

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

31 oktober 2022, Golden Tulip Hotel, ruim 25 aanwezigen

Programma

19:30 uur	Start bijeenkomst: opening
19:45 uur	Opbrengst vorige bijeenkomst
20:05 uur	Presentaties stand van zaken door Jurjen van der Horst en Niek Smook
20:45 uur	Rondlopen & in gesprek bij thema-borden
21:30 uur	Plenaire afsluiting

Opening

Deze tweede informatie-/participatieavond over de plannen van Ontwikkelcombinatie Schipholweg is bedoeld om toe te lichten wat met de opbrengst van de eerste bijeenkomst van 12 september is gedaan, en te laten zien waar we nu staan in de plannen voor de ontwikkeling van drie gebouwen aan de Schipholweg 66, 68 en 70-128. Wethouder Julius Terpstra is aanwezig als toehoorder en zal vandaag ook naar de opmerkingen en vragen luisteren. Verder zijn aanwezig vanuit de organisatie:

- Roeland Schmidt (gespreksleider)
- Niek Smook (Ontwikkelmanager Ontwikkelcombinatie Schipholweg)
- Ivar Grasmeijer (Projectontwikkelaar Ontwikkelcombinatie Schipholweg)
- Jurjen van der Horst (Architect bij Studioninedots)
- Martijn Anhalt (stedenbouwkundige bij gemeente Leiden)

Opbrengst vorige bijeenkomst

Op 12 september vond de eerste bijeenkomst plaats. Hieronder is weergegeven wat toen is opgehaald en geconcludeerd:

- 1. Bouwhoogte: de maximale hoogte van 90 meter en de overige ruimtelijke kaders uit de vastgestelde gebiedsvisie en hoogbouwvisie staan vast.*
 - a. Er was behoefte aan een extra bezonningsonderzoek voor 21 december.*
 - b. Er was gevraagd om ter verduidelijking enkele straatnamen in de bezonningsstudies te verwerken.*
- 2. Materiaalgebruik: er werd gevraagd om aandacht voor de toepassing van het materiaal op de gevel. Dit in verband met een goede kwaliteitsuitstraling en de beperking van reflecties van licht en geluid.*
- 3. Geen 'achterkant' aan de gebouwen: beide zijden van het gebouw (dus ook aan de spoorzijde) dienen een hoogwaardige uitstraling te krijgen. We onderzoeken of groen ook zichtbaar gemaakt kan worden aan de spoorzijde.*

Vraag uit het publiek: Is verticaal groen ook ter sprake gekomen?

- Hier komt Jurjen van der Horst zo in zijn presentatie op terug.

4. *Molenbiotopen: Er zijn twee molens betrokken bij dit plan. De gemeente maakt afspraken met de eigenaren over de molenbiotopen.*

Vraag uit het publiek: Hoor ik nu dat de moleneigenaren zich moeten aanpassen aan dit plan? Moet dit niet andersom zijn?

- Martijn Anhalt: De gesprekken vinden nu plaats. Mijn collega Jelle Deurman is daarbij aanwezig. De uitkomst is nog open, maar zal zich waarschijnlijk vertalen in een vorm van ruimtelijke compensatie. Er is hard gewerkt aan beleidsafspraken samen met de provincie die het beleid t.a.v. molenbiotopen bepaalt. Compensatie kan betekenen dat we een aantal bomen verwijderen zodat er meer wind kan komen, of bosschages verwijderen. In eerdere afspraken met molenbeheerders is bijvoorbeeld een molen wat opgehoogd (dan vangt deze meer wind), of een ondergronds verblijf voor de molenaar gerealiseerd. Een andere molen kreeg extra geld om een extra werknemer te kunnen betalen, waardoor de molen meer uren kon draaien. Zo zijn er allerlei verschillende manieren van compensatie mogelijk.
- Opmerking uit het publiek: Ik woon in de Boerhaavelaan, daar mochten we enige tijd geleden geen etage op ons huis plaatsen in verband met de molenbiotoop.
- Roeland Schmidt: Het doel van dit agendapunt is vast te stellen wat de vorige keer is besproken over dit plan aan de Schipholweg. Dit staat los van wat de uitkomsten van de gesprekken van de gemeente zullen zijn.

5. *Voorzieningen in de plint: er werd gedacht aan kleinschalige horeca, fitness, maatschappelijke of sociale voorzieningen, bakker of een groenteboer*

Toevoeging uit het publiek: ook een supermarkt is genoemd.

Opmerking: Is een wasserette ook mogelijk als collectieve voorziening? Dan hoeft niet iedereen een eigen wasmachine.

6. *Goed laten aansluiten van het gebouw op de openbare ruimte, door het groen te verbinden met de Schipholweg, aantrekkelijke binnenhoven te maken en de daktuinen beter zichtbaar te maken.*

7. *Ontwikkelaar is in gesprek over deelautos en ideeën om 'scheef parkeren' te voorkomen. Toekomstige bewoners van het plan krijgen geen vergunning voor parkeren in de buurt.*

Vraag uit het publiek: Wat is scheef parkeren?

Antwoord Roeland Schmidt: Dat gaat over mensen die niet wonen of een bestemming hebben in de buurt, maar daar wel parkeren, bijvoorbeeld om naar het centrum of het station te gaan.

8. *De bushalte aan de Schipholweg wordt teruggebracht.*

9. *De ontwikkelaar gaat in gesprek met de gemeente over het beheer en handhaving van het parkeren in de gebouwen.*

Bovenstaande negen punten vallen thematisch uiteen in drie categorieën

1. Stedenbouw & materiaalgebruik
2. Voorzieningen in de plint
3. Mobiliteitsconcept

Opmerkingen, vragen en toevoegingen:

1. *Opmerking: Wat ik merk bij de bouw van flats bij het station, is dat we extra overlast hebben van mensen die hun vuilnis naast de container neerzetten. Mijn wens is dus dat deze flats hun eigen containers krijgen.*
 - a. Niek Smook: Deze woningen zullen worden voorzien van eigen containers.
2. *Opmerking: Ik was er ook niet bij. Wat mij dwars zit, is dat er gesproken wordt over 90 meter. In de 18 jaar dat wij hier wonen is de hele buurt dicht gebouwd. Ik snap het gebrek aan woningen, maar het zit me ook dwars dat alles zo ontzettend hoog wordt. Staat dit vast? Is dit al door de gemeenteraad besloten?*
 - a. Roeland Schmidt: Dat is de vorige keer inderdaad meermalen geadresseerd. Het staat vast dat de gemeenteraad bepaalde kaders heeft vastgesteld in de gebiedsvisie en hoogbouwvisie. Daarin staat een algemene bouwhoogte benoemd van 70 meter met een hoogteaccent tot 90m. De plek die voor dit hoogteaccent is aangewezen ligt tussen de molenbiotoop van molen De Valk en de Maredijkmolen. Dit is een gevolg van urgentie die de gemeenteraad van Leiden toekent aan woningbouw en de ligging vlak bij een OV-knooppunt. Dat is niet alleen gemeentelijk maar ook landelijk beleid: in de buurt van OV-knooppunten de hoogte in en 'verdichten'.
3. *Er stond nog een vraag open over de vorm of uitwerking van het 'accent' om de menselijke maat te waarderen. Krijgen we daar inderdaad een antwoord op?*
 - a. Roeland Schmidt: De architect vertelt daar zo meer over, maar 90 meter is voor dit plan het uitgangspunt.
4. *Er waren vier bijeenkomsten over het ontwikkelperspectief van de Schipholweg. We hebben daar nadrukkelijk gevraagd om niet hoger dan 70 meter te bouwen, dat werd daar beaamd. Maar hoger is een wens van de gemeenteraad.*
 - a. Roeland Schmidt: Dat klopt en is daarmee dan ook een gegeven.
5. *Wat is het uitgangspunt ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen per woning?*
 - a. Roeland Schmidt: Door de ligging (nabij het station) zal het zeer laag zijn, waarschijnlijk 0,3 / 0,4 parkeerplaats per woning (waarvan 0,1 per woning voor het bezoekersparkeren), maar hier gaat Niek zo nog op in.
Reactie vraagsteller: Ik vind het complete waanzin om op die plek van die normen uit te gaan. Dan weet je zeker dat mensen ergens anders in de buurt gaan parkeren.
Roeland Schmidt: Daar gaat Niek zo nog op in.
6. *Maak nou eens iets anders dan van die blokkendozen, ik vind dit geen echte architectuur. Kijk naar de skyline van Den Haag, daar staan veel meer verschillende gebouwen.*
 - a. Reactie uit het publiek: Ik ken veel mensen uit Den Haag die daar juist enorm van hebben gebaald, het is een kwestie van smaak. Daar ontkomt je niet aan. Maar ik moet wel zeggen, je kunt dit blokkendozen noemen, en ik ben ook absoluut anti-LEAD, maar de gebouwen die er al staan lijken nog veel meer op blokkendozen.
7. *We bouwen hier nu 600 woningen, Op de locatie van de huidige busremise zijn er ook plannen voor zo'n 100 nieuwbouwwoningen. Ik heb vernomen dat het OV-knooppunt Leiden al aan z'n maximale capaciteit zit.*
 - a. Roeland Schmidt: het OV-knooppunt Leiden Centraal is onderdeel van een

- onderzoek vanuit het Rijk om de capaciteit te vergroten en het gebruik te vergemakkelijken.
- b. Reactie: Bij elkaar opgeteld komen er zo 2000 mensen bij.
 - c. Roeland Schmidt: Het werkt twee kanten op: je bouwt in de buurt en het OV moet zich aanpassen.
8. *Bij een OV-knooppunt 650 woningen bouwen, wat houdt dat in qua geluidsoverlast? Is er een uitzondering nodig op het bouwbesluit? Welke regelgeving gaan jullie gebruiken naast het bouwbesluit over meer dB's?*
- a. Niek Smook: Er is landelijke gemeentelijke regelgeving over geluid. Dit wordt onderzocht en zal het uitgangspunt vormen voor de verdere planvorming.
9. *Ik vraag me af hoe het met de luchtkwaliteit gesteld is. Je krijgt door deze gebouwen een 'canyon'-effect, waardoor uitlaatgassen langer blijven hangen. Ik heb zelf jarenlang luchtkwaliteit-metingen gedaan hier. Wordt hier onderzoek naar gedaan?*
- a. Roeland Schmidt: Dit is onderdeel van de studies. Uiteindelijk moet aan de wet- en regelgeving worden voldaan, anders kan het plan niet gemaakt worden.
 - b. Niek Smook: We moeten kunnen aantonen dat we aan de regelgeving voldoen. Dat gaan we niet pas aan het einde doen, maar dat is onderdeel van de uitgangspunten van dit plan. Dit wordt ook door allerlei instanties getoetst. U kunt uiteindelijk ook aanvragen om de onderzoeken in te kijken.
10. *Wordt er ook rekening gehouden met de windbelasting?*
- a. Niek Smook: Jazeker, we hebben al windstudies uit laten voeren, zodat we weten waar de knelpunten zitten. We passen verschillende setbacks in de gevels toe zodat valwinden gebroken kunnen worden en er een goed windklimaat op het maaiveld ontstaat.
11. *Rond het station lijken de effecten van harde wind soms al vergelijkbaar met de Grand Canyon.*
- a. Niek Smook: Het gebouw is reeds op eerdere windonderzoeken aangepast en voldoet nu aan alle wind-eisen. We bekijken nu nog of we op de plekken die in de modellen een 'matige' windkwaliteit scoren aanpassingen kunnen doen om daar 'goed' van te maken.
12. *In zuidwest bevindt zich bouwplan 'de Premier', daar voldoet alles aan de normen. Maar daar zijn nog steeds twijfels of de feitelijke situatie ook voldoet. Daar kon met weglawaai ook gerekend worden met toekomstige situaties (bijvoorbeeld dat we later in stillere auto's rijden). Je weet dan niet hoelang het prettig woont in de tussentijd. Ik zou ervoor pleiten, ook gezien besluitvorming van de omgevingsdienst, om daar goed naar te kijken. En in de voorlichting naar bewoners helder zijn wat de verwachtingen zijn, geen verwachtingen wekken waar pas jaren later aan voldaan kan worden.*
- a. Niek Smook: Ik weet hier niet genoeg van, ik weet niet of we een voorschot nemen op de toekomst qua verkeersgeluiden.
 - b. Roeland Schmidt: Nogmaals: dit agendapunt is bedoeld om vast te stellen dat dit de punten zijn die de vorige keer aan de orde zijn geweest. Dit vormt het vertrekpunt voor de verdere uitwerking.
13. *Vorige keer constateerden we dat er te weinig aandacht was voor zichtlijnen, bezonning en andere consequenties aan de kant van het Houtkwartier. Sinds 12 september hebben we (wijkvereniging Houtkwartier) niet meer met de*

projectorganisatie gesproken, ik ben zeer benieuwd hoe jullie met alle zaken om zijn gegaan.

14. *Bij het agenderen hoort stikstof natuurlijk met hoofdletters genoemd te worden. De kans dat de hele zaak onderuitgaat omwille van stikstof is niet gering.*
 - a. Martijn Anhalt: Er is geen Natura2000 gebied in de buurt, dus dat geldt hier niet.
 - b. Niek Smook: Daarnaast is er uit de 1^e stikstofdepositiestudie gebleken dat er geen toerekenbare depositie van stikstof in een Natura2000 gebied zal volgen met de realisatie van ons plan. We zullen moeten aantonen dat het plan voldoet aan de geldende normen t.a.v. stikstof
15. *Ik mis bij punt 1 de menselijke maat van de 90 meter. Dat zie ik er niet bij staan, maar komt hopelijk zo voorbij in de presentatie.*

Presentatie: Stand van zaken ontwerp door Jurjen van der Horst (Architect Studioninedots)

De presentatie is terug te vinden als bijlage bij dit verslag, daarin is te zien hoe er met de verschillende eerder opgehaalde punten is om- en verder gegaan.

Vragen en opmerkingen

1. *Er zijn plannen om op de Connexion-locatie ook nieuwbouw mogelijk te maken. Dan wordt het toch één grote geluidsbak?*
 - a. Jurjen van der Horst: We hebben de geluidseffecten van het nieuwbouwplan t.o.v. de bestaande kantoorpanden laten onderzoeken. Uit dat onderzoek blijkt dat ter plaatse van de Maredijkbuurt door het nieuwbouwplan een kleine reductie van de geluidsbelasting (max. 1,4 dB) ontstaat. Het nieuwbouwplan werkt daar als barrière. Ter plaatse van het Houkwartier ontstaat ten hoogste 0,7 decibel extra geluidsbelasting. Dat is een toename die volgens het betrokken adviesbureau (Peutz) voor een mens niet hoorbaar is bij deze geluidsniveaus.
Reactie uit het publiek: Een druppel benzine kost 'niks', maar een heleboel druppels zijn niet gratis. Ook een verschil van 1 dB is niet niks.
2. *Waar Connexion komt is nu gerekend met ca. 12 meter, maar daar wordt de bouwhoogte toch ook 30 tot 50 meter?*
 - a. Martijn Anhalt: Op die locatie gaan we niet de hoogte in, het moet aansluiten bij de omgeving. Maar er is nu gerekend met de huidige situatie.
3. *Een toename van 3 decibel is een verdubbeling van het geluid, dus 1 decibel kan niet 'niks' zijn.*
 - a. Jurjen van der Horst: Er is een toename van bijna 1 dB bij deze geluidsniveaus (nieuwe situatie met nieuwbouw t.o.v. oude huidige situatie). De adviseur zei daarover dat dat verschil voor mensen niet te horen is.
 - b. Roeland Schmidt: Er wordt niet gezegd dat bijna 1 dB 'niks' is, alleen dat het verschil van bijna 1 dB niet hoorbaar is bij deze geluidsniveaus.
4. *Hoe zijn jullie tot de lamellen in de plaatjes op de gevels gekomen?*
 - a. Jurjen van der Horst: Het is nog een zoektocht om te komen tot de definitieve gevels. We gaan uit van een alzijdig gebouw zonder achterkanten. Deze beelden zijn nog niet besproken met gemeente. Met deze presentatie nemen we jullie mee in deze prille fase van de zoektocht. Daarbij hebben we de

volgende afwegingen: Een kantoor heeft bepaalde behoeften, en woningen ook. Het is een zoektocht tussen esthetica en duurzaamheid. Naar duurzaamheid kijkend mag het niet te open zijn, dan gaat er energie verloren. Maar voor de levendigheid wil je juist wel meer openheid creëren. We willen een alzijdig open, aantrekkelijk gebouw maken, waarbij de gevel vanuit bepaalde hoeken bekeken af en toe dichtslaat. Het spel is altijd anders: het is een samenspel van open en dicht, wanneer je er omheen beweegt zal het zich anders manifesteren. Het is een oplossing die je zowel voor wonen als voor kantoor kan toepassen, zo vormt het een coherent ontwerp middel.

5. *Voor welke bewonersgroepen wordt hier gebouwd?*
 - a. Jurjen van der Horst: Een breed scala van bewonersgroepen, de woningen zullen dan ook in de sociale huursector, middensegment als het vrije sector segment worden aangeboden. Niek komt daar zo nog op terug.
6. *Je beschrijft manieren om afwisseling te creëren en geen massief volume te maken. Maar als je langs de voorgevel kijkt zie je wel één rechte lijn. Welke gedachte zit daarachter?*
 - a. Jurjen van der Horst: Dat is de hoofdgedachte vanuit het stedenbouwkundig plan. Langs de Schipholweg moeten begeleidende wanden komen. Maar wij vinden ook dat het niet interessant is om langs 80 meter gevel te lopen, dus daar gaan we nog mee aan de slag.
Vervolgvraag: Maar dit is wel het idee qua diepte? Aan deze kant heb je nu ook één rechte streep.
Martijn Anhalt: Die hoven gaan wel een rol spelen in het onderbreken van die lijn. In de gebiedsvisie zit de gedachte om het gebied 'doorwaadbaar' te maken. Hier is het alleen niet handig om doorheen te lopen, want dan loop je vast op het spoor. Onderbrekingen in de wand zijn inderdaad aantrekkelijk, dat gaat de hoven doen. De hoven zijn de invulling van onderbrekingen richting het spoor.
7. *Over de situatie met windbelasting en verstoring in de buurt, gaat u door middel van maquettes nog een windtunnelonderzoek doen?*
 - a. Niek Smook: bureau Peutz heeft de beschikking over een windtunnel en een simulator. Voor dit plan is met de simulator aangetoond dat het plan voldoet, een windtunnel zal dezelfde resultaten genereren.
8. *Ik begrijp dat de torens 50, 90 en 70 meter worden, en dat de 90 meter onaantastbaar is. Is de volgorde van de hoogtes van de torens nog te wijzigen? Ik begrijp dat u begint met 50 meter, maar waarom dan niet trapsgewijs naar 70 en dan 90?*
 - a. Jurjen van der Horst: Dat was een pragmatische keuze: de toren van 90 meter kan het best op deze plek. We hebben wel onderzocht of we de torens van ca. 70 en ca. 50 meter konden omdraaien, maar dan krijg je een minder wenselijke stedelijke opbouw.
9. *Volgens mij was er in het proces rondom de gebiedsvisie een suggestie om het Achmea gebouw in de toekomst nog 35 meter op te hogen?*
 - a. Jurjen van der Horst: De gemeente zoekt een afwisselend beeld van hoogtes. Daar komt nog bij dat als je hoger wilt bouwen, je verder van een volgend gebouw af moet staan.

Reactie: In de gebiedsvisie is echt gezegd dat er bij de Achmea-gebouwen nog 35 meter op kan komen. Dat is dus een mogelijkheid en zou in de toekomst kunnen gebeuren.

- b. Martijn Anhalt: Hoe verder je van bestaande bebouwing af staat, hoe hoger je kan bouwen. Bij de bespreking en vaststelling van de gebiedsvisie door de raad zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd. Dat resulteert in bepaalde bouwhoogten. Ik zie een ophoging van de Achmea-gebouwen niet zo snel gebeuren, het zijn relatief nieuwe gebouwen. Technisch gezien kun je een gebouw niet zomaar ophogen

Presentatie Programma en voorzieningen door Niek Smook (Projectontwikkelaar Ontwikkelcombinatie Schipholweg – een combinatie van VORM en Oudendal Groep)

De presentatie is te zien als bijlage van dit verslag, daarin is te zien hoe met de verschillende opgehaalde punten verder is gegaan.

Vragen en opmerkingen

1. *Zijn er bestaande gebouwen die voor jullie als voorbeeld dienen?*
 - a. Niek Smook: Tegenwoordig ligt in steden veel aandacht voor ecologie en groen, we kijken dus naar heel veel gebouwen als voorbeeld.
2. *Dit project valt onder de duurzaamste kilometer van Nederland, ik vroeg me af of jullie daar contacten mee hebben?*
 - a. Niek Smook: We hebben met verschillende actieve ondernemers van de duurzaamste kilometer contact, onder andere met Urban Sync en Achmea.
Reactie: Interessant, wij zijn zelf namelijk in het begin heel erg betrokken geweest maar sinds drie jaar helemaal uit beeld. Bij zo'n nieuw project zouden wij ook weer ingeschakeld of betrokken moeten worden.
 - b. Niek Smook: Wij zijn via de ondernemers betrokken, maar geen 'lid' want we zijn nog een nieuwkomer. We zullen de kartrekkers van 'de duurzaamste kilometer' vragen om met jullie contact op te nemen.
Roeland Schmidt: Als u uw naam even achterlaat, kunnen we jullie wellicht weer in contact brengen.
[Redactie: Op dinsdag 1 november is contact opgenomen met Erik Krijnsen van Urban Sync en zijn de namen van de desbetreffende bewoners en hun verzoek om contact doorgegeven.]
3. *Hoe gaan jullie om met water, dat vraagt aandacht.*
 - a. Niek Smook: We hebben een specialist betrokken om de waterhuishouding op orde te krijgen. Dit betekent bufferen bij hevige regenbuien, zodat het rioolsysteem niet extra wordt belast met regenwater van ons gebouw. Tevens wordt de buffering gebruikt om het groen van water te voorzien in drogere tijden.
4. *Wat als hittegolven het water voor het groen op de daken verdampt?*
 - a. Niek Smook: Daarover laten we ons adviseren, we hebben waterberging nodig. Door klimaatverandering krijgen we waarschijnlijk meer droogte, afgewisseld met extreme buien, dus daarop moeten we anticiperen. Maar ook hier kijken we naar andere plannen als voorbeeld. Er gebeuren veel goede dingen. Vijf jaar geleden hadden we minder vertrouwen dat groen ook

groen blijft, maar er zijn nu veel goede voorbeelden dat het kan en zijn er technisch bewezen oplossingen.

5. *Doen jullie ook aan energieopslag met batterijen?*
 - a. Niek Smook: Goede vraag, dat is ook met de huidige energieprijzen belangrijk. Goed om te zeggen is ook dat het aantal meters kantoor dat in het huidige pand zit terug moet komen. Kantoren hebben een koelbehoefte en derhalve een warmteoverschot, terwijl woningen op hetzelfde moment vraag hebben naar warmte en/of warm tapwater. Deze energie willen we uitwisselen. We zijn bezig met het zoeken naar oplossingen om de energiekosten voor bewoners en kantooreigenaren/huurders laag te houden. Het bufferen van elektra is nog erg kostbaar, maar we willen ruimte creëren om dat op termijn te kunnen doen. Het kunnen bufferen van warm tapwater nemen we al mee in de plannen. Voorbeelden zijn het bufferen van warm tapwater, en bij overspannen netwerkmomenten stroom omzetten in warm tapwater en/of deze warmte gebruiken bij verwarming van de gebouwen. Dat klinkt experimenteel, maar wij willen ook koploper zijn.
6. *Energie moet echt prioriteit zijn. We gaan onvermijdelijk richting elektrische auto's, elektrische laadpalen, etc. Dat betekent ook iets voor de brandveiligheid.*
 - a. Niek Smook: Hier zitten we inderdaad helemaal bovenop en heeft maximale prioriteit. Ondanks dat de bouw van het complex nog ver weg is, zijn we nu al in overleg met de nutspartijen.
7. *Gaan jullie verwarmen met warmtepompen?*
 - a. Niek Smook: Waarschijnlijk wordt het een hybride-model, met gedeeltelijk bodem-energie. Maar het wordt sowieso gasloos want dit is verplicht, maar we willen ook niet anders.
8. *Wat doen jullie met zonnepanelen?*
 - a. Niek Smook: Die zijn voorzien in de plannen op een aantal daken, maar we stoeien nog met het vinden van voldoende ruimte op de daken van ons plan.
Reactie uit het publiek: Dat gebeurt ook al aan het einde van de Schipholweg.
9. *Qua voorzieningen in de plint, kan dat geen kinderdagverblijf zijn in verband met aanrijdende auto's?*
 - a. Reactie uit publiek: Daar hebben we het de vorige keer over gehad; er is al veel aanbod voor kinderopvang in het Houtkwartier.
10. *Hoeveel parkeerruimte denkt u te kunnen realiseren voor fietsen? Je hebt gemiddeld zo'n drie bewoners per woning die kunnen fietsen.*
 - a. Niek Smook: We hebben uitgerekend dat we minimaal 1400 fietsparkeerplekken nodig hebben. We willen daarboven gaan zitten en rond de 1700 fietsparkeerplekken realiseren, uitgaande van het huidige programma. Het aantal fietsparkeerplaatsen is overigens wel afhankelijk van het definitieve programma. Hier zal te zijner tijd een sluitende fietsparkeerbalans van gemaakt worden als onderdeel van de toetsing door gemeente. De norm is afhankelijk van de grootte van de woning, maar is minimaal twee. Elk appartement krijgt dus minstens twee fietsplaatsen toegekend (met nummer, het is dus echt 'jouw' fietsplaats).
11. *Waarom kunnen de verschillende typen woningen (sociaal, middensegment, en vrije sector huur/koop) niet meer gemengd worden? Dit lijkt bijna 'verticale segregatie'.*

- a. Niek Smook: De typen woningen zijn per laag gemixt, maar in de ene toren ligt de nadruk meer op woningen in de sociale sector terwijl bij de andere woontorens meer de nadruk ligt op middeldure koop en/of middeldure huur en vrije sector huur en/of koop. Er is wel vermenging in de torens van de verschillende doelgroepen. In de toren voor sociale woningen zitten ook woningen voor middeldure koop of middeldure huur. In de Toren voor middeldure woningen zitten thans ook sociale woningen en enkele vrije sector huur of koopwoningen en in de toren met vrije sectorwoningen zitten thans ook middeldure koop en/of huurwoningen. Via de binnenhoven vermengen zich alle doelgroep omdat alle ontsluitingen van de diverse woontorens en de verschillende ontsluitingen van de kantoren en commerciële ruimten zich daar bevinden. We gaan in gesprek met de plaatselijke coöperaties over de afzet van sociale woningen.

12. Reactie uit het publiek: Je kunt 35% sociale huur niet realiseren zonder commitment van de coöperaties. Bij deze bijeenkomst is ook niemand van de coöperaties aanwezig. Het wordt een belangrijke activiteit om de voorwaarden af te stemmen, succes daarmee!

Uiteen in thematische werkgroepen

De deelnemers kunnen langs verschillende borden lopen die in de ruimte staan opgesteld. De experts staan ernaast om vragen te beantwoorden of in gesprek te gaan. Van ieder groepje koppelt de expert terug wat ze hebben gehoord:

1. Stedenbouw

Jurjen van der Horst heeft drie vragen gekregen (waarvan er twee hetzelfde waren) over de hoven en de 'wand' langs de straat: moeten deze niet terug liggen, moeten de gebouwen niet verspringen? Het is een nadrukkelijke wens van de gemeente om het zoveel mogelijk als 'wand' te laten werken om de Schipholweg 'begeleiding' te geven. De huidige uitwerking van de binnenhoven zal nog worden verbeterd, we willen dat je als je langs het gebouw loopt het gevoel krijgt dat je ergens anders komt. Het is nu nog te veel doorgetekend, waardoor de hoven ook donker worden. We weten nu al dat de hoven dubbel zo hoog worden en minder diep, zodat er meer lucht en ruimte vanaf de straat is. Het wordt meer een overdekt plein waar groen op staat, op zo'n manier dat het beter in de maat past. Tijdens de volgende bijeenkomst komen we hier op terug.

1. *Vraag uit het publiek: Wordt het 's avonds ook afgesloten? Het is vlak bij het station, waar vaak al overlast is van daklozen. Ik ben bang dat als het open blijft, zij daar een plaats gaan zoeken.*
 - a. Jurjen van der Horst: Dat is wat niemand wil, daar wordt streng naar gekeken door ons en de gemeente. Bij het huidige beeld op de dia's gaat het nog niet goed: het is niet open genoeg.
2. *Vraag: Ik hoor dat het gesprek over handhaving nog niet is geweest. Er is nu al een handhavingsprobleem, nu creëren we alleen maar meer problemen.*
 - a. Niek Smook: We noteren het aandachtspunt voor het beheer van de openbaar toegankelijke ruimten. De bewoners en gebruikers van onze panden hebben daar ook belang bij. We zijn nog in gesprek om de binnenhoven bij het beheer van de gebouwen te betrekken. Je krijgt dan een

gebouwbeheerder. Dit is bij het fietsparkeren ook een aandachtspunt. Het inbandig fietsparkeren moet ook beheerd worden als het 24/7 open moet zijn, dit moeten we nog verder uitwerken. Het is een van de speerpunten, het is namelijk van groot belang voor onze toekomstige gebruikers.

- b. Opmerking uit het publiek: Ik hoop dat jullie ook lessen leren van 'The Station House', daar staan regelmatig fietsen buiten.

De andere vraag die aan Jurjen van der Horst is gesteld in de werkgroepjes, is over het 'hoogte-accent'. In New York heb je potloden, die gaan recht omhoog en eindigen in een punt. Wij hebben ervoor gekozen om op een eerdere hoogte al trappen te maken. De eerste trap is op 30 meter, dat is een eis van de gemeente. Met deze trappen vinden we op alle hoogtes aansluitingen met de omgeving. Het 'accent' begint dus al lager. In architectuur en verfijning gaan we kijken om de bovenkanten een extra verfijningslaag te geven.

- Roeland Schmidt: Dat is dus ook jullie interpretatie van de 'menselijke maat'?
- Jurjen van der Horst: De menselijke maat en de schaal van de stad.

2. Mobiliteit

Niek Smook stond bij het thema 'mobiliteit'. Daar ging het over fietsbeheer, hoe daarmee omgegaan wordt zodat het op de Schipholweg geen rommeltje wordt. Het antwoord is dat we het makkelijk en toegankelijk moeten gaan maken om inbandig te kunnen parkeren. Dat moeten we zeker in het begin ook handhaven zodat men leert om binnen te parkeren, en monitoren met camera's. Ter verduidelijking: de binnenhoven zijn alleen voor fietsers en voetgangers bereikbaar. Het is niet de bedoeling dat hier gemotoriseerd verkeer komt.

1. *Vraag: Hoeveel ruimte is er dan achter het gebouw aan de spoorzijde?*

- a. Niek Smook: Al het gemotoriseerd verkeer gaat aan de brandweerszijde naar binnen. De parkeerplaatsen bevinden zich boven de logistieke straat op de hoger gelegen thans 3 st parkeerlagen. Dus bezoekers, bewoners en gebruikers (van de kantoorruimtes) met auto's rijden naar boven. De uitrit bevindt zich tevens aan de brandweerszijde. Enkel het logistieke verkeer, dus vuilniswagens, pakketbezorgers, eventuele hulpdiensten en ander laad- en losverkeer rijdt er via de logistieke straat aan de Achmea zijde weer uit. Tien jaar geleden dachten we niet na over de pakketdiensten, maar dat is nu een ander verhaal: hier moeten we in ons plan invulling aan geven. Naast Logistiek is geluid een belangrijk issue voor ons plan. Dat zijn de 2 aspecten die bepalend zijn in onze planvorming.

2. *Rijden vuilnisauto's ook naar binnen?*

- a. Niek Smook: Die kunnen ook achterlangs door de logistieke straat rijden. We moeten dit aspect nog met de gemeente overleggen. De arm die de vuilnisbakken omhooghaalt en leegt moet voldoende vrije hoogte hebben. Het zou kunnen dat dat net buiten het gebouw gaat zijn, maar we gaan het in ieder geval faciliteren. We zorgen ervoor dat kleine verhuiswagens en andere busjes ook door de logistieke zone kunnen rijden.

3. *Je kan er dus nu voor zorgen welke typen wagens wel en niet naar binnen kunnen rijden. Dat zijn ook discussies in de stad, om grote vrachtwagens buiten de stad te houden. Mijn oproep: zorg dat dat soort grote vrachtwagens niet gefaciliteerd worden.*

- a. Niek Smook: Ik gaf net het verkeerde voorbeeld, met verhuishagen bedoel ik niet zo'n grote oplegger maar een wat groter busje. Maar een vuilniswagen heeft ook een bepaalde hoogte-afmeting, die moeten we faciliteren.
Reactie: Het is de vraag of je dat moet faciliteren of een ander concept moet bedenken.
- 4. *Wordt er in dit plan voldoende rekening gehouden met de toekomst? Dingen kunnen veranderen, waar je nu zegt 'mensen komen in kleinere wagens', kan dat over zoveel jaar weer helemaal anders zijn.*
 - a. Niek Smook: De verwachting is dat mobiliteit kleinschaliger wordt. We zijn al met concepten bezig waarbij pakketdiensten alleen nog maar met bakfietsen komen bezorgen. Er zijn voldoende goede en relevante ontwikkelingen.
Opmerking uit publiek: Ik werkte bij het LUMC, daar was te weinig rekening gehouden met de uitbreiding: toen we het nieuwe gebouw in gingen was het eigenlijk direct al te klein.
 - b. Niek Smook: Dit zijn woningen, dus van uitbreiding geen sprake. Maar wel een goed punt: bouwen voor de toekomst, dat is precies wat wij willen doen.

3. Programma en Voorzieningen

Ivar Grasmeijer stond bij het thema 'programma en voorzieningen'. Hij kreeg de vraag of het plan haalbaar is qua stikstof. Dat is het geval. Uit het quickscan-onderzoek van Peutz blijkt dat er geen sprake is van een relevante toename aan stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Dit onderzoek was onderdeel van het luchtkwaliteitsonderzoek van verkeer. Ook dat is haalbaar, zelfs als we uitgaan van het maximale programma plus twintig procent. Natuurlijk moet worden aangetoond dat het plan (bij aanvraag omgevingsvergunning) voldoet aan alle dan geldende regels (ook die van stikstof).

- 1. *Geldt dat ook voor stikstofdioxide?*
 - a. Ivar Grasmeijer: Dat kan ik zo niet zeggen, daar zal ik op terugkomen.
 - b. Roeland Schmidt: De Omgevingsdienst toetst dat bij alle aanvragen. Inmiddels is dit nagegaan: stikstofdioxide maakt onderdeel uit van het luchtkwaliteitsonderzoek. Uit dit onderzoek blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.
 - c. [Redactie: Inmiddels is duidelijk dat stikstofdioxide onderdeel uitmaakt van het luchtkwaliteitsonderzoek, waaruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.]
- 2. *Hoe zit het qua toegankelijkheid van de fietsenstallingen voor mensen die slecht ter been zijn?*
 - a. Ivar Grasmeijer: Op de begane grond komen straks twee binnenhoven t.b.v. de ontsluiting van het programma. Zo dicht mogelijk bij de in- en uitgang zullen er verschillende fietsstallingsplekken worden gefaciliteerd voor mensen die slecht ter been zijn. We houden daar dus uitgebreid rekening mee, en is ook onderdeel van toetsing door de gemeente.

Overgebleven vragen of opmerkingen

1. *Ten aanzien van het scheef parkeren: dat gebeurt nu sinds de parkeerzone buiten de Singel ligt, dat is nu 1 zone. Mensen van verder weg parkeren nu bij ons om naar de stad of het station te gaan. Mijn pleidooi is om opnieuw te kijken naar het vergunningensysteem, bijvoorbeeld alleen voor de Maredijkbuurt, los van de Singel.*
 - a. Reactie uit publiek: Dat ligt al in de planning, over een paar jaar krijg je alleen een vergunning in je eigen buurt, dan kan je niet meer in de eerste of tweede schil parkeren.
 - b. Reactie uit het publiek: Dat is maar een deel van de oplossing, in het Houtkwartier is de situatie wel wat anders, daar houden we dit probleem gewoon. De bezoekers die bij deze mensen in dit plan komen, kunnen dichtbij in de Maredijk of het Houtkwartier parkeren, dat zijn gewoon betalende bezoekers.
 - c. Reactie: In de binnenstad is dat al veranderd.
 - i. Roeland Schmidt: Martijn, het is iets voor de gemeente om bij beleidswijzigingen deze geluiden door te geven.
 - ii. Martijn Anhalt: Ik ben graag over alles een expert. In dit geval ben ik dat niet, dat zijn mijn collega's. Als het belangrijk is kan ik mijn collega uitnodigen bij de volgende bijeenkomst.
2. *Ik wil nogmaals benadrukken dat ik het belangrijk vind om de sociale huur en andere categorieën zoveel mogelijk te mixen. Ik weet dat het nu een beetje wordt gemixt, maar voor het woon- en leefklimaat is het goed om niet een toren te hebben waar maar één soort woningen is. Voor beheer en VVE-aangelegenheden is het belangrijk om dit goed te verdelen, anders krijg je een 'dure' toren.*
 - a. Niek Smook: Zie mijn eerdere toelichting, en we noteren de opmerking.
3. *Ik herinner me van de vorige keer dat iemand zei, denk ook aan ouderenwoningen?*
 - a. Niek Smook: Bij elke woning die wij realiseren, komen minimaal twee kamers (dus woonkamer/keuken en een separate slaapkamer) en een eigen buitenruimte. Daar waar wij plannen realiseren met compacte, 1-kamerwoningen, zien we daar meer jongeren naartoe gaan. Voor ouderen voelt dat te veel als 'verzorgingstehuis'. Doordat we minimaal tweekamerwoningen maken denken we de brede doelgroep aan te spreken. Dat geldt voor alle drie de categorieën sociaal, middensegment en vrije sector.
4. *Over de ouderenwoningen: wordt daar ook rekening gehouden met rolstoelen?*
 - a. Niek Smook: Als alles gelijkvloers is, is dat allemaal goed te realiseren. Van binnen naar buiten is in ieder geval allemaal hetzelfde niveau tot aan de lift, en de verschillende lagen zijn ook gelijkvloers.

Planning en vervolg

De vorige keer werd geanticipeerd op dit jaar nog een omgevingsvergunning in te dienen. De wetgeving is uitgesteld, dus dat geeft ons ruimte om iets rustiger aan te doen en meer de tijd te nemen. In februari/maart willen we weer een bijeenkomst organiseren. In die bijeenkomst lopen we alle opgehaalde informatie nog een keer na of en hoe we de opmerkingen/suggesties hebben kunnen verwerken of nog kunnen verwerken.

Begin volgend jaar dienen wij alle stukken in bij de gemeente t.b.v. het bestemmingsplan. Voor de zomer van 2023 willen we het bestemmingsplan en de aanvraag voor de omgevingsvergunning indienen. Aansluitend volgt dan de inspraakprocedure. Conform deze prognose kunt u dus in Q3 van 2023 formeel een reactie geven op dit plan. Op z'n vroegst beginnen we eind 2023/begin 2024 met de sloop en start bouw, maar eerst doorlopen we het inspraaktraject.

Reacties en vragen:

1. *Die uitloop is ook gunstig voor de Oekraïners.*
 - a. Niek Smook: Het contract met de Oekraïners loopt in ieder geval tot juni, maar ik zie geen reden om dat niet te verlengen. [redactie: inmiddels is deze termijn van juni 2023 verlengd met minimaal 3 maanden]
2. *Over de planning: hoe is dit afgestemd met de projecten er omheen? Als bewoners hebben we straks last van jarenlange overlast. Als dit project start, wanneer start het project aan de overkant, wanneer wordt de duurzame kilometer gerealiseerd? Heeft de gemeente regie hier over?*
 - a. Niek Smook: De spelregels/eisen van de duurzaamste kilometer zijn vastgelegd in de gebiedsvisie, daar houden wij ons aan. We gaan ook het gesprek met Achmea aan om te kijken of wij iets met hun daken kunnen doen: in gezamenlijkheid dingen organiseren. De kaders staan in de gebiedsvisie, maar we kijken of we elkaar kunnen versterken.
Vervolgvrage: Het lijken nu allemaal losse projecten. Bij de Willem de Zwijgerlaan zijn nu twee overkluizingen. Het noordelijke deel heeft een te grote afstand tot de stad. Als fietser is het een drama om de Schipholweg over te steken. Dat wordt in dit project allemaal niet meegenomen. Is daar werkelijk niet over nagedacht, om te denken aan de enorme scheiding die de Schipholweg is? Ik zou denken: maak een deal met de overkant om te zorgen dat er een brug of tunnel komt.

Niek Smook: Je hebt het inderdaad over de scheidslijn. Wij mogen iets organiseren op onze ruimte, maar de gemeente gaat over de openbare ruimte.
 - b. *Vervolgvrage: Jullie creëren beneden publieke ruimtes, dat geldt hetzelfde voor de overkant. Publieke ruimtes werken alleen als er ook een mogelijkheid is om aan de overkant te komen, als je het samen doet. Dat moet een ongelooflijk belangrijk thema zijn. De publieke ruimte laten slagen kan alleen maar als je die verbinding weet te maken.*

Niek Smook: Ik kan me niet voorstellen dat er geen rekening mee gehouden wordt. Het is een goed punt en raakt ook de belangen van onze bewoners en ondernemers. We gaan ook op dit punt in overleg met de gemeente.

Reactie: In het kader van de gebiedsvisie is ook aan de orde geweest om de spoorkant en de andere kant met elkaar te verbinden. Dat is blijkbaar kostbaar.

Reactie: Een tunnel is inderdaad vaak genoemd om van beide kanten van de Schipholweg een geheel te maken.

Martijn Anhalt: Er wordt heel veel geld in gestopt om de Leidse Ring Noord te maken. Autorijders zijn daar blij met de doorgang. Ik begrijp dat het verbinden van de twee weghelften ook belangrijk is, maar ik zie

dat er genoeg oversteekplaatsen op de Schipholweg zijn. Ik kan dus niet onderschrijven wat jullie zeggen. Ik zou liever overal kunnen lopen als voetganger, maar er ligt nou eenmaal een autoweg.

3. *Wordt de maximumsnelheid verhoogd of blijft dat 50 km/u?*
 - a. Martijn Anhalt: We bevinden ons hier binnen de bebouwde kom dus dat blijft max. 50m km/u.
4. *De Willem de Zwijgerlaan bewijst dat het niet voldoende is, oversteken is lastig. Goudappel heeft dat onderzocht en heeft gezegd dat het voor de doorstroom nodig is. Fietsers moeten over kunnen steken, maar blijkbaar is een keer per 10 minuten voldoende. Ik overdrijf enigszins, maar de verhoudingen zijn echt scheef. Bij de ingang van de brandweerkazerne komt geen oversteekmogelijkheid.*
 - a. Roeland Schmidt: Deze discussie gaat inmiddels niet meer over dit project. Het is zeker een relevante discussie, maar deze moet met de gemeente gevoerd worden. Het is een uitwerking van eerder gemaakte keuzes over de Ringweg Noord. Het gaat om afwegingen tussen bereikbaarheid over de verkeersader versus de doorstroming. Daar is de gemeente op aanspreekbaar. Natuurlijk zit daar een belang, maar ook wat dat betreft opereert elk project binnen de kaders die de gemeente aan de Schipholweg stelt, onder andere met de gebiedsvisie. De gebiedsvisie moet zorgen voor samenhang.
 - b. Niek Smook: Binnenkort hebben we weer overleg over de Schipholweg. Ik heb me hier nog niet genoeg in verdiept, dus ik ga vanuit ons project het gesprek hierover aan. De Schipholweg is van de gemeente, dus we moeten hen daarin vinden, maar ik vind het een goed punt.

De aanwezige deelnemers worden bedankt voor hun aanwezigheid. Het verslag van deze avond (samen met het eerder verzonden verslag van de eerste avond van 12 september 2022) en de presentatie worden zo snel mogelijk opgestuurd. Ondertussen werken we verder aan een website, zodat u alle informatie op één plek kunt bekijken.