gemeente en de architect stonden hier om vragen te beantwoorden.

Jurjen (architect van de ontwikkelaar) kreeg vragen over of er al een beeld was bij de architectuur, bijvoorbeeld welke materialen gebruikt gaan worden. Dat beeld is er op dit moment nog niet. Wel heeft de gemeente Leiden bepaalde 'staalkaarten' over wat wel en niet past bij de rest van de stad. Ook hoorde hij eerder vanuit de zaal de opdracht om te letten op de toegankelijkheid van het pand vanaf alle zijden. Dus niet alleen vanuit de binnenstad ontwerpen, maar ook een aantrekkelijke gevel ('voorkant') richting de andere zijden.

Jelle Deurman (gemeente Leiden; projectleider Stationsgebied) kreeg de vraag of er ook wordt nagedacht over het flexibel inzetten op kantoorruimtes. Stel nou dat de vraag afneemt, kunnen er dan ook bijvoorbeeld woningen op die verdiepingen gemaakt worden? Zit er flexibiliteit in het plan zodat je niet over twintig jaar opnieuw moet verbouwen?

- Niek Smook (OCSW): We verwachten niet dat de vraag naar kantoren afneemt, wel dat de vraag naar parkeren afneemt. In het plan hebben we daarom de bovenste parkeerlaag de hoogte van een kantoor gegeven. We verwachten in de toekomst minder eigen autobezit. Kantoorruimtes terugbrengen kan altijd, maar zal gaan zoals dat nu ook bij kantoren gebeurt. Het kan wel, maar we sorteren daar niet op voor.

Martijn Anhalt (gemeente Leiden, afdeling Stedenbouw) kreeg de vraag hoe het i.v.m. de regels rond molenbiotoop kan dat dit plan zo'n stuk de hoogte in mag?

- Jelle Deurman (gemeente Leiden) antwoordt dat er met de eigenaar van de molen afspraken gemaakt moeten worden over compenserende maatregelen. Dat zou kunnen in de vorm van een bedrag voor onderhoud, of in de directe omgeving van de molen bomen kappen om meer wind bij de molen te krijgen. Uiteindelijk is het de provincie die beleid maakt voor de molenbiotoop. Het is aan de gemeente en de moleneigenaar om tot overeenstemming te komen. We zijn nu met de Maredijkmolenaar in gesprek.

Wat wordt verstaan onder een 'hoogteaccent'?

- Bij een 'hoogteaccent' gaat het om een gedeeltelijke extra hoogte in het totale bouwproject. De vraag is dan hoe je dat vormgeeft met behoud van de menselijke maat. Daar ligt voor ontwikkelaar en gemeente een inhoudelijke taak in de uitwerking.

Over de hoven: hoe zorg je dat het een kwalitatieve verblijfsplek wordt?

- Jurjen (architect) antwoordt dat het inderdaad een uitdaging is. Het gebouw is langs de Schipholweg meer dan 100 meter lang, je wilt niet langs anonieme gevels lopen. Vandaar de afwisseling tussen hoven en het gebouw om die looproute aantrekkelijk te maken. Vandaar ook dat we geen kantoren aan die kant hebben geplaatst die in het weekend leeg staan. Het gaat ook over het licht in de hoven, en of het een goed gevoel geeft. De hoven moeten niet te groot zijn, want dan is het snel afstandelijk. We denken ook na over de programmering: door hoven te maken wordt het eigenlijk een soort 'hotelloobby', waar gebruikers bij elkaar komen voor ze naar hun bestemming gaan. Het is eigenlijk een stukje mini-stad.

Iemand merkt op dat je moet oppassen voor een 'illegale fietsenstalling' in de hoven. De hoeveelheid fietsen die overal in de stad neergezet worden is bizar, let op dat je daar voorzieningen voor treft.

- Jurjen beaamt dat: het moet net zo makkelijk worden om je fiets in de garage te zetten, waarbij ook plek gecreëerd wordt voor grotere fietsen (bakfietsen, rekjes, etc.).

## Thema 2: Programmering

Ivar Grasmeijer (OCSW) stond bij het thema 'Programmering'.

Er werd opgemerkt dat duidelijker weergegeven kon worden dat er ook een gemeenschappelijke daktuin gemaakt gaat worden.

- Dat is een punt van aandacht voor de komende uitwerking en de volgende presentatie.

De vervolgvraag: hoe zorg je dat het werkt, dat mensen er naartoe gaan en dat het leefbaar wordt?

- Het zou leuk zijn als er met eenvoudige elementen zitplaatsen gecreëerd worden, of dat er een buurt-borrel kan zijn, zodat het gaat leven. Dat je in de lobby binnenkomt en op een bord een aankondiging ziet hangen dat er op vrijdagmiddag iets georganiseerd wordt voor de bewoners. Zorgen voor samenhang en community.

Een breder punt van aandacht was de vraag naar de aandacht voor scholen/ kinderdagverblijven in de gebiedsvisie van het stationsgebied.

- Jelle Deurman (gemeente Leiden): in de spoorzone zijn drie verschillende gebiedsvisies vastgesteld: Schipholweg, Stationsgebied en Vondelkwartier. Uiteindelijk is onderzocht welke maatschappelijke voorzieningen in die gebieden nodig zijn. In het Vondelkwartier is onderwijshuisvesting en die blijft daar. In het Schipholweg-gebied wordt daarom niet gedacht aan onderwijshuisvesting. Er wordt wel gedacht aan een kleinschalige huisartsenpraktijk. In het Houtkwartier zijn ook 12 schoollocaties en 9 kinderdagverblijven, daarom is er in dit gebied minder behoefte.

## Thema 3: Mobiliteit

Niek Smook (OCSW) stond bij het thema mobiliteit.

Er werd gevraagd naar de parkeernormen: wat is minimum en wat is maximum?

- De gemeente had vroeger alleen een minimumnorm (hoeveel parkeerplaatsen er minimaal gerealiseerd moesten worden). Nu heeft de gemeente ook een maximumnorm. Wij zullen tussen de minimum- en maximumnorm in zitten. Hoeveel precies moeten we nog bepalen.

Er werd ook gevraagd naar de bushalte: op de hoek van de Schipholweg was een bushalte die er nu niet meer is.

- De gemeente antwoordt dat die bushalte weer terugkomt.

## Afsluitende vragen/opmerkingen

Een aanwezige bedankt de ontwikkelaar en de gemeente om de tijd te nemen om naar de buurtbewoners te luisteren en te klankborden. Hij geeft aan teleurgesteld te zijn over het feit dat de wethouder niet tot het einde (de plenaire behandeling van de vragen bij de themaborden) is gebleven.

Iemand vraagt of het bouwplan ook invloed heeft op de groenstrook in het midden van de Schipholweg nu die op de schop gaat als onderdeel van de Leidse Ring Noord (LRN)?

- Gemeente: De groenstrook ligt ook in het nieuwe plan voor de LRN. Ook langs de randen komen groene bermen, en in de groep wordt ook groen verwerkt. De ontwikkelaar van dit plan moet aansluiten bij het groen.

Over het kantoorgedeelte: wat is de doelgroep? Wat voor soort gebruikers wil je aantrekken?

- Niek Smook (OCSW): We praten momenteel met bestaande huurders of ze terug kunnen komen. Het is nu nog lastig te zeggen, want het duurt nog wel even voor het plan gereed zou zijn. Er is ook nog ruimte over en niet iedereen wil of kan terugkomen. We gaan nog een plan opstellen wie we daarvoor gaan benaderen, en daarover gaan we ook met partners uit de stad in gesprek. We willen zoveel mogelijk flexibiliteit bieden. Daarom maken we grote oppervlaktes, zodat je zowel een paar honderd vierkante meters kan verhuren, of juist een hele grote verhuurder ruimte kan bieden.

Wat zou de vierkante meter prijs zijn voor de kantoren?

- Niek: De prijs ligt nu op zo'n 175-200 euro per m2 verhuurbaar oppervlakte, maar we hebben nog geen idee wat dat over vier jaar is.

Is er een idee van de bouwprijs van de woningen?

- Niek: Met de huidige ontwikkelingen (inflatie) is dat lastig te zeggen. Sinds we nadachten over het kopen van de grond denken we na over de haalbaarheid van het plan. We maken afspraken met de gemeente over betaalbaarheid van de woningen, maar we moeten het straks wel waarmaken met al die partijen. We hebben vertrouwen in deze locatie en dit plan, maar uiteindelijk moet de markt tot rust gaan komen. Dat verwachten we ook wel.

Wat is het budget van een plan als dit?

- Niek: We investeren hier enkele honderden miljoenen in de grond en de bouw. Dergelijke investeringen zien we niet alleen in Leiden, maar ook in Den Haag en Amsterdam: je moet bouwen op plekken waar veel voorzieningen goed bereikbaar zijn en waar het verkeer het aankan. Dat is vaak in de buurt van OV-knooppunten, zoals hier station Leiden Centraal. Daar gebeurt het en daar zien we toekomst in.

Een laatste opmerking van een aanwezige: ik hoor ontzettend veel ambities. Om van deze plek een stuk 'stad' te maken. De Schipholweg wordt de ring, en een hele drukke ring. Om daar een acceptabel stukje stad te maken is een hele uitdaging, dus succes!

## Vervolg van het proces 'participatie en ontwerp' (juli – december 2022)

Er volgen nog diverse 1 op 1 gesprekken met belanghebbenden waaronder de vertegenwoordigers van de omwonendenverenigingen. Dit voedt de verdere stappen in het ontwerp, en geeft de gelegenheid om daarover terug te koppelen. In de loop van oktober wordt een volgende brede informatieavond belegd.

## Conclusies en afspraken

1. Participatie valt of staat bij duidelijkheid aan de voorkant. Bij dit project zijn de gemeentelijk vastgestelde kaders de Gebiedsvisie Schipholweg (2020) en de Hoogbouwvisie uit 2021.
2. De ruimte in het participatieproces om wel of niet mee te praten over de verdere uitwerking van het plan ziet er als volgt uit.
  - a. Bouwhoogte. De gebiedsvisie Schipholweg uit 2020 en de Hoogbouwvisie uit 2021 die beide door de gemeenteraad zijn vastgesteld, bepalen de bouwhoogte. De maximale bouwhoogte van 90 meter voor een hoogteaccent en de overige ruimtelijke kaders in deze vastgestelde visies ten behoeve van dit plan staan vast. Hierover wordt niet meer geparticipeerd.
  - b. Mobiliteitsconcept. We gaan graag in gesprek over zaken als deelauto's en ideeën om 'scheef parkeren' in de omliggende wijken tegen te gaan.
  - c. Voorzieningen in de plint. Te denken valt aan bv. kleinschalige horeca, fitness, maatschappelijke voorzieningen als bv. een huisartsenpost, een bakker of groenteboer e.d.
  - d. Aansluiting van het gebouw op de openbare ruimte aan de Schipholweg.
  - e. Materiaalgebruik in relatie tot overlast voor omwonenden ten gevolge van reflectie van zon en/of geluid.
3. Het plan moet voorzien in behoud van het huidige totale aantal m2 kantoorruimte.
4. OCSW en gemeente zijn in overleg over de definitieve invulling van het woonprogramma. Daarover in de volgende bijeenkomst meer informatie.
5. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken naar de toe te passen materialen om een goede kwaliteitsuitstraling en beperking van reflecties van licht en geluid te realiseren.
6. Er komt een stoplicht bij het kruispunt met de Schipholweg ter hoogte van de brandweer.

7. De bushalte op de hoek bij de nieuwe brandweerkazerne wordt teruggeplaatst.
8. Toekomstige bewoners van het plan krijgen geen vergunning voor parkeren in de buurt. Over het beheer en de handhaving van parkeren op de begane grond aan de achterzijde (bij het spoor) gaat OCSW in gesprek met de gemeente. Dit komt bij de VVE of bij de gemeente.
9. De gemeente maakt met de 2 betrokken moleneigenaren afspraken over de molenbiotopen.