

Nota van beantwoording inspraakreactie en wijzigingen concept Ontwikkeldkader Baanderij

Datum : 10 mei 2023
Registratienr : Z/23/142911/316083

1. Inleiding

Het concept Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp lag van 21 februari tot 4 april 2022 ter inzage. In deze periode kon iedereen zijn reactie op het document geven. Het ontwikkelkader was te lezen in het gemeentehuis en digitaal te bekijken op de gemeentelijke website.

In de Nota van beantwoording zijn in hoofdstuk 2 de reacties samengevat en beantwoord. Ook staat erin of de reacties leiden tot aanpassing van het ontwikkelkader. In hoofdstuk 3 worden enkele ambtshalve wijzigingen beschreven die na het concept ontwikkelkader zijn doorgevoerd.

Ingekomen reacties

Er zijn 42 reacties binnengekomen. Vanwege de privacy zijn de reacties geanonimiseerd. De reacties zelf staan in de bijlage bij deze reactienota.

1. Bewoner Zijlkwartier
2. Bewoners Zijlkwartier
3. Bewoner Zijlkwartier
4. Bewoner Zijlkwartier
5. Bewoner Zijlkwartier
6. Bewoner Zijlkwartier
7. Bewoner Zijlkwartier
8. Bewoner Zijlkwartier
9. Bewoner Zijlkwartier
10. Bewoner Zijlkwartier
11. Bewoner Zijlkwartier
12. Bewoner Zijlkwartier
13. Bewoner Zijlkwartier
14. Bewoner Zijlkwartier
15. Bewoner Zijlkwartier
16. Bewoner Zijlkwartier
17. Bewoner Zijlkwartier
18. Bewoner Zijlkwartier
19. Bewoner Zijlkwartier
20. Bewoner Zijlkwartier
21. Bewoner Zijlkwartier
22. Bewoner Zijlkwartier
23. Bewoner Zijlkwartier
24. Bewoner Zijlkwartier
25. Bewoner Zijlkwartier
26. Bewoner Zijlkwartier
27. Bewoner Zijlkwartier
28. Bewoner Zijlkwartier
29. Bewoner Zijlkwartier
30. Bewoners Zijlkwartier
31. Bewoner Zijlkwartier
32. Bewoner Zijlkwartier
33. Bewoner Zijlkwartier
34. Bewoner Driegatenbrug
35. Actieteam VLAM
36. Rijnhart Wonen
37. Koploper(s) Touwkwartier
38. Vastgoedeigenaar Baanderij
39. Ondernemer aan Touwbaan
40. Bewoner Van der Marckstraat
41. Bewoner Zwaanstraat, eigenaar garage Lijnbaan
42. Bewoner Meijekwartier



2. Ingekomen reacties en beantwoording

Hieronder zijn de ingekomen reacties samengevat en voorzien van een beantwoording. De beantwoording kan leiden tot wijziging van het concept-ontwikkeldkader. De eerste 33 reacties hebben dezelfde reactie ingediend waardoor ze als één reactie behandeld worden.

1 t/m 33. Bewoners Zijlkwartier

De indieners vragen geen nieuwe verbinding te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan of de Zijloordkade. Zij verwachten dat er dan meer verkeer door hun buurt gaat rijden. Dat vinden ze niet veilig en het zorgt voor overlast. Ze willen dat de situatie blijft zoals deze is. Ze zijn blij met het raadsbesluit om de Zijldijk bij de Spanjaardslaan af te sluiten. Indieners willen graag dat de gemeente duidelijk maakt of er wel of niet een nieuwe verbinding komt.

Beantwoording

In de Gebiedsvisie Baanderij staat dat de autoverbinding tussen de Van der Marckstraat en de Baanderij wordt opgeheven. En dat er in de buurt van de Zijldijk een nieuwe verbinding tussen de Baanderij en het Zijlkwartier komt. Waar en hoe was nog de vraag.

Bij de vaststelling van de gebiedsvisie maakten bewoners van het Zijlkwartier bezwaar tegen zo'n nieuwe verbinding voor autoverkeer. Nader onderzoek toonde aan dat deze verbinding niet noodzakelijk is. In het concept Ontwikkeldkader Baanderij is daarom geen nieuwe verbinding opgenomen.

Uit de reacties blijkt dat dit niet duidelijk is aangegeven in het ontwikkeldkader. Daarin staat namelijk een afbeelding uit de gebiedsvisie met de verbinding.

Conclusie

De afbeelding wordt aangepast.

34. Bewoner Driegatenbrug

Indiener maakt zich zorgen over de ontsluiting van de wijk Driegatenbrug door de geplande aanpassing van de Zijldijk en vraagt zich af of Driegatenbrug wel goed ontsloten blijft.

Indiener heeft ook bezwaar tegen een appartementencomplex van meer dan zes woonlagen in het Meijekwartier:

- Hoogbouw zorgt voor meer inkijk in de woningen van Zijlstream blok één.
- Lichtinval en zon in huis en op het balkon worden weggenomen.
- Een gebouw van zeven woonlagen past niet bij de plannen voor de andere buurten, waarin dergelijke hoogbouw ontbreekt.

Beantwoording

Verkeersfunctie

De Zijldijk houdt tussen de Rietschans en de wijk Driegatenbrug dezelfde ontsluitingsfunctie en profielkenmerken als nu. De wijk Driegatenbrug blijft op elk moment goed bereikbaar.

Tussen de Vlasbaan en de Rietschans verdwijnt wel de ontsluitingsfunctie van de Zijldijk voor autoverkeer. Het autoverkeer wordt in de toekomst via de Vlasbaan, Draadbaan, Touwbaan naar de Rietschans geleid.

Hoogbouw

Op de LOI-locatie wordt langs de Oude Spoorbaan rekening gehouden met een bouwblok dat het Meijekwartier afschermt van het geluid van de weg. De afstand tussen het bouwblok en de woningen is minimaal 75 meter. Dit is een zeer grote afstand waarbij een directe inkijk in de woningen zal meevallen. Ook is de verwachting dat aan de noordzijde de ingangen, badkamers en slaapkamers van de appartementen komen. De verblijfsruimtes zoals de woonkamer, keuken en buitenruimte liggen naar verwachting aan de zuidzijde. Reactie van indiener is geen reden om hogere bebouwing hier niet toe te staan.

De LOI-locatie ligt naast het wijkje Bij de Zijl met de woontoren die nadruk legt op het stedelijke karakter van de plek. Het extra hoogteaccent in het Meijekwartier past goed bij de bebouwing langs de Oude Spoorbaan en Willem de Zwijgerlaan, waar meer hoge gebouwen staan. Daarnaast is het een extra accent in de wijk Meijekwartier. Daar is bebouwing van gemiddeld 6 tot 8 bouwlagen toegestaan.

Bezonning

Voor licht- en schaduwval bestaan geen landelijke normen en eisen. Gemeenten mogen zelf hun eisen voor bezonning bepalen. Leiderdorp gebruikt de normen van TNO.

Een gebouw voldoet aan de norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. De bezonning hoeft niet aansluitend plaats te vinden.

Om te voldoen aan de strenge norm moet er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Ook hierbij is het geen eis dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

Bij de verdere uitwerking moet met bovenstaande norm rekening worden gehouden. De verwachting is dat de bebouwing hieraan voldoet.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwikkelkader.

35. Aktieteam VLAM

De reactie is ingediend namens verschillende personen in de Vogelwijk. Indieners staan positief tegenover de ontwikkelingen in het ontwikkelkader. Wel maken zij zich zorgen over het tempo van de aanpassingen, omdat zij nu overlast hebben van sluipverkeer. Zij willen graag dat het verkeersnetwerk in De Baanderij meteen wordt aangepakt en dat er niet wordt gewacht op initiatieven uit de markt.

De indieners vragen de gemeente om drie maatregelen uit de Nota Circulatie uit te voeren:

- Knip in de Vezelbaan- Lijnbaan en in de Van der Marckstraat-Touwbaan- Lijnbaan
- Inrichten van de Touwbaan-Van der Marckstraat-Lijnbaan-Vezelbaan als eenrichtingsweg
- Realiseren van de veilige fietsroute van de Van Der Marckstraat richting de Schansen en Leiden.

Beantwoording

Het ontwikkelkader bevat de kaders waarbinnen ontwikkelingen gerealiseerd kunnen worden. Ook beschrijft het de gewenste toekomstige hoofdstructuur van de openbare ruimte. Het ontwikkelkader gaat niet in op de vraag wanneer welke maatregel en ontwikkeling gaat plaatsvinden. Dat is afhankelijk van marktpartijen en van besluitvorming van de gemeenteraad. Belanghebbenden (eigenaren, ondernemers en omwonenden van de Baanderij) worden geïnformeerd zodra duidelijk is wat wanneer wordt uitgevoerd.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwikkelkader.

36. Rijnhart Wonen

Indiener reageert op verschillende thema's van het ontwikkelkader.

36.1 Ruimtelijk raamwerk

Indiener wil weten of de op p. 13 voorgestelde nieuwe waterverbinding in de Parkstrip tussen het complex HAT-eenheden en Flexizone op openbaar terrein wordt aangelegd. Ook vraagt indiener wanneer uitvoering ongeveer plaatsvindt.

Indiener wil weten of de groene zoom aan de kant van de Schansen op eigen terrein komt. Ook merkt hij op dat de openbare ruimte aan die kant al redelijk groen is. Indiener maakt zich zorgen over de begaanbaarheid van buitenruimtes.

Beantwoording

Het is de bedoeling de nieuwe waterverbinding in de Parkstrip openbaar gebied te maken. Er is hier een wandelpad en een sloot van minimaal 15 meter opgenomen (zie p. 65). Deze verbinding is getekend op een stuk grond dat nu privébezit is. Hierover is nog overleg en samenwerking met de eigenaar nodig. Het is nog niet bekend wanneer de verbinding wordt aangelegd. Dat hangt af van ontwikkelingen en planvorming op de kavels van de bestaande eigenaren.

Dit geldt ook voor de groene zoom in de Parkstrip. Het is nu een strook met bomen en struiken die niet toegankelijk is. Hier kunnen openbare voetpaden en verblijfsplekken aan het water worden gemaakt. De groenstrook kan kwaliteit opleveren voor het deelgebied. Voor nu gaan we ervan uit dat het openbaar gebied wordt.

36.2 Programma, dichtheid en functiemix woon-werkgebied Parkstrip

Indiener merkt op dat er niets wordt gezegd over het gedeelte ten noorden van de huidige HAT-woningen tot aan de Rietschans. Dichtheid en functiemix worden niet genoemd. Indiener vraagt naar de reden van het ontbreken van principes voor het noordelijke gedeelte.

Indiener maakt bezwaar tegen de spelregel van tachtig procent wonen, twintig procent werken/voorzieningen voor de plek van de HAT-eenheden. Op dit moment geldt voor deze locatie honderd procent wonen, zowel in het bestemmingsplan als in het feitelijk gebruik. De nieuwe spelregel betekent een forse beperking in eventuele ontwikkelmogelijkheden en een verdere afname van de sociale woonvoorraad. De functies werken en voorzieningen behoren niet tot de kernactiviteiten van een woningbouwcorporatie. Ook wijst indiener op de ongelijkheid tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte in de Parkstrip. In het zuidelijk deel is een functiemix vereist maar in het noordelijk deel niet, terwijl de Parkstrip juist het karakter van een woon-werkgebied moet krijgen.

Indiener wil weten hoe de gemeente gaat sturen op de geplande 150 tot 200 woningen vanwege meerdere grondeigenaren/ontwikkelaars die zich daar bevinden. Aanvullend stelt indiener voor het gehele programma aan werk/voorzieningen op het kavel van Rijnhart Wonen te wijzigen in (extra) programma voor wonen. Reden is dat er door de 126 bestaande woningen beperkte toevoeging mogelijk is.

Beantwoording

De gebiedsvisie maakt onderscheid tussen een transformatiegebied aan de Zijl en het werkgebied. Hierdoor blijft een groot deel van de Baanderij als werkgebied bestaan, zodat de bedrijfsvoering en economische waarde van diverse bedrijven in stand blijven. In het gebied Parkstrip zijn al woningen aanwezig. Ook zijn er al langere tijd plannen voor de KPN-locatie. Vandaar dat er in het ontwikkelkader binnen de Parkstrip onderscheid wordt gemaakt in een noordelijk en een zuidelijk deel. Het zuidelijk deel kan worden getransformeerd tot gemengd woon-werkmilieu en het noordelijk deel blijft in eerste instantie volledig werkgebied. Om deze reden zijn geen woningaantallen benoemd voor het noordelijk gebied. Wel heeft de gemeente gemeend door de relatief excentrische ligging van dit deel van de Parkstrip en het al aanwezige wonen om in de functiemix uit te gaan van de verhouding 90/10 voor wonen/werken.

Bij de aanvullend opgestelde ontwikkelscenario's is als gedachteoefening de Parkstrip door de gemeente vanuit stedenbouwkundig en programmatisch oogpunt opnieuw bekeken. De gemeente is van mening dat het in bepaalde gevallen niet onwenselijk is om langs de hele Parkstrip meer wonen toe te staan. Er ligt hier een kwalitatief aantrekkelijke zoom dat wonen op die locatie interessant maakt. Dit vergt nader onderzoek dat in het kader van de uitvoeringsstrategie wordt meegenomen. Het ontwikkelkader blijft op dat punt echter momenteel ongewijzigd.

36.3 Minimale oppervlakten

Indiener vraagt of de genoemde getallen de gebruikersoppervlakte (conform de NEN 2580) betreffen. Zo niet, dan wil indiener weten welk soort oppervlakte wordt bedoeld.

Beantwoording

De gehanteerde oppervlakte is Gebruiksoppervlakte (GBO) en niet Bruto Vloeroppervlakte (BVO). Dit komt overeen met NEN2580.

36.4 Prijsniveau sociale huur

Indiener merkt op dat de prijs van sociale huur mag oplopen tot de liberalisatiegrens (grens voor mogelijkheid tot huurtoeslag). Hij maakt zich zorgen dat alle nieuwe sociale huurwoningen de maximale huurprijs krijgen en daardoor niet voor de gehele doelgroep passend zijn. Hij ziet graag differentiatie binnen de sociale huur en stelt voor om in plaats van één enkel bedrag een bandbreedte te noemen van € 442,46 tot € 763,47. De ondergrens is de kwaliteitskortingsgrens die voor jongeren tot 23 jaar de maximale grens is om huurtoeslag te kunnen ontvangen.

Beantwoording

In het ontwikkelkader is op pagina 25 een programma opgenomen voor woningbouw. De gemeente vindt het net als indiener belangrijk dat er een gedifferentieerd aanbod aan sociale huurwoningen komt. Over deze verdeling moeten met ontwikkelende partijen duidelijke afspraken worden gemaakt. Het is van belang ook de ondergrens te benoemen. Dit laatste gaan we in het ontwikkelkader doen.

36.5 Functieanalyse

Indiener vraagt waarom de twee wooncomplexen van Rijnhart Wonen aan de Vlechtbaan niet met de kleur van wonen zijn ingekleurd. Ook wil indiener weten waarnaar de nummers op de kaart en specifiek nummer 89 verwijzen.

Beantwoording

Op pagina 27 van het ontwikkelkader staat een kaart met de soorten functies binnen de Baanderij. De nummers verwijzen naar ondernemers en/of eigenaren van de panden/gebieden. De wooncomplexen van Rijnhart Wonen (nummer 89) zijn, net als woningen rondom de Baanderij, in het grijs aangegeven. Omdat deze complexen onderdeel uitmaken van de Baanderij worden ze geel gemaakt. De nummers op de kaart worden weggelaten.

36.6 Spelregelkaart Parkstrip

Indiener ziet gebouwd parkeren voor sociale huurwoningen en in het algemeen als financieel onhaalbaar. Hij vraagt of 'Parkeren aan het zicht onttrokken' moet worden opgevat als 'aan het zicht onttrokken van de openbare ruimte buiten de kavel'. Ook vraagt indiener om verduidelijking van het gereguleerd parkeren. Hij wil weten welke voorwaarden hierbij horen en wat dit betekent voor de parkeernormen.

Beantwoording

In het ontwikkelkader staat bij de spelregelkaart dat parkeren op verschillende manieren kan worden vormgegeven en hierbij zijn voorbeelden gegeven. Belangrijkste uitgangspunt blijft dat het parkeren vanuit de openbare ruimte uit het zicht plaatsvindt. Het is aan de ontwikkelende partij om hiervoor

een juiste oplossing te vinden. In het ontwikkelkader zal in de betreffende alinea dit uitgangspunt als eerste worden benoemd.

Het ontwikkelkader legt geen uitspraken of spelregels voor gereguleerd parkeren vast. De voorwaarden waaronder gereguleerd parkeren (al dan niet) wordt ingevoerd in Leiderdorp is een keuze van de gemeenteraad. De raad gaat hierover besluiten bij het visiedeel van de Nota Parkeren (gepland najaar 2022). Op een later moment besluit de raad over de parkeernormen.

36.7 Ontwikkelstrategie

Indiener is het eens met het idee van een integraal toetsingskader, maar ziet dat graag verder uitgewerkt. Ook wil hij weten wat de ondergrens is om een initiatief als haalbaar te beoordelen. Na positief advies op een initiatief worden afspraken gemaakt tussen initiatiefnemer en gemeente over onder andere het kostenverhaal. Indiener pleit ervoor om ruim van tevoren een duidelijke indicatie af te geven, omdat die van grote invloed kan zijn op de financiële haalbaarheid van een initiatief.

Indiener vindt de ambities en de kosten voor de openbare ruimte fors. Hij vraagt om toelichting van de kosten:

- Over welke kosten gaat het precies?
- Worden deze kosten over alle partijen in het gehele gebied omgeslagen of wordt per deelgebied gekeken?
- Hoe wordt de kosten verspreid over de tijd?

Indiener wijst erop dat woningcorporaties op basis van artikel 45 in de Woningwet beperkt zijn in het soort uitgaven zij mogen doen.

Beantwoording

Het ontwikkelkader geeft samen met de gebiedsvisie het ambitieniveau van de gemeente aan. Partijen krijgen de ruimte hier invulling aan te geven en plannen uit te werken. Bij de planvorming stellen wij ons steeds de vraag of het plan een waardevolle bijdrage levert voor de omgeving. Het geven van een ondergrens voor een haalbaar initiatief is hierbij niet gewenst. Het gaat om het totale verhaal van het plan en de meerwaarde die het oplevert. Wanneer een ondergrens wordt aangegeven zal dit ten koste gaan van de gewenste ambitie.

Tijdens de planvorming worden afspraken gemaakt met de ontwikkelende partijen. Deze worden vastgelegd in onder andere een intentieovereenkomst, een nota van uitgangspunten en anterieure overeenkomsten. Daarin worden ook afspraken gemaakt wat de ontwikkelende partij aan de gemeente moeten bijdragen om de gewenste openbare ruimte te realiseren. Het ontwikkelkader is financieel doorgerekend. Deze informatie is voor een deel vertrouwelijk. Na vaststelling van het ontwikkelkader gaan we de bijdrage voor de openbare ruimte preciezer bepalen. We houden rekening met artikel 45 Woningwet.

Conclusies

Een aantal reacties geeft aanleiding tot aanscherping van het ontwikkelkader:

Pag. 24 en 65 Programma Parkstrip wijzigen naar 90-10 en daarbij zijn opnemen dat onderling uitruil tussen functies en percelen kan plaatsvinden.

Pag. 25. Benoemen dat differentiatie van sociale huur gewenst is en dat dit verder aangescherpt wordt in afspraken met ontwikkelende partijen. In het programma ook de ondergrens benoemen van € 442,46.

Pag. 27. Blokjes bij nummer 89 dezelfde kleur geven als blokjes bij 1.

Pag. 64. Onder kopje Parkeeroplossing de alinea beginnen met het belangrijkste uitgangspunt te weten parkeren uit zicht.

37. Koploper(s) Touwkwartier

Indieners reageren op verschillende thema's van het ontwikkelkader.

37.1 Draadbaan als hoofdontsluiting

Indieners kunnen zich inhoudelijk goed vinden in het voorstel de Draadbaan aan te wijzen als nieuwe hoofdontsluiting, de weg te verbreden en de Rietschans aan te pakken. Het is echter niet zeker of de eigenaren van de gronden langs de Draadbaan willen meewerken. Dat is volgens indieners een groot risico. Er moet particulier bezit worden aangekocht, anders is transformatie niet mogelijk. Zij vragen het college daarover duidelijkheid te geven en verwachten een actieve rol van de gemeente.

Beantwoording

Wij zijn ons bewust van de eigendomspositie rondom de Draadbaan. Het is niet gemakkelijk om deze ontsluiting te maken en er is een risico aanwezig dat het niet gaat lukken. Om de Zijldijk gedeeltelijk autovrij te maken en hier een mooie groene zoom te realiseren is dit wel noodzakelijk. Wij zijn ons er ook van bewust dat we hierin een actieve rol kunnen gaan nemen. Wat die actieve rol inhoudt en wanneer die aan de orde is, is afhankelijk van nog te maken afspraken tussen ontwikkelende partijen rond de Draadbaan en hun plannen.

37.2 Grootschalige winkels en bedrijvigheid

Indieners vragen het college helderheid te geven over de verplaatsing van de grootschalige winkels en bedrijvigheid die nu op De Baanderij gevestigd zijn. Dit maakt de plannen voor het Touwkwartier onzeker. Zonder perspectief op nieuwe locaties voor deze bedrijvigheid kan de bouw van nieuwe woningen in het Touwkwartier lang op zich laten wachten. Indieners merken hierbij op dat zij als initiatiefnemers geen nieuwe locaties kunnen aanwijzen en zien hierin een actieve rol voor de gemeente weggelegd.

Beantwoording

Verplaatsing van grootschalige winkels en bedrijvigheid is voorwaarde om een deel van de Baanderij te transformeren. Dit vraagt tijd. Wij onderzoeken op dit moment of de A4-zone een mogelijkheid is om meer ruimte te realiseren voor dergelijke bedrijven. Ook zijn wij hierover in gesprek met de provincie. Wij zijn hierin echter niet de enige partij. Het is ook aan de ondernemers en ontwikkelende partijen om hierin te bewegen en mee te denken.

37.3 Financiële consequenties

Indieners merken op dat nergens in het ontwikkelkader wordt gesproken over de financiële gevolgen van de plannen, wat de uitvoering van plannen onmogelijk zou kunnen maken. Hoe ziet het college de financiële haalbaarheid van het ontwikkelkader en wordt gerekend op bijdragen vanuit het Rijk en/of de provincie? Indieners vinden dat er pas een ontwikkelkader moet worden vastgesteld als er duidelijkheid is over de haalbaarheid hiervan.

Beantwoording

Wij hebben de plannen in het ontwikkelkader op hoofdlijnen doorgerekend. Er is gekeken naar de bestaande situatie, toekomstige ontwikkelkansen en kosten openbare ruimte. Deze financiële gegevens zijn een vertrouwelijke bijlage bij het ontwikkelkader. Financiële haalbaarheid is afhankelijk van vele factoren, zoals tijd, programma, wetgeving, marktwerking, economie, plankosten, grondstoffen, verplaatsing bedrijven, wel of geen gemeentelijke, provinciale of rijksbijdragen. De uitwerking van de transformatie en de haalbaarheid hiervan is een proces dat stap voor stap en op basis van voortschrijdend inzicht plaatsvindt. De gemeente geeft met het ontwikkelkader de ruimtelijke kaders weer. Partijen krijgen ruimte om binnen die kaders plannen te realiseren. Uiteindelijk moeten die concrete plannen van initiatiefnemers uitwijzen of iets wel of niet haalbaar is.

37.4 Woningbouwprogramma

Indieners vinden het ontwikkelkader een begrijpelijk en helder document. Zij kunnen zich vinden in de huidige procentuele verdeling van het woningbouwprogramma. Wel merken zij op dat nergens de financiële haalbaarheid wordt vermeld. Doordat het een langdurige transformatie wordt, willen zij

graag weten hoe de gemeente de flexibiliteit van het woningbouwprogramma naar de toekomst ziet. Reden is dat lastig in te schatten is hoe over tien jaar tegen dit soort ontwikkelingen wordt aangekeken.

Beantwoording

Het woningbouwprogramma en vooral de verdeling van de woningen en de prijzen die erbij horen, zijn inderdaad een momentopname. Het prijspeil voor sociale huur worden elk jaar aangepast. Belangrijk uitgangspunt is dat de plannen in de Baanderij minimaal passen binnen het geldende woonbeleid van de regio en de gemeente. Ook is uitgangspunt dat het gebied een stedelijk woonkarakter krijgt met woningen voor veel verschillende doelgroepen. Daarnaast moet het aantal woningen in balans zijn met de verkeersafwikkeling en parkeernormen. Bij de definitieve afspraken met ontwikkelende partijen wordt getoetst in hoeverre hun plannen aan deze doelstellingen voldoen. Dan wordt ook beoordeeld of het programma goed aansluit bij de dan geldende woningbehoefte en de afspraken hierover.

37.5 Stedelijk karakter

Indieners willen graag dat de Baanderij een meer stedelijk karakter krijgt, omdat het een top woonlocatie is in de Randstad. Een goed voorbeeld is de transformatie van het bedrijventerrein aan de Trekvluit in Leiden. Indieners zien graag meer flexibiliteit bij de bouwhoogte in het gedeelte aan de Zijl en de mogelijkheid om accenten van tien lagen op specifieke plekken te maken. De locatie van Leenbakker op de kop van het nieuwe Zijlpark is een plek waar ruimtelijk meer hoogte gewenst is. Het wigvormige Zijlpark wordt zo ook ruimtelijk beëindigd, met een bijzondere voorziening in de plint. In de zone met de 3-4 en 5-6 bouwlagen bevinden zich oude hallen. Nog onderzocht moet worden in hoeverre deze getransformeerd kunnen worden. Indieners houden graag de mogelijkheid open om in de oude hallen een 10-laags blokje te plaatsen om een aantrekkelijk gemixt milieu te maken en aan de benodigde vierkante meters te komen.

Beantwoording

Het ontwikkelkader gaat uit van een stedelijk karakter met een hoge dichtheid aan woningen. We willen dat de bouwhoogten gelijk is aan de bouwhoogte zoals gesteld in de Visie op Bouwhoogtes. In deze nog vast te stellen visie geldt voor Touwkwartier een maximale hoogte van 9 bouwlagen. Deze hoogte sluit aan bij de appartementencomplexen aan de Engelendaal. Hoger is hier niet gewenst. In het ontwikkelkader staat nog de ambitie om hoogteaccenten van 10 lagen te maken aan de Draadbaan (de tweede linie). Dit wordt 9 lagen, zoals ook in de Visie op Bouwhoogtes staat. De wens om direct aan de Zijl hoogbouw te realiseren, sluit niet aan op deze ambitie. Het is wenselijk om op het kruispunt Rietschans/Zijldijk een bijzondere landmark als beëindiging van de parkzone en herkenbaarheid van het kruispunt te maken. De gebouwen langs het Zijlpark zijn kleine bouwblokken met een steeds andere vorm. Een alleenstaand hoog gebouw midden in het park past hier niet bij. Voor de transformatie van de oude hallen geldt ook dat we de hoogteaccenten zoeken op de tweede linie aan de Draadbaan. Hoe de oude fabriekspanden ingepast kunnen worden in nieuwe plannen moet worden onderzocht. Toevoegen/integreren van nieuw(e) bouwvolume(s) in de oude hallen vinden wij kansrijk tot 5-6 bouwlagen en kan verder worden onderzocht.

37.6 Creatief werken

Indieners hebben ervaring in het exploiteren van een gebied waar volop gewerkt wordt. Zij vinden de sfeer die in het ontwikkelkader wordt uitgestraald over werken economisch niet haalbaar. Broedplaatsachtige werklocaties ontstaan alleen op locaties waar de huren van bedrijfsruimtes laag zijn. Uit financieel oogpunt is een dergelijk werkmilieu niet te realiseren in nieuwbouw. Indieners horen graag of de beoogde vierkante meters creatief werken realistisch zijn en overeenkomen met de vierkante meters bestaande bouw en nieuwbouw. Als alternatief stellen indieners voor om de realisatie van een supermarkt te onderzoeken. Die is van meerwaarde voor zowel de transformatie van De Baanderij als de omgeving.

Beantwoording

Het economisch profiel moet worden gezien als een inspirerend toekomstbeeld en niet als een dichtgetimmerd plan. Het is een uitdaging voor ontwikkelende partijen om na te denken over de economische invulling die het gebied kan krijgen. Het combineren van werken en wonen in het gebied is een ambitie en een uitdaging. Op dit moment is al veel potentie aanwezig in de Baanderij. Er zijn ook drie oude gebouwen aangewezen waarbij de wens is om te onderzoeken of ze behouden kunnen blijven. Deze oude gebouwen kunnen bijvoorbeeld juist ingezet worden als financieel aantrekkelijke plek voor nieuwe makers. De genoemde vierkante meters in het ontwikkelkader zijn ook zeker niet enkel en alleen voor creatief werken bedoeld. Ze zijn voor een combinatie van werken en voorzieningen, waarbij bijvoorbeeld een kleine supermarkt niet uitgesloten is. Het ontwikkelkader geeft ontwikkelprincipes om na te denken over hoe je werken en wonen kunt combineren. Het is de uitdaging slimme oplossingen te bedenken om zowel een gemengd gebied als een haalbare businesscase te realiseren. Kansrijke oplossingen moeten verder onderzocht worden. Daarbij valt te denken aan: stadmakersfonds, dubbelgebruik van werkprogramma, andersoortige werkfuncties die iets toevoegen aan een gemengd milieu (zoals een bierbrouwerij gecombineerd met een horeca college), of de oude hallen inzetten als bedrijfsverzamelgebouw van allerlei kleine bedrijven. Wij dagen ontwikkelende partijen graag uit om te komen met oplossingen die bijdragen aan een gemengd gebied.

37.7 Parkeren

Indieners betwijfelen de haalbaarheid van de plannen voor de parkeervoorzieningen. Reden is dat het woningbouwprogramma uitgaat van vijftig procent goedkopere woningen, waarvan dertig procent sociale huurwoningen. Indieners vragen zich af of er een woningbouwcorporatie te vinden is die voor haar sociale huurwoningen parkeerplaatsen van 25.000 tot 35.000 euro wil bouwen.

Indieners hebben hierover de volgende vragen:

Past het woningbouwprogramma (vijftig procent goedkoop) bij de getoonde parkeeroplossingen?

Met welke parkeernormen moet gerekend worden?

Indieners wijzen op recente onderzoeken van Goudappel Coffeng die aantonen dat de gemiddelde parkeernorm voor sociale huurwoningen en appartementen vaak (veel) te hoog is. Indieners zien graag een mobiliteitsplan met lagere normen, wat de ruimtelijke opzet en financiële haalbaarheid ten goede komt.

Beantwoording

Bij stedenbouwkundige ontwikkelingen is er steeds een spanningsveld tussen aantal woningen, aantal parkeerplaatsen, hoeveelheid kwaliteit openbare ruimte en financiële haalbaarheid. Het aantal gewenste woningen en het benodigd aantal parkeerplaatsen wil de haalbaarheid van plannen nog wel eens onder druk zetten. Dit moet goed in balans zijn om toekomstige parkeerproblemen te voorkomen. Voor het ontwikkelkader is een programmatische rekentoets gedaan. Hieruit bleek dat het een uitdaging is om het aantal parkeerplaatsen volgens, in overeenstemming met huidig beleid te kunnen realiseren.

De betaalbaarheid van het parkeren is afhankelijk van de definitieve te kiezen oplossing en uitwerking van de plannen. Hierbinnen zijn nog vele variaties mogelijk.

Uitgangspunt in het ontwikkelkader is de keuze voor gereguleerd parkeren in de Baanderij. Hiermee creëert de gemeente een mogelijkheid om de huidige parkeernormen aan te passen zonder parkeeroverlast te veroorzaken in de Baanderij en directe omgeving. Verder onderzoek is noodzakelijk om het gewenste gemengde milieu/programma te laten aansluiten op de ambitie om gebouwde collectieve parkeervoorzieningen te maken. Ook willen we benoemen dat er bij eventuele aanpassing van parkeernormen goed nagedacht dient te worden over andere vormen van mobiliteit en het stimuleren van duurzame mobiliteit.

Het rapport van Goudappel Coffeng waarnaar indieners verwijzen, is bekend bij de gemeente. In het ontwikkelkader worden geen uitspraken of spelregels vastgelegd voor gereguleerd parkeren. De voorwaarden waaronder gereguleerd parkeren (al dan niet) wordt ingevoerd in Leiderdorp is een

keuze van de gemeenteraad. De raad beslist hierover bij het visiedeel van de Nota Parkeren (gepland najaar 2022). Op een later moment besluit de raad over parkeernormen. In het ontwikkelkader is duurzame mobiliteit wat vaker in de begeleidende teksten benoemd.

37.8 Samenwerking gemeente – initiatiefnemer

Indieners zijn verbaasd over de wijze waarop de toekomstige samenwerking tussen de gemeente en de initiatiefnemers beschreven wordt. Tot op heden is een tamelijk eenzijdig planvormingsproces doorlopen waarin zij geïnformeerd worden over plannen. Van een daadwerkelijke samenwerking is volgens indieners geen sprake. Het ontwikkelkader zet deze lijn ook in de toekomst door. Een gemeentelijke kwaliteitscommissie gaat eisen stellen, bijvoorbeeld over de samenwerking tussen partijen. Financieel dienen er bijdrages van initiatiefnemer aan de gemeente betaald te worden terwijl niet duidelijk is of het ontwikkelkader haalbaar is. Om snelheid te maken in de transformatie van het Toukwartier verzoeken indieners om een open en transparante samenwerking en eventueel een gezamenlijk projectteam. Door dit team kunnen ambitieuze maar realistische plannen opgesteld worden. Op deze manier zien indieners binnen enkele jaren daadwerkelijk nieuwe woningen gebouwd worden in het Toukwartier.

Indieners laten weten dat ze pas van plan zijn om projectwikkelaars uit te nodigen voor een tender als er meer zekerheid is over de Draadbaan en over het verplaatsen van grootschalige bedrijvigheid. Ze roepen nogmaals op tot een serieuze samenwerking.

Beantwoording

Het ontwikkelkader gaat over gemeentelijke kaders voor toekomstige ontwikkelingen van de Baanderij. Bij het maken van het ontwikkelkader is een aantal keer met verschillende initiatiefnemers ('koplopers') gesproken, waaronder indieners. Een aantal van hen is gedurende het traject met plannen gekomen en van daaruit zijn de gesprekken gevoerd over het ontwikkelkader. Hierbij was sprake van een wisselwerking tussen gemeente en koplopers. Ook met de adviseurs van de indieners is meerdere malen ambtelijk gesproken over de invulling van het Toukwartier en de ontwikkelkaders. Tijdens deze gesprekken hebben de adviseurs aangegeven dat ze zich konden vinden in de gepresenteerde kaders.

Dat de indieners dit contact als eenzijdig hebben ervaren, betreuren wij aangezien de gesprekken positief waren. Wij vinden het net als indieners zeer gewenst om bij de ontwikkeling van het Toukwartier samen op te trekken. En afspraken te maken over de samenwerking, verdere planvorming, financiële bijdrage en mogelijke uitvoeringsstrategieën waarbij compensatie en verplaatsing van bedrijvigheid wordt meegenomen. Om de kwaliteit en ambitie van het gebied te blijven waarborgen, is het overigens niet vreemd dat een onafhankelijke kwaliteitscommissie de toekomstige plannen beoordeelt. Wij gaan graag het gesprek met indieners aan om tot afspraken te komen over de gezamenlijke vervolgstappen en deze te vertalen naar een samenwerkingsovereenkomst.

Conclusie

Een aantal reacties van indieners geeft aanleiding tot aanscherping van het ontwikkelkader:

- De verwijzing naar en het stimuleren van duurzame mobiliteit wordt in begeleidend schrijven van het ontwikkelkader op een aantal plekken toegevoegd.
- De maximale bouwhoogte wordt gelijk gesteld aan de bouwhoogtevisie en betreft 9 bouwlagen.
- Het toevoegen/integreren van nieuwe bouwvolume(s) in de oude hallen, wordt als kansrijk gezien tot 5-6 bouwlagen en moet verder onderzocht worden.

38. Vastgoedeigenaar Baanderij

Indiener bezit vastgoed in het deelgebied Werkbaan. Hij vraagt de gemeente besluitvorming over het ontwikkelkader uit te stellen, omdat hij en een aantal andere ondernemers het niet eens zijn met de voorgestelde plannen. Deze andere eigenaren zijn geen medeondertekenaar van de reactie. Met een aantal ondernemers onderzoekt indiener in samenwerking met BCI Global plannen voor revitalisatie van Baanderij. Doel is een eindsituatie te bereiken waarmee iedereen tevreden is. Indiener heeft in juni 2022 nog een extra onderbouwing gegeven voor het bezwaar. Daarbij verwijst hij naar een plan dat voortgekomen is uit een korte Challenge met BCI Global. Daarnaast geeft hij aan dat zijn perceel door afsluiting van de Baanderij met de Van der Marckstraat geïsoleerd wordt van bedrijfsmatig verkeer afkomstig uit de Baanderij en dat hij niet goed bereikbaar is voor industrieverkeer. Hierbij stelt hij voor om toch een combinatie van wonen en werken toe te staan van 70% wonen en 30% werken.

Beantwoording

Challenge intensivering bedrijvigheid

De Werkbaan is in het ontwikkelkader gericht op bedrijvigheid. Vanuit dit oogpunt heeft de gemeente het gebied voorgedragen voor de zogeheten Challenge toekomstbestendige bedrijventerreinen. Deze Challenge is gestart vanuit het regionale samenwerkingsverband Economie071. Doel is te onderzoeken in hoeverre bestaande bedrijventerreinen beter benut kunnen worden. En wat ervoor nodig is om de kwaliteit van de bedrijventerreinen te waarborgen voor de toekomst. BCI Global heeft deze Challenge uitgevoerd. In maart 2022 was de eerste bijeenkomst met eigenaren. In de daaropvolgende bijeenkomst is met een aantal eigenaren gesproken over mogelijke kansen in de Werkbaan. BCI Global ziet een mogelijkheid om op de bovenste verdieping van de bedrijfspanden eventueel wonen toe te staan als dekkingsbron voor aanpassingen van de bedrijfspanden. Bij het opstellen van de gebiedsvisie is het toestaan van woningbouw op de Lijnbaan en in de zone langs de Van der Marckstraat als scenario overwogen. Hier is toen niet voor gekozen omdat dit de bedrijvigheid in de Baanderij nog verder beperkt. Er is gekozen voor woningbouw langs de Zijl met een stedelijk karakter. BCI heeft geen rekening gehouden met dit uitgangspunt in de gebiedsvisie.

BCI heeft het voorstel ook niet onderbouwd en verder uitgewerkt. Bovendien is onvoldoende onderzocht in hoeverre het voorstel beperkende consequenties heeft voor het functioneren van de Werkbaan zelf.

Op dit moment zien wij dan ook geen reden om het ontwikkelkader nu aan te passen.

Knip Van der Marckstraat en functie perceel

De knip van de Van der Marckstraat is opgenomen in de gebiedsvisie en het ontwikkelkader. Met deze knip wordt het Zijkwartier afgesneden van de Baanderij. Dat zorgt voor afname van verkeer in het Zijkwartier en maakt de wijk veiliger. Het perceel van indiener maakt onderdeel uit van het gebied de Werkbaan. Het perceel is nu ontsloten via de Van der Marckstraat. De panden op het perceel werden voorheen gebruikt als kantoorruimte voor het aanliggende bedrijf op de Baanderij. Het perceel is gesplitst waardoor er geen onderlinge relatie meer bestaat tussen de panden. Om het perceel toch te laten aansluiten op de Baanderij kan lastig zijn omdat de omliggende percelen in eigendom zijn van verschillende eigenaars. Er is wel fysieke ruimte voor een dergelijke aansluiting. Zwaar verkeer op de Van der Marckstraat is niet gewenst en op dit moment ook al niet mogelijk. Dat sluit niet uit dat het perceel in de toekomst alsnog aangesloten kan worden op de Weversbaan. Ook is niet uitgesloten dat er andere bedrijfsfuncties op het perceel gevestigd kunnen worden. Functies die beter passen bij een woonfunctie. Te denken valt aan dienstverlenende en/of maatschappelijke functies, tandartspraktijk, kinderopvang, huisarts, makelaar, architect, fitness, ruimte voor zzp'ers, repro of dergelijke.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwikkelkader.

39. Ondernemer aan Touwbaan

Indiener heeft bezwaar tegen het instellen van eenrichtingverkeer op de Touwbaan om zo een fietspad te maken. Er is dan namelijk geen plek voor vrachtwagens om te laden en lossen zonder de Touwbaan te blokkeren. Dit geldt ook voor het gebied rond de Horecavo op het einde van de Weversbaan bij de te verlengen Vlasbaan. Zolang Horecavo daar aanwezig is kan de verlenging niet plaatsvinden. Indiener vraagt zich af of de economische belangen van de bedrijven terzijde worden geschoven. Als alternatief stelt indiener een fietsroute via de Lijnbaan voor. Daarnaast heeft indiener zorgen over de veiligheid van fietsers en auto's bij de hoek Touwbaan-Vezelbaan.

Beantwoording

In het ontwikkelkader staat dat de Touwbaan bij de autobedrijven een eenrichtingsstraat met fietspad wordt. Dit is onderdeel van een eenrichtingscircuit Touwbaan-Van der Marckstraat-Lijnbaan-Vezelbaan. Deze verkeersingreep is overgenomen uit de Gebiedsvisie Baanderij. In het wegprofiel van de Touwbaan is rekening gehouden met ondernemers en lossende en stilstaande vrachtwagens. De Touwbaan en de Lijnbaan worden breed genoeg voor vrachtwagens om andere stilstaande vrachtwagens te passeren. De ruimte op de Van der Marckstraat en Vezelbaan is beperkt. Deze wegen worden minder breed. Vrachtwagens mogen daar niet stilstaan of lossen. Ook de andere kruisingen van het eenrichtingscircuit met de aansluitende wegen worden aangepast. Veiligheid van de weggebruikers staat voorop. Hierbij wordt ook rekening gehouden met draaiprofielen van vrachtverkeer. De herinrichting van de Touwbaan en het ontwerp hiervoor moeten nog verder uitgewerkt te worden. Hierbij worden ondernemers betrokken. De gewenste aansluiting van de Vlasbaan/Weversbaan op de Touwbaan gaat uit van tweerichtingsverkeerweg met een vrij liggend fietspad. De benodigde ruimte voor dit wegprofiel vereist dat betrokken partijen met elkaar in overleg treden.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwikkelkader

40. Bewoner Van der Marckstraat

40.1 Ontsluiting

De tuin van indiener ligt op de hoek van de Van der Marckstraat en de Lijnbaan. Indiener wil weten hoe het Zijkwartier nu en in de toekomst wordt ontsloten. Hij is van mening dat er door eenrichtingsverkeer op de Lijnbaan en Touwbaan veel meer verkeer langsrijdt. Ook verwacht indiener straks meer verkeer uit het Zijkwartier door de knip in de Van der Marckstraat. Hij vraagt zich af waarom de Touwbaan niet 2 richtingen kan blijven. Er is genoeg ruimte. Volgens het ontwikkelkader wordt de weg zo breed dat 2 vrachtwagens naast elkaar kunnen laden en lossen. Met het weghalen van het parkeren op straat ontstaat genoeg ruimte om een vrij liggend fietspad naast de rijbaan te maken. Indiener vraagt zich af of er een studie is gedaan naar het verkeersplan in het concept ontwikkelkader.

Beantwoording

In het ontwikkelingskader staat dat de Van der Marckstraat (zowel het deel bij huisnummers 1 t/m 16 als het deel dat aansluit op de Pinksterbloem) wordt losgekoppeld van de Baanderij (Touwbaan/Lijnbaan). Om het verkeer binnen de Baanderij een goede doorgaande route te geven, moet er een verbinding komen tussen de Touwbaan en de Lijnbaan die niet gekoppeld is aan de rijweg van de Van der Marckstraat. Het is de bedoeling dat de rijweg van de Van der Marckstraat over de gehele lengte toegankelijk blijft voor bestemmingsverkeer binnen het Zijkwartier. Deze ingreep leidt uiteindelijk tot minder verkeer op de Van der Marckstraat, omdat er voor auto's geen route meer van en naar de Baanderij is.

Het instellen van een eenrichtingscircuit is een logisch gevolg van de beschikbare ruimte bij de Van der Marckstraat en van de huidige inrichting van de Vezelbaan (die al eenrichtingsverkeer is). Op deze route wordt het rustiger omdat de verbinding van de Vronkenlaan/Van der Marckstraat naar de Touwbaan/Lijnbaan verdwijnt. Daarnaast verwachten we dat het verkeer op de Lijnbaan niet zal toenemen door de ingrepen in de infrastructuur, omdat het (vracht)verkeer vanaf de Touwbaan ook nu al via de Lijnbaan ontsloten wordt. Ook wordt de Touwbaan in de toekomst ontsloten via de Lijnbaan en de Vlasbaan, waardoor het verkeer zich verder zal spreiden.

In zijn geheel geeft het loskoppelen van de Van der Marckstaat en het instellen van een eenrichtingscircuit een acceptabele verkeersbelasting op deze wegen en hun omgeving.

40.2 Bouwhoogte

Indieners tuin grenst direct aan de Werkbaan, waar een bouwhoogte van 3-4 lagen mogelijk is. Een gebouw met 4 bouwlagen vindt hij niet acceptabel, omdat iedereen dan in zijn tuin kijkt. Hij heeft daardoor geen privacy. Eigenlijk zijn 3 bouwlagen om dezelfde reden ook nog te hoog. De hoogte van de huidige kringloopwinkel is acceptabel en sluit ook aan op aangrenzende wijk. Indiener vraagt of er een zonnestudie is gedaan. Hij heeft nu tot laat de zon in zijn tuin. Deze situatie verslechtert aanzienlijk als er een hoger gebouw naast zijn huis wordt gebouwd.

Beantwoording

De woningen langs de Lijnbaan en Van der Marckstraat bestaan uit 2 à 3 bouwlagen met een kap. De voorgestelde bouwhoogte van 3 tot 4 bouwlagen voor de Touwbaan past hierbij. Voor licht- en schaduwval bestaan geen landelijke normen en eisen. Gemeenten mogen zelf hun eisen voor bezonning bepalen. Leiderdorp gebruikt de normen van TNO.

Een gebouw voldoet aan de norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. De bezonning hoeft niet aansluitend plaats te vinden.

Om te voldoen aan de strenge norm moet er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Gedurende de gehele dag is dit beperkt.

Bij de verdere uitwerking moet met bovenstaande norm rekening worden gehouden. De verwachting is dat de bebouwing hieraan voldoet. In de tuin kan er wat afname van bezonning zijn. Dit is over de gehele dag bekeken echter beperkt.

40.3 Parkeren

Indiener wil meer weten over het gereguleerd parkeren in de Baanderij en de mogelijke overlast ervan in de Vogelwijk.

Beantwoording

De gemeente is bezig met nieuw parkeerbeleid (Nota Parkeren). Ze wil mogelijk parkeerregulering invoeren in gebieden waar veel parkeeroverlast is of waar een bepaald parkeerregime kan gaan gelden. De gemeenteraad moet daarover nog beslissen. Daarna wordt bepaald in welke zones en onder welke voorwaarden parkeerregulering wordt ingevoerd. Er wordt rekening gehouden met het zogeheten waterbedeffect, het effect dat auto's net buiten een gereguleerde zone gaan parkeren. Bij vaststelling van gereguleerd parkeren krijgt het voorkómen van deze (verwachte) overlast aandacht.

40.4 Studentenwoningen

In het ontwikkelkader worden studenten als doelgroep genoemd. Indiener wil weten om hoeveel studentenwoningen het gaat Is hiervoor een percentage vastgesteld?

Beantwoording

Studentenwoningen worden in het ontwikkelkader niet genoemd. We sluiten echter niet uit dat er woonruimte voor studenten wordt gerealiseerd. Als het om zelfstandige woningen gaat, vallen deze in de categorie sociale huur. Onzelfstandige wooneenheden passen binnen het programma en vallen onder 'bijzondere doelgroepen'.

40.5 Communicatie

Indiener zegt dat hij voor de bijeenkomsten over de gebiedsvisie nooit uitgenodigd of benaderd is. In zijn ogen is de gebiedsvisie niet met alle belanghebbenden tot stand gekomen. Daarnaast heeft hij nog geen reactie ontvangen op mails in februari.

Beantwoording

De mails van indiener hebben wij gezien als reacties op het concept ontwikkelkader. Daarom is pas na het verstrijken van de reactietermijn contact met indiener opgenomen. Het proces om te komen tot een gebiedsvisie voor de Baanderij is begonnen in 2018. Bij de start is de omgeving via bewonersbrief, Gemeente aan Huis en website uitgenodigd om mee te praten over de toekomst van de Baanderij. Belanghebbenden en belangstellenden konden zich aanmelden voor digitale voortgangsberichten. Ook via Gemeente aan Huis in het Leiderdorps Weekblad, website, digitale nieuwsbrief en sociale media informeren wij over het project en bijeenkomsten. Indiener is hier in 2019 komen wonen en heeft daardoor misschien een achterstand aan informatie. Bij langlopende projecten zoals de Baanderij merken we dat vaker. Om (nieuwe) bewoners en ondernemers te informeren over ontwikkelingen in hun omgeving hebben wij ze daarom vorig jaar een bewonersbrief gestuurd. Daarin nodigden we ze uit voor een informatieavond op 11 november 2021 over het ontwikkelkader.

Wij raden indiener aan zich aan te melden voor de digitale nieuwsbrief van de gemeente:

<https://gemeente-leiderdorp.email-provider.nl/memberforms/subscribe/standalone/form/?a=luwtmbohck&l=lt6lmhhnvo>.

Indiener kan zich ook opgeven voor voortgangsberichten over het project door een mailtje te sturen naar gebiedsvisie-baanderij@leiderdorp.nl

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwikkelkader.

41. Gebruiker garage Lijnbaan

Indiener maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van de garages aan de Lijnbaan. Door de geplande afsluiting tussen Roerdompstraat en Vezelbaan moeten onnodige kilometers worden gereden.

Indiener maakt zich ook zorgen over de veiligheid van voetgangers op de Zwaanstraat, omdat er regelmatig fietsers, scooters en bakfietsen op het trottoir rijden. Zij vraagt of hier ook een hek kan komen zoals in de Albatrosstraat.

Beantwoording

Langs de Lijnbaan liggen garages die alleen via de Lijnbaan te bereiken zijn. Bij afsluiting van de Lijnbaan (bij het KPN-gebouw) en de Van der Marckstraat (bij de Lijnbaan) kunnen deze garages met de auto niet rechtstreeks vanuit de Zwaanstraat bereikt worden. Dan moet inderdaad omgereden worden via de Rietschans. De garages zijn wel met de fiets en te voet te bereiken. Het afsluiten van de Lijnbaan bij de Vezelbaan en bij de Van der Marckstraat is een grote wens van de bewoners van de Vogelwijk en het Zijkwartier. Zij hebben dan geen last meer van auto's van en naar de Baanderij. De gemeente vindt het belang van de bewoners (minder verkeer) zwaarder wegen dan het belang van de eigenaren van de garages. De garages kunnen niet op een andere manier ontsloten worden. De gemeente is geen voorstander van het plaatsen van obstakels op voetpaden. Hierdoor kunnen bepaalde groepen (zoals moeder met kinderwagens en minder validen) lastig/geen gebruik maken van deze paden. Daarbij zijn er bij de gemeente geen ongelukken bekend op deze locatie.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwikkelkader.

42. Bewoner Meijekwartier

Bewoner is positief over gekozen richting van de gemeente en de beweging naar gemengd gebied. Bewoner vraagt nog wel aandacht voor het volgende. Met het aanpassen van het wegennet is de aansluiting van de Rietschans op de Engelendaal de enige manier om met de auto of het OV de wijk uit te komen. De hoeveelheid verkeer zal toenemen door de extra woningen en doordat bewoners uit het zuiden van de Baanderij nu ook gebruik moeten maken van deze route. Hoe voorziet de gemeente deze extra verkeersstromen af te handelen? Hoe gaat dit de verkeersafwikkeling tijdens de bouw, hoe voorkom je overlast tijdens de bouw en welke maatregelen gaat de gemeente hiervoor nemen?

Het tweede onderwerp betreft de parkeeroplossingen voor nieuwbouw. Gekozen wordt voor vorm van gereguleerd parkeren (net als bij torenflat Leidse dreef). In de praktijk leidt dit tot veel parkeeroverlast op straat doordat dit gereguleerd parkeren betaald is en op straat er niet betaald wordt. Hoe gaat de gemeente voorkomen dat er veel parkeeroverlast op straat of bij ondernemers voorkomt?

Beantwoording

De gemeente maakt gebruik van verkeersmodellen. Deze verkeersmodellen voorspellen de hoeveelheid en verdeling van verkeer in de toekomst. De transformatie en de gewenste infrastructuur van de Baanderij is doorgerekend voor de toekomst. Dit heeft geleid tot verschillende infrastructurele aanpassingen, zoals het aanpassen van de kruising Engelendaal-Rietschans. De opgenomen maatregelen zorgen ervoor dat het verkeer zowel binnen de Baanderij, als erbuiten (Engelendaal en verder) goed blijft doorrijden.

De transformatie van de Baanderij en de aanpassingen aan de infrastructuur zal overlast opleveren voor omwonenden, dit is niet helemaal te voorkomen. In deze fase wordt er nog geen onderzoek gedaan naar bouwlogistiek, dit heeft pas zin als er concrete plannen van ontwikkelaars zijn. De gemeente heeft als doelstelling "bewegen voor bouwen", en wij zijn dus voornemens om de infrastructuur vooruit te bouwen. Hierbij ontstaat dan ook voldoende capaciteit om het bouwverkeer op te vangen.

Om de gewenste parkeeroplossing van de Baanderij te realiseren is ondersteunend beleid nodig. In het najaar wordt hiervoor een eerste stap gezet met het vaststellen van een visiedocument inzake parkeren. Na vaststelling zal in het vervolgtraject de parkeeroplossing verder worden uitgewerkt, waarbij zeker ook oog is voor uitwijkgedrag en hoe dit te voorkomen is.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwikkelkader.

3. Ambtelijke wijzigingen

Naar aanleiding van het coalitieakkoord, het verkeersonderzoek, beleidsmatige ontwikkelingen en de uitvoeringsstrategie zijn ambtelijk enkele zaken in het ontwikkelkader gewijzigd. Deze worden hieronder per onderwerp beschreven. Daarnaast zijn diverse tekstuele verhelderingen doorgevoerd die geen inhoudelijke wijzigingen betreffen.

3.1 Aanpassing woonprogramma

In het concept ontwikkelkader is in het woonprogramma een verdeling gemaakt in :

- 30% sociale huur
- 10-20% midden huur/midden koop
- 10% wat duurdere huur en koop tot NHG-grens (Nationale Hypotheek Garantie)
- 40-50% vrij te bepalen

WOONPROGRAMMA	PRIJS	PERCENTAGE	OPPERVLAKTE
SOCIALE HUUR	€ 752,33	30%	min. 60 m ²
MIDDEN HUUR MIDDEN KOOP	€752,33 - €1000 < €250.000	10 - 20%	min. 65 m ²
HUUR KOOP	€1000 - €1500 €250.000 - <NHG*	10%	min. 75 m ²
VRIJ TE BEPALEN	-	40 - 50%	min. 5 woninggroottes min. verschil 5 m ²

*Nationale Hypotheek Garantie

Vanwege het coalitieakkoord en de vraag naar betaalbare woningbouw is de verdeling in het woonprogramma aangepast:

- 35% sociale huur
- 30% midden huur en midden koop.
- 35% vrij te bepalen

De minimale oppervlakte van de woningen is veranderd naar een gemiddelde maat om wat meer variatie in woonprogramma te krijgen.

WOONPROGRAMMA	PRIJS (prijsspeil 2022)	PERCENTAGE	OPPERVLAKTE *
SOCIALE HUUR	€ 442 - 763,47 (liberalisatiegrens)	35%	gem. 65 m ² en min. 50 m ² **
MIDDEN HUUR MIDDEN KOOP	€ 763-1026 € 250.000 tot NHG+ ***grens	30%	gem. 70
VRIJ TE BEPALEN	-	35%	min. 5 woninggroottes minimaal verschil 5 m ²

* Oppervlakte is richtlijn

** Met uitzondering van speciale doelgroepen

*** Nationale Hypotheek Garantie

3.2 Aanpassing ruimtelijk raamwerk

Advies- en ingenieursbureau Witteveen en Bos heeft onderzoek gedaan naar de afwikkeling van het verkeer. Hierbij is rekening gehouden met verschillende variaties in het woonprogramma. Uit het onderzoek bleek dat het ruimtelijk raamwerk zoals getekend in het concept ontwikkelkader op sommige punten (vooral kruispunten) te smal is ingetekend en meer ruimte vraagt. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt en voor een goede inrichting is het gewenst om meer ruimte te reserveren voor de straten. Dit heeft ertoe geleid dat de straten en dan vooral de belangrijkste ontsluitingswegen breder zijn opgezet dan in het concept. Hierbij is ook een reservering opgenomen voor extra ruimte voor mogelijke aanpassingen in het profiel. Hierbij valt te denken aan extra ruimte voor kruispunten, bushalte, laad- en losruimte, meer groen, breder fiets- en voetpad enz. Op deze manier geeft het ruimtelijk raamwerk goed aan welke ruimtereservering maximaal noodzakelijk is. Bij de uitwerking zal moeten blijken of de volledige reservering nodig is. Alle plattegronden, doorsneden en de 3D perspectieven zijn hierdoor gewijzigd.

3.3 Bouwhoogte Toukwartier

In november 2022 is de “Visie op bouwhoogtes Leiderdorp” vastgesteld. De bouwhoogte voor het Toukwartier omgeving Draadbaan is gewijzigd van 10 bouwlagen naar 9 bouwlagen. Dit sluit aan op “Visie op de Bouwhoogtes”.

3.4 Aanpassing hoofdstuk uitvoeringsstrategie

Na gesprekken met de initiatiefnemers in de Baanderij (zogenoemde koplopers) bleek dat er nog veel vragen waren over de uitvoeringsstrategie. Het hoofdstuk hierover is nogmaals bekeken, De tekst is aangepast en het toetsingskader(mengpaneel) is binnen het ontwikkelkader verplaatst naar de beschrijving van de verschillende buurten.

Bijlage 1. Geanonimiseerde inspraakreacties op concept Ontwikkelkader Baanderij

1. Bewoner Zijlkwartier

Hierbij verzoeken wij u het plan om een ontsluiting van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en wellicht de Zijloordkade ongedaan te malen. Het besluit van de Raad, genomen in 2001 om de Spanjaardslaan af te sluiten wordt door ons van harte ondersteund. De verkeersdruk is aanzienlijk lager en al helemaal van het doorgaande bevoorradingsverkeer. Zeker nu de parkeerdruk groot wordt door het vergunningstelsel van Leiden die tot aan onze gemeentegrens gaat. Hoe verder de wijk opengaat hoe meer overlast. Dit nog afgezien van de verkeersdruk. Niet voor niets is dat besluit toen genomen.

Het verzoek is in lijn met het ontwikkelkader Baanderij (2001). Hierin staan de ontsluitingen niet meer genoemd. Echter wel weer in de zienswijze. Dit zou zijn om de bereikbaarheid vanuit het Zijlkwartier naar de Baanderij te vergroten/behouden. We denken niet dat die zienswijze door de inwoners van het Zijlkwartier omarmt wordt en zeker niet door ons. Dat maakt het geheel onduidelijk.

Graag worden we tijdig geïnformeerd over het besluit hierover en nogmaals willen we benadrukken dat het de leefbaarheid in de wijk zeker niet zal verhogen.

2. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college van B&W van Leiderdorp,

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Zijloordkade en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan definitief ongedaan te maken.

Een ontsluiting naar de Zijloordkade is zeer ongewenst, omdat de huizen aan de Zijloordkade niet onderheid zijn en er heel bewust is gekozen om de ooit bestaande doorgang af te sluiten, om de huizen te ontzien van schade van zwaar verkeer. Ik hecht daarnaast grote waarde aan de status quo, in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten.

Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Zijloordkade en Spanjaardslaan niet meer benoemd.

Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

3. Bewoner Zijlkwartier

Geachte collega van B&W van Leiderdorp hierbij het verzoek ik U het plan om een ontsluiting te maken van Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst.

Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer benoemd. Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over Uw besluit hierover.

4. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college van B&W van Leiderdorp,

Hierbij verzoek ik U om het plan een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken.

Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de raad (genomen in 2001) om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten.

Ook de Ontsluiting naar de Zijloordkade is zeer ongewenst, Wethouder J Nievaart destijds (mijn grootvader) heeft er na afsluiting ook nog een B weg van gemaakt (deze aanduiding bestaat niet meer)

De redenen zijn in het bijzonder het feit dat alle huizen gelegen aan de Zijloordkade niet onderheid zijn.

Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Zijloordkade en Spanjaardslaan niet meer benoemd.

Ik wil graag tijdig geïnformeerd over de gang van zaken van bovengenoemd.

5. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college,

Graag dienen wij een zienswijze in tegen het ontwikkelkader Baanderij.

Naar aanleiding van de door de gemeente opgestelde Gebiedsvisie Baanderij is door bewoners van de wijk Zijlkwartier een zienswijze ingediend. Bij brief van januari 2021 is deze zienswijze

onderschreven door middel van een handtekening op een bij de brief bijgevoegde lijst door zo goed als alle bewoners van het oude deel van de wijk dat grenst aan de Zijldijk.

Deze indieners hebben met name bezwaar tegen de geplande ontsluiting van onze wijk vanaf de

Zijldijk via de Spanjaardslaan en/of de Zijloordkade. De redenen voor dat bezwaar zijn in de zienswijze duidelijk uiteengezet. In het Ontwikkelkader Baanderij dat tot 4 april a.s. ter inzage ligt worden bedoelde ontsluitingen niet meer genoemd. Hiervoor wordt verwezen naar de Gebiedsvisie Baanderij. Wij verzoeken u dan ook voor de duidelijkheid met zoveel woorden definitief af te zien van een/het plan om een ontsluiting te maken voor autoverkeer vanaf de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of de Zijloordkade. Uw plannen zijn in strijd met ons belang. Dat de Raad in 2001 besloot de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten voor verkeer heeft een duidelijke reden gehad, een die nog steeds van toepassing is. Een ontsluiting naar de Zijloordkade is eveneens zeer ongewenst. Wij worden graag tijdig geïnformeerd over al uw besluitvorming op dit punt.

6. Bewoner Zijlkwartier

Geachte College van B&W,

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken.

Wij hechten veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de raad (genomen in 2011), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten.

Ook is een ontsluiting via de Zijloordkade zeer ongewenst.

Ons verzoek is geheel in lijn met het ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022, hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer benoemd.

Graag willen wij tijdig worden geïnformeerd hierover over uw besluit.

Ook willen wij graag aangeven dat het parkeerprobleem om de Zijloordkade serieuze problemen begint op te leveren, door het betaald parkeren in Leiden worden er constant auto's voor een langere periode op de Zijloordkade geparkeerd waardoor de bewoners zelf hun auto niet meer in de eigen buurt kunnen parkeren.

Wij willen jullie vragen hier serieus naar te kijken en evt. ook te gaan handhaven.

7. Bewoner Zijlkwartier

Hierbij verzoek ik u met klem het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. De schuren van het verkeer van voor de afsluiting zitten nog steeds in de muren aan de voorzijde van mijn huis! Een vreselijke stroom van kleine busjes toerde of liever gezegd bonkte de hele dag door mijn straat. Ik moet er niet aan denken dat die situatie weer terug komt.

Ik hecht derhalve veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Het heeft tot veel rust in de wijk geleid. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst. Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer benoemd. Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

8. Bewoner Zijlkwartier

Geachte college van B&W van Leiderdorp, hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Zijllaan en/of van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de raad (genomen in 2001) om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst. Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardskade en de Zijloordkade niet meer benoemd. Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

9. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college van B&W van Leiderdorp,

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/ of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst. Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluiting en van de Zijl dijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer benoemd. Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

10. Bewoner Zijlkwartier

Geachte college van B&W

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Het is mij bijzonder veel waard om de situatie zoals die nu is ook zo te houden. (In overeenstemming met het besluit van de raad, in 2001, de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten). Ook een ontsluiting naar de Zijloordkade is ongewenst. Dit verzoek is in lijn met het Ontwikkelkaders Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staat de ontsluiting van de Zijldijk naar Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer benoemd. Graag wil ik tijdig geïnformeerd worden met uw besluit hierover.

11. Bewoner Zijlkwartier

Aan B&W Leiderdorp,

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Het is mij bijzonder veel waard om de situatie zoals die nu is ook zo te houden. (In overeenstemming met het besluit van de raad, in 2001, de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten). Ook een ontsluiting naar de Zijloordkade is ongewenst. Dit

verzoek is in lijn met het Ontwikkelkaders Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staat de ontsluiting van de Zijldijk naar Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer benoemd. Graag wil ik tijdig geïnformeerd worden met uw besluit hierover

12. Bewoner Zijlkwartier

To whom it may concern (please note, I included a Dutch translation of my email below, but I have written in my native language to be as clear as possible),

I am a home-owner living on Spanjaardslaan the Zijlkwartier. It has come to my attention that as part of the future plans for the Baanderij, the Gemeente may intend to make through-roads between the Zijldijk and the Zijlkwartier (at Spanjaardslaan and/or elsewhere).

I would like to register my strong disagreement with this proposal since:

- 1) this area of the Zijlkwartier is home to many families with small children (myself included) who fear very much our direct neighbourhood become dangerous with fast through traffic;
- 2) personally I am very happy with the access between Zijlkwartier and Leiden, and consider the access from elsewhere in Leiderdorp is perfectly adequate;
- 3) Any real need for access would be at the Baanderij (not at the Zijlkwartier), and any change in access should be implemented directly there on the existing shopping/industrial site.

Thank you for acknowledging my registration of concern, and for confirming that there are no plans to change the access between the Zijldijk and Zijlkwartier.

Voor wie het aangaat (let op, ik heb hieronder een Nederlandse vertaling van mijn e-mail bijgevoegd, maar heb voor de duidelijkheid in mijn moedertaal geschreven),

Ik ben een huiseigenaar woonachtig aan de Spanjaardslaan het Zijlkwartier. Het is mij opgevallen dat de gemeente in het kader van de toekomstplannen voor de Baanderij voornemens is om doorgaande wegen aan te leggen tussen de Zijldijk en het Zijlkwartier (aan de Spanjaardslaan en/of elders).

Ik wil graag aangeven dat ik het absoluut niet eens ben met dit voorstel aangezien: 1) in deze buurt van het Zijlkwartier veel gezinnen met kleine kinderen wonen (waaronder ikzelf) die erg bang zijn dat onze directe omgeving gevaarlijk wordt door snel doorgaand verkeer; 2) persoonlijk ik ben erg blij met de ontsluiting tussen Zijlkwartier en Leiden, en vind de ontsluiting van elders in Leiderdorp perfect passend; 3) Een echte behoefte aan ontsluiting ligt bij de Baanderij (niet bij het Zijlkwartier), en elke kans op ontsluiting moet worden gerealiseerd direct daar op het bestaande winkel-/industrieterrein.

Bedankt voor het erkennen van mijn zorgwekkende registratie en voor het bevestigen dat er geen plannen zijn om de toegang tussen de Zijldijk en het Zijlkwartier te wijzigen.

13. Bewoner Zijlkwartier

Geachte college van B&W van Leiderdorp,

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst.

Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer benoemd.

Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

14. Bewoner Zijlkwartier

Geachte heer / mevrouw van het college van B&W Leiderdorp,

Het Concept Ontwikkelkader Baanderij ziet er goed uit en ik zie hier veel potentie om de leefbaarheid en kwaliteit van de Baanderij te verbeteren. Er is echter een punt waar ik mij zorgen om maak, vooral omdat het de verkeersveiligheid in de buurt en daarmee de veiligheid van de kinderen in de buurt in gedrang kan brengen.

Daarom wil ik u bij deze verzoeken het plan om een ontsluiting te maken naar de Zijldijk vanuit de Spanjaardslaan en/of Zijloordkade ongedaan te maken. In het ontwikkelkader zie ik dit plan niet terug komen, echter lijkt dit in de Gebiedsvisie Baanderij wel genoemd te worden.

Ik sta open voor verbindingen voor voetgangers en fietsers, echter de openstelling voor autoverkeer lijkt mij niet wenselijk. Dit omdat het een buurt is waar veel kinderen spelen en de openstelling zal leiden tot meer (sluip)verkeer. Daarnaast is er al langere tijd sprake van een hoge druk op het aantal parkeerplaatsen in de buurt, waarbij we vaak geconfronteerd worden met forensen of toeristen welke de buurt gebruiken als parkeerplaats om vervolgens Leiden in te gaan. Bij openstelling ben ik bang dat ook dit zal toenemen.

Hopelijk kunt u mijn overweging mee nemen in uw besluitvorming.

15. Bewoner Zijlkwartier

Geachte college van B&W van Leiderdorp,

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst. Mijn verzoek is geheel in lijn met het ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer genoemd. Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

16. Bewoner Zijlkwartier

Geachte college van B&W van Leiderdorp,

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst. Mijn verzoek is geheel in lijn met het ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer genoemd. Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

17. Bewoner Zijlkwartier

Hierbij verzoeken wij u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Wij hechten veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst. Ons verzoek is geheel in lijn met het ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer genoemd. Graag willen wij tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

18. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college van B&W,

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting aan de Zijloordkade ongewenst. Mijn verzoek is geheel in lijn met het ontwikkelingskader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk en Zijloordkade niet meer benoemd.

Gaarne wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

PS: mijn vrouw en ik wonen in de Spanjaardslaan vanaf 1972(nu 50 jaar), en hebben de spanjaardslaan zien veranderen van een in (1972) onveilige straat(laan) naar een nu (2022) veilige situatie voor de bewoners. Om dit terug te draaien en een onveiligere situatie te krijgen, lijkt mij zeer ongewenst.

19. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college van B&W van Leiderdorp.

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken.

Ik hecht heel veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst.

Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer benoemd.

Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

20. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college,

Ik heb bij de ontwikkelingsvisie Baanderij gelezen dat de Zijloordkade, mogelijk, naar de Zijldijk wordt ontsloten.

Vraag u dit onzalige voorstel niet door te zetten.

Waarom niet ?

- De Zijloordkade is hier veel te smal voor.
- De woningen aan de Zijloordkade zijn niet onderheid, schade aan de woningen is niet uit te sluiten (mede om deze reden is de Zijloordkade indertijd ook afgesloten).
- Sluip- en vrachtverkeer zullen toenemen en de verkeersonveiligheid (veel jonge kinderen in de wijk) navenant.
- Nog meer parkeeroverlast door bezoekers uit Leiden.

21. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college van B&W van Leiderdorp,

Hierbij maak ik bezwaar tegen de plannen om de wijk Zijlkwartier te ontsluiten naar de Zijldijk, via de Spanjaardslaan en de Zijloordkade.

Wij - als gehele buurt - hechten veel waarde aan de huidige situatie waarbij alleen bestemmingsverkeer in onze wijk toegestaan is.

De verkeersdruk zal door deze geplande ontsluiting enorm toenemen en dat vinden wij niet wenselijk, zowel voor de veiligheid in deze kinderrijke buurt alsook de overlast op het gebied van geluidshinder en verkeersdrukte.

Ter overweging: Het is toch - op z'n zachtst gezegd - merkwaardig dat bij de ontwikkeling van een nieuwe kindvriendelijke en auto-luwe woonomgeving in het gebied van de Baanderij het plan wordt opgevat om een aangrenzende wijk te belasten met extra verkeersdruk en sluisverkeer. Ik ben hierop tegen en vraag u opnieuw te kijken naar een passende oplossing. Graag word ik tijdig geïnformeerd over uw besluit hierover.

22. Bewoner Zijlkwartier

Geachte college van B&W van Leiderdorp,

Hierbij verzoek ik u om het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en / of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken.

Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001) om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade zeer ongewenst.

Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022.

Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer benoemd.

23. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college van B&W van Leiderdorp,

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken.

Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten.

Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst. Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van feb 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer benoemd. Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

24. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college van B&W van Leiderdorp,

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst. Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer benoemd. Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

Zoals u weet hebben de bewoners van de wijk Zijlkwartier in een brief (januari 2021) aan wethouder Joosten laten weten geen ontsluiting te willen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan e/o de Zijloordkade. Deze brief is ondertekend door de bewoners van het Zijlkwartier waarin expliciet wordt aangegeven dat de bewoners veel waarde hechten aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten.

25. Bewoner Zijlkwartier

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting van de Zijloordkade ongewenst en m.i. onnodig. Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van Februari 2022. Hierin staan de ontsluiten van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet benoemd. Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

26. Bewoner Zijlkwartier

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting van de Zijloordkade ongewenst en m.i. onnodig. Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van Februari 2022. Hierin staan de ontsluiten van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet benoemd. Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

27. Bewoner Zijlkwartier

Hierbij verzoek ik u mij te informeren over de stand van zaken van het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten.

Ik stel mijn vraag naar aanleiding van het ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan, in tegenstelling tot de gebiedsvisie Baanderij, de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer genoemd. Betekent dit dat de ontsluitingen definitief van de baan zijn? Als dat niet het geval verneem ik graag de stand van zaken en het verdere tijdpad van de besluitvorming hierover.

28. Bewoner Zijlkwartier

Hierbij verzoeken wij u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Wij hechten veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst. Ons verzoek is geheel in lijn met het ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022 Hierin staan de ontsluitingen

van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en de Zijloordkade niet meer benoemd. Wij hebben de livestream gevolgd en ook daarin werd na de vraag over de ontsluitingen, aan gegeven dat dit niet de wens was van de bewoners en is deze optie van tafel geveegd.

Dat het geen sluipverkeer op zal leveren: daar geloven wij zeker niet in, alleen al het verkeer uit de nieuw te bouwen wijk op de Baanderij richting de Stierenbrug zal veel ongewenst verkeer opleveren daar deze bewoners echt de Engelendaal niet zullen pakken. Ook zullen er gevaarlijke situaties ontstaan voor de spelende kinderen in deze wijk. Bezint eer ge begint.

29. Bewoner Zijlkwartier

Geachte college van B&W van Leiderdorp,

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken.

Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst. Mijn verzoek is geheel in lijn met het ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer genoemd.

Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

30. Bewoner Zijlkwartier

Hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting te maken van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken. Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten. Ook is een ontsluiting naar de Zijloordkade ongewenst. Mijn verzoek is geheel in lijn met het ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022. Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en Zijloordkade niet meer genoemd. Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

31. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college,

Bij brief van 3 september 2020 is door twee bewoners van de wijk Zijlkwartier een zienswijze ingediend op de door de gemeente opgestelde Gebiedsvisie Baanderij. Bij brief van januari 2021 is deze zienswijze onderschreven door middel van een naam met handtekening op een bij de brief bijgevoegde lijst door zo goed als alle bewoners van het oude deel van de wijk dat grenst aan de Zijldijk.

Deze indieners hebben met name bezwaar tegen de geplande ontsluiting van onze wijk vanaf de Zijldijk via de Spanjaardslaan en/of de Zijloordkade. De redenen voor dat bezwaar zijn in de zienswijze duidelijk uiteengezet.

In haar antwoord stelt de gemeente dat de ontsluiting met name bedoeld is om het voor bewoners gemakkelijker te maken om van het Zijlkwartier naar de Baanderij te komen. De gemeente verwacht niet dat sluijverkeer van de ontsluitingen gebruik gaat maken. Dat betekent dus dat de ontsluiting gericht is op het gemak voor de bewoners. Echter, in de zienswijze gevolgd door de ondersteunende brief met handtekeningenlijst, hebben de bewoners al aangegeven geen enkele behoefte te hebben aan dit 'gemak'. Ik en met mij de andere bewoners/ondertekenaars stellen het behouden van onze verkeersluwe wijk op veel hoger prijs dan een snelle verbinding naar de Baanderij. Daarbij speelt ook een heel belangrijke rol dat de huizen in het oude deel van de wijk niet onderheid zijn. Meer verkeer brengt meer trillingen met zich mee en dat is voor de veiligheid van de huizen niet bepaald gewenst c.q. zal verzakkingen en scheuren teweeg kunnen brengen. Ook de bus route is vele jaren geleden mede om die reden al uit de wijk verwijderd.

In het Ontwikkelkader Baanderij dat tot 4 april a.s. ter inzage ligt en waarop door de inwoners een zienswijze ingediend kan worden, worden bedoelde ontsluitingen niet meer genoemd.

Ik verzoek u dan ook voor de duidelijkheid met zoveel woorden definitief af te zien van een/het plan om een ontsluiting te maken voor autoverkeer vanaf de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en/of de Zijloordkade. Dat de Raad in 2001 besloot de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten voor autoverkeer heeft een duidelijke reden gehad, een die nog steeds van toepassing is. Ontsluiting van de Zijloordkade voor autoverkeer is eveneens zeer ongewenst al was het maar wegens de geringe breedte van de straat maar tevens om de al aangevoerde redenen.

Ik word graag tijdig geïnformeerd over al uw besluitvorming hierover.

32. Bewoner Zijlkwartier

Geachte college van B&W van Leiderdorp,

hierbij verzoek ik u het plan om een ontsluiting van de Zijldijk naar de Zijloordkade definitief ongedaan te maken.

Ik hecht veel waarde aan de status quo in overeenstemming met het besluit van de Raad (genomen in 2001), om de Zijldijk ter hoogte van de Spanjaardslaan af te sluiten.

Ook is de ontsluiting van de Zijloordkade ongewenst>

Mijn verzoek is geheel in lijn met het Ontwikkelkader Baanderij Leiderdorp van februari 2022.

Hierin staan de ontsluitingen van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en de Zijloordkade niet meer genoemd.

Graag wil ik tijdig worden geïnformeerd over uw besluit hierover.

33. Bewoner Zijlkwartier

Geacht college van B&W.

Hierbij verzoeken wij u het plan om een ontsluiting van de Zijldijk naar de Spanjaardslaan en wellicht de Zijloordkade ongedaan te malen. Het besluit van de Raad, genomen in 2001 om de Spanjaardslaan af te sluiten wordt door ons van harte ondersteund. De verkeersdruk is aanzienlijk lager en al helemaal van het doorgaande bevoorradersverkeer. Zeker nu de parkeerdruk groot wordt door het vergunningstelsel van Leiden die tot aan onze gemeentegrens gaat. Hoe verder de wijk opengaat hoe meer overlast. Dit nog afgezien van de verkeersdruk. Niet voor niets is dat besluit toen genomen.

Het verzoek is in lijn met het ontwikkelkader Baanderij (2001). Hierin staan de ontsluitingen niet meer genoemd. Echter wel weer in de zienswijze. Dit zou zijn om de bereikbaarheid vanuit het Zijlkwartier naar de Baanderij te vergroten/behouden. We denken niet dat die zienswijze door de inwoners van het Zijlkwartier omarmt wordt en zeker niet door ons. Dat maakt het geheel onduidelijk.

Graag worden we tijdig geïnformeerd over het besluit hierover en nogmaals willen we benadrukken dat het de leefbaarheid in de wijk zeker niet zal verhogen.

34. Bewoner Driegatenbrug

Langs deze weg wil ik reageren op de concept ontwikkelkader Baanderij.

Heb de plannen bestudeerd en kan het plan in grote lijnen toejuichen. Echter als bewoner van de wijk Driegatenbrug (zijlstream 70) maak ik een over een tweetal zaken ernstige zorgen.

1) De ontsluiting van de wijk Driegatenbrug. De ontsluiting van de Driegatenbrug heeft in mijn optiek de laatste jaren al aardig moeten inboeten. Door de weg Zijldijk voor een gedeelte om te leggen, wordt de ontsluiting van de Driegatenbrug er niet beter op. Wellicht is het raadzaam om dit in uw plannen mee te nemen.

2) De bouwhoogte Meijerkwartier. Waar nu de LOI staat bent u in uw plan voornemens daar appartementen te bouwen. Als er een appartementen complex komt die qua gelijke hoogte is als de nu bestaande LOI kantoor heb ik geen bezwaar.

Wel heb ik bezwaar tegen een appartementen complex met meer dan 6 tot 7 woonlagen. Om drie redenen.

- 1. Ben al niet echt blij dat er een appartementen complex moet komen i.v.m. meer inkijk in de woningen Zijlstream blok 1, maar gezien de woningnood kan ik hier inkomen dat er gebouwd moet worden.

- 2. Een hoger wooncomplex neemt onze lichtinval en zon in huis en balkon weg. Op basis van de hele dag zon en goede licht inval is het huis verkocht/gekocht. Dit komt met een woontoren te vervallen, wat het woongenot behoorlijk doet verminderen.

- 3. De hoge woontoren die onlangs is gebouwd op de voormalige ROC terrein (75 meter) vind ik persoonlijk een grote mislukking (en werpt veel schaduw op de middelste en laatste blokken van Zijlstream). Vind het gebouw niet in de omgeving passen en een storend gebouw. Het zelfde geldt in mijn optiek voor een appartementencomplex waar nu de LOI staat wat hoger gaat worden dan 7 woonlagen. Ook gezien de plannen voor de andere buurten, lijkt mij een bouw hoger dan 7 woonlagen een behoorlijke dissonant.

35. Actieteam VLAM

Geacht College van Burgemeester en Wethouders van Leiderdorp,
Ondergetekende stuurt u hierbij namens het actieteam VLAM onze reactie op het ontwikkelkader Baanderij.

Actieteam VLAM strijdt al 12 jaar tegen het sluipverkeer door de Vogelwijk en dan met name in de Van der Marckstraat. Wij zijn blij dat het college in het ontwikkelkader Baanderij de overlast van de bewoners van de Vogel-wijk serieus neemt. Als straks de Baanderij een gemengde woon/werk functie heeft dan zullen ook de bewoners daar veel last hebben van sluipverkeer dat via de Baanderij en de Vogelwijk zich een weg baant naar de Stierenbrug en vice versa. Ook zijn wij verheugd dat de wens van een veilige fietsroute door de Baanderij in het ontwikkelkader is opgenomen.

Het huidige ontwikkelkader spreekt ons erg aan en in die visie past een gebalanceerd verkeersnetwerk met minder nadruk op de auto. Om dat te realiseren is het een logische keuze om een knip te leggen in de Vezel-baan – Lijnbaan en in de Van der Marckstraat – Touwbaan – Lijnbaan. Wij zijn daar blij mee omdat hiermee ook een groot aantal problemen die door u worden gesignaleerd in uw Mobiliteitsvisie worden opgelost.

Wij hebben we een heel groot zorgpunt en dat is het tempo van de aanpassingen. Daarom doen wij de volgende dringende oproep. Neem het realiseren van een gebalanceerd verkeersnetwerk in de Baanderij voortvarend ter hand en wacht hiermee niet tot "initiatieven vanuit de markt" (p.72) en er met bouwwerkzaamheden wordt gestart. Daarvoor is de overlast in de Vogelwijk nu al veel te groot.

De lus Touwbaan-Lijnbaan met de doorgaande fietsroute tussen Spanjaardsbrug en grote delen van Leiderdorp-Noord kan nu al worden gerealiseerd. Dit geldt ook voor de realisering van de andere verkeersvoorstellen omdat de gemeente dit kan uitvoeren zonder de medewerking van andere participanten, zoals marktpartijen.

Dit kan plaatsvinden door drie maatregelen uit het ontwikkelkader nu uit te voeren in het kader van de implementatie van de Circulatieplan:

1. De knip in de Vezelbaan – Lijnbaan en in de Van der Marckstraat – Touwbaan – Lijnbaan;
2. het inrichten van de Touwbaan-Van der Marckstraat-Lijnbaan-Vezelbaan als eenrichtingsweg;
3. het realiseren van de veilige fietsroute van de Van Der Marckstraat richting de Schansen en richting Leiden.

Het is goed om te zien dat het College met een heldere en inspirerende visie De Baanderij gaat aanpakken om ook dit stukje van Leiderdorp leefbaar te maken en tevens bij te dragen aan de landelijke opgave van het realiseren van duurzame woningbouw. Wij hopen dat het College daarbij de moed heeft om alle daarbij horende verkeersmaatregelen op korte termijn in uitvoering te nemen zodat de nachtmerrie van het sluipverkeer door de Vogelwijk na al die jaren eindelijk voorbij is. Wij worden graag op korte termijn geïnformeerd over uw planning.

36. Rijnhart Wonen

Geachte College,

Per 21 februari jl. is het concept Ontwikkelkader voor de Baanderij ter inzage gelegd. Als belanghebbende hebben wij met interesse dit Ontwikkelkader gelezen; in het plangebied bezitten wij namelijk een tweetal woningcomplexen (totaal 126 woningen) en zijn wij betrokken als beoogd uitnemer van de nieuw te bouwen sociale woningen. In deze brief geven wij onze reactie op het concept Ontwikkelkader.

Ruimtelijk raamwerk (hoofdstuk 2)

Op pagina 13 wordt een nieuwe waterverbinding voorgesteld in de Parkstrip tussen het complex van de huidige HAT-eenheden en de huidige Flexizone. Kan de gemeente bevestigen dat deze watergang op openbaar terrein (van de gemeente) aangelegd gaat worden alsmede een doorkijk naar tijdstip van uitvoering?

Programma (hoofdstuk 3)

Dichtheid en functiemix woon-werkgebied Parkstrip

Bij het aangeven van de gewenste stedelijke milieus op pagina 24 valt het ons op dat in het transformatiegebied Parkstrip het gedeelte ten noorden van de huidige HAT-woningen tot aan de Rietschans buiten beschouwing is gelaten. Er wordt geen dichtheid en functiemix genoemd, terwijl dit wel het geval is in het zuidelijke gedeelte met de woningen aan de Vlechtbaan en de KPN-locatie. Waarom gelden er geen principes voor het noordelijke gedeelte? Te meer omdat op pagina 60 is geschreven dat dit deelgebied (schoolgebouw op hoek Rietschans/Touwbaan) zich in de toekomst goed leent voor herontwikkeling naar (nieuwe) woon- of werkfuncties.

Voorts wordt voor het zuidelijke gedeelte met de huidige HAT-eenheden en appartementen ingezet op een mate van menging van 0,8 (zie ook de spelregelkaart op pagina 65). Dat wil zeggen 80% wonen en 20% werken/voorzieningen. Wij merken op dat momenteel voor deze locatie 100% wonen geldt, zowel qua vigerende bestemming als qua feitelijk gebruik. Door dit als spelregel op te leggen betekent dit een forse beperking in de eventuele ontwikkelmogelijkheden. Bij eventuele herontwikkeling leidt dit, indachtig de overige spelregels (zoals bouwvolume), tot een verdere afname van de sociale woningvoorraad.

Binnen de spelregels kunnen wij dan namelijk niet méér of minimaal het gelijke aantal woningen terugbouwen. Gezien de krapte op de sociale woningmarkt lijkt ons dit niet wenselijk. Bovendien behoren werken/voorzieningen, als een niet-daeb activiteit, niet tot de kernactiviteiten van een woningcorporatie. En tot slot uit oogpunt van gelijkheid; waarom voor dit gedeelte in de Parkstrip wel een functiemix vereisen, terwijl in het noordelijke gedeelte deze principes niet gelden? Het karakter van de Parkstrip beoogt immers een woon-werkgebied te worden.

Voor de Parkstrip staat benoemd wat het aantal woningen na transformatie zou moeten zijn. In dit geval 150 tot 200. In deze Parkstrip bevinden zich echter meerdere grondeigenaren/ontwikkelaars; kan de gemeente aangeven hoe gestuurd gaat worden op deze aantallen. Voorts merken wij op dat er al 126 bestaande woningen zijn. Er is dus maar een beperkte toevoeging mogelijk. Ons voorstel is om het gehele programma aan werk/voorzieningen op het kavel van Rijnhart Wonen te wijzigen naar (extra) programma voor wonen.

Minimale oppervlakten

In de tabel op pagina 25 staat het gedifferentieerde woonprogramma opgesomd. Wij zijn blij te lezen dat er minimale oppervlakten worden genoemd bij alle categorieën. Kunt u

bevestigen of de genoemde getallen gebruiksoppervlakte (conform de NEN 2580) betreffen?
Zo nee, welk soort oppervlakte betreft dit dan?

Prijsniveau sociale huur

We zien dat de prijs van sociale huur afgetopt mag worden op de liberalisatiegrens (€ 752,33 prijspeil 2021; in 2022 is het € 763,47). Het gevaar bestaat dat dan alle 30% nieuwe sociale woningen op deze prijs terecht komen en daarmee niet voor de hele doelgroep passend is. Wij zien graag differentiatie binnen de sociale huur door ook voor deze categorie in plaats van een enkel bedrag een bandbreedte toe te voegen: € 442,46 - € 763,47. De ondergrens is de kwaliteitskortingsgrens die voor jongeren toe 23 jaar de maximale grens is om huurtoeslag te kunnen ontvangen.

Functieanalyse (pagina 27)

Op de kaart staan de twee wooncomplexen van Rijnhart Wonen aan de Vlechtbaan niet met de kleur van wonen ingekleurd. Wat is de reden hiervan? Voorts vernemen wij graag waar de nummers, en specifiek het getal 89, voor staan die op de kaart zijn weergegeven.

Spelregelkaart Parkstrip (pagina's 64 en 65)

Eerder in deze reactie hebben wij aangegeven bezwaar te hebben tegen de spelregel aandeel wonen/aandeel werken-voorzieningen van 80/20 op de kavel van de twee wooncomplexen van Rijnhart Wonen.

Ook staat op de kaart aangegeven dat er een groene zoom op de kavel dient te komen aan de kant van de Schansen. Maken wij goed uit de kaart op dat de groene zoom tot aan de rooilijn van de gevel moet komen te liggen en daarmee dus op eigen terrein? Zo ja, wat houdt dit exact in? Wij merken enerzijds op dat de openbare ruimte aan die kant al redelijk groen is en het wel mogelijk moet zijn fatsoenlijke en goed begaanbare buitenruimtes te hebben.

Parkeren

Voor wat betreft de parkeeroplossing wordt gesproken over gebouwd parkeren. Wij merken op dat voor sociale huurwoningen, en dit geldt in het algemeen, gebouwd parkeren financieel onhaalbaar is. De toevoeging dat het parkeren aan het zicht onttrokken moet worden vatten wij dan ook op als aan het zicht onttrokken van de openbare ruimte buiten de kavel. Wat houdt verder het gereguleerd parkeren in? Waar geldt dit en welke voorwaarden horen hierbij? En wat betekent dit voor de parkeernormen?

Ontwikkelstrategie

Voor de beoordeling van de initiatieven is een beoordelingskader opgesteld. Voor elk initiatief wordt beoordeeld in welke mate dit bijdraagt aan één of meerdere van de in totaal negen geformuleerde ambities. We onderschrijven het idee van een integraal toetsingskader, maar zou naar ons idee verder uitgewerkt kunnen worden. Wat is nu precies de ondergrens om een initiatief als haalbaar te beoordelen?

Na positief advies op een initiatief worden afspraken gemaakt tussen initiatiefnemer en gemeente over onder andere het kostenverhaal. Wij pleiten ervoor om ruim van tevoren een duidelijke indicatie af te geven, omdat die van grote invloed (kan) zijn op de financiële haalbaarheid van een initiatief.

De ambities voor de openbare ruimte zijn fors; en de kosten lijken ons idem dito. Welke kosten zijn dit precies? Worden deze kosten over alle partijen in het gehele gebied omgeslagen of wordt per deelgebied gekeken? Hoe wordt dit in de tijd weggezet? Wij wijzen

u er graag op dat woningcorporaties op basis van artikel 45 in de Woningwet gelimiteerd is in welke uitgaven zij mag doen.

Tot slot

Ik vertrouw erop onze reactie helder verwoord te hebben en kijk met belangstelling uit naar de beantwoording ervan. Als er punten onduidelijk zijn of nadere uitleg behoeven, dan verneem ik dit graag.

37. Koploper(s) Touwkwartier

Geacht College,

Precies vier jaar geleden schreven wij u dat we goede kansen zagen om stenige bedrijventerreingelegen in het toekomstige Touwkwartier om te vormen tot een heel groen en aantrekkelijk gebied om te wonen, werken en winkelen. inmiddels is er een Gebiedsvisie vastgesteld en nu ligt er een Ontwikkelkader voor. inhoudelijk kunnen wij ons vinden in het voorliggende Ontwikkelkader, maar is het Ontwikkelkader ook uitvoerbaar? Want plannen maken die niet gerealiseerd kunnen worden, daar heeft niemand in Leiderdorp wat aan.

Het ruimtelijk raamwerk voor groen, water en de ontsluitingsstructuur is helder en sluit goed aan bij onze ideeën. De nieuwe ontsluitingsstructuur maakt ruimte voor een groene en recreatieve invulling langs de Zijl. Deze nieuwe structuur levert een grote meerwaarde op voor het te transformeren gebied. Het gevarieerde beeld dat wordt nagestreefd levert een aantrekkelijk ruimtelijk beeld op. Wij denken dat er met dit Ontwikkelkader een duurzame en toekomstbestendige transformatie in gang gezet kan worden.

Wij willen nog steeds meewerken aan transformatie van het Touwkwartier, zoals ons gebied tegenwoordig genoemd wordt. Plannen maken is mooi, maar er moet altijd een blik zijn op de uitvoerbaarheid. Zo lezen wij ook het nu voorliggende Ontwikkelkader en dat leidt tot onderstaande vragen en opmerkingen.

1. Draadbaan als hoofdontsluiting?

Om van het Touwkwartier een prettig woon werkgebied te maken moet de verkeersstructuur gewijzigd worden. in het Ontwikkelkader wordt de Draadhaan aangewezen als nieuwe hoofdontsluiting. Wij kunnen ons inhoudelijk goed vinden in dit voorstel, alleen zal de huidige smalle Draadbaan verdubbeld moeten worden in breedte en zal de Rietschans als toeleiding naar de Draadbaan aangepakt moeten worden. De gronden langs de Draadbaan zijn in eigendom van vele verschillende eigenaren waarvan niet zeker is of ze mee willen werken. Dit vormt een grootrisico bij de transformatie van het Touwkwartier. Hoe ziet het College realisatie van de Draadbaan als hoofdontsluiting van het gebied voor zich? Wij zien hierin een actieve rol voor de gemeente.

2. Grootschalige winkels en bedrijvigheid verplaatsen?

In het nieuwe Touwkwartier is volgens het Ontwikkelkader geen plaats meer voor de huidige grootschalige bedrijvigheid die nu op De Baanderij gevestigd is. Een keuze die begrijpelijk is maar die realisatie van de plannen voor het Touwkwartier heel onzeker maakt. Als er geen perspectief is op nieuwe locaties voor deze bedrijvigheid kan de bouw van nieuwe woningen in het Touwkwartier nog heel lang op zich wachten. Hoe ziet het College de verplaatsing van de grootschalige winkels en bedrijvigheid voor zich? Wij kunnen als initiatiefnemers geen nieuwe locaties aanwijzen en wij zien hierin een actieve rol voor de gemeente.

3. Financiële consequenties

Nergens wordt in het Ontwikkelkader gerept over de financiële impact van de plannen. Dat zou uitvoering van de plannen onmogelijk kunnen maken. The proof of the pudding is in the eating. Uiteindelijk zullen wij, als grondeigenaar, een tender organiseren en een aantal projectontwikkelaars vragen om ons inhoudelijke en financiële voorstellen te doen. Daaruit zal blijken of transformatie van het Touwkwartier financieel haalbaar is. Maar hoe ziet het

Collega de financiële haalbaarheid van het Ontwikkelkader en is er geanticipeerd op bijdragen vanuit het Rijk en of de provincie? Ons inziens moet je een Ontwikkelkader pas vaststellen als je weet dat dit ook een haalbaar kader is.

4. Planinhoudelijke zaken

Woningbouwprogramma

In de basis is het Ontwikkelkader een begrijpelijk en helder document dat aansluit bij de huidige kijk op stadsontwikkeling. Daarin schuilt ook gelijk een gevaar. De transformatie van De Baanderij gaat zeker meer dan tien jaar duren en hoe er dan tegen dit soort ontwikkelingen aangekeken wordt is lastig te voorspellen. Tien jaar geleden werd 'volkshuisvesting' opgeheven, nu is het prioriteit nummer in Nederland. In 2013 stonden er in iedere straat in Leiderdorp woningen te koop die onverkoopbaar leken, nu wordt de hoofdprijs betaald. In het Ontwikkelkader wordt vrij gedetailleerd vastgelegd welk type woningen gebouwd moet gaan worden. Prijsklasse, oppervlakte, verschijningsvorm en ook nog het aantal verschillende typen woningen in een blok of een rij. Er wordt nergens vermeld of dit financieel haalbaar is. Wij kunnen ons in de huidige situatie vinden in de procentuele verdeling van het woningbouwprogramma, ook wij zien de noodzaak tot het bouwen van sociale huurwoningen in Nederland en dat kan in De Baanderij prima. Maar de wereld kan snel veranderen, dus ook wat betreft het woningbouwprogramma. Het transformatieproces van de Baanderij gaat vele jaren in beslag nemen. Hoe ziet de gemeente de flexibiliteit van het woningbouwprogramma naar de toekomst toe?

Stedelijker karakter

In onze beleving is De Baanderij een top woonlocatie in het midden van de Randstad. Op maar tien minuten fietsen van station Leiden Centraal en maar vijf minuten van de snelweg is de gehele Randstad binnen handbereik. Het Ontwikkelkader zou in onze beleving een iets stedelijker karakter mogen hebben. Wellicht is het goed om te kijken naar de transformatie van het bedrijventerrein aan de Trekvlies in Leiden, een hele vergelijkbare piek met De Baanderij. Daar wordt met het project Cronestein veel stedelijker gebouwd waardoor ook (veel) meer woningen gerealiseerd kunnen worden.

Graag zien wij meer flexibiliteit ten aanzien van de bouwhoogte in het gedeelte aan de Zijl. De hier voorgestelde bouwhoogte is een combinatie van 3-4 en 5-6 bouwlagen. Wij willen graag demogelijkheid openhouden voor accenten van 10 lagen op specifieke plekken. De locatie van de 'Leenbakker' op de kop van het nieuwe Zijlpark is een plek waar ruimtelijk meer hoogte gewenst is. Het wigvormige Zijlpark wordt dan ook ruimtelijk beëindigd. Uiteraard met een bijzondere voorziening in de plint. In de zone met 3-4 en 5-5 bouwlagen bevinden zich de oude hallen. Er moet nog onderzocht worden in hoeverre deze getransformeerd kunnen worden. Wij zouden graag de mogelijkheid openhouden om in de oude hallen een 10-laags blokje te plaatsen om een aantrekkelijk gemixt milieu te maken en om aan de benodigde m2 meters te komen, zoals in het voorbeeld hieronder.

Creatief werken

In het Ontwikkelkader wordt voor het Touwkwartier ingezet op "de creatieve en innovatieve sector en lichte maakindustrie en kan ruimte geboden worden aan ZZP'ers, start ups en kleine bedrijven. Deze kunnen zich bijvoorbeeld vestigen in oude bedrijfshallen, nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen of atelierwoningen". Al decennialang hebben wij ervaring in het exploiteren van een gebied waar volop gewerkt wordt. We kunnen dan ook zonder aarzeling zeggen dat de sfeer die het Ontwikkelkader ten aanzien van werken uitstraalt economisch

niet haalbaar is. Er is niks met broedplaats achtige werklocaties, maar die ontstaan alleen op locaties waar de huren van bedrijfsruimtes laag zijn. Uit financieel oogpunt is een dergelijk werkmilieu niet te realiseren in nieuwbouw. Vraag is of de beoogde m2 creatief werken realistisch zijn en corresponderen met de m2 bestaande bouw en nieuwbouw? Wellicht is de realisatie van een supermarkt het onderzoeken waard. Dat zou een meerwaarde voor zowel transformatie van De Baanderij als van de omgeving kunnen betekenen.

Parkeren

Het parkeren wordt voorgesteld in een aantal gezamenlijke gebouwde parkeervoorzieningen ener is in het Touwkwartier geen parkeren op straat. Vanzelfsprekend is dat mooi en gewenst. Maar is dit ook realiseerbaar? Het woningbouw programma gaat uit van 50% goedkopere woningen waarvan 30% sociale huurwoningen. Zou er een woningbouwcorporatie te vinden zijn die voor haar sociale huurwoningen parkeerplaatsen van 25.000 tot 35.000 wil gaan bouwen? Past het woningbouwprogramma (goedkoop) bij de getoonde parkeeroplossingen? En met welke parkeernormen dient dan gerekend te worden? Recente onderzoeken van GoudappelCoffeng tonen aan dat de gemiddelde parkeernorm voor sociale huurwoningen en appartementen vaak (veel) te hoog is. Het vaststellen van een mobiliteitsplan met lagere normen komt de ruimtelijke opzet en financiële haalbaarheid ten goede.

Samenwerking gemeente initiatiefnemer

De wijze waarop de toekomstige samenwerking tussen gemeente en initiatiefnemers beschreven wordt heeft ons hogelijk verbaast. Tot op heden is een tamelijk eenzijdig planvormingsproces doorlopen waarbij wij geïnformeerd worden over plannen die ambtelijk opgesteld worden. Van een daadwerkelijke samenwerking tussen gemeente en ons is geen sprake. Het ontwikkelkader zet deze lijn ook in de toekomst door. Een gemeentelijke kwaliteitscommissies gaat eisen stellen, bijvoorbeeld aan de samenwerking tussen partijen. Financieel dienen er bijdrages van initiatiefnemer aan de gemeente betaald te worden terwijl helemaal niet duidelijk is of het Ontwikkelkader financieel haalbaar is. Om snelheid te maken in de transformatie van het Touwkwartier is een open en transparante samenwerking noodzakelijk en zou een gezamenlijk projectteam grote stappen kunnen zetten. Dat team moet als opdracht krijgen om ambitieuze maar realistische plannen op te stellen. Dan zien wij binnen enkele jaren daadwerkelijk nieuwe woningen gebouwd worden in het Touwkwartier.

Resumé

Wij zijn als eigenaar van het toekomstige Touwkwartier zeker bereid mee te werken aan transformatie van ons gebied. Meer groen, wonen, werken en winkelen lijkt ons een prima combinatie. Om dit te realiseren geeft het Ontwikkelkader richting maar de haalbaarheid dient nog onderzocht te worden.

- Langs de Draadbaan moet particulier bezit aangekocht worden, zolang dat niet gebeurd is kan er geen transformatie plaats vinden;
- De grootschalige winkels en bedrijven moeten op een andere plek gevestigd kunnen worden anders is transformatie een zeer langdurig en lastig traject;
- De financiële haalbaarheid van de transformatie zal eerst aangetoond moeten worden voordat er daadwerkelijk actie ondernomen kan worden;

- Het Ontwikkelkader beperkt de mogelijkheden tot de gewenste transformatie door de stringente voorwaarden ten aanzien van het woningbouwprogramma, creatief werken, parkeren en bouwhoogte. Daarmee komt realisatie niet dichterbij.

Als initiatiefnemers zijn wij van plan om projectontwikkelaars uit te nodigen voor een tender als er meer zekerheid is over de Draadhaan en over het verplaatsen van grootschalige winkels. Pas als deze onzekerheden weggenomen zijn, is het realistisch om een tender uit te schrijven, waarbij de deelnemende partijen een serieus en realistisch plan met bieding uit kunnen brengen. Afhankelijk van de uitkomsten van de tender zullen wij beslissen wat we gaan doen met de ontwikkeling van het Touwkwartier. We roepen nogmaals op tot een serieuze samenwerking.

38. Vastgoedeigenaar Baanderij

Naar aanleiding van de ter inzagelegging periode van de plannen voor industrieterrein Baanderij, als doel einde op de inspraaktermijn.

Hierbij verzoeken ik u namens ons en een 15 tal andere eigenaren/ondernemers op het industrieterrein, de beslissingen aan te houden om de volgende redenen.

Wij zijn het niet eens met de wijze waarop deze plannen worden voorgesteld en zijn met deze groep ondernemers in overleg in samenwerking met (naam)

om een voorstel namens de ondernemers /eigenaren voor de revitalisatie van industrieterrein de Baanderij te doen, waarbij het doel is dat alle partijen naar een eindsituatie streven waar iedereen tevreden mee kan zijn.

Wij verzoeken u dan ook om ons voorstel en onze inbreng in dit proces op te nemen en de besluitvorming aan te houden tot onze plannen en inbreng behandeld zijn.

39. Ondernemer aan Touwbaan

Goedendag,

Ik zou hierbij willen reageren op het ontwikkelkader Baanderij.

Met betrekking tot de verkeersplannen rond de omgeving weversbaan en touwbaan zie ik een paar grote problemen.

Het lijkt mij zeer onwenselijk om de Touwbaan eenrichtingsverkeer te maken. Aan deze weg liggen diverse bedrijven waar met regelmaat vrachtwagens voor de deur moeten stoppen om te laden en lossen. Gezien de hoeveelheid ruimte rond deze bedrijven is dat in vele gevallen niet op eigen terrein mogelijk.

Deze Vrachtwagens stoppen dus op de weg. Dat is nu geen probleem omdat de Touwbaan breed genoeg is om verkeer langs de stilstaande vrachtwagens te laten gaan.

Als de touwbaan versmald wordt tot eenrichtingsverkeer met naar ik mag aannemen één rijstrook, kunnen de vrachtwagens dus niet meer stoppen zonder gelijk de hele touwbaan te blokkeren.

We hebben het hier over een bedrijventerrein waar aan- en afvoer van levensbelang is voor de bedrijven.

Hetzelfde geldt voor het gebied Rond de Horecavo op het einde van de Weversbaan

Hier wil men de Vlasbaan doortrekken om dan een belangrijke verbinding te maken voor ontsluiting van het gebied, en verkeer van de touwbaan weg te leiden.

Ik zou u een keer willen uitnodigen om een dagje op deze plek te gaan posten en te kijken wat hier aan vrachtverkeer laad en lost en hoe deze soms tot ver op de weversbaan staan te wachten. Zolang deze hoek geen doorgaande weg is, is dat geen groot probleem, maar hier een doorgaande weg van maken is niet haalbaar zolang de Horecavo hier nog zit.

Verder is de Weversbaan erg smal om er een doorgaande straat van te maken.

De reden om de touwbaan eenrichtingsverkeer te maken is dat men er een veilige hoofdverkeersader voor Fietzers van wil maken.

Ik stel daarbij de vraag of daarvoor de economisch belangen van de bedrijven aldaar terzijde geschoven moeten worden? We hebben het immers over een bedrijventerrein

Daarbij komt dat er een alternatief is via de lijnbaan die hiervoor veel beter geschikt is

Daarvoor hoeft men alleen het fietspad dat nu aansluit op de hoek van de touwbaan te verleggen naar de hoek van de lijnbaan.

Het voordeel daarvan is ook dat de aansluiting veel veiliger wordt.

De hoek Touwbaan / Vezelbaan is nu een zeer onoverzichtelijk en gevaarlijk punt voor fietsers (en auto's)

Graag wil ik deze punten op uw verzoek nader toelichten. Op zaken rond het bouwen van huizen langs de vliet zal ik geen commentaar geven. Dat is volledig afhankelijk van de medewerking van de bedrijven aldaar.

40. Bewoner Van der Marckstraat

Beste mevrouw, meneer,

Allereerst bedankt voor het toesturen van de nieuwsbrief ontwikkelkader Baanderij waarin de mogelijkheid gegeven wordt te reageren op het concept Ontwikkelkader Baanderij. Als direct belanghebbende geef ik graag mijn mening en heb ik een aantal vragen welke ik in de deze mail uiteenzet.

Hoe wordt de wijk zijkwartier ontsloten nu en in de toekomst?

In de visie en het ontwikkelkader worden studenten als doelgroep genoemd. Om hoeveel studentenwoningen gaat het? Is er al een percentage vastgesteld?

Mijn tuin sluit direct op de Lijnbaan aan (zie ook google maps afbeelding onderaan de mail).

Met eenrichtingsverkeer op de Lijnbaan/Touwbaan gaat er veel meer verkeer langs. Het lijkt er straks ook op dat ik verkeer uit het Zijkwartier kan verwachten door een knip in de Van der Marckstraat. Dat betekent nog meer verkeer. Waarom blijft touwbaan niet 2 richtingen?

Er is genoeg ruimte en in het concept wordt zelfs gesproken over dat er 2 vrachtwagens naast elkaar moeten kunnen m.b.t. laden en lossen. Met het weghalen van het parkeren op straat krijg je volgens mij genoeg ruimte om een afgesloten fietspad naast de rijbaan te maken. Is of wordt er een studie gedaan m.b.t. het verkeersplan zoals nu in het concept ontwikkelkader vs huidige situatie en implicaties hiervan?

In het ontwikkelkader op p. 33 worden de bouwhoogtes afgebeeld. In de werkbaan worden bouwhoogtes van 3-4 lagen aangegeven. Mijn tuin grenst direct aan de werkbaan. Een gebouw met 4 bouwlagen is sowieso niet acceptabel, omdat iedereen dan zo in mijn tuin kijkt. Er ontstaat hierdoor een gebrek aan privacy. 3 bouwlagen is eigenlijk ook nog te hoog en geldt hetzelfde als bij 4 lagen. De hoogte van de huidige kringloopwinkel is acceptabel en sluit ook aan op aangrenzende wijk / mijn huis.

Daarnaast vraag ik mij af of er ook een zonnestudie wordt gedaan. Ik heb nu tot laat de zon in mijn tuin. Deze situatie verslechtert aanzienlijk als er een hoger gebouw naast mijn huis wordt gebouwd.

In het concept ontwikkelkader wordt er gesproken over gereguleerd parkeren. Wat wordt er gedaan om parkeren in de vogelwijk tegen te gaan.

Als laatste nog het volgende. Ik ben uitgenodigd voor de laatste digitale informatieavond via een brief. Daarvoor ben ik niet benaderd. U zegt dat de omgevingsvisie tot stand is gekomen met belanghebbende. Ik ben een van de direct belanghebbenden en ben nu pas betrokken. Daarnaast heb ik u in februari 2 keer gemaild voor een gesprek (zie bijlage). Tot op heden heb ik geen enkele reactie ontvangen. Hierbij nogmaals de vraag voor een gesprek met betrekking tot ontwikkeling van de Baanderij waar ik als een van de weinigen direct met mijn huis en zij / achtertuin aan grens.

41. Bewoner Zwaanstraat

Geachte College,

Ergens heb ik gelezen dat de gemeente Leiderdorp er is voor alle Leiderdorpers. Dat gevoel heb ik steeds minder.

Het plan voor de Baanderij ziet er op papier mooi uit. Echter t.a.v. de Lijnbaan vraag ik mij af of er aan gedacht is dat bv huizen in de Zwaanstraat een garage hebben aan de Lijnbaan tegenover de bedrijven. Totaal zijn er 20 garages.

Ook ik heb een garage aan mijn huis, die ik ook als garage gebruik.

De geplande afsluiting tussen Roerdompstraat en Vezelbaan heeft tot gevolg dat als ik wil gebruik maken van de voorzieningen, zoals winkels, gezondheidszorg, bibliotheek etc. dat ik altijd via de Rietschans zal moeten rijden. Gevolg vele onnodige km maken, via de Engelendaal en verder. Niet erg duurzaam, maar het grootste deel van het jaar heb ik de auto nodig Om ergens te komen.

Ook in 2018 is dit plan aan de orde geweest, toen niet doorgegaan. Herhaling van zetten.

Ook toen zijn er bezwaren ingediend.

Parkeren in de Zwaanstraat is ook geen optie. 4 parkeerplaatsen voor 8 huizen!!

Een ander probleem waar wij, bewoners, al in 2019 , aandacht voor hebben gevraagd is het volgende.

Het trottoir van de Zwaanstraat wordt als fietspad gebruikt: fietsen, scooters, bakfietsen, noem het maar op gaan met grote snelheid over het voetpad. Kinderen kunnen er niet meer spelen. Ook deze week ben ik zelf bijna aangereden toen ik er met de hond liep.

Als ik vraag waarom men daar fietst krijg ik als antwoord dat het zo gemakkelijk is.

In de Albatrosstraat is een oplossing gevonden. Daar werkt een hek goed heb ik gezien en gehoord van bewoners. Indertijd zou men

hierop terugkomen en kijken of hier ook een dergelijke oplossing zou kunnen komen. Zelfs tussen de Houtschans en Wilddreef staat op het trottoir een hek om fietsen tegen te houden of moeilijker te maken.

Helaas nooit meer iets gehoord, jammer!!

Ik hoop deze keer wel antwoord met een oplossing te krijgen.

42. Bewoner Meijekwartier

Beste Lezer,

Met aandacht heb ik het Concept Ontwikkeldkader Baanderij doorgelezen. Als huidige bewoner van het Meijekwartier ben ik over het algemeen positief over de gekozen richting van de gemeente en de beweging naar een gemixt gebied van wonen, werken en natuur. Ik heb wel enkele vragen/aandachtspunten waarvan ik hoop dat de gemeente hier in het daadwerkelijk aanleggen van dit gebied rekening mee houdt.

Met het aanpassen van het wegennet is de aansluiting van de Rietschans op de Engelendaal de enige manier om met de auto of het OV de wijk uit te komen. De hoeveelheid verkeer zal toenemen door de extra woningen en doordat bewoners uit het zuiden van de Baanderij nu ook gebruik moeten maken van deze route. Hoe voorziet de gemeente deze extra verkeersstromen af te handelen?

Dit is extra belangrijk gedurende de bouw periode waarin gedurende een lange periode veel bouwverkeer gebruik moet maken van deze enige route om de Baanderij uit te rijden. Zeker doordat de gemeente ervoor kiest om niet zelf de regie te nemen over de bouw van nieuwe woningen en bedrijfspanden maar dit overlaat aan de markt voorzie ik een lange periode van veel overlast voor bestaande bewoners. Welke mitigerende maatregelen voorziet de gemeente hiervoor?

Het tweede onderwerp betreft de parkeeroplossingen voor nieuwbouw. U kiest voor een vorm van terrein gebonden gereguleerd parkeren, dezelfde vorm die nu ook gekozen is aan de Leidsedreef bij de grote torenflat. In de praktijk leidt dit tot veel parkeeroverlast op straat doordat dit gereguleerd parkeren betaald is en op straat er niet betaald wordt. Hoe gaat de gemeente voorkomen dat er veel parkeeroverlast op straat of bij ondernemers voorkomt?