

CONCEPT NOTA VAN BEANTWOORDING POLITIEK FORUM 11-12-2023 en inspraak

op

Concept NOTA VAN UITGANGSPUNTEN LOI-LOCATIE, LEIDSE DREEF MEIJEKWARTIER, BAANDERIJ



Datum:
Status document:

26 januari 2024
definitief concept ter vaststelling



VOORWOORD

Voor u ligt de nota van beantwoording naar aanleiding van het politiek forum en de inspraakreacties bij de concept Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de LOI-locatie. De NvU beschrijft de ruimtelijke en planmatige kaders en uitgangspunten voor de herontwikkeling van de LOI-locatie. De in de NvU gestelde uitgangspunten en randvoorwaarden zijn een locatie specifieke uitwerking van de Gebiedsvisie Baanderij (de Gebiedsvisie) en het Ontwikkelkader Baanderij (het Ontwikkelkader).

De NvU is conform het verzoek van het college opiniërend besproken tijdens het politiek forum van 11 december 2023. Verder zijn er twee schriftelijke inspraakreacties binnengekomen. Eén hiervan heeft als één van de twee ook mondeling ingesproken tijdens het politiek forum.

In deze nota van beantwoording geeft het college formeel antwoord op het gevoerde debat en de inspraakreacties. Met deze beantwoording wordt de fase van concept NvU afgesloten. De reacties die tijdens het gevoerde debat naar voren zijn gekomen, zijn in hoofdstuk 1 per thema kort samengevat en van een antwoord voorzien. Daarbij geeft het college aan welke wijzigingen er al dan niet zijn aangebracht in de NvU. In hoofdstuk 2 vindt u de beantwoording van de inspraakreacties, zoveel mogelijk samengevoegd en geordend per thema.

In algemene zin merkt het college op dat de NvU één van de documenten is die in het kader van de initiatieffase van de herontwikkeling van de LOI-locatie is opgesteld. In de NvU staan de uitgangspunten omschreven die in de volgende fasen van de ontwikkeling nader worden uitgewerkt. De NvU bevat dus een omschrijving van de uitgangspunten en randvoorwaarden op hoofdlijnen. Het is aan de ontwikkelaar om op basis van deze uitgangspunten en randvoorwaarden het plan verder uit te werken. De NvU vormt voor de gemeente het toetsingskader om het uitgewerkte plan voor de LOI-locatie te beoordelen.



INHOUD

1. SAMENVATTING POLITIEK FORUM	4
2. INSPRAAKREACTIES	17
3. OVERZICHT WIJZIGINGEN	24
4. BIJLAGEN – INGEKOMEN REACTIES.....	25



1. SAMENVATTING POLITIEK FORUM

Het politiek forum heeft op 11 december 2023 kennisgenomen van de concept NvU. Er is positief gereageerd op de plannen voor de herontwikkeling van de LOI-locatie en het beoogde programma en het ontwerp. Tegelijkertijd is een aantal onderwerpen vanuit de raad naar voren gebracht die bij de totstandkoming van de definitieve NvU aandacht verdienen. Deze punten worden hieronder omschreven en van een antwoord voorzien. Verder wordt aangegeven in hoeverre de reacties aanleiding hebben gegeven tot aanpassing of verduidelijking van de NvU.

A. Bouwhoogtes

Uitgangspunt

Voor de bouwhoogtes is aansluiting gezocht bij de Visie op de bouwhoogtes (november 2022). De uitgangspunten uit deze visie zijn als spelregel overgenomen in het Ontwikkeldkader. Op grond van deze spelregel telt het hoogteaccent aan de noordzijde van het plan maximaal 15 bouwlagen (maximaal 50 meter). Aan weerszijde van dit accent zijn lagere blokken voorzien van 9 bouwlagen. De relatief grotere hoogte aan deze zijde van het plan, alsmede de aaneengesloten bebouwing, is wenselijk en noodzakelijk om (geluid)luwte te creëren voor het gehele Meijekwartier. De vrijstaande blokken aan de oost-, zuid- en westzijde van het plan tellen maximaal 6 bouwlagen. Deze bouwhoogte sluit aan op een stedelijk gebied met vrijstaande woon- en werkgebouwen en de omliggende bestaande bebouwing (variërend van 23 tot 3 bouwlagen). Voor een gevarieerd silhouet worden vanaf de 4^e of 5^e verdieping setbacks toegepast. Tussen de verschillende bouwblokken wordt ruimte gelaten voor (groene) openingen die van alle kanten zorgen voor doorkijk en zichtlijnen.

Reacties

Naar aanleiding van de inspraakreacties hebben enkele raadsleden gevraagd of het mogelijk is de voorgestelde bouwhoogtes te heroverwegen of 'uit te ruilen'. Omdat de inspraakreacties alleen betrekking hadden op de locatie langs de Stenevelddreef, werd de suggestie opgeworpen om een aantal bouwlagen aan de oostzijde (Stenevelddreef) van het project te laten vervallen en deze toe te voegen aan de westzijde (Zijlboulevard). Op deze manier zouden de bezwaren t.a.v. schaduwwerking en windhinder mogelijk (voor een deel) kunnen worden weggenomen.

Antwoord

Er dient vast gehouden te worden aan de hogere bebouwing aan de noordzijde van het project. Dit is nodig voor de (geluid)luwte van het gehele Meijekwartier. Voor de vrijstaande bouwblokken blijft het maximum aantal bouwlagen van 6 gelden. Dit is nodig om voldoende woningen te kunnen bouwen voor een gevarieerde wijk en voor een haalbaar plan. Vanuit de Visie op de bouwhoogtes en het Ontwikkeldkader is het niet wenselijk de vrijstaande blokken aan de oostzijde lager, en aan de westzijde hoger, uit te voeren. Wel wordt onderzocht hoe eventuele negatieve effecten (t.a.v. bezonning en wind) verminderd kunnen worden door bijvoorbeeld de toepassing van (meer) setbacks en de inrichting van het straatprofiel aan de Stenevelddreef.



De initiatiefnemer laat een bezonningsstudie en windhinderonderzoek uitvoeren om te kunnen beoordelen wat de invloed van de ontwikkeling van de LOI-locatie is op de woningen aan de Stenevelddreef. Hierbij moet voor de omliggende woningen voor de bezonning worden voldaan aan de lichte TNO-norm. Uitgangspunt voor windhinder is dat de situatie niet mag verergeren t.o.v. de huidige situatie. Dit wordt opgenomen in de definitieve versie van de NvU. De initiatiefnemer blijft in nauw contact met de omwonenden om te kijken welke mogelijkheden er binnen het huidige ontwerp zijn om de leefkwaliteit bij de Stenevelddreef te verbeteren.

Conclusie

In de NvU wordt in paragraaf 3.7 opgenomen dat de initiatiefnemer een bezonnings- en windhinder onderzoek laat uitvoeren. Aan de hand van deze onderzoeken moet worden aangetoond dat het project voldoet aan de eisen die worden gesteld ten aanzien van bezonning en windhinder.

B. Verkeer

1. Bereikbaarheid en ontsluiting

Reacties

Er wordt aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid en ontsluiting tijdens de sloop en nieuwbouw en de periode na oplevering.

Antwoord

Het streven is nadrukkelijk om de overlast tijdens de bouw voor de omwonenden zo beperkt mogelijk te houden. Enige mate van overlast is echter onvermijdelijk. Voorafgaand aan de bouw zal door de initiatiefnemer een plan worden opgesteld waarin aandacht wordt besteed aan de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (een BLVC-plan). Dit zal worden opgenomen in de NvU.

Voor de periode na oplevering geldt ten aanzien van de ontsluiting en bereikbaarheid dat eventuele overlast met betrekking tot de ontsluiting van de Engelendaal binnen dit plan niet wordt opgelost. Aanpassing van de verkeerssituatie ter plaatse van de Rietschans/Touwbaan/Draadbaan wordt op termijn opnieuw uitgevoerd door de gemeente. Het is niet de verwachting dat de verkeersdruk met de herontwikkeling van de LOI-locatie zodanig toeneemt, dat de ontsluiting via de Engelendaal en de Zijldijk onvoldoende is. De juistheid van dit uitgangspunt dient bij de uitwerking van de plannen door de initiatiefnemer te worden aangetoond. Door gespreide verkeersbewegingen en twee ontsluitingswegen is een goede ontsluiting van de LOI-locatie voldoende geborgd.

Conclusie

In de NvU wordt opgenomen dat er een plan voor de bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie (BLVC-plan) komt om tijdens de bouw de ontsluiting goed te laten verlopen.



2. Verkeersveiligheid

Reacties

De verkeersveiligheid is een aandachtspunt. Het verkeer in de omgeving is nu al druk. Met de komst van 285 extra woningen op de LOI-locatie mag de verkeerssituatie niet onveiliger worden.

Antwoord

De Steneveltdreef en de Leidsedreef worden duurzaam veilig ingericht. Ter plaatse van de Zijldijk/Leidsedreef en de fietsstraat komt een uitritconstructie, zodat duidelijk is dat het verkeer van de Zijldijk voorrang heeft. De voorrangssituatie volgt uit de inrichting van de weg en wordt met borden en belijning duidelijk aangegeven.

De wegen rondom de LOI-locatie (m.u.v. de Zijldijk) hebben een maximumsnelheid van 30 km/uur en zijn hier op ingericht. Voor dit soort wegen is deze snelheid veilig. De ervaren verkeersonveiligheid ter plaatse van de Steneveltdreef ontstaat door dat deze in de huidige situatie doodlopend is. Voor bestelbusjes die goederen komen afleveren is dus geen retourverbinding aanwezig. Deze busjes rijden nu achteruit de Steneveltdreef uit. Door aan de zuidkant van de LOI-locatie een fietsstraat te realiseren, ontstaat een veilige retourverbinding naar de Zijldijk voor al het verkeer dat via de Steneveltdreef rijdt. De rijrichting is van de Steneveltdreef naar de Zijldijk toe. De aansluitingen op de Zijldijk worden ingericht met uitritconstructies.

Conclusie

De NvU wordt op het onderwerp verkeersveiligheid niet aangepast.

C. Parkeren

1. Parkeerdruk tegengaan

Reacties

De parkeerdruk vanuit Leiden is een aandachtspunt. Gevreesd wordt dat de 50 bezoekersplekken die aan de Leidsedreef worden gerealiseerd, gebruikt zullen gaan worden door bewoners en bezoekers uit Leiden die voor het parkeren uitwijken naar Leiderdorp (waar parkeren gratis is).

Antwoord

Het succes van de voorgestelde parkeeroplossing is mede afhankelijk van de parkeerdruk. Van belang is dat hier als dat nodig blijkt op gestuurd kan worden. Dit kan via communicatie en bewustwording onder gebruikers (bewoners en bezoekers) van de LOI-locatie. Op deze manier wordt zoveel mogelijk gewaarborgd dat de parkeerplaatsen – in de openbare ruimte en de parkeergarage – worden gebruikt voor de bewoners en bezoekers van de LOI-locatie.

Het daadwerkelijke gebruik zal gemonitord worden. Als uit deze monitoring blijkt dat communicatie en bewustwording onvoldoende is om de parkeerdruk van buiten het Meijekwartier tegen te gaan, kan een van de volgende maatregelen worden onderzocht en overwogen:



- invoeren blauwe zone: maatregel is mogelijk en dient ingesteld te worden voor 24/7. Hierop dient gehandhaafd te worden. Hiervoor ontbreekt op dit moment de capaciteit;
- invoeren vergunningenstelsel: dit heeft hetzelfde nadeel als de blauwe zone, de handhaving; of
- invoeren van betaald parkeren: dit is op dit moment tegen de wens en het beleid van de gemeente.

Conclusie

In de NvU wordt in paragraaf 2.5 verduidelijkt hoe eventuele parkeerdruk van buiten het Meijekwartier mogelijk kan worden tegengegaan

2. Fiets(parkeren)

Reactie

Het fietsparkeren is onderbelicht gebleven in de concept NvU. Het verzoek is dit concreter te maken in de definitieve versie van de NvU.

Antwoord

Voor het fietsparkeren wordt aansluiting gezocht bij de normen van het CROW. Op basis van de kengetallen van het CROW wordt rekening gehouden met een fietsparkeernorm van ten minste 2 tot 3 fietsparkeerplekken per woning. Uitgaande van ca. 300 woningen, betekent dit dat er 600 tot 900 fietsparkeerplekken worden gerealiseerd, afhankelijk van de gekozen mobiliteitsoplossingen. In de plint worden fietsbergingen gerealiseerd voor de bewoners en gebruikers van het project. Verder onderzoeken de gemeente en de initiatiefnemer waar er in de openbare ruimte, ruimte kan worden gereserveerd voor fietsparkeren. De initiatiefnemer zal advies inwinnen over de verwachte parkeerbehoefte op basis van het definitieve programma. Zie ook paragraaf 2.5 van de concept NvU.

Conclusie

De NvU wordt op het onderdeel fietsparkeren niet aangepast.

3. Parkeerlift

Reactie

Er worden vraagtekens gezet bij de inzetbaarheid en werking van de voorgestelde parkeerliften. Er is behoefte aan een referentie van een project waar een vergelijkbaar systeem met succes is toegepast.

Antwoord

Elke woning () heeft de mogelijkheid tot een vrij toegankelijke n parkeerplek. De parkeerlift wordt ingezet als tweede parkeerplaats binnen een huishouden. In het gebruik zal dit dus geen problemen opleveren. Verder is het toe te passen systeem gebruikt bij reeds opgeleverde projecten. Het systeem is gebruiksvriendelijk en werkt naar behoren. Zie voor referentie:

<https://woehr.de/en/project/berlin-up-berlin-combilift551.html>



Of dichterbij huis: vml. Rechtenfaculteit aan de Hugo de Grootstraat, Leiden.

Conclusie

De NvU wordt op het onderwerp parkeerlift niet aangepast.

D. Mobiliteit

Uitgangspunt

Uitgangspunt in het project is het STOMP-principe.¹ Volgens het STOMP-principe kan de mobiliteit worden onderverdeeld in Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Privé-auto.

In de eerste plaats wordt het projectgebied ingericht met aantrekkelijke wandelroutes en verblijfsruimten. In de tweede plaats sluit de LOI-locatie goed aan op het fietsrouten netwerk. Leiden Centraal ligt op 11 minuten fietsafstand. Voorzieningen in de Winkelhof liggen op 5 minuten fietsafstand. Er worden comfortabele en veilige fietsroutes voorzien in het plangebied. Voor de fietsbergingen geldt als uitgangspunt dat deze goed bereikbaar en toegankelijk zijn, om zo ook het fietsgebruik te stimuleren. In de derde plaats wordt ingezet op een goede aansluiting op het OV-netwerk. Voor de bushaltes geldt de norm dat deze op loopafstand moeten zijn. In de vierde plaats wordt het gebruik van deelmobiliteit gestimuleerd. Hoewel de andere mobiliteitsvormen aantrekkelijker worden gemaakt, is het niet de bedoeling de auto 'weg te pesten'. De LOI-locatie zal dan ook voorzien in een goede en veilige ontsluiting voor de auto en voldoende parkeergelegenheid. Omdat de aansluiting op het OV-netwerk en het onderdeel deelmobiliteit in de concept NvU onderbelicht zijn gebleven, wordt op deze onderwerpen hieronder separaat ingegaan. Het STOMP-principe zal als uitgangspunt voor het mobiliteitsplan in de definitieve versie van de NvU worden opgenomen.

1. Aansluiting op OV-netwerk

Reacties

Uit de NvU blijkt onvoldoende duidelijk hoe de LOI-locatie is aangesloten op het OV-netwerk.

Antwoord

De gemeente heeft in de Nota Openbaar Vervoer de uitgangspunten voor het openbaar vervoer geformuleerd. Als uitgangspunt hanteert de gemeente hierin dat de bestaande kwaliteit van het openbaar vervoer behouden moet worden en waar mogelijk moet worden verbeterd. De beoogde verbeteringen zijn een hogere frequentie van de stadslijnen, uitbreiding van de R-netroutes en een betere aansluiting op het hoofdrailnet (NS). Op lokaal niveau wordt met name ingezet op verbeteringen in de zin van toegankelijkheid tot de haltes en voldoende fietsparkeerplekken bij de haltes.

Het Meijekwartier, waar de LOI-locatie onderdeel van uitmaakt, wordt ontsloten per openbaar vervoer door drie buslijnen: lijn 6, lijn 56 en lijn 410. Lijn 410 maakt onderdeel uit van het R-net

¹ STOMP = Stappen (voetgangers), Trappen (fietsers), Openbaar vervoer, MAAS (Mobility As A Service: deelauto's en deelscooters), Privéauto



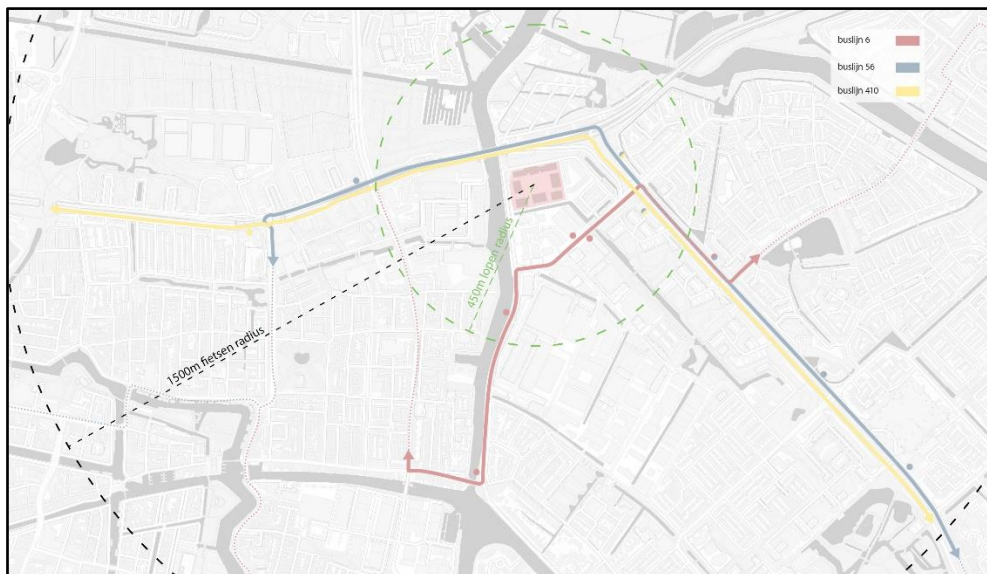
(HOV). Lijn 6 en 56 zijn stadslijnen. Lijn 6 heeft een halte aan de Rietschans (Bushalte Touwbaan 5 minuten loopafstand vanaf de LOI-locatie) en lijn 410 en 56 aan de Engelendaal (Bushalte Buitenhof, 5 minuten loopafstand van LOI-locatie). De loop- en fietsafstanden vanaf de LOI-locatie tot aan de bushaltes voldoen aan de criteria zoals gesteld in Nota Openbaar Vervoer.

Voor de aansluiting op het treinnetwerk geldt dat Leiden Centraal met lijn 410 (richting Leiden Centraal) en 56 (richting Leiden Centraal) binnen 15 minuten 'van deur tot deur' bereikbaar is. De voorzieningen in het Winkelhof zijn binnen 8 minuten 'van deur tot deur' te bereiken met lijn 56 (richting Leimuiden) en 410 (richting Ziekenhuis Leiderdorp). Het Alrijne Ziekenhuis is binnen 8 minuten 'van deur tot deur' bereikbaar met lijn 410 (richting Ziekenhuis Leiderdorp). Voor Leiden Centraal, de Winkelhof en het Alrijne Ziekenhuis geldt de halte Buitenhof als opstaphalte. Deze halte ligt op 5 minuten loopafstand van de LOI-locatie.

Het aantal stops voor de lijnen 6 en 56 is overdag twee per uur en één in de avond. Lijn 410 rijdt vier keer per uur tijdens de spits, drie keer per uur overdag en twee keer in de avonduren. Dit voldoet aan de minimale eisen zoals opgenomen in de Nota Openbaar Vervoer.

De halteplaatsen aan de Engelendaal zijn voorzien van een ABRI, een fietsenstalling en zijn goed toegankelijk voor mindervalide, de looproute naar deze halte toe voldoet daarmee aan de criteria gesteld in de Nota Openbaar Vervoer. De halteplaatsen aan de Rietschans behoeven een kwaliteitsslag, deze worden in het project herinrichting Rietschans meegenomen.

In de CROW-richtlijn (ASVV) is voor de voetgangers en fietsers een invloedsgebied tot de bushalte gegeven. Voor voetgangers is dit een hemelsbrede afstand van 450 meter, voor de fiets is dit 1500 meter. De ligging van de bushaltes rondom de LOI-locatie voldoen aan deze criteria. Zie ter illustratie de kaart hieronder.



Afbeelding 1: mobiliteitsdiagram Leiderdorp

Conclusie

In de NvU wordt de aansluiting van de LOI-locatie op het OV-netwerk opgenomen.



2. Deelmobiliteit

Reactie

Uit de concept NVU blijkt onvoldoende concreet op welke manier wordt ingezet op deelmobiliteit. Het verzoek is om dit in de definitieve NVU concreter te omschrijven.

Antwoord

Er wordt ingezet op het aanbieden van deelmobiliteit bij de oplevering van het plan. Door deelauto's aan te bieden, worden woningen aantrekkelijk voor toekomstige bewoners van de LOI-locatie zonder auto. Deelautogebruikers hebben geen (tweede) eigen auto meer nodig en daardoor ook geen eigen parkeerplek. Er wordt uitdrukkelijk ingezet op deelmobiliteit met als doel het plan aantrekkelijk te maken voor mensen die geen auto hebben. Het is geen doel op zich om mensen hun auto te laten inruilen voor een deelauto om hier te kunnen gaan wonen. Het plan moet aantrekkelijk worden voor mensen met én zonder auto. Het aanbod van deelmobiliteit moet aantrekkelijk zijn voor zoveel mogelijk toekomstige bewoners. Het aanbod dient bij de oplevering van het plan te passen binnen de dan actuele ontwikkelingen die deelauto's hebben doorgemaakt. De ontwikkelaar zal in de verdere planvorming uitwerken op welke manier deelmobiliteit wordt ingericht op de LOI-locatie. Als onderdeel van dit plan zal (in overleg met de toekomstige bewoners) ook worden bepaald in welke mate de diensten ook een variëteit aan andere (elektrische) deelmodaliteiten bevat, zoals (bak) fietsen en scooters. In deze fase van de planvorming is nog niet bekend op welke wijze en door welke partij de dienstverlening wordt aangeboden. De mogelijkheden worden door de ontwikkelaar in de verdere planfasen onderzocht en geconcretiseerd.

Conclusie

In de NVU is deelmobiliteit in paragraaf 2.4 als apart onderdeel opgenomen.

E. Woningprogramma

Reactie

Het aantal woningen en de verdeling daarvan is positief ontvangen.

Antwoord

In het programma en het aantal woningen is rekening gehouden met een evenwichtige verdeling van woningtypologieën en prijsklassen. Zo ontstaat er een prettige mix van woningen, doelgroepen en sociale samenhang. Ook is de verwachting dat de grotere verscheidenheid, een wijk met meer kwaliteit oplevert. Verder maakt de mix van woningen doorstroming binnen het project mogelijk.

Conclusie

De NVU wordt op het onderdeel woningprogramma niet aangepast.



F. Doelgroep concretiseren

Reacties

Er is behoefte aan een concretere omschrijving van de doelgroepen die de ontwikkeling beoogd te bedienen.

Antwoord

Uitgangspunt is een goede mix van verschillende typen woningen in verschillende prijsklassen. Er wordt ingezet op aanbod voor starters (kleinere woningen), jonge gezinnen (eengezinswoningen) en levensloopbestendige woningen voor ouderen en eventueel (10 procent van het sociale programma) voor mensen met een zorgvraag (e.e.a in overleg met Rijnhart Wonen, concreet betekent dit dat er gedifferentieerd gebouwd wordt).

Conclusie

De NvU wordt op het onderdeel doelgroepen niet aangepast.

G. Voorzieningen

Reactie

Er is behoefte aan een nadere omschrijving van de beoogde voorzieningen in de plint.

Antwoord

In de plint is ruimte voor diverse voorzieningen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een fysio- of tandartspraktijk, in combinatie met een lichte horecavoorziening aan de Zijldijk. De gemeente vindt het belangrijk dat de toekomstige bewoners en omwonenden hierover kunnen meedenken. Er zal dus participatie plaatsvinden over de vraag welke voorzieningen hier wenselijk zijn.

Conclusie

De NvU wordt op het onderdeel voorzieningen niet aangepast.

H. Baanderij niet te veel opknippen in losse delen

Reactie

Opgemerkt werd dat voorkomen moet worden dat de Baanderij wordt opgedeeld in te veel losse delen.

Antwoord

Uitgangspunt is en blijft de Gebiedsvisie en het Ontwikkelkader. Daarin is de Baanderij opgedeeld in verschillende deelgebieden. Deze deelgebieden blijven gehandhaafd en het is uitdrukkelijk niet de intentie van de gemeente om deze deelgebieden verder onder te verdelen.

Conclusie

De NvU wordt naar aanleiding van deze reactie niet aangepast.



I. Klimaatadaptatie

Reactie

Er werd gevraagd of er in het kader van de NvU al een verduidelijkingslag kan worden gemaakt ten aanzien van klimaatadaptatie.

Antwoord

De gemeente heeft zich tot doel gesteld haar grondgebied klimaatbestendig te maken. Daartoe is onlangs de gemeentelijke Klimaat Adaptatie Strategie (KAS) vastgesteld. Voor nieuwe ontwikkelingen betekent dit dat deze moeten bijdragen aan de transitie naar een klimaatadaptief Leiderdorp. Dit geldt ook voor de herontwikkeling van de LOI-locatie. Daarbij is het van belang dat de kansen worden benut om het projectgebied zoveel mogelijk voor te bereiden op alle scenario's van klimaatverandering. Uitgangspunt is dat bewoners droge voeten houden bij stijgende waterstanden, het (regen)water zoveel mogelijk wordt vastgehouden in het gebied, hittestress wordt bestreden en de aanplant van gevarieerde beplanting ervoor zorgt dat de natuur minder te lijden heeft bij langdurige perioden van droogte. De regels van het Convenant Klimaatadaptief Bouwen en de regels van Bouwadaptief, die gelden voor de provincie Zuid-Holland, gelden als richtlijn voor de te nemen maatregelen in het ontwerp van de LOI-locatie. In deze fase is het te vroeg om concreet invulling te geven aan de maatregelen of hier berekeningen op los te laten. In de verdere planvorming zal uitgewerkt en onderzocht worden welk pakket aan maatregelen voor de LOI-locatie passend en haalbaar is.

Conclusie

In de NvU zal worden verwezen naar de inmiddels vastgestelde KAS.

J. Duurzaamheid

Reactie

Er werd gevraagd in te zoomen op de in het project te nemen maatregelen voor energie- en milieuprestaties.

Antwoord

De voorschriften voor energiezuinigheid en milieu zijn opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Er gelden Bijna Energie Neutraal Eisen (BENG) eisen voor de thermische isolatie, de luchtdichtheid en de technische bouwsystemen. De ontwikkeling op de LOI-locatie moet hieraan voldoen. (<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2023/12/20/minder-gemeentelijke-maatwerkregels-voor-nieuwbouw-en-andere-aanpassingen-in-het-besluit-bouwwerken-leefomgeving-in-2024>).

Conclusie

De NvU wordt voor het onderwerp duurzaamheid niet aangepast.



K. Meer water

Reactie

Gevraagd werd waarom er niet is ingezet op het toevoegen van water.

Antwoord

De ruimte binnen het projectgebied is beperkt. Daarom wordt ingezet op het behoud, de kwaliteitsverbetering van de bestaande wateren binnen het projectgebied. Vanwege de beperkte ruimte is het daarnaast niet mogelijk nieuw water te creëren.

Conclusie

De NvU wordt voor het onderwerp water niet aangepast.

L. Meer groen

Reactie

Gevraagd werd of de groene ambities zoals nu opgenomen in de NvU concreter omschreven kunnen worden in de definitieve nota van uitgangspunten.

Antwoord

De concept NvU geeft duidelijk aan dat in het project wordt ingezet op veel groen. Ook wordt aangegeven waar het groen is voorzien. Het centrale binnenhof wordt zoveel mogelijk groen of half verhard ingericht. In de verdere uitwerking van de plannen wordt onderzocht waar de toepassing van groene daken en gevels geschikt is. Het centrale binnenhof is openbaar toegankelijk of 'doorwaadbaar' via de openingen (incisies) tussen de blokken. Dit worden groene openingen. Rondom het project wordt ingezet op groene plinten en overgangen van privé naar openbaar. De inrichting van het groen wordt in de verdere planvorming uitgewerkt met een landschapsarchitect.

Conclusie

De NvU wordt voor het onderwerp groen niet aangepast.

M. Zijlboulevard

Reactie

Gevraagd werd in hoeverre de Zijlboulevard onderdeel is van de herontwikkeling van de LOI-locatie.

Antwoord

Zoals in het Ontwikkelkader omschreven, heeft de gemeente op langere termijn het voornemen om langs de Zijl de openbare ruimte te vergroenen en de Zijlboulevard voor wandelaars en fietsers te continueren. Om dit op termijn mogelijk te maken, levert de ontwikkelaar een stuk grond aan de westzijde van het projectgebied in. De herinrichting van de Zijlboulevard zal niet gelijktijdig met de herontwikkeling van de LOI-locatie worden uitgevoerd en maakt in die zin geen onderdeel van het plan uit. Wel wordt in het ontwerp van de LOI-locatie rekening gehouden met de toekomstige situatie. Bij de herontwikkeling van de LOI-locatie wordt voorzien



in een groene overgang die te zijner tijd kan aansluiten op het groene karakter van de Zijkboulevard.

Conclusie

De NvU wordt naar aanleiding van deze reactie niet aangepast.

N. Woningbouw impuls subsidie (Wbi)

Reactie

Vanwege de aanvraag van de Woningbouw Impuls (Wbi) dient het sociale en middeldure programma te voldoen aan de eisen van de Wbi inzake betaalbare woningen. Dit betekent dat – anders dan in het Ontwikkeldkader was voorzien – voor het middeldure programma de NHG-grens (van EUR 435.000) is losgelaten en een lagere maximale koopprijs van EUR 355.000 (prijspeil 2023) geldt. Gevraagd wordt hoe de ontwikkelaar dit verschil verwacht op te lossen.

Antwoord

De ontwikkelaar zal advies inwinnen over de inzet van de Wbi-subsidie en voor welk deel van het programma dit prijsplafond geldt, gelet op de eisen van de Wbi inzake betaalbare woningen. Uitgangspunt is dat de aanvraag van de Wbi-subsidie de haalbaarheid van het project niet mag raken. Daarvoor kan teruggevallen worden op het landelijk beleid inzake de Wbi. De maximale koopprijs wordt jaarlijks geïndexeerd (prijspeil 2024 = EUR 390.000).

Conclusie

De NvU wordt naar aanleiding van deze reactie waar nodig aangepast.

O. Netcongestie

Reactie

Er werd gevraagd hoe er wordt omgegaan met de netcongestie in het gebied.

Antwoord

De netcongestie heeft onze aandacht en wordt meegenomen in de planning. Er zal tijdig op geanticipeerd worden om te waarborgen dat de netbeheerder capaciteit reserveert voor het beoogde programma. De gemeente heeft reeds een inventarisatie laten uitvoeren ten aanzien van de energiebehoefte. De ontwikkelaar heeft hieraan meegewerkt. Er zullen naar aanleiding hiervan vervolg overleggen worden ingepland.

Conclusie

De NvU wordt naar aanleiding van deze reactie niet aangepast.

P. Speelvoorzieningen

Reactie

In de omgeving van de Engelendaal zijn nu geen speelvoorzieningen voor kinderen aanwezig. Er wordt gevraagd hier ruimte voor te reserveren in het plan en ervoor te zorgen dat deze openbaar toegankelijk zijn.



Antwoord

In het plan is ruimte gereserveerd voor een speelvoorziening op het centrale groene binnenhof. Dit is ook zo in de concept NvU opgenomen. Het groene binnenhof zal openbaar toegankelijk zijn. Voor de toegankelijkheid geldt als uitgangspunt dat elk blok een opgang heeft naar het centrale binnenhof. De openingen tussen de gebouwen zijn .

Conclusie

De NvU wordt naar aanleiding van deze reactie niet aangepast.

Q. Beeldkwaliteit

Reactie

Naar aanleiding van de inspraakreacties werd in het kader van het straatprofiel van de Stenevelddreef voorgesteld om de gebouwen aldaar uit te voeren met een lichte baksteen.

Antwoord

Deze suggestie wordt onderzocht als onderdeel van de beeldkwaliteit. Voorwaarde is dat het moet passen in het totale ensemble. Vooruitlopend daarop geeft de gemeente graag mee dat het voor de beeldkwaliteit van belang is dat niet wordt aangesloten op wat er nu is, maar juist wordt ingezet op variatie. Contrast is doorslaggevend. Voor de Bij de Zijl gebouwen is reeds een lichte baksteen toegepast, zodat voor de beeldkwaliteit goed moet worden gekeken naar de overgang van de LOI-locatie.

Conclusie

De NvU wordt voor het onderwerp beeldkwaliteit niet gewijzigd.

R. Participatie

Reactie

De informatieavond van 5 oktober 2023 is een goede aftrap geweest van het participatietraject. Het is wenselijk meer van dit soort informatiebijeenkomsten te organiseren. Verder is behoefte aan een plan waarin het participatietraject wordt omschreven.

Antwoord

De gemeente en omwonenden gaan belangstellenden en omwonenden op de hoogte te houden over de voortgang van het project. Dit gebeurt via de nieuwsbrief. Tegelijkertijd willen de gemeente en de ontwikkelaar zoveel mogelijk input ophalen die tijdig kan worden meegenomen in de verdere uitwerking van het plan. Hiertoe zullen dan ook informatieavonden worden georganiseerd. De ontwikkelaar zal in een participatieplan opnemen op welke wijze de participatie wordt ingestoken en georganiseerd. Dit is ook zo geregeld in de Omgevingswet. Dit plan zal worden aangeboden aan de gemeente, waaronder ook de gemeenteraad .

Conclusie

In de NvU wordt opgenomen dat het participatieplan ook zal worden aangeboden aan de gemeenteraad.



S. Tussentijdse evaluatie

Reactie

Er is voorgesteld tussentijdse evaluatie momenten in te plannen.

Antwoord

Regulier wordt in de bestuurlijke rapportages over de voortgang van projecten gerapporteerd. Ook kan het college de raad per brief informeren ten aanzien van de voortgang. Volgens de planmatige werkwijze zoals we die in Leiderdorp hanteren, vindt in ieder geval aan het einde van het project een evaluatie plaats. De nota van uitgangspunten maakt onderdeel uit van deze evaluatie. Op projectniveau kunnen voor doelen van de organisatieontwikkeling naar behoefte tussentijdse evaluaties bij mijlpalen worden gehouden.

Conclusie

De NvU wordt naar aanleiding van deze reactie niet aangepast.



2 INSPRAAKREACTIES

De concept nota van uitgangspunten is tijdens het politiek forum van 11 december 2023 behandeld. Tijdens het politiek forum heeft iedereen zijn reactie (zowel schriftelijk als mondeling) op het document kunnen geven. In hoofdstuk 2 worden de reacties in de onderstaande tabel samengevat en beantwoord per thema. In de derde kolom wordt aangegeven of de inspraakreactie heeft geleid tot een aanpassing van de NvU.

Er zijn twee schriftelijke reacties binnengekomen. De schriftelijke reactie zijn als bijlage aan deze nota van beantwoording gehecht. Daarvan is één reactie ook mondeling tijdens het politiek forum gegeven. Vanwege de privacy zijn de reacties geanonimiseerd. Daarnaast heeft tweede inspreker ook mondeling ingesproken.

Nr.	Samenvatting inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
1	Bouwhoogtes		
	Insprekers hebben hun zorg geuit over de bouwhoogtes t.p.v. de Stenevelddreef.	<p>De voorgestelde bouwhoogtes zijn aan de hand van een aantal overwegingen tot stand gekomen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Voor de bouwhoogtes is aansluiting gezocht bij de Visie op Hoogbouw (november 2022). De basishoogte bedraagt maximaal 6 bouwlagen. Terugliggend – met een setback – is bebouwing toegestaan tot maximaal 9 bouwlagen. Een hoogteaccent van maximaal 15 bouwlagen is toegestaan, mits op een strategisch aangewezen plek. De relatief grotere hoogte aan de noordzijde van het plan, alsmede de aaneengesloten bebouwing, is wenselijk en noodzakelijk om (geluid)luwte te creëren voor het gehele Meijekwartier.2. De nieuwbouw moet aansluiten bij de bestaande naastgelegen bebouwing (23 tot 4 bouwlagen), zodat er een aangenaam verblijfsgebied ontstaat. Door de toepassing van setbacks oogt de bebouwing	<p>In de NvU worden geen aanpassingen doorgevoerd t.a.v. de voorgestelde bouwhoogtes. Wel wordt gekeken hoe het straatprofiel van de Stenevelddreef in kwalitatieve zin verbeterd kan worden door de toepassing van meer groen. Hierbij wordt ingezet op de toepassing van groene plinten en gevels.</p>



		<p>minder massief. Bovendien zorgen de incisies tussen de blokken aan de oost-, zuid- en westzijde van het plan voor doorkijk en lucht.</p> <p>3. De rooilijnen t.p.v. de Stenevelddreef zijn nu zo bepaald dat het straatprofiel van de Stenevelddreef een breedte van 18,35 meter behoudt. De gebouwen zijn zodanig gepositioneerd dat het straatprofiel van de Stenevelddreef zoveel mogelijk ruimte krijgt. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt onderzocht of het straatprofiel van de Stenevelddreef vergroend kan worden.</p> <p>Naast deze ruimtelijke overwegingen bieden de voorgestelde bouwhoogtes de mogelijkheid om het gewenste aantal (sociale) woningen te realiseren.</p>	
	Samenvatting inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
2	Bezonnig, windhinder en privacy		
	<p>De bebouwing op de LOI-locatie zou weinig tot geen uitzicht, inblik (minder privacy), schaduw en windhinder veroorzaken. De effecten hiervan voor de woningen aan de Stenevelddreef zullen volgens insprekers negatief en onwenselijk zijn t.o.v. de huidige situatie.</p> <p>Voor het aspect wind geldt dat insprekers hier in de huidige situatie veel hinder van ondervinden. Deze windhinder zorgt regelmatig voor gebarsten ramen en deuren. Ook is het door de windoverlast niet goed mogelijk (bak)fietsen en scooters op straat te stallen.</p>	<p>Vooropgesteld geldt dat onderzoeken naar de effecten van de ontwikkeling op de LOI-locatie op de aspecten windhinder en schaduwwerking (bezonnig) nadrukkelijk onderdeel uitmaken van de verdere planvorming.</p> <p>Voor de schaduwwerking geldt dat moet voldaan worden aan de door de gemeente vereiste licht TNO-norm die uitgaat van 2 bezonningsuren per etmaal in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.</p> <p>Voor de windhinder geldt als uitgangspunt dat de hinder door de nieuwbouw op de LOI-locatie</p>	<p>In de NvU wordt opgenomen dat de ontwikkelaar nader onderzoek doet naar windhinder en schaduwwerking. Voor het aspect privacy wordt in de NvU opgenomen dat het plan moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van privacy- en burendrecht.</p>



		<p>niet mag verergeren ten opzichte van de huidige situatie. De huidige overlast kan niet worden toegerekend aan de (herontwikkeling van de) LOI-locatie.</p> <p>De gemeente en de ontwikkelaar zullen in de planvorming onderzoeken of het effect van windhinder verlaagd kan worden op maaiveld voor zover de impact van deze maatregel in verhouding staat tot de te maken investering.</p> <p>Voor het aspect privacy geldt dat het plan in stedenbouwkundig opzicht moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van privacy- en burenrrecht (artikel 5:50 Burgerlijk Wetboek).</p> <p>De ontwikkelaar vindt het belangrijk om in gesprek te blijven met de insprekers om te onderzoeken welke mogelijkheden er binnen het huidige ontwerp zijn om de leefkwaliteit ter plaatse van de Stenevelddreef te verbeteren.</p>	
	Samenvatting inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
3	Parkeren		
	<p>Insprekers hebben erop gewezen dat de parkeerdruk rond de Engelendaal nu al hoog is. Er wordt gevreesd dat deze parkeerdruk met de komst van de ontwikkeling op de LOI-locatie alleen maar zal toenemen. Het is de vraag of het voorgestelde aantal parkeerplekken (van 367 tot 540) voldoende is voor een programma van 285 woningen.</p> <p>Insprekers benadrukken dat voorkomen moet worden dat de bezoekersparkeerplaatsen die op de LOI-locatie worden</p>	<p>Ten eerste geldt dat het plan ten tijde van het indienen van de omgevingsvergunning voldoet aan het op dat moment geldende parkeerbeleid van de gemeente. De in de NvU voorgestelde aantallen zijn gebaseerd op het voorlopige programma, de doelgroepen en het verwachte autobezit. De bestaande parkeerplaatsen aan de Leidsedreef en de Stenevelddreef blijven behouden. Uitgangspunt is dat er op de LOI-locatie voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd voor</p>	Verduidelijkt in NvU.



	<p>toegevoegd, worden gebruikt door auto's en bestelbusjes uit Leiden. Dit is in de huidige situatie namelijk aan de orde van de dag. Verder is de vraag gesteld of er opstelplaatsen voor laden/lossen en bestelbusjes komen.</p> <p>Voor de toekomstige bewoners van de LOI-locatie geldt dat gebruik van de bezoekersparkeerplaatsen ook moet worden tegengegaan.</p> <p>Door de realisatie van 50 parkeerplaatsen aan de Leidsedreef (op een stuk grond dat nu als groene berm dient) zou er een stuk groen worden weggenomen.</p>	<p>bewoners en bezoekers van de LOI-locatie en de huidige parkeersituatie in de omliggende gebieden niet mag verslechteren. Bezoekers kunnen daarom ook gebruik maken van de parkeergarage. In deze garage wordt tevens voorzien parkeerplekken voor hogere voertuigen zoals bestelbusjes. Met duidelijke communicatie en bewustwording wil de gemeente de parkeerdruk van buiten het Meijekwartier tegengaan. Gebruik van de bezoekersparkeerplaatsen door bewoners is niet toegestaan.</p> <p>Voor de gebruikers van de LOI-locatie zal worden voorzien in een veilige plek voor opstelplaatsen voor laden/lossen en bestelbusjes.</p> <p>Op de hiervoor omschreven manieren wordt voorkomen dat de parkeerdruk op de Engelendaal toeneemt door de ontwikkeling op de LOI-locatie. De parkeersituatie voor de bewoners van Bij de Zijl verandert in die zin niet.</p> <p>Aan de zuidzijde van het projectgebied wordt ruimte gereserveerd voor de 50 bezoekersparkeerplaatsen. Deze strook grond is nu niet ingericht en dient als groene berm. In ruil voor dit stuk grond, wordt aan de kant van de Zijl een stuk grond door de ontwikkelaar aan de gemeente gegeven, zodat de gemeente (op termijn) aan de Zijl een groene boulevard kan realiseren. Er gaat dus geen stuk groen 'verloren', omdat er aan de westzijde een stuk groen wordt toegevoegd.</p>	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



	Samenvatting inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
4	Verkeer		
	<p>Insprekers plaatsen vraagtekens bij de nieuwe infrastructuur.</p>	<p>De Rietschans wordt op middellange termijn opnieuw ingericht. De plannen daarvoor zijn nog niet concreet gemaakt. De herontwikkeling van de LOI-locatie brengt geen grote veranderingen van de infrastructuur met zich. De LOI-locatie blijft bereikbaar via de Rietschans/Engelendaal en de Zijldijk. Via deze wegen kan het verkeer van de LOI-locatie voldoende worden ontsloten.</p> <p>Voor de bereikbaarheid van de verschillende zijden van het projectgebied, is ervoor gekozen een ontsluiting (fietsstraat) vanaf de Stenevelddreef naar de Zijldijk toe te voegen. Door deze aantakking is de doorstroom van het autoverkeer rondom de LOI-locatie gewaarborgd. Bovendien kan deze Stenevelddreef op deze manier ook ontsloten worden.</p>	Geen wijzigingen NvU.
	Samenvatting inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
5	Groen en milieu, luchtkwaliteit		
	<p>Insprekers geven aan dat voor de herontwikkeling van de LOI-locatie wordt ingezet op klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit. Ze vragen zich af hoe dit zich verhoudt tot uitstoot van uitlaatgassen van de Willem de Zwijgerlaan/Engelendaal, zoals de bewoners van Bij de Zijl daar nu hinder van ondervinden.</p> <p>Verder geven bewoners aan dat vanuit de gemeente een onderzoek naar de luchtkwaliteit wenst.</p>	<p>De gemeente zet zich ervoor in om haar grondgebied klimaatbestendig te maken. In dat kader wordt van alle nieuwbouwprojecten verwacht dat ze toekomstbestendig worden gebouwd, in die zin dat de bestand zijn tegen weersextremen. Verder speelt natuurinclusiviteit een belangrijke rol bij het ontwerp van de LOI-locatie en de daarbij behorende openbare ruimte.</p> <p>De overlast van de uitstoot van uitlaatgassen ter plaatse van de LOI-locatie wordt zoveel mogelijk</p>	Geen wijziging NvU.



		<p>bepikt, door aan de noordzijde van het plan relatief hogere en aaneengesloten bebouwing te voorzien. Dit heeft verder geen negatieve impact om de naastgelegen bebouwing van de Bij de Zijl-gebouwen.</p> <p>De luchtkwaliteit zoals inspreker nu aan de orde stelt houdt geen verband met de ontwikkeling op de LOI-locatie. De gemeente ziet zich in het kader van deze nota van beantwoording niet genoodzaakt een dergelijk onderzoek te laten uitvoeren. Dit onderwerp zou over een andere tafel besproken moeten worden.</p>	
	Samenvatting inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
6	Inrichting Zijldijk		
	<p>Insprekers hebben naar de plannen voor de herinrichting van de Zijldijk gevraagd.</p>	<p>De Zijldijk zal op termijn door de gemeente opnieuw worden ingericht. De waterlopen parallel aan de Zijl worden opgeheven. Hierdoor ontstaat ruimte om de openbare ruimte te vergroenen en de 'Zijlboulevard' voor wandelaars en fietsers te continueren. De bestaande rijbanen blijven ter hoogte van het Meijekwartier gehandhaafd om de bereikbaarheid van de gebieden ten noorden van de Baanderij te waarborgen. De Zijlboulevard zal duurzaam veilig worden heringericht.</p>	<p>Geen wijziging NvU.</p>
	Samenvatting inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
7	Hittestress		
	<p>Inspreker geeft aan dat de hittestress die bewoners van Bij de Zijl in de huidige situatie ondervinden, met de herontwikkeling van de LOI-locatie mogelijk verergerd.</p>	<p>Uitgangspunt is dat huidige situatie door de herontwikkeling van de LOI-locatie niet mag verslechteren. Dit geldt ook voor het aspect hittestress.</p>	<p>Geen wijziging NvU.</p>



	Samenvatting inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
8	Speelvoorzieningen		
	Insprekers wijzen erop dat er in de nabije omgeving van de Bij de Zijl-locatie geen (veilige) speelvoorzieningen voor kinderen aanwezig zijn.	De gemeente is zich hier van bewust. Samen met de ontwikkelaar kijkt de gemeente waar er binnen de LOI-ontwikkeling ruimte is voor een dergelijke speelvoorziening. Dit is reeds opgenomen in de concept NvU.	Geen wijziging NvU.
	Samenvatting inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
9	Honden uitlaatplek		
	Inspreker vraagt of er in de planvorming van de LOI-locatie rekening kan worden gehouden met een honden uitlaatplek.	In de directe omgeving van de LOI-locatie zijn reeds voldoende groene uitvalswegen waar ook met de hond kan worden gewandeld en waar baasjes elkaar kunnen ontmoeten. Met de ontwikkeling op de LOI-locatie wordt in het bijzonder aandacht besteed aan wandelaars en wandelroutes. Rondom het project kan worden gewandeld en aan de Zijl wordt beoogd een wandelroute langs het water te realiseren. Deze routes zijn ook geschikt voor het uitlaten van honden.	Geen wijziging NvU.
	Samenvatting inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
10	Scheurvorming		
	Insprekers geven aan dat in de woningen van Bij de Zijl in de huidige scheurvorming optreedt. Bewoners zijn bang dat dit met de realisering van de LOI-locatie alleen maar erger wordt.	Uitgangspunt voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor de realisatie van de LOI-locatie is dat de risico's voor de omgeving worden beperkt. Als dat nodig blijkt, kan de gemeente nadere voorwaarden aan de vergunning verbinden om de risico's voor de aangrenzende gebouwen te beperken. Dit geldt ook voor het aspect scheurvorming.	Geen wijziging NvU.



3 OVERZICHT WIJZIGINGEN

Voorgestelde wijzigingen	
Onderdeel A.	De ontwikkelaar zal een bezonningsstudie en windhinderonderzoek laten uitvoeren om te kunnen beoordelen wat de invloed van de ontwikkeling op de LOI-locatie is. Hierbij moet voor de omliggende woningen voor de bezonning worden voldaan aan de lichte TNO-norm. Uitgangspunt voor windhinder is dat de situatie niet mag verergeren t.o.v. de huidige situatie. Dit wordt opgenomen in de definitieve versie van de NvU.
Onderdeel B	Voorafgaand aan de bouw zal door de ontwikkelaar een plan worden opgesteld waarin aandacht wordt besteed aan de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (een BLVC-plan). Dit zal worden opgenomen in de NvU.
Onderdeel C	In de NvU wordt verduidelijkt dat de parkeerdruk van buiten het Meijekwartier in beginsel wordt tegengegaan door duidelijke communicatie en bewustwording bij de gebruikers van de LOI-locatie. De parkeerdruk wordt gemonitord. Als blijkt dat de parkeerdruk te hoog is, kan op termijn worden gekeken naar maatregelen als het invoeren van een blauwe zone, parkeren via vergunningsstelsel of betaald parkeren. Omdat dit nu tegen de wens en het beleid van de gemeente is, is dit nu uitdrukkelijk niet aan de orde..
Onderdeel D	In de NvU wordt de aansluiting van de LOI-locatie op het OV-netwerk als onderdeel van de mobiliteitsparagraaf toegelicht en afgebeeld meteen kaart met de loopafstanden naar de betreffende bushaltes. In de NvU wordt de aansluiting van de LOI-locatie op het OV-netwerk als onderdeel van de mobiliteitsparagraaf toegelicht en afgebeeld meteen kaart met de loopafstanden naar de betreffende bushaltes.
Onderdeel D	In de NvU is deelmobiliteit in paragraaf 2.4 als apart onderdeel opgenomen.
Onderdeel I	In de NvU zal worden verwezen naar de inmiddels vastgestelde KAS.
Onderdeel R	In de NvU wordt opgenomen dat het participatieplan ook zal worden aangeboden aan de gemeenteraad



4 BIJLAGEN – INGEKOMEN REACTIES

Ingekomen reactie 1

Van: [REDACTED]

Verstuurd: zaterdag, december 9, 2023 10:32:49 p.m.

Aan: Griffie Leiderdorp <Griffie@leiderdorp.nl>

Onderwerp: Reactie Nota van Uitgangspunten LOI-locatie

Beste heer/mevrouw,

Ik ben woonachtig aan de Leidsedreef (mijn woonkamer kijkt aan de ene kant uit op de Stenevelddreef en aan de andere kant kijk ik tegen de hoge flat aan de Leidsedreef aan). Het nieuwe plan voor de LOI-locatie baart mij en vele bewoners van dit complex aan de Leidsedreef zorgen.

In het verslag van de informatieavond op 5 oktober staat het volgende stukje:

“Enkele omwonenden gaven aan dat de ontwikkeling op de LOI-locatie voor hun specifieke situatie geen vooruitgang betekent. Dit komt met name door de positionering van de bebouwing in het plan. De initiatiefnemers beseffen zich dat de ontwikkeling van de LOI-locatie in het bijzonder impact heeft op een aantal woningen gelegen aan de Stenevelddreef en de Leidsedreef. In de verdere planvorming zal met deze individuele gevallen zo veel als mogelijk rekening worden gehouden en er gaat extra aandacht uit naar afstemming met deze omwonenden. Echter is het niet mogelijk om het

ontwerp met bijbehorende volumes in zijn geheel aan te passen aan de hand van de individuele bezwaren. Initiatiefnemers blijven of gaan graag een-op-een in gesprek met betrokkenen om de door hen naar voren gebrachte situatie te bespreken en gezamenlijk verbeteringen te verkennen.”

Hieruit blijkt dat ons complex met 45(!) woningen van de Stenevelddreef en Leidsedreef wordt gezien als individueel geval. Alle woningen zullen nadeel ondervinden van dit plan, niet alleen de onderste laag. Ook staat er dat de hogere bebouwing zich moet verhouden tot de hoge woontoren op de ROC- kavel, maar het lagere complex van Rijnhart Wonen waar ik in woon, wordt hierin niet meegenomen. Dit geeft mij weinig vertrouwen dat er echt naar ons geluisterd zal worden.

Het plan is om aan de Stenevelddreef een gebouw van 6 bouwlagen neer te zetten. Ons gebouw heeft maar 4 verdiepingen, dus waar ik nu nog over en langs het LOI-gebouw kan kijken en ook een stukje water kan zien, gaat dat straks niet meer. Ook kan ik nu nog naar het fietspad en de Zijlbrug kijken, maar daar worden volgens het plan bouwblokken van 9-15 bouwlagen neergezet. Dus ook daar kan ik niet meer weggijken. U kunt zich voorstellen dat ons complex dan helemaal ingebouwd is en we aan geen enkele kant uitzicht hebben. De ontwikkelaar geeft aan dat er lucht/opgangen tussen de gebouwen komen, maar dat helpt alleen wat als je er precies recht tegenover zit.



Daarnaast is het ruime balkon (de enige buitenruimte die ik heb) op het zuidwesten een van de fijne punten om hier te wonen. Ook daar zal straks veel minder/geen zon meer op schijnen en bovendien is alle privacy weg als er een hoger flatgebouw tegenover komt te staan. Er zal ook veel minder daglicht binnenvallen en het was juist zo fijn dat dat via die kant wel gebeurt, want aan de andere kant neemt het hoge flatgebouw op de voormalige ROC-locatie al heel veel licht weg. Dit is ook niet goed voor het mentale welzijn, zeker in de herfst/wintermaanden en ook niet goed voor de stookkosten want het zonlicht brengt immers veel warmte met zich mee. De stadsverwarming is voor een sociale huurder al een flinke kostenpost tegenwoordig en meer stoken is ook niet duurzaam.

Ook ben ik/we bezorgd om de parkeerdruk in de wijk. Ik las dat er aan parkeren met een lift wordt gedacht in de garage, maar hierbij geldt dat de bovenste auto altijd afhankelijk is van de onderste auto én andersom. Het gevolg zal zijn dat bewoners toch veel hun auto op de bezoekersparkeerplaatsen zullen zetten. Er worden volgens het plan maximaal 50 bezoekersparkeerplaatsen toegevoegd aan de Leidsedreef. Er is nu vaak al alleen maar plek helemaal achteraan de Stenevelddreef als je 's avonds thuiskomt. Ook in de vakanties staan er veel auto's van buitenlandse families die komen logeren. Bovendien staan er aan de Leidsedreef al veel busjes, vrachtwagens en auto's uit Leiden (betaald parkeren) geparkeerd. Bij nieuwbouw wordt tegenwoordig uitgegaan van een lage parkeernorm per huishouden, maar veel gezinnen hebben 2 à 3 auto's, zeker met een of meerdere meerderjarige kinderen die zelf nog geen eigen woning kunnen vinden.

Het hele idee dat er straks nóg een gebouw voor mijn neus staat dat hoger is dan mijn woning benauwd mij (en ik woon nog op de bovenste verdieping) en ik vind het ontzettend jammer dat onze privacy en zonlicht (deels) weggenomen wordt. Hopelijk wilt u met onze zorgen rekening houden bij het vaststellen van de uitgangspunten en meedenken naar andere mogelijkheden/oplossingen.

Alvast bedankt voor uw moeite.

Met vriendelijke groet,

■■■■■■



Ingekomen reactie 2

Beste aanwezige,

Ik ben hier namens de bewoners van de Leidsedreef nummer 1 t/m 37

In oktober hebben een aantal bewoners de informatie avond bijgewoond voor de herontwikkeling van de LOI-locatie. Er zijn flink wat zorgen ontstaan over de complexen die gebouwd worden.

In de gebiedsvisie is te lezen dat hogere bebouwing zich goed moet verhouden tot de aanwezige woontoren op de ROC-kavel. Helaas wordt hier niet het complex van woningbouw Rijnhart Wonen in meegenomen. Dit gebouw is namelijk maar 5 verdiepingen hoog. Het plan is om tegenover ons, op nog geen 19 meter afstand 3 complexen te bouwen van 6 en 9 hoog. Dit betekent dat wij niet alleen ons uitzicht en privacy kwijt zullen zijn, maar het belangrijkste, zonlicht en daglicht. Met name vanaf het najaar t/m het voorjaar wanneer de zon laag hangt, zullen wij geen zonlicht meer binnenkrijgen. Dit geldt vooral voor de bewoners op de begane grond. Zij hebben alleen ramen aan de kant van de Stenevelddreef. In het kader van duurzaamheid en milieu zullen wij veel meer moeten stoken, dit brengt ook hoge kosten voor de sociale huurder met zich mee. Ook maken wij ons zorgen over een tekort aan daglicht, wat kan resulteren in mentale problemen. Ons balkon met zon geeft ons nog enige ruimte en vrijheid, dit is ook de reden dat velen van ons hier zijn komen wonen. Op het moment van inschrijven werd ons dan ook een impressie laten zien met een groot stuk groen voor de deur.

U als gemeente geeft aan dat u zich houdt aan de normen van de TNO, en we er genoeg aan zouden moeten hebben om 2 uren per etmaal zonlicht te kunnen ontvangen. Ik hoop dat u alstublieft wilt meedenken dat dit heel weinig is en ons woonplezier en mogelijk onze mentale gezondheid af zal nemen, zeker omdat deze twee uren waarschijnlijk in de ochtend vallen, wanneer de meeste van ons naar werk zijn. En wij eind van de middag niet meer van de zon kunnen genieten, omdat er een toren van 15 hoog voor staat. Als u toelaat om zo hoog te bouwen, zou dit betekenen dat wij van twee kanten worden ingebouwd. Wij hebben aan de ene kant ook al de hoge ROC-toren waar we tegenaan kijken. Als u ons ook aan de andere kant laat inbouwen, hebben wij niets meer dan muren en de overlast van de uitlaatgassen. De 5 kleine boompjes die geplant zijn bij de parkeerplaatsen zullen dit helaas niet kunnen compenseren.

Onze volgende zorg is de windkracht. De ontwikkelaars hebben bij de ROC-toren de kracht van de wind niet goed inschat. Dit is toegegeven in een brief aan de bewoners. Er ontstaat een windtunnel die er voor zorgt dat wij door de kracht van de wind vaak niet via onze algemene toegangsdeuren naar binnen kunnen, deze gaan ook regelmatig stuk en de ramen barsten. Dit zorgt voor onveilige situaties. Er zouden hoge bomen komen om deze wind op te vangen, maar deze worden in plaats daarvan steeds meer verwijderd. We vragen ons dan ook af met nog een hoge toren van 15 hoog of dit effect nóg meer wordt versterkt. Dit probleem zorgt er ook voor dat wij eigenlijk onze fietsen, scooters en bakfietsen niet buiten kunnen plaatsen. Deze worden door de wind omvergeblazen en hierdoor beschadigd. Omdat de bergingen van onze



appartementen en die van de ROC-toren niet groot genoeg zijn gebouwd, is er helaas niet genoeg plek voor ons om veilig te stallen. Onze vraag is daarom ook of er een overdekte stalling geplaatst zou kunnen worden.

Met een ondergrondse parkeerplaats en 8 complexen die gebouwd gaan worden, komen we bij onze volgende zorg aan. Wij ervaren op dit moment al extreme scheurvormingen, niet alleen in de woningen, maar ook in de fundering in de berging. De scheurvormingen komen ook voor in de ROC-toren. We zijn er achter dat ons complex niet van de beste kwaliteit is en er zich veel problemen voordoen. Welke gevolgen gaan de straks enorme bouwput hebben voor onze complexen?

Het plan is om 367 tot 540 parkeerplekken in de ondergrondse garage te realiseren. Met ongeveer 300 nieuwe woningen is de vraag of dit genoeg is. We wonen vlakbij de A4, deze locatie is voor veel mensen handig die met de auto naar werk moeten. Er zijn ook veel huishoudens met 2 auto's. Dan zijn er nog mensen met een bedrijfsbusje die misschien niet qua hoogte in de garage kunnen parkeren.

De bedoeling is dan dat er 50 parkeerplekken aan de Leidsedreef moeten worden gerealiseerd. Deze worden doorgetrokken aan de al bestaande plekken aan het maaiveld. Dit houdt in dat er weer een stukje groen wordt weggenomen. Een deel van deze plekken worden straks ook toegewezen aan mindervaliden, deelauto's en bezoekers. De 21 bestaande plekken grenzend aan de LOI worden dan weer verwijderd terwijl het op dit moment al vol raakt aan de Leidsedreef. Niet alleen door de bewoners daar, maar ook mensen met bedrijfsbusjes van buitenaf, vrachtwagentrailers en bewoners van de overkant die gratis bij ons kunnen parkeren. En waar moeten straks al de kleinschalige bedrijven hun auto's gaan parkeren? Komen er ook veilige laden en lossen vakken voor bestelbusjes?

Dan is er nog het stukje groen en milieu. In de visie van de Baanderij wordt ook aangegeven dat er aandacht dient te zijn voor een klimaat adaptieve inrichting van de openbare ruimte, een gezonde leefomgeving, een plek waar hittestress moet worden voorkomen en de keuze voor beplanting een bijdrage levert aan de biodiversiteit in Leiderdorp. Hiermee doelen we als eerste op de uitlaatgassen van de Willem de Zwijgerlaan/Engelendaal, daar waar wij regelmatig het roet van onze ramen en balkons moeten wegpoetsen en de filters van ons ventilatiesysteem behoorlijk zwart van kleur kunnen worden. Wij zouden graag een onderzoek willen naar de kwaliteit van de lucht in onze omgeving.

Ook hopen we op meer bomen en beplantingen, wij zien dat de kleine boompjes en grasstroken niet effectief zijn. Op dit moment kunnen wij in de zomer rond het middaguur vaak niet op het balkon zitten vanwege de hitte. Als er straks hogere bebouwing bij komt, wordt dan deze hitte nog meer vastgehouden?

En wat worden de plannen aan de Zijldijk? Nu ligt de autoweg dichtbij het water, er leven daar diverse soorten eenden en vogels aan de kade. Deze worden helaas regelmatig aangereden. Ook is het onveilig voor de auto's met glad wegdek in de winter. Het is een kwestie van tijd dat een auto een keer doorglijdt, het water in. Wij vragen u om hier rekening mee te houden in de nieuwe ontwikkelingen. Ook omdat de Zijldijk onze enige uitweg is vanuit de Leidsedreef en dat niet altijd veilig voelt.



Voor een hele wijk die hier gebouwd wordt, missen wij ruimte voor honden. Er is al regelmatig overlast van hondenpoep, dit is vaker aangekaart bij de gemeente, maar tot op heden nog niets mee gedaan. Met nog 300 appartementen erbij en vermoedelijk dus ook nog meer honden, hopen wij dat er een hondenpark of uitlaatstrook gerealiseerd zou

kunnen worden, wat niet ten koste gaat van het kleine beetje groen dat we nu hebben. Dit is niet alleen om de overlast tegen te gaan, maar dit kan ook een sociale functie hebben om bewoners met elkaar in contact te brengen.

Ook missen wij (speel)ruimte voor kinderen. Er is geen plek waar ze veilig kunnen buitenspelen. Ook hier vragen wij u hierin mee te denken met de vele kinderen die hier in de wijk wonen.

Dan als laatste punt willen we aanhaken op de veiligheid. Zoals bekend door de meerdere (dodelijke)ongelukken op de Rietschans, zetten wij grote vraagtekens bij de nieuwe indeling van de infrastructuur. De planning is om de Spanjaardsbrug af te sluiten en een knip bij Van der Marckstraat én de Vezelbaan. Dit betekent dat er straks een hele buurt alleen nog via de Rietschans in en uit zou kunnen op een nu al overbelast punt. Je kunt momenteel bij de Rietschans komen via de ventweg vanaf de Willem de Zwijgerlaan of van het kruispunt van de Engelendaal. Deze twee wegen komen bij elkaar op nog geen paar meter vanaf het kruispunt. En direct daarnaast is al de afslag naar de Leidsedreef. Veel mensen hebben dit niet door, daardoor ontstaan daar ook al onveilige verkeerssituaties. Nu de plannen voor de Ringweg noord (voorlopig)niet doorgaan door de hoge kosten vrezen wij dat er een nog groter knelpunt gaat ontstaan bij de Rietschans. Met nog eens 300 woningen in de nabije toekomst erbij, en mogelijk nog meer woningen aan de Baanderij.

Ik hoop dat u deze onderwerpen mee wilt nemen in de nieuwe ontwikkelingen en alstublieft wilt denken aan onze gezondheid en ons woonplezier.

Met vriendelijke groet,

■■■■■■■■■■

