

LEAD in dialoog

Participatieverslag



LEAD

Inhoud

Samenvatting _____	06
Aanpak participatie _____	16
Plangroep 20 februari _____	20
Webinars _____	120
Informatiemarkt 5 maart _____	136
Overige activiteiten _____	164
Bijlage 1 Foto's van alle activiteiten _____	177
Bijlage 2 Uitnodigingen voor alle activiteiten _____	195
Bijlage 3 Webinars _____	207
Bijlage 4 Informatiepanelen gemeente Leiden _____	233
Bijlage 5 Woonenquête _____	241
Bijlage 6 Ingezonden stukken en mails _____	245

Voorwoord

Beste lezer,

LEAD voorziet in 580 woningen met voorzieningen in een compact stadspark. Het initiatief is vanaf de bekendmaking in september 2018 in een intensief participatieproces besproken met tal van omwonenden en Leidenaren. Uiteindelijk stelde de Leidse gemeenteraad in juni 2019 een Nota van Uitgangspunten vast, inclusief amendementen, moties en toezeggingen.

In de afgelopen periode hebben RED Company en Powerhouse Company verder gewerkt aan het planinitiatief LEAD. Het vervolgprogramma van de participatie werd opgesteld in overleg met de gemeente Leiden en onder regie van de gemeente uitgevoerd van februari tot april 2020. Het was gericht op inclusiviteit en toegankelijkheid. De uitwerking van de plannen door RED Company vond plaats binnen de kaders die de gemeenteraad heeft meegegeven in de Nota van Uitgangspunten LEAD. De hoofdtaken van de participatie waren afstemming, uitleg en inzicht in hoe er is omgegaan met de reacties van de deelnemers. Uit de informatiebijeenkomst, de plangroepbijeenkomst, de webinars en de overleggen met belanghebbenden kwamen welgeteld 321 vragen en reacties die schriftelijk zijn beantwoord. Alle vragen en antwoorden zijn opgenomen in dit document, dat met alle bijlagen uitgebreid verslag doet en verantwoording geeft van de bijeenkomsten en overleggen.

De activiteiten kenden zo'n 340 deelnemers. Wij danken iedereen voor de constructieve en kritische bijdragen. Graag willen wij ook de betrokken medewerkers van de gemeente Leiden bedanken die de bijeenkomsten hebben ondersteund. Vanuit de initiatiefnemers hebben eenentwintig mensen aan het proces meegedaan als ontwikkelaar, architect, landschapsontwerper, adviseur of onderzoeker. Iris Advies heeft met gespreksleiders en moderators gezorgd voor een goed verloop van het overleg.

Wij zijn als initiatiefnemers graag bereid om met ons team het gesprek over LEAD voort te zetten met de betrokkenen en samen verder te zoeken naar oplossingen voor de punten die om nadere afstemming vragen. We zien er dan ook zeer naar uit om het prachtige project LEAD binnenkort met ambitie te realiseren voor en met de stad Leiden.



Samenvatting

Op 20 juni 2019 stelde de Leidse gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten voor LEAD vast inclusief een aantal amendementen, moties en toezeggingen die in de raadsvergadering van 14 en 19 maart 2019 al waren vastgesteld. Hieraan ging een participatieproces vooraf met 435 deelnemers en 15 bijeenkomsten en overleggen. De inspraakronde bij de raadsbehandeling van de Nota van Uitgangspunten kende zeer vele insprekers voor én tegen LEAD. En dan was er ook de veelbesproken referendumaanvraag die tot uitstel van het raadsbesluit noopte. Vele voor- en tegenstanders hebben dus tot aan de besluitvorming hun belangen, meningen, vragen en ideeën kenbaar gemaakt aan de initiatiefnemer en de raad.

In het voorjaar van 2020 heeft RED Company als initiatiefnemer in goede afstemming met de gemeente opnieuw de participatie over LEAD gevoerd, ditmaal over de uitwerking van de plannen. De Nota van Uitgangspunten vormde het kader. Als richtlijn voor de participatie gold de gemeentelijke Werkwijzer voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan. De Werkwijzer schrijft voor dat de initiatiefnemer de uitwerking afstemt met bewoners, aantoonde dat de uitwerking binnen de Nota van Uitgangspunten en wet- en regelgeving past, en registreert wat de reacties zijn en hoe daarmee is omgegaan. Hierin zijn ook de ontwerp gerelateerde amendementen, moties en toezeggingen integraal meegenomen en afgestemd. Het participatieniveau was

informer en raadplegen. Wat mee wordt genomen in de planvorming en de uitvoering staat hierna onder de kop opbrengst.

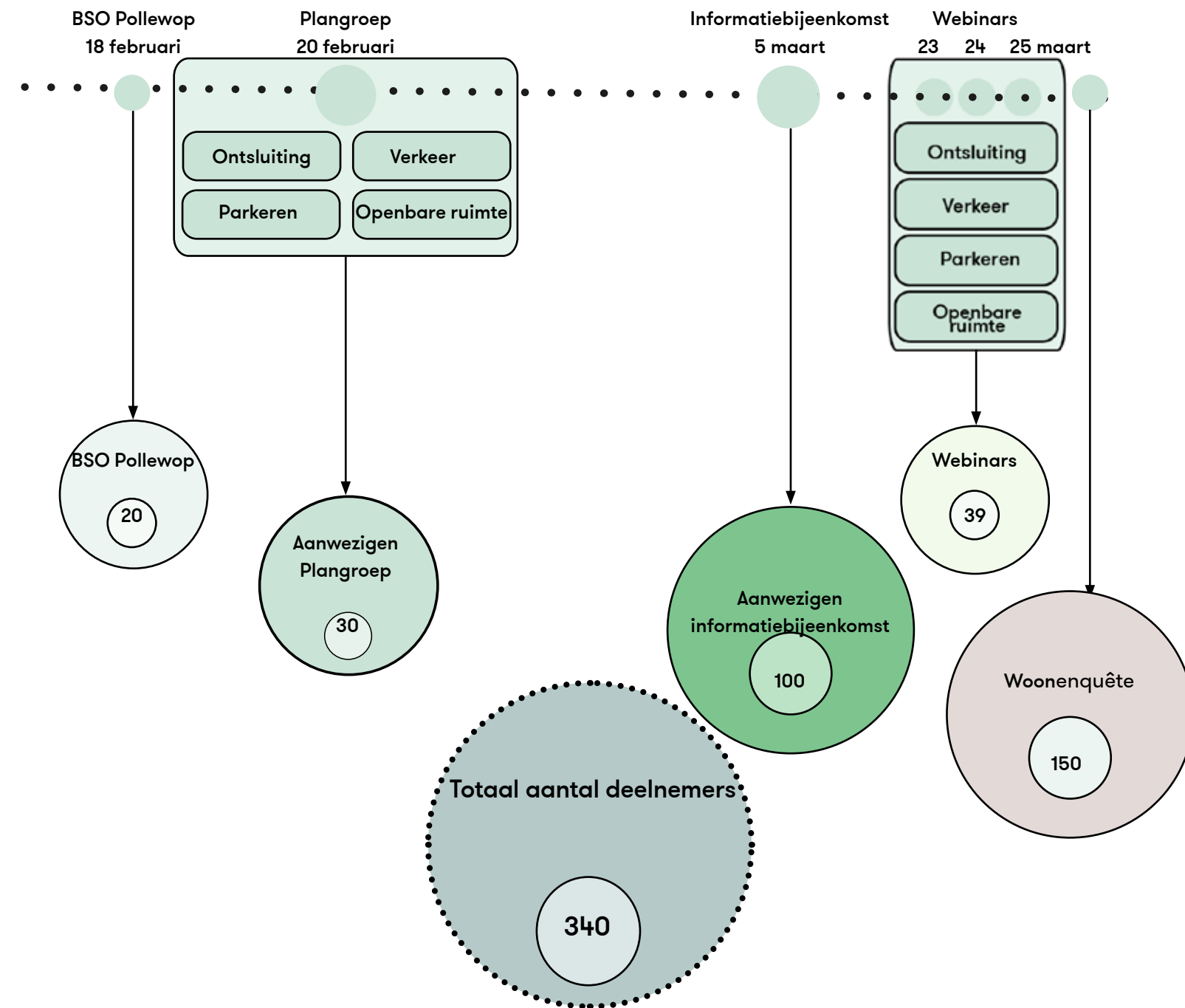
Dit document doet met alle bijlagen uitgebreid verslag van alle overleggen. Wij danken de deelnemers, de begeleiders en de medewerkers van de gemeente voor hun inzet en bijdragen.

Opkomst en deelname

Van 18 februari tot en met 25 maart 2020 namen circa 340 Leidenaren deel aan bijeenkomsten en activiteiten over de uitwerking van de plannen voor LEAD. De helft van hen nam actief deel aan de informatiebijeenkomst in Het Gebouw op 5 maart (100 mensen), aan de plangroepbijeenkomst op 20 februari (30) en aan een middag met de BSO en overleg met VVE's (20).

De andere helft werkte mee aan een online woonenquête (150 respondenten) en vier online webinars (39 deelnemers).

De activiteiten werden begeleid door een team van ruim dertig professionals: directie en medewerkers van RED Company en haar architecten, landschapsonwerpers, adviseurs en onderzoekers; medewerkers van de gemeente; en een team van facilitators en weboperators.



De plangroep op 20 februari werd bezocht door 30 Leidenaren.



Bezoekers konden van de Informatiemarkt LEAD aangeven waar zij wonen.

Taken RED Company

- Stemt het (bouw)initiatief inhoudelijk af met omwonenden, andere belanghebbenden en de gemeente
- Legt uit waarom het (bouw)initiatief voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en wet- en regelgeving
- Inventariseert de reacties van belanghebbenden en geeft bij haar formele aanvraag voor het bestemmingsplan aan, hoe zij met die reacties is omgegaan
- Onderbouwt het voorgaande waar nodig met onderzoeken

Taken Gemeente Leiden

- Bepaalt kring van omwonenden en andere belanghebbenden
- Informeert omwonenden en andere belanghebbenden via een brief over het participatieproces
- Geeft aan omwonenden en andere belanghebbenden uitleg over proces, de Nota van Uitgangspunten, achterliggend beleid, maatschappelijke opgaven en wenselijkheid van het initiatief (bij plangroep en informatiemarkt).

Taakverdeling tussen RED Company en gemeente Leiden zoals opgenomen in de Werkwijzer voor private bouwinitiatieven die afwijken van het bestemmingsplan.

Toegankelijkheid

Het vervolgprogramma van de participatie werd opgesteld in overleg met de gemeente en onder regie van de gemeente uitgevoerd. Het was gericht op inclusiviteit en toegankelijkheid. De uitnodiging voor de informatiebijeenkomst werd onder ruim 3.100 huishoudens in de omgeving verspreid. De VVE's en aanwonenden met wie eerder overleg is gevoerd, werd een nieuwe overlegronde aangeboden. De plangroep stond open voor de vijftig mensen die eerder deelnamen, maar ook voor nieuwe mensen.

Toen een aanvullende plangroepbijeenkomst medio maart vanwege de coronadreiging in vier webinars werd omgezet, is alle plangroepdeelnemers tot eind maart de mogelijkheid geboden tot schriftelijke vragen over de toegezonden onderzoeken en tot persoonlijke gesprekken met de initiatiefnemer en onderzoekers. Uitnodigingen en online informatie waren net als voorheen beschikbaar op de website www.leadleiden.nl. In de media is over de participatie en de bijeenkomsten bericht. Sleutelstad.nl deed verslag van de plangroepbijeenkomst op 20 februari.

Programma

Het participatieprogramma dat met de gemeente is overeengekomen bestond uit de volgende onderdelen.

- Een informatiebijeenkomst op 5 maart 2020 over het gebouwontwerp (inclusief bezonning/beschaduwing, zichtbaarheid vanuit de stad en windhinder), verkeer, parkeren, ontsluiting, mobiliteit, groen, openbare ruimte, spelen, wonen, niet-wonen-functies, energie, duurzaamheid, planning en bestemmingsplan(onderzoeken). Een team van gemeentelijke deskundigen ging in op de procedure voor het bestemmingsplan, de kaders voor de openbare ruimte en het gemeentelijke onderzoek voor verkeer.
- Een bijeenkomst van de plangroep op 20 februari 2020 met drie gespreksrondes over verkeer, ontsluiting en parkeren en een workshop over openbare ruimte en groen. Later is hier een extra plangroep aan toegevoegd om vragen te kunnen beantwoorden over de eindconcepten van de verkeersonderzoeken. Deze extra bijeenkomst werd vanwege de corona-dreiging omgezet in vier webinars, een schriftelijke mogelijkheid tot indienen van vragen en persoonlijke gesprekken.
- Overleg met VVE's en aanwonenden over het gebouwontwerp.
- Een middag over speelmogelijkheden in het plan met kinderen van de lokale BSO.
- Een woonenquête onder de ruim 1.300 belangstellenden.

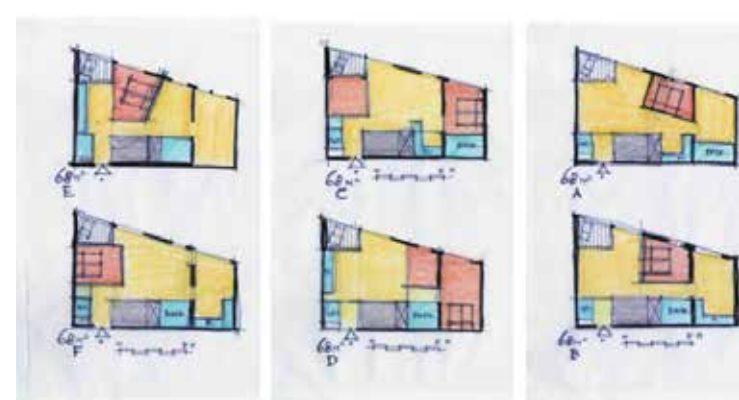
Kritische deelnemers

De uitwerking van de plannen door LEAD vond plaats binnen de kaders die de gemeenteraad heeft

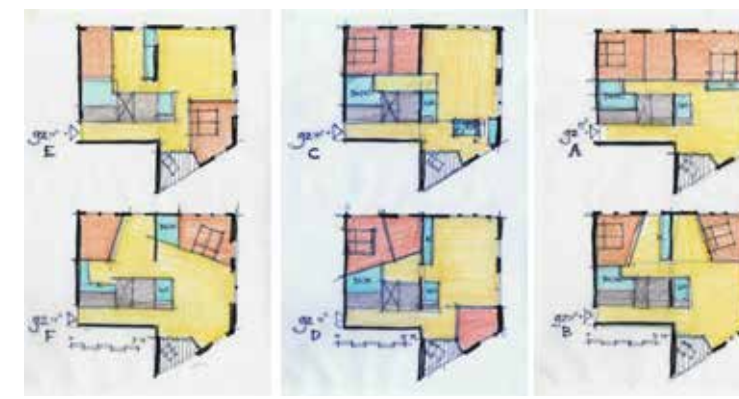
meegegeven in de Nota van Uitgangspunten. Aan de plangroep namen voornamelijk omwonenden uit direct aangrenzende straten deel die zich nadrukkelijk niet in deze uitgangspunten kunnen vinden en dat ook vermeld willen zien. Het hoge aantal woningen leidt in hun ogen tot een te hoog project in Leiden en tot een veel te hoge druk op verkeer en de leefbaarheid in de buurt. Zij vinden de participatie zoals die is gevoerd onvoldoende. Er hebben zich zeven deelnemers schriftelijk teruggetrokken aan deelname van de webinars die een laatste extra plangroepbijeenkomst vervingen. Enkel van hen deelden hun beweegredenen met wethouder, raad en sociale media. Diverse plangroepdeelnemers gaven op 20 februari aan zich niet te kunnen vinden in het verslag van de participatie in 2018, omdat zij vinden dat dit aan bezwaren tegen het plan onvoldoende gewicht toekent. Ook daarvan acte.

Het verslag van de bijeenkomst op 20 februari is aan de deelnemers toegestuurd met de afspraak dat hun opmerkingen zouden worden opgenomen. Op het verslag is geen reactie ontvangen. Het is ongewijzigd in dit verslag opgenomen. Voorts zijn er zes mensen geweest die hebben gevraagd om uitstel van de extra plangroepbijeenkomst in plaats van een vervanging door vier webinars. Zij vonden de webinars ontoereikend en achtten zich door de afgekondigde maatregelen om verspreiding van het coronavirus tegen te gaan niet in staat om zich voldoende voor te bereiden.

Wij zijn hierover in overleg met de gemeente gegaan. De maatregelen tegen verspreiding van het virus betekenen niet dat heel het maatschappelijk leven stil komt te staan. Bij de gemeente heerste nadrukkelijk de opvatting dat processen zoveel als mogelijk en in aangepaste vorm doorgang moeten hebben. In dat licht is er samen met de gemeente voor gekozen om de extra informatiesessie door te laten gaan in aangepaste (webinar)vorm en de verzoeken om uitstel af te wijzen. Omdat we begrijpen dat de coronamaatregelen een wissel op ieders leven trekken, zijn als tegemoetkoming twee alternatieven aangeboden. We boden een schriftelijke vragenronde aan met een verlengde einddatum tot eind maart. En we boden mensen met bezwaren tegen de webinars een-op-een persoonlijke gesprekken aan, desgewenst via skype of een ander medium. Twee deelnemers aan de plangroep hebben verzocht om persoonlijke gesprekken over de inpassingen van de plannen. Daaraan geven wij graag gehoor. Tot nader overleg met de omgeving over de detail-inpassing en uitvoering van de plannen blijft RED Company altijd bereid, getuige ook de werkgroep met de omgeving over bouwverkeer en aanvullende veiligheidsmaatregelen.



Appartement 68 m2



Appartement 92 m2



OPBRENGSTEN

De hoofdtaken van de participatie waren afstemming, uitleg en inzicht in (hoe er is omgegaan met) de reacties van de deelnemers. Uit de informatiebijeenkomst, de plangroepen en de webinars kwamen welgeteld 321 vragen en reacties die schriftelijk zijn beantwoord. Alle vragen en antwoorden zijn in dit document opgenomen onder de verslagen van de plangroep en de informatiebijeenkomst. Met deze beantwoording zijn ook de vragen die nog openstonden uit de eerdere participatieronde beantwoord.

De bespreking van de uitgewerkte plannen leverde de volgende hoofdpunten en toezeggingen op van de initiatiefnemer en de gemeente.

- Zorgen en vragen over afwikkeling bouwverkeer. Op aangeven van de buurt wordt ingezet op een rechtstreekse, tijdelijke aansluiting voor bouwverkeer op de Willem de Zwijgerlaan. Dit vraagt nog veel uitzoekwerk, zoals de manier van bouwen en inrichting van de bouwplaats. Het is ook afhankelijk van een nog te selecteren aannemer. Een werkgroep van RED Company, buurt en gemeente over de afwikkeling van het bouwverkeer en maatregelen gedurende bouwfase start na de zomer van 2020.

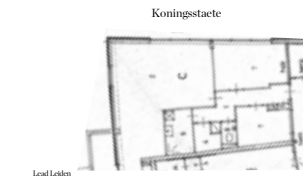
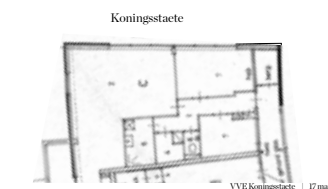
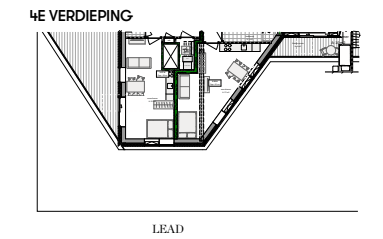
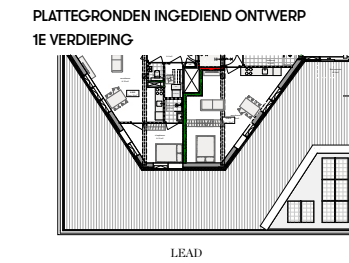
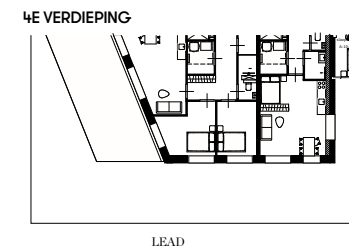
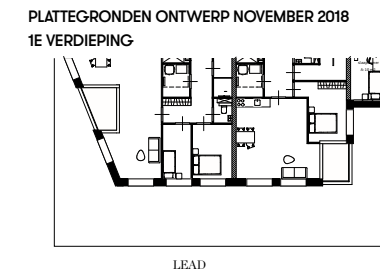
- Zorgen over de veiligheid van kinderen op straat en op oversteekpunten bij de te verwachten toename van het aantal verkeersbewegingen. RED Company en de gemeente kijken samen met bewoners naar eventuele aanvullende veiligheidsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld een extra drempel, op bestaande infrastructuur. Een werkgroep over aanvullende veiligheidsmaatregelen van RED Company, bewoners en gemeente start voor de zomer van 2020.

- Het eindconcept van rapport luchtkwaliteit wordt beschikbaar gesteld aan alle betrokkenen zodra het gereed is.

- Er wordt gekeken welke straten in Leiden een vergelijkbare verkeersdruk hebben als de omringende straten hebben met en door LEAD. De inventarisatie wordt gedeeld met bewoners.

- Het overleg met VVE's, bewoners, organisaties en belangengroepen wordt voortgezet.

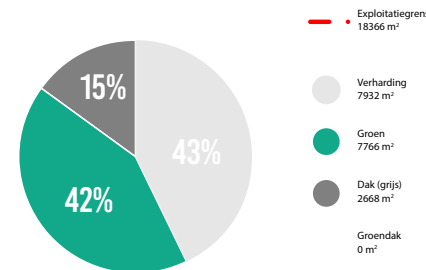
- Er komen 68 nieuwe bomen. Het bomenonderzoek naar de bestaande bomen en mogelijke verplanting komt beschikbaar voor alle betrokkenen.



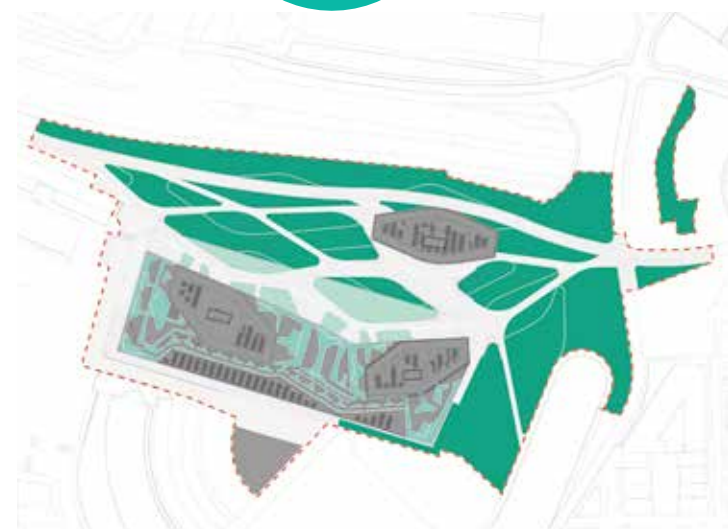
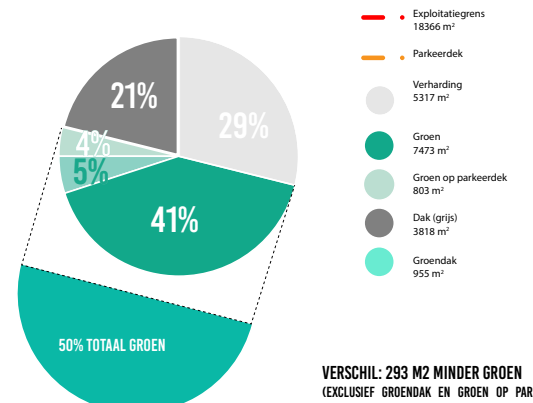
Ontwerp nabij Koningsstaete - nov 2018

Ontwerp nabij Koningsstaete - maart 2020

BESTAANDE SITUATIE



NIEUWE SITUATIE



- Het gebied krijgt een groenere uitstraling. In de openbare ruimte gaat het groene oppervlak van 42% naar 45%. Daarbij komt nog eens 5% groen op het dak van LEAD. In totaal gaat het oppervlak groen van 42% naar 50%.

- RED Company en de gemeente spannen zich in om de Drakentuin op de huidige locatie te kunnen behouden met de huidige voorzieningen.

- RED Company en de gemeente geven aandacht aan beheer en onderhoud om de kwaliteit van de openbare ruimte ook te behouden. Dit wordt meegenomen in verder uitwerking van het landschap.

- RED Company en de gemeente kijken met bewoners (van Skyline Next) naar de plaatsing van de ondergrondse afvalcontainers en het containergebruik.

- RED Company heeft het voornemen om een conciërge / gebouwbeheerder aan te stellen.

- In het vervolgproces zal de website www.leadleiden.nl een belangrijk rol spelen bij de communicatie. Verslagen worden hier gepubliceerd. Daarnaast kunnen belangstellenden zich hier aanmelden en worden mensen op de hoogte gehouden via nieuwsbrieven over de ontwikkelingen.

Overleggen VVE en aanwonenden over het gebouwoontwerp

Over het gebouwoontwerp hebben overleggen en gesprekken plaatsgevonden tijdens de informatiemarkt op 5 maart. Daarnaast zijn VVE en aanwonenden geraadpleegd om waar nodig op detailniveau binnen de uitgangspunten te zoeken naar de best haalbare aansluiting op de omgeving. Dit heeft geleid tot de volgende uitkomsten:

- De uitwerking van het gebouwoontwerp wordt door bewoners van Koningsstaete gezien als een positieve verbetering. De afstand ten opzichte van de kopwoningen van Koningsstaete is vergroot van 12,5 meter (planaanpassing participatie november 2018) naar nu 14,5 meter. Op de begane grond is de afstand vergroot van 9 meter naar 10 meter nu.

- De extra afschuining in het gebouwoontwerp aan de zijde van Koningsstaete is een positieve wijziging van het volume. Hierdoor verbetert het uitzicht op de gevelwand vanuit de kopwoningen van Koningsstaete verder ten opzichte van de eerdere planaanpassing uit de participatie van november 2018.

- RED Company, gemeente en bewoners van Koningsstaete gaan gezamenlijk het gebied op maaiveld grenzend aan Koningsstaete ontwerpen voor een duidelijke inrichting en onderscheid van het terrein. 11

- Op aangeven van aanwonenden is besloten om de ontsluiting van de fietsenstalling in het gebouwontwerp aan de zuidzijde, grenzend aan Koningsstaete, te verplaatsen. In overleg met de gemeente gaat de ontsluiting van de fietsenstalling in het ontwerp naar de oostzijde. Zij wordt daar op de hoofd fietsroute Driemanschapskade georiënteerd.

BSO-middag over spelen

Om meer inzicht te krijgen in de wensen en behoeften van kinderen in de buurt is op 18 februari een interactieve sessie met kinderen in de leeftijdscategorie van 6 tot 11 jaar van BSO Pollewop gehouden. Na een plantoelichting zijn de kinderen aan de slag gegaan en hebben al tekenend en kleurend hun speelwensen weergegeven. Vervolgens hebben de kinderen in onderling overleg aangegeven waar hun voorkeuren naar uitgingen. De top 5 van speelwensen van kinderen uit de buurt zijn:

1. Trampolines
2. Boomhut
3. Voetbalveld
4. Visvijver
5. Moestuin / pluktuin

Enquête

Als onderdeel van deze participatieronde zijn de belangstellenden geraadpleegd over woningen, mobiliteit, woonomgeving en woondiensten. Er is een woonenquête gehouden die ook als doel had de woningen zo goed mogelijk bij de woonwensen aan te laten sluiten. Op 28 februari is een mailing verstrekt aan de ruim 1.300 geïnteresseerden die zich voor het project hebben ingeschreven. De uitkomsten van de woonenquête zijn verwerkt tot en met 7 april 2020. De enquête leverde de volgen inzichten op.

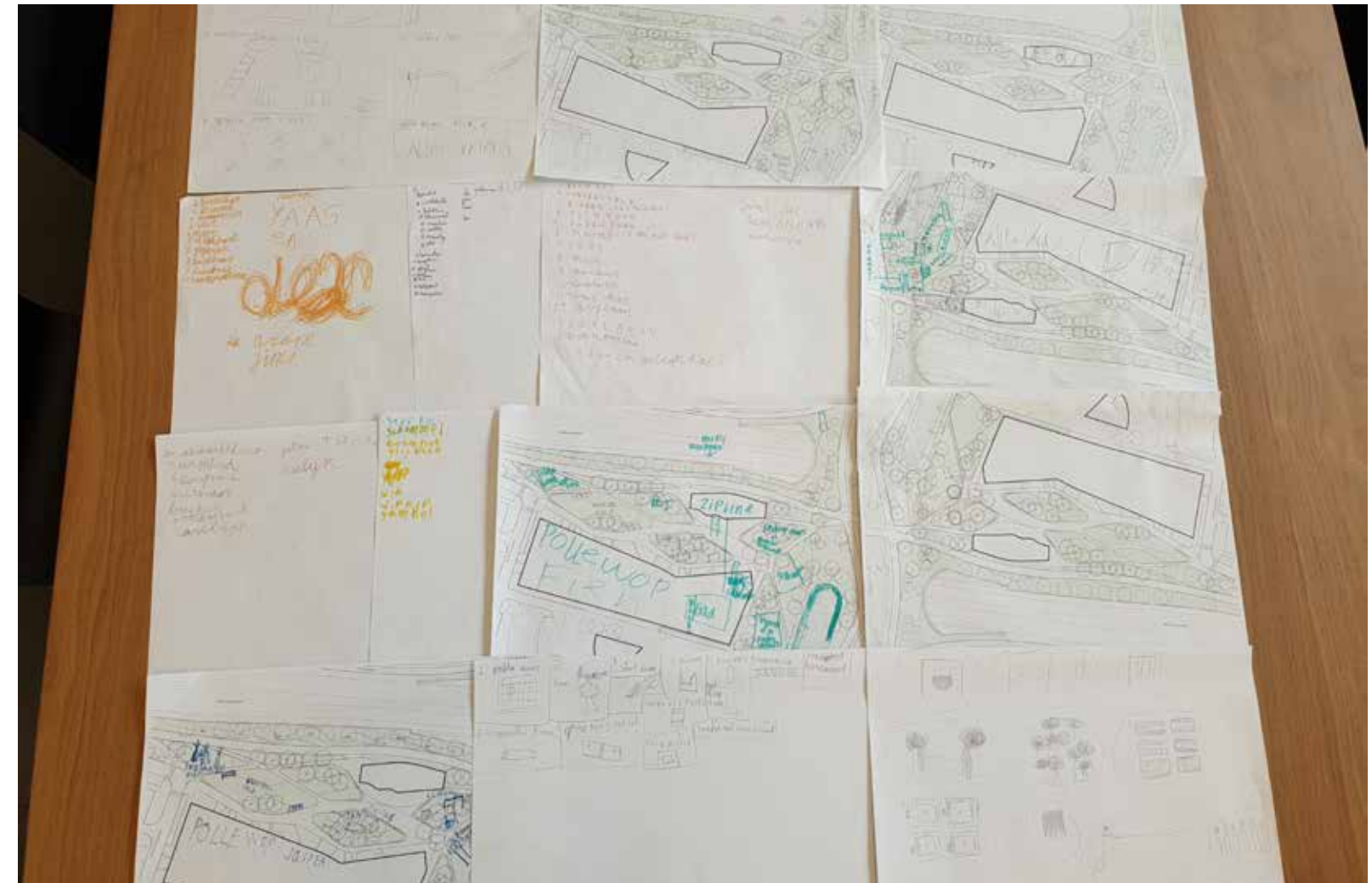
- De inzet van deelauto's zal een flinke bijdrage leveren aan de duurzame mobiliteitsambities van LEAD zo blijkt uit de gehouden enquête. 30% van de autobezitters met belangstelling voor een koopwoning geeft aan de auto weg te doen als er deelauto's beschikbaar zijn. 34% van de belangstellenden geeft aan überhaupt al geen auto te hebben.

- Naast 25% sociale huurwoningen is er een keuze gemaakt voor de ontwikkeling van meer kleinere woningen (koop en middenhuur) die bereikbaar zijn voor starters. Bij elkaar maken deze woningen nu 75% van het aanbod uit. Dit woningaanbod sluit goed aan bij de behoefte van de respondenten, waarvan 72% een woning in de sociale huurklasse of de bereikbare huur- en koopsector zoekt.

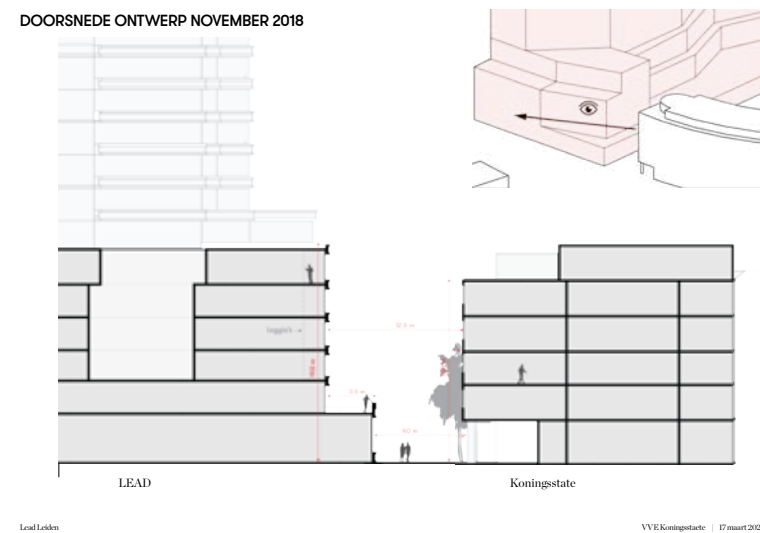
- Er is een hoge belangstelling voor gebruik van het park rond LEAD en een ruime behoefte aan verschillende woondiensten en woonvoorzieningen.

Vervolg

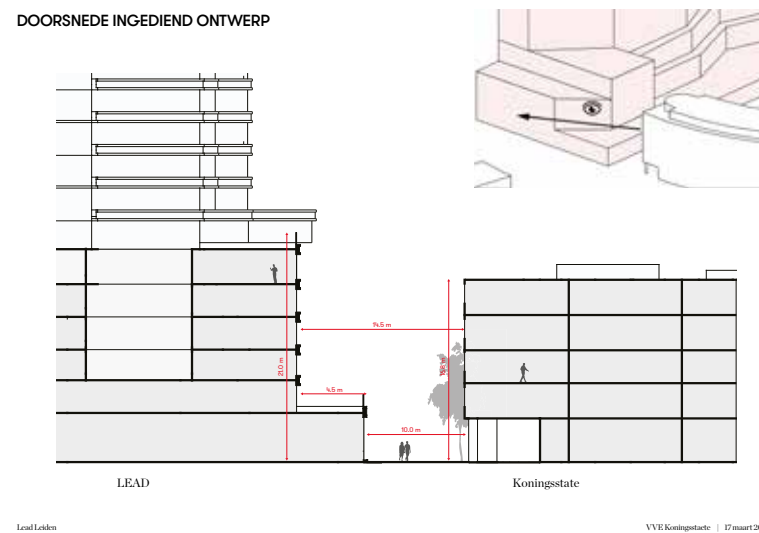
De participatie voor de uitwerking van LEAD heeft ons geleerd dat wij op plandetails met omwonenden tot een vergelijk kunnen komen. Over de uitgangspunten van LEAD blijft verschil van inzicht bestaan. Het verkeer op de wegen rond LEAD neemt fors toe, maar de verkeersdruk blijft binnen de geldende normen. Werkgroepen van RED Company, gemeente en bewoners kijken naar maatregelen voor de veiligheid en het bouwverkeer. Vanuit RED Company zetten wij ons graag in voor de constructieve voortzetting van het contact.



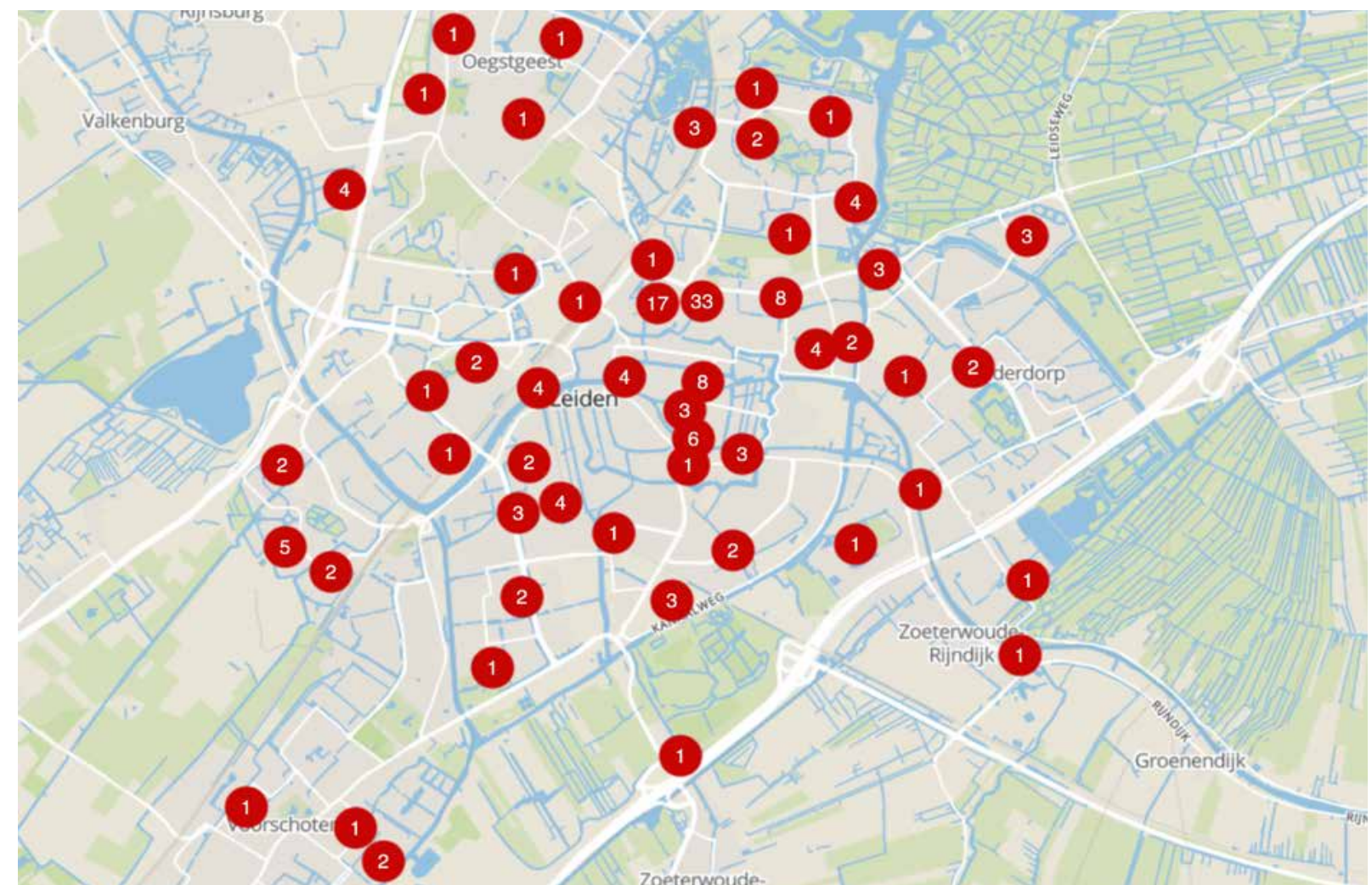
Tekeningen van de BSO-middag bij Smallsteps Pollewop



Doorsnede nabij Koningsstaete - nov 2018



Doorsnede nabij Koningsstaete - maart 2020



Waar komen de respondenten van de woonenquête vandaan?



Aanpak participatie

Aanleiding

Nadat de gemeenteraad van Leiden op 20 juni 2019 de Nota van Uitgangspunten voor het project LEAD heeft vastgesteld, is RED Company gestart met het verder uitwerken van de plannen voor LEAD.

De gemeente Leiden hanteert een 'werkwijzer' voor particuliere bouwinitiatieven (Werkwijzer voor (private) bouwinitiatieven die afwijken van het bestemmingsplan, oktober 2018). In deze werkwijzer is een taakverdeling opgenomen tussen de gemeente Leiden en de initiatiefnemer (in dit geval RED Company).

Taken van RED Company:

- stemt het (bouw)initiatief inhoudelijk af met omwonenden, andere belanghebbenden en de gemeente;
- legt uit waarom het (bouw)initiatief voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en wet- en regelgeving;
- inventariseert de reacties van belangstellenden en geeft bij haar formele aanvraag voor het bestemmingsplan aan, hoe met die reacties is omgegaan;
- onderbouwt het voorgaande waar nodig met onderzoeken.

Taken van de gemeente Leiden:

- bepaalt de kring van omwonenden en andere belanghebbenden;
- informeert omwonenden en andere belanghebbenden via een brief over het participatieproces;
- geeft aan omwonenden en andere belanghebbenden uitleg over het proces, de Nota van Uitgangspunten, achterliggend beleid, maatschappelijke opgaven en wenselijkheid van het initiatief (bij de plangroepen en een informatiemarkt).

Bijeenkomst plangroep en workshop op 20 februari

In dit kader heeft RED Company – in aansluiting op de vorige participatieronde en naast andere initiatieven op grond van de werkwijzer – op 20 februari 2020 drie gespreksrondes gehouden over de thema's verkeer, ontsluiting en parkeren, en een workshop over openbare ruimte en groen. In de gespreksrondes werden door Red Company en haar onderzoekers de verkeersonderzoeken toegelicht en besproken met de deelnemers. In de workshop werd het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte toegelicht en door de aanwezige betrokkenen van kanttekeningen en suggesties voorzien.

Deze bijeenkomsten dienden een aantal doelen:

Informereren:

- de uitkomsten van de drie uitgevoerde verkeersonderzoeken, rekening houdend met vragen uit de vorige participatieronde;
- waarom het ontwerp op de onderdelen verkeer en openbare ruimte en groen past binnen kaders van de Nota van Uitgangspunten.

Raadplegen:

- ophalen en beantwoorden van vragen en reacties naar aanleiding van de drie verkeersonderzoeken;
- inventariseren welke reële knelpunten er zijn voor verkeer en welke mogelijke oplossingen daarvoor (nodig) zijn;
- ophalen van ideeën die bij de toekomstige uitwerking van 'openbare ruimte en groen' gebruikt kunnen worden.

Deelnemers bijeenkomst 20 februari

Uitgenodigd voor de bijeenkomsten op 20 februari zijn de ongeveer vijftig deelnemers aan plangroepen in de vorige participatieronde. Verder is er een uitnodiging gestuurd aan specifieke belanghebbenden bij het onderwerp openbare ruimte en groen (buurtbewoners actief betrokken bij groen, stedelijk betrokkenen bij de openbare ruimte, en bewoners en organisaties die met woningen en gebouwen aan het nieuwe openbaar gebied grenzen). Daarnaast heeft ook een aantal deelnemers zichzelf aangemeld. Uiteindelijk hebben ongeveer dertig personen deelgenomen.

Extra bijeenkomst

Op 20 februari heeft RED Company een extra bijeenkomst van de plangroep toegezegd om de mogelijkheid te bieden tot het stellen van vragen over de eindconcepten van de verkeersonderzoeken die vooraf zijn toegestuurd, en over het ontwerp voor de openbare ruimte. De datum voor deze extra bijeenkomst was gepland voor 18 maart 2020; alle betrokkenen hadden hiervoor een uitnodiging ontvangen.



Webinars 23, 24 en 25 maart 2020

Door de maatregelen die zijn getroffen om de verspreiding van het coronavirus te voorkomen, was het echter niet mogelijk om de voor 18 maart geplande bijeenkomst in ongewijzigde vorm doorgang te laten vinden.

RED Company heeft er – in overleg met de gemeente Leiden – voor gekozen om deze bijeenkomst niet af te gelasten, maar om een andere vorm te kiezen, die onder de gegeven omstandigheden toch recht doet aan de bedoeling van de geplande extra bijeenkomst, namelijk in de vorm van online-webinars (communicatie tussen alle deelnemers door middel van een programma op ieders computer thuis).

Voor elk van de vier gespreksronden in de bedoelde extra plangroepbijeenkomst is daarom, over een aantal avonden verspreid, een webinar georganiseerd, waarin de deelnemers via hun computer thuis de presentaties konden horen en zien, en vervolgens hun vragen konden stellen door deze op hun computer in te typen en in te zenden via het geboden 'QenA'(Question & Answer)-systeem. Deze vragen werden daarna 'live' door het panel beantwoord. Alle vragen zijn genoteerd om daarna van een schriftelijk antwoord te worden voorzien. Ook werd een chat-mogelijkheid geboden, om op de geboden informatie te reageren of andere zaken die men naar voren wilde brengen, door te geven.

Voor deze webinars zijn opnieuw uitnodigingen verzonden aan degenen die voor de extra bijeenkomst van 18 maart waren uitgenodigd of zichzelf hadden aangemeld. Deelnemers konden zich per webinar aanmelden via een registratielink in de hun toegezonden e-mail. Voor elk van de webinarsessies is door RED Company bovendien nog een herinnerings-e-mail gestuurd. Het aantal deelnemers tijdens de webinars was (naast de panelleden): Verkeer (23 maart): 14; Ontsluiting (24 maart) 12; Parkeren (23 maart): 6; Openbare ruimte en groen (24 maart): 7.

Enkele deelnemers aan de plangroep op 20 februari hebben in e-mails aangegeven dat zij de webinars geen geschikte vervanger van de extra bijeenkomst vonden. Zij vroegen om uitstel. In overleg met de gemeente heeft RED Company daarop voor betrokkenen die niet deel konden of wilden nemen aan de webinars tot en met 29 maart de mogelijkheid geboden tot het via e-mail aanleveren van schriftelijke vragen of tot een persoonlijk gesprek.

'Maatregelen tegen verspreiding coronavirus voorkomen tienduizenden doden'



Een 'intelligente lockdown'. Dit zijn de nieuwe maatregelen tegen het coronavirus



VERSLAG PLANGROEP 20 FEBRUARI

Aanvang van de bijeenkomst

Na een korte plenaire opening, waarin de stand van zaken van rondom LEAD en de werkwijze van de avond zijn toegelicht, zijn de deelnemers in vier groepen uiteengegaan (drie groepen over verkeer en een groep Openbare ruimte en groen).

Gespreksronden en workshop

De deelnemers aan de groepen over verkeer konden drie gespreksronden bijwonen, op de thema's **Verkeer, Ontsluiting en Parkeren**. Elke gespreksronde kende een vaste opbouw: presentatie van het verkeersonderzoek door de verkeersonderzoeker, inventarisatie van vragen van de deelnemers, beantwoording van de vragen, en het plannen van de beantwoording van resterende, aan het eind van de bijeenkomst nog openstaande vragen.

Bij elke gespreksronde, die geleid werd door een onafhankelijke facilitator, waren naast een verkeersonderzoeker ook medewerkers van de initiatiefnemer, medewerkers van de gemeente en een notulist aanwezig.

De deelnemers aan de workshop **Openbare ruimte en groen** hadden een eigen programma met een presentatie

door ontwerpbureau DELVA van het voorlopig ontwerp (zie presentatie stadspark - Delva).

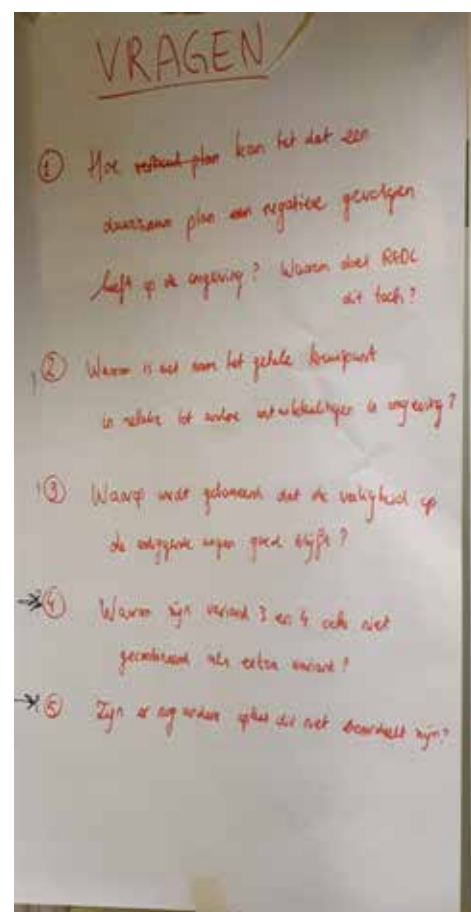
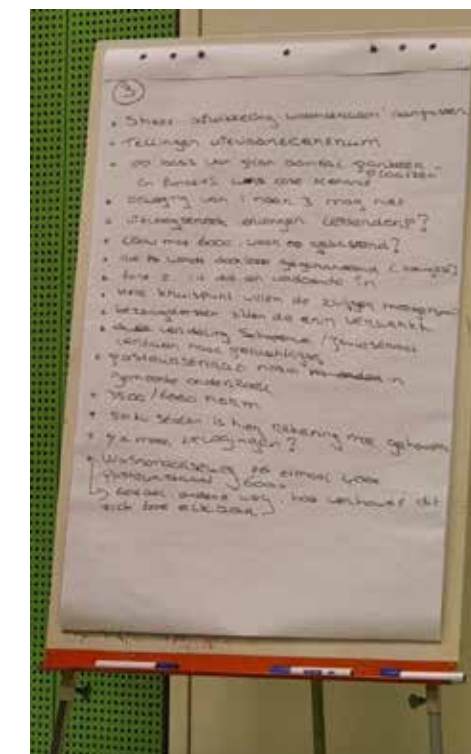
Ook deze workshop werd geleid door een onafhankelijke facilitator, en hier waren medewerkers van DELVA en van de initiatiefnemer en daarnaast ook medewerkers van de gemeente Leiden en een notulist aanwezig.

Na afloop van de gespreksronden en workshop

Aan het einde van de avond vond plenair een terugkoppeling plaats. Deelnemers benoemden de belangrijkste gespreksonderwerpen en de uitzoekvragen per sessie.

De drie gespreksrondes Verkeer, Ontsluiting en Parkeren leverden bij elkaar veertien hoofdpunten op en de workshop Openbare ruimte en groen tien afspraken. Er werd verder om aandacht gevraagd voor de afwikkeling van het toekomstige bouwverkeer; RED Company zegde toe hieraan aandacht te schenken op de informatiemarkt op 5 maart en bij de extra plangroepbijeenkomst op 18 maart.

Deze terugkoppeling is samen met de beantwoording van alle verzamelde vragen terug te vinden in het verslag van het plenaire gedeelte (zie verslag hieronder).



Presentaties & vragen plangroep



Facilitator - Iris Advies



iris

LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C

Programma

- 19.30 uur *Opening en voorstellen*
- 19.35 uur Werkwijze van Nota van Uitgangspunten naar bestemmingsplan
- 19.40 uur Programma gespreksrondes en verkeer
- 19.50 uur Start workshop openbare ruimte en groen
Start gespreksrondes verkeer, parkeren en ontsluiting
- 21.45 uur Plenaire terugkoppeling
- 22.10 uur Afsluiting

iris

LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C*Voorstelronde*

iris

LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C

Programma

- 19.30 uur Opening en voorstellen
- 19.35 uur *Werkwijze van Nota van Uitgangspunten naar bestemmingsplan*
- 19.40 uur Programma gespreksrondes en verkeer
- 19.50 uur Start workshop openbare ruimte en groen
Start gespreksrondes verkeer, parkeren en ontsluiting
- 21.45 uur Plenaire terugkoppeling
- 22.10 uur Afsluiting

iris

LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C

Werkwijze van Nota van Uitgangspunten naar bestemmingsplan

- 20 juni 2019: gemeenteraad stelt Nota van Uitgangspunten (NvU) vast.
- Initiatiefnemer RED Company kan plannen uitwerken binnen deze kaders.
- De kaders zelf staan nu niet ter discussie. Men kan bij het bestemmingsplan zienswijzen indienen, bezwaar maken en beroep aantekenen.
- We volgen de gemeentelijke ‘Werkwijzer voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan’ van oktober 2018.



Verspreiding op 3115 adressen



Brief november 2019

iris LEAD GESPREKSRONDES R E D C

iris LEAD GESPREKSRONDES R E D C

Taken RED Company

Taken Gemeente Leiden

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Stemt het (bouw)initiatief inhoudelijk af met omwonenden, andere belanghebbenden en de gemeente • Legt uit waarom het (bouw)initiatief voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en wet- en regelgeving • Inventariseert de reacties van belanghebbenden en geeft bij haar formele aanvraag voor het bestemmingsplan aan, hoe zij met die reacties is omgegaan • Onderbouwt het voorgaande waar nodig met onderzoeken | <ul style="list-style-type: none"> • Bepaalt kring van omwonenden en andere belanghebbenden • Informeert omwonenden en andere belanghebbenden via een brief over het participatieproces • Geeft aan omwonenden en andere belanghebbenden uitleg over proces, de Nota van Uitgangspunten, achterliggend beleid, maatschappelijke opgaven en wenselijkheid van het initiatief (bij plangroep en informatiemarkt). |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Activiteiten Red Company voor de taken uit de Werkwijzer:

- Raadplegen van plangroep over verkeer, parkeren en ontsluiting
- Workshop openbare ruimte en groen
- Raadplegen van aanwonenden en VVE's over gebouwontwerp en effecten op omgeving
- Middag over speelplekken
- Wonenquête
- Informatiemarkt op 5 maart. Informeren en raadplegen over:
 - Gebouwwontwerp
 - Verkeer, parkeren en mobiliteit
 - Groen en openbare ruimte / spelen
 - Wonen Functies, invulling plint
 - Energie en duurzaamheid
 - Vervolgproces, verantwoording en onderzoeken
- Verslag met verantwoording bij aanvraag bestemmingsplan

iris LEAD GESPREKSRONDES R E D C

iris LEAD GESPREKSRONDES R E D C

Informereren

- over de uitkomsten van de drie uitgevoerde verkeersonderzoeken, rekening houdend met vragen uit de vorige participatieronde.
- waarom ontwerp op onderdelen verkeer en openbare ruimte en groen past binnen kaders NvU.

Raadplegen

- ophalen en beantwoorden van vragen en reacties naar aanleiding van de drie verkeersonderzoeken.
- inventariseren welke reële knelpunten er zijn voor verkeer en welke mogelijke oplossingen daarvoor (nodig) zijn.
- ophalen van ideeën die bij de toekomstige uitwerking van 'openbare ruimte en groen' gebruikt kunnen worden



LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C

Programma

- 19.30 uur Opening en voorstellen
- 19.35 uur Werkwijze van Nota van Uitgangspunten naar bestemmingsplan
- **19.40 uur Programma gespreksrondes en verkeer**
- 19.50 uur Start workshop openbare ruimte en groen
- Start gespreksrondes verkeer, parkeren en ontsluiting
- 21.45 uur Plenaire terugkoppeling
- 22.10 uur Afsluiting



LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C**Zaal A Verkeersonderzoek. Gespreksleider Patricia Wiebinga.**

Met Joop Hoekstra van Bureau Boot en Gijsbert van Estrik van RED Company.
Hier start groep 1. Die start 20.30 uur in Zaal B en 21.10 in Zaal C.

Zaal B Onderzoek parkeren. Gespreksleider Annelies Colenbrander.

Met Ernst Bos van S-Park en Guus Tennekes van RED Company.
Hier start groep 2. Die start 20.30 uur in Zaal C en 21.10 in Zaal A.

Zaal C Onderzoek ontsluiting. Gespreksleider Brechje Sondermeijer.

Met Bas Alferink van Goudappel Coffeng en Nanne de Ru van RED Company.
Hier start groep 3. Die start 20.30 uur in Zaal A en 21.10 in Zaal B.

Zaal D Workshop openbare ruimte en groen. Gespreksleider Erna van Holland.

Met Steven Delva en Rex van Beijsterveldt van Delva Landscapes en Architecture tot 21:30.



LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C**Gespreksrondes verkeer**

- Presentatie onderzoek 10 min
- Inventarisatie vragen
- Beantwoording en gesprek
- Plannen beantwoording resterende vragen (uitzoeken)

Per groep geeft een deelnemer de terugkoppeling

1. Wat waren per onderwerp (verkeer, parkeren en ontsluiting) de twee belangrijkste thema's voor jullie?
2. Wat wordt nog voor jullie uitgezocht?



LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C

1. Workshop Openbare Ruimte en Groen**Een deelnemer geeft terugkoppeling**

1. Wat zijn de vijf belangrijkste onderwerpen waarover is gesproken
2. Wat zijn de aandachtspunten voor de verdere uitwerking?

Algemeen

- Verslag bevat flipovers, beantwoording en terugkoppeling. Bijlagen zijn de presentaties.
- Reservering 5 maart



LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C

Programma

- 19.30 uur Opening en voorstellen
- 19.35 uur Werkwijze van Nota van Uitgangspunten naar bestemmingsplan
- 19.40 uur Programma gespreksrondes en verkeer
- **19.50 uur Start workshop openbare ruimte en groen**
Start gespreksrondes verkeer, parkeren en ontsluiting
- 21.45 uur Plenaire terugkoppeling
- 22.10 uur Afsluiting



LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C

Programma

- 19.30 uur Opening en voorstellen
- 19.35 uur Werkwijze van Nota van Uitgangspunten naar bestemmingsplan
- 19.40 uur Programma gespreksrondes en verkeer
- 19.50 uur Start workshop openbare ruimte en groen
Start gespreksrondes verkeer, parkeren en ontsluiting
- **21.45 uur Plenaire terugkoppeling**
- 22.10 uur Afsluiting



LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C**Terugkoppeling**

- Openbare ruimte en groen
- Verkeer met groep A, B en C
- Parkeren met groep A, B en C
- Ontsluiting met groep A, B en C



LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C

Programma

- 19.30 uur Opening en voorstellen
- 19.35 uur Werkwijze van Nota van Uitgangspunten naar bestemmingsplan
- 19.40 uur Programma gespreksrondes en verkeer
- 19.50 uur Start workshop openbare ruimte en groen
Start gespreksrondes verkeer, parkeren en ontsluiting
- 21.45 uur Plenaire terugkoppeling
- **22.10 uur Afsluiting**

Wel thuis!

LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C

LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C*Afsluiting*

- Uitzoekvragen?
- Verslag avond
- Reservering 3 maart



LEAD GESPREKSRONDES

R E
D C

Vragen en reacties bij de inleiding van de bijeenkomst

1. Wanneer wordt verkeer tijdens de bouw besproken?

Red Company gaat hierover in gesprek met de buurt. In de plangroep van 2018 is aangekondigd dat er een apart overleg komt. Bij de extra bijeenkomst op 18 maart nemen we daar alvast een voorschot op.

2. Wanneer komt het bestemmingsplan?

RED: april 2020. Iedereen wordt hierover geïnformeerd.

3. Nu 'even' kennis' nemen van de onderzoeken die nodig zijn voor het bestemmingsplan, is wel heel erg weinig tijd. Wat is veranderd aan de normen waaraan deze moeten voldoen en kan daar een beeld van worden gegeven. (Parkeernorm kwam ter sprake).

Zodra de concept-onderzoeken gereed zijn, worden ze toegestuurd. De normen komen vandaag ter sprake in de presentaties en bij de gespreksrondes.

Er is een extra plangroepbijeenkomst (na bijeenkomst: datum 18 maart, red.). Men ontvangt hiervoor de presentaties en het verslag met de beantwoording van vragen van 20 februari en de concept-onderzoeken.

4. Zijn er later nog mogelijkheden om te reageren?

3 maart was een extra mogelijkheid. Dit is aan het einde van de avond verplaatst naar de week van 16 maart. Uiteindelijke datum is 18 maart, vanaf 19.30 uur in Het Gebouw.

5. Wij zijn al 1,5 jaar bezig en het plan is maar weinig gewijzigd. Het past toch niet binnen het vigerend beleid.

Het past binnen de Nota van uitgangspunten die door de gemeenteraad is vastgesteld. De toets op wet- en regelgeving wordt bij het bestemmingsplan gevoegd.

6. Ik begon hoopvol aan de participatie met de plangroep. Na afloop voelde ik me gebruikt. Het verslag maakte onvoldoende duidelijk wat de bezwaren van onze groep waren.

We vermelden dit in het verslag van deze avond.

7. Maak gebruik van de grote hoeveelheid kennis die in de wijk aanwezig is.

Waar dat binnen de Nota van Uitgangspunten mogelijk is maken we daar vanavond, maar ook daarna, heel graag gebruik van.

8. Ik vind het participatieniveau dat wij als omwonenden hadden onvoldoende. Er was voor ons geen ruimte om echt iets wezenlijks aan de plannen te veranderen.

De niveaus van participatie zijn vermeld op de panelen van de informatiebijeenkomst. Mensen die een heel ander plan wilden, hebben hun punten duidelijk gemaakt in de bijeenkomsten en bij de Raad. Uiteindelijk ligt de belangenafweging bij de Raad. De wijzigingen uit de participatierondes zijn opgenomen in het participatieverslag en maken deel uit van de Nota van Uitgangspunten die de Raad heeft vastgesteld.

Afspraken voor het vervolg

Alle vanavond verzamelde vragen worden schriftelijk beantwoord en samen met de drie verkeersonderzoeken verspreid onder de deelnemers. Daarna wordt half maart een extra bijeenkomst gepland. Ook Delva is eventueel beschikbaar voor vervolg op de workshop openbare ruimte en groen.

Ontsluiting - Goudappel Coffeng



INHOUD

- Aanleiding
- Toelichting varianten
- Beoordelingscriteria
- Uitkomsten varianten
- Conclusie



AANLEIDING

- Woningbouwproject
- 580 woningen
- Onderzoek naar mogelijkheden om beoogde ontsluitingsroute te ontlasten middels een aanvullende of alternatieve ontsluiting



OVERZICHT VARIANTEN

1. Basisvariant met ontsluiting via Schapenwei naar Pasteurstraat
2. Nieuwe Koningsstraat aantakken op Willem de Zwijgerlaan - Koningslaan
3. Uitvoegstrook vanaf Willem de Zwijgerlaan naar Edisonstraat
4. Invoegstrook vanaf Nieuwe Koningsstraat naar Willem de Zwijgerlaan



BEOORDELINGSCRITERIA

1. Doorstroming

- Autoverkeer Willem de Zwijgerlaan

- OV Willem de Zwijgerlaan

2. Veiligheid

- Fietsers Willem de Zwijgerlaan

- Schapenwei & Pasteurstraat

3. Leefbaarheid

- Schapenwei & Pasteurstraat

4. Bereikbaarheid

- LEAD

- Edisonstraat

5. Inpassing

- Ruimtelijk bovengronds & ondergronds

- De drie varianten zijn beoordeeld t.o.v. de ontsluiting via bestaande infrastructuur (basisvariant) op de volgende wijze:

+ Score is beter dan basisvariant

= Score is gelijk aan basisvariant

- Score is slechter dan basisvariant

X Score is slechter dan basisvariant, situatie is onacceptabel

1. ONTSLUITING VIA BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

Criteria	Basisvariant
<u>Doorstroming</u>	
Auto Willem de Zwijgerlaan	Redelijk
OV Willem de Zwijgerlaan	Goed
<u>Veiligheid</u>	
Fietsers Willem de Zwijgerlaan	Goed
Schapenwei	Redelijk
Pasteurstraat	Redelijk
<u>Leefbaarheid</u>	
Schapenwei	Matig
Pasteurstraat	Redelijk
<u>Bereikbaarheid</u>	
LEAD	Redelijk
Edisonstraat	Redelijk
<u>Inpassing</u>	
Ruimtelijk bovengronds	Goed
Ruimtelijk ondergronds	Goed

Belangrijke uitkomsten:

- Verkeersafwikkeling kruispunt Willem de Zwijgerlaan – Pasteurstraat blijft goed
- Lengte linksafstrook van Willem de Zwijgerlaan naar Schapenwei aandachtspunt
- Leefbaarheid Schapenwei matig door toename verkeersintensiteiten
- Geen onacceptabele knelpunten bij de 11 criteria. De verkeersintensiteiten op de Schapenwei blijven binnen acceptabele grenzen gegeven de inrichting en functie.

1. ONTSLUITING VIA BESTAANDE INFRASTRUCTUUR



2. EXTRA AANSLUITING



2. EXTRA AANSLUITING

Criteria	Basisvariant	Nieuwe Tak		
<u>Doorstroming</u>				
Auto Willem de Zwijgerlaan	Redelijk	X	Belangrijke uitkomsten: • Te lange cyclustijden bij aansluiting Nieuwe Koningstraat op kruispunt -> voldoet niet • OV-bussen moeten samen met rechtsaffer doordat er onvoldoende ruimte is -> OV verslechtert en slechtere verkeersafwikkeling • Leefbaarheid en veiligheid Schapenwei verbetert, want minder verkeer dan in basisvariant • Edisonstraat kan niet aangesloten worden op Nieuwe Koningstraat. Geen verkeersveilige inrichting/ inpassing mogelijk. Edisonstraat zou onbereikbaar worden	
OV Willem de Zwijgerlaan	Goed	X		
<u>Veiligheid</u>				
Fietsers Willem de Zwijgerlaan	Goed	-		
Schapenwei	Redelijk	+		
Pasteurstraat	Redelijk	+		
<u>Leefbaarheid</u>				
Schapenwei	Matig	+		
Pasteurstraat	Redelijk	-		
<u>Bereikbaarheid</u>				
LEAD	Redelijk	+		
Edisonstraat	Redelijk	X		
<u>Inpassing</u>				
Ruimtelijk bovengronds	Goed	X		
Ruimtelijk ondergronds	Goed	-		

3. UITVOEGSTROOK

Criteria	Basisvariant	Uitvoegstrook		
<u>Doorstroming</u>				
Auto Willem de Zwijgerlaan	Redelijk	=	Belangrijke uitkomsten: • Uitvoegstrook moet met busstrook worden gecombineerd, vanwege beperkte ruimte. Deze situatie zorgt voor hinder voor bussen. Daarnaast moet bushalte verplaatst worden. • Fietsers krijgen te maken met extra stroom kruisend verkeer -> kans op ongevallen neemt toe • Uitvoegstrook levert hoge snelheden voor het autoverkeer op, en daarmee conflicten met fietsers • Veiligheid Schapenwei verbetert, doordat intensiteit afneemt • Bereikbaarheid LEAD en Edisonstraat verbetert	
OV Willem de Zwijgerlaan	Goed	X		
<u>Veiligheid</u>				
Fietsers Willem de Zwijgerlaan	Goed	-		
Schapenwei	Redelijk	+		
Pasteurstraat	Redelijk	=		
<u>Leefbaarheid</u>				
Schapenwei	Matig	=		
Pasteurstraat	Redelijk	=		
<u>Bereikbaarheid</u>				
LEAD	Redelijk	+		
Edisonstraat	Redelijk	+		
<u>Inpassing</u>				
Ruimtelijk bovengronds	Goed	-		
Ruimtelijk ondergronds	Goed	-		

3. UITVOEGSTROOK



4. INVOEGSTROOK



4. INVOEGSTROOK

Criteria	Basisvariant	Invoegstrook	Belangrijke uitkomsten:
<u>Doorstroming</u>			
Auto Willem de Zwijgerlaan	Redelijk	=	<ul style="list-style-type: none"> Menging autoverkeer en bussen op busbaan, kan onduidelijk zijn voor weggebruikers en doorstroming bus en veiligheid verslechteren Mogelijk ongewenst gedrag > doorsteek naar Gooimeerlaan Fietsers krijgen te maken met extra stroom kruisend verkeer -> kans op ongevallen neemt toe Veiligheid Pasteurstraat verbetert, want minder verkeer Intensiteiten op Schapenwei nemen alsnog toe, door toename verkeer elders uit de wijk richting de nieuwe invoegstrook ('sluipverkeer'). Invoegstrook is sneller dan via verkeerslichten. Leefbaarheid verslechtert hierdoor
OV Willem de Zwijgerlaan	Goed	-	
<u>Veiligheid</u>			
Fietsers Willem de Zwijgerlaan	Goed	-	
Schapenwei	Redelijk	-	
Pasteurstraat	Redelijk	+	
<u>Leefbaarheid</u>			
Schapenwei	Matig	-	
Pasteurstraat	Redelijk	+	
<u>Bereikbaarheid</u>			
LEAD	Redelijk	+	
Edisonstraat	Redelijk	+	
<u>Inpassing</u>			
Ruimtelijk bovengronds	Goed	-	
Ruimtelijk ondergronds	Goed	-	

AANBEVELINGEN

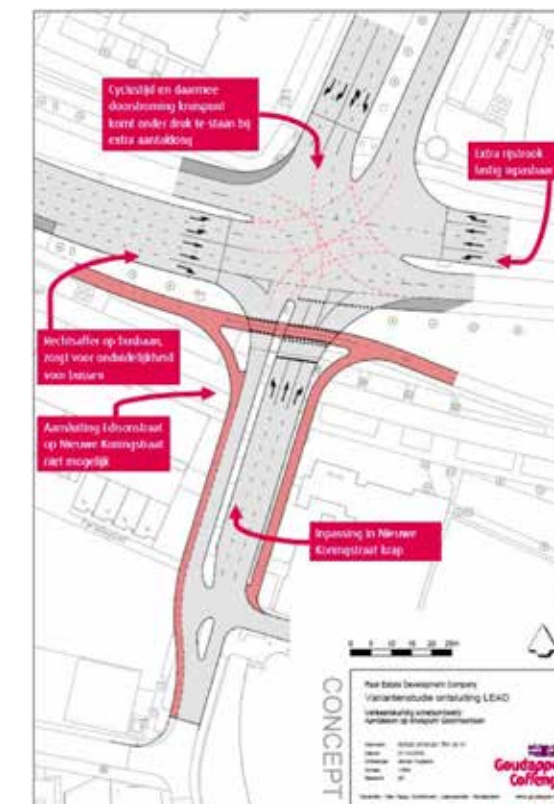
- Verkeer zo veel mogelijk afwikkelen via bestaande infrastructuur, dit heeft de minste impact op de verkeersafwikkeling
- Te korte linksafstrook vanaf de Willem de Zwijgerlaan naar Pasteurstraat dient verlengd te worden
- Aandachtspunt bij basisvariant is positie fietser op Pasteurstraat: wachtrij kan



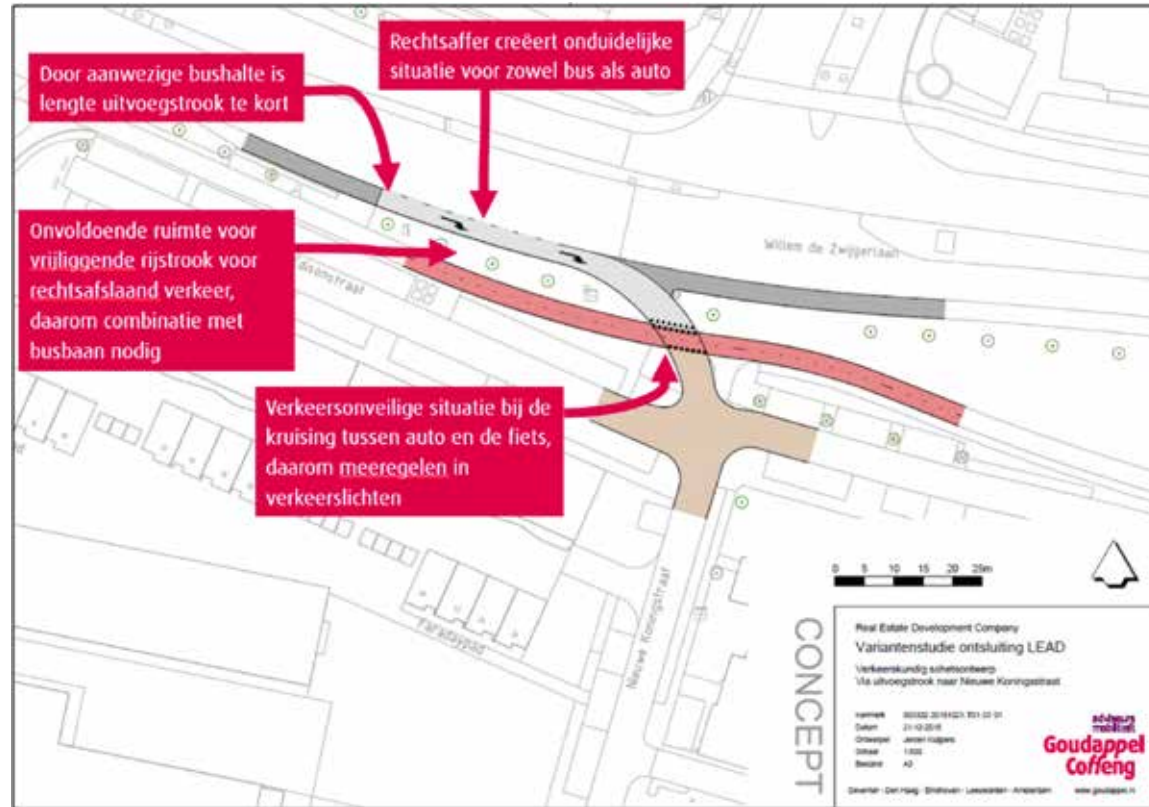
CONCLUSIES

- Basisvariant zorgt voor toename verkeer op Schapenwei, Joulestraat en Pasteurstraat, maar veiligheid en verkeersafwikkeling blijft goed
- Aansluiting Nieuwe Koningstraat niet haalbaar, doordat dit een grote negatieve impact heeft op doorstroming op de Willem de Zwijgerlaan en niet inpasbaar is
- Variant uitvoegstrook kan wel binnen de huidige verkeersregeling, maar heeft grote negatieve impact op de bussen op de Willem de Zwijgerlaan. Tevens nadelig voor veiligheid fietsverkeer. Winst qua veiligheid en leefbaarheid op Schapenwei, Joulestraat en Pasteurstraat is daarnaast gering
- Variant invoegstrook naar Willem de Zwijgerlaan is maar voor een beperkt aantal voertuigen een interessante maatregel. Echter, onduidelijke situatie auto en bus, en mogelijke stroom sluipverkeer vanaf Pasteurstraat via de Joulestraat en Schapenwei naar Willem de Zwijgerlaan

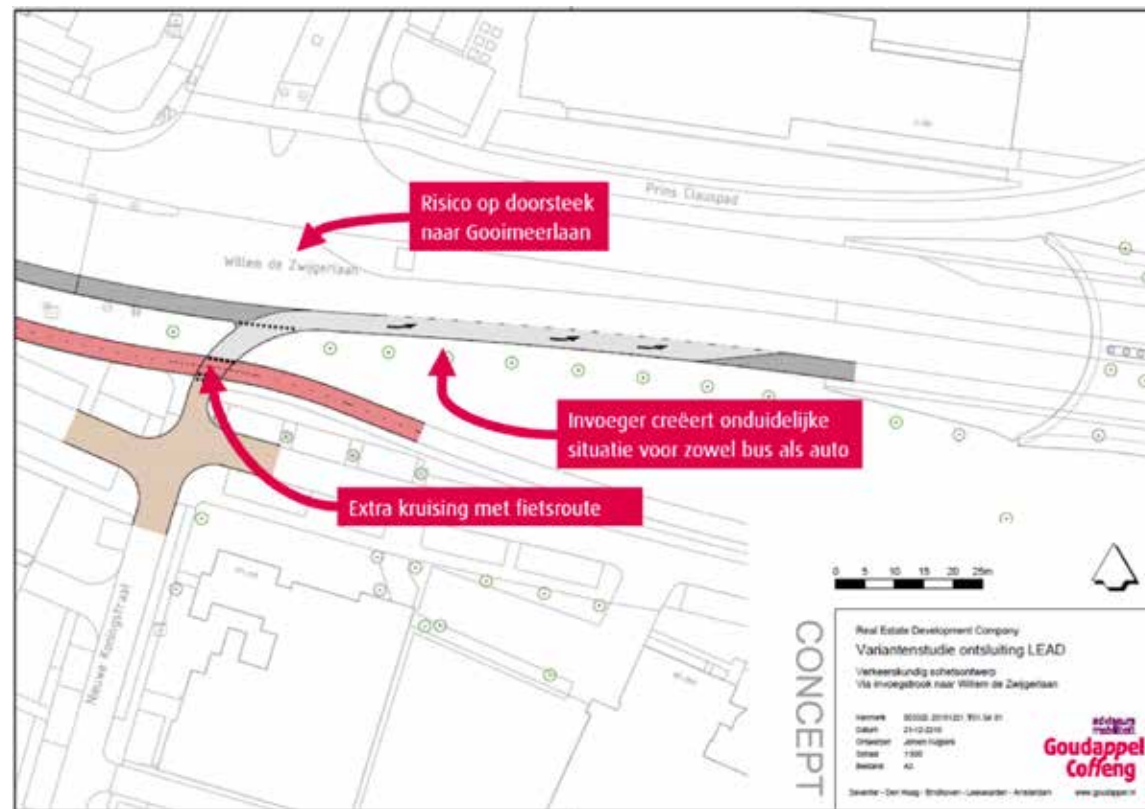
ONTWERP EXTRA AANSLUITING



ONTWERP UITVOEGSTROOK



ONTWERP INVOEGSTROOK



VRAGEN ONDERDEEL ONTSLUITING

RONDE 1

1. Wat gebeurt er met het verkeer van de Haarlemmerweg?

Op de Haarlemmerweg (ten zuiden van de Willem de Zwijgerlaan) is nu sprake van eenrichtingsverkeer richting het noorden. Verkeer op de Haarlemmerweg dat naar de Willem de Zwijgerlaan wil, rijdt via de Musschenbroekstraat naar het kruispunt met de Pasteurstraat. Dat zal in de toekomst (met de ontwikkeling van LEAD) niet anders zijn. Verder heeft de ontwikkeling LEAD nauwelijks effect op de verkeersintensiteiten van de Haarlemmerweg.

2. Staan de uitgangspunten echt vast?

In de nota van uitgangspunten staat dat de ontsluiting van het planinitiatief in ieder geval via de bestaande ontsluiting (Nieuwe Koningstraat – Schapenwei – Pasteurstraat) zal moeten en kunnen plaatsvinden. Het onderzoek naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden concludeert ook dat ontsluiting via de huidige wegen beter is dan via alternatieve ontsluitingen.

3. Is het onderzoek van ‘ontsluiting’ onafhankelijk van het onderzoek van ‘verkeer’?

Ja, dit onderzoek is onafhankelijk uitgevoerd. Naar aanleiding van de vorige bewonersavond is een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar mogelijke alternatieve ontsluitingen. Onderzoek ‘ontsluiting’ (Goudappel Coffeng) is door een ander adviesbureau uitgevoerd dan het onderzoek ‘verkeer’ (buro BOOT).

4. Hoe verhoudt de nota van uitgangspunten zich tot de variantenstudie?

In de nota van uitgangspunten staat dat de ontsluiting van het planinitiatief in ieder geval via de bestaande ontsluiting (Nieuwe Koningstraat – Schapenwei – Pasteurstraat) zal moeten en kunnen plaatsvinden. Het onderzoek ‘variantenstudie’ naar een alternatieve ontsluiting is door initiatiefnemer toegezegd aan de belanghebbenden, om te onderzoeken of een andere ontsluiting wellicht voordelen biedt ten opzichte van de voorgestelde ontsluiting via de bestaande infrastructuur. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat ontsluiting via de huidige infrastructuur is aan te bevelen boven alternatieve varianten.

5. Hoe is de normering van de criteria bepaald en waar is dit te vinden?

Voor de beoordeling zijn vier hoofdcriteria (verkeersafwikkeling, veiligheid, leefbaarheid en inpassing) en daaronder elf subcriteria aangehouden. De basisvariant is op zichzelf beoordeeld om te bepalen

of de basis voldoet qua verkeersafwikkeling, veiligheid, leefbaarheid en inpassing. De drie overige varianten zijn vervolgens beoordeeld ten opzichte van de basisvariant, en er is daarbij gekeken of sprake is van een verbetering of verslechtering. In sommige gevallen is sprake van een onacceptabele situatie. Hoe dit beoordeeld is, kan per criterium verschillen. De beoordeling per criterium lichten we hierna verder toe:

- Bij de beoordeling van de verkeersafwikkeling is het Programma van Eisen ‘Geregelde kruispunten’ van de gemeente Leiden gehanteerd. Voor de doorstroming van de bus geldt dat over de Willem de Zwijgerlaan de regionale R-net buslijn 400 tussen Leiden en Leiderdorp rijdt. De R-net-bussen zijn (na de trein) de belangrijkste openbaar-vervoer-lijnen in Leiden, en hieraan zijn kwaliteitseisen gesteld door de provincie ten aanzien van o.a. doorstroming. De gemeente Leiden heeft een bestuurlijke afspraak met de provincie om daaraan te voldoen.

- Voor veiligheid zijn er geen harde kwantitatieve eisen; de beoordeling is kwalitatief uitgevoerd door een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor.

- T.a.v. leefbaarheid is de huidige situatie beoordeeld, en gekeken naar eventuele verkeersto- of afnames om de relatieve score te bepalen. Voor een woonstraat (erftoegangsweg) met 2-richtingenverkeer is op basis van 4.000 tot 6.000 verkeersbewegingen per dag acceptabel (gegeven de leefbaarheid en verkeersveiligheid). Indien straten smaller zijn dan het ideale profiel, dan geldt een lagere grenswaarde.

- Wat betreft inpassing, zijn schetsontwerpen gemaakt van de varianten die voldoen aan de verkeerstechnische ontwerprichtlijnen opgenomen in de ASVV 2019.

6. Stel dat de verkeersintensiteit verandert, zou je dan een andere variant kiezen?

Voor de alternatieve variant met de extra aantakking van de Nieuwe Koningstraat op het kruispunt Gooimeerlaan – Willem de Zwijgerlaan maakt dit niet uit. De negatieve gevolgen en onmogelijke inpasbaarheid van deze variant zorgen ervoor dat lagere intensiteiten hier geen invloed op hebben.

Voor de varianten met respectievelijk een uitvoegstrook en een invoegstrook heeft een veranderende (lagere) intensiteit een lichte invloed op de uiteindelijke beoordeling. Echter, aspecten als de verkeersveiligheid (zowel voor de fietsers op de Willem de Zwijgerlaan als het in- en uitvoegend autoverkeer, de complexiteit van het kruispunt, invloed op OV en mogelijk ongewenst gedrag (bij de invoegstrook) zorgen er ook bij andere verkeersintensiteiten voor dat deze alternatieven geen verbetering zijn t.o.v. van de basisvariant.

7. Waarom zijn stank en geluid niet meegenomen in leefbaarheid?

Deze vraag dient nader onderzocht te worden.

8. Is de leefbaarheid van de Edisonstraat meegenomen?

Nee, dit aspect is in het rapport niet meegenomen. De leefbaarheid van de Schapenwei en de Pasteurstraat is beoordeeld, omdat de effecten van de ontwikkeling van LEAD hier het grootst zijn.

9. Klopt het dat de variant ‘Nieuwe tak’ niet uitgevoerd wordt?

Op basis van de uitkomsten van deze alternatieve ontsluiting is de kans nihil dat dit wordt uitgevoerd. De bereikbaarheid van de Edisonstraat voor autoverkeer en het gevolg dat er erg lange wachttijden bij het kruispunt Gooimeerlaan – Willem de Zwijgerlaan ontstaan (waardoor het kruispunt niet meer voldoet aan de doorstromingscriteria) liggen hieraan ten grondslag.

10. Wordt leefbaarheid in de Edisonstraat weggelaten bij het onderzoek ‘uitvoegstrook’?

Het klopt dat de leefbaarheid van de Edisonstraat in deze studie niet is onderzocht. Het alternatief ‘uitvoegstrook’ heeft tot gevolg dat er meer verkeer via deze route en de Nieuwe Koningsraat gaat rijden (verkeer dat in de basisvariant via de Pasteurstraat gaat). Hierdoor nemen de intensiteiten op de Edisonstraat niet toe, maar zal er wel meer verkeer ‘voorlangs’ over de Willem de Zwijgerlaan rijden. Dit kan voor enige extra geluidsproductie zorgen, maar dit zal niet significant zijn omdat pas bij 40% verkeerstoename sprake is van waarneembare geluidseffecten. Op de Willem de Zwijgerlaan rijden zo’n 30.000 tot 40.000 auto’s per dag. De 2.200 extra verkeersbewegingen ten gevolge van LEAD betreffen minder dan 1% extra verkeer op de Willem de Zwijgerlaan, waardoor die geen noemenswaardige effecten op de leefbaarheid van de Edisonstraat zullen hebben. De verkeersveiligheid voor fietsers bij een eventuele kruising kan wel zwaar meewegen, omdat hier risico’s zijn geconstateerd.

11. Waarom heeft de variant ‘uitvoegstrook’ geen negatieve invloed op bussen?

De uitvoegstrook heeft wel negatieve impact op het busverkeer op de Willem de Zwijgerlaan. De uitvoegstrook vanaf de Willem de Zwijgerlaan moet worden ingepast nabij de busbaan aan de zuidzijde van de rijbaan. Vanwege de beperkte ruimte tussen de Willem de Zwijgerlaan en Edisonstraat en de beperkte lengte van het gewvak tussen de Pasteurstraat en Nieuwe Koningstraat

is een vrijliggende rijstrook voor rechtsafslaand verkeer niet in te passen. De rechtsafstrook moet daarom met de busbaan worden gecombineerd. Deze vormgeving heeft een negatief effect op de doorstroming van de bussen, aangezien deze mogelijk worden gehinderd door auto’s die rechtsaf willen slaan. Deels kan dit worden voorkomen door dit goed te regelen middels de verkeerslichten, maar enige hinder is nooit te voorkomen. Daarom is er sprake van een verslechtering ten opzichte van de basisvariant. In de situatie met de gecombineerde busbaan en rechtsafstrook ontstaat uiteindelijk een onacceptabel knelpunt vanwege de bussen die vanaf de busbaan op de Willem de Zwijgerlaan linksaf richting de Gooimeerlaan rijden. Deze beweging kan niet worden gecombineerd met rechtsafslaand autoverkeer en rechtdoorgaande bussen op één rijstrook. Daarmee ontstaat en onduidelijke situatie welke ook zorgt voor onveiligheid en hinder voor de bussen.

12. Klopt het dat de conclusies van het verkeersonderzoek uitgevoerd door de gemeente gelijk zijn aan die van het onderzoek van Goudappel?

Het klopt dat de onderzoeksresultaten van het verkeersonderzoek van Goudappel in grote lijnen overeenkomen met het door de gemeente uitgevoerde onderzoek.

RONDE 2:

13. Hoe kan het dat een duurzaam plan negatieve gevolgen heeft op de omgeving? Waarom doet RED Company dit toch?

Ontwikkelen in bestaande omgeving heeft altijd consequenties. Door met omwonenden en belanghebbenden in gesprek te zijn (en blijven) proberen wij de verschillende belangen zoveel mogelijk te verenigen.

14. Waarom is niet naar het gehele kruispunt in relatie tot andere ontwikkelingen in de omgeving gekeken?

In het verkeersmodel worden ontwikkelingen tot 2030 die min of meer vaststaan meegenomen in de berekeningen van de toekomstige verkeersintensiteiten. Deze verkeersintensiteiten zijn input geweest voor de kruispuntberekeningen. Bij de berekening van de doorstroming bij het kruispunt zijn deze ontwikkelingen dus wel meegenomen.

15. Waarop wordt gebaseerd dat de veiligheid op de omliggende wegen goed blijft?

In de beoordeling van de verkeersveiligheid van de Schapenwei en de Pasteurstraat is het effect in beeld gebracht van de toename van het autoverkeer in verhouding tot de capaciteit en beschikbare ruimte. Op basis van de maatvoering, omgevingskenmerken en intensiteiten is een beoordeling gegeven of de ontsluiting van LEAD een negatief effect heeft op de veiligheid op de Schapenwei en de Pasteurstraat. Vertrekpunt daarbij is dat in de basisvariant al het autoverkeer van en naar LEAD via de Schapenwei gaat rijden. Dit vormt een soort ‘worst-case-scenario’. In de praktijk zal een deel van het verkeer ook via de Joulestraat rijden. Bij de beoordeling van de basisvariant nemen de intensiteiten op de Schapenwei en de Pasteurstraat toe. Dit blijft echter binnen de maximaal toelaatbare intensiteiten om de verkeersveiligheid op de Schapenwei te waarborgen.

16. Waarom zijn variant 3 en 4 niet ook gecombineerd als extra variant?

Zowel variant 3 als variant 4 kennen elk afzonderlijk enkele nadelen waardoor deze varianten geen verbetering zijn ten opzichte van de ontsluiting over bestaande infrastructuur. Het combineren van variant 3 en 4 zorgt er niet voor dat deze nadelen worden weggenomen. Voor enkele aspecten (bijvoorbeeld de veiligheid van fietsers, verkeersafwikkeling van het kruispunt en de doorstroming van OV) wordt de situatie zelfs nog slechter indien de varianten worden gecombineerd.

17. Zijn er nog andere opties die niet beoordeeld zijn?

Op dit moment zien wij geen realistische andere alternatieve ontsluitingen die mogelijk zijn.

18. Is het een probleem om een bushalte te verplaatsen?

Het verplaatsen van een bushalte is afhankelijk van het OV-bedrijf en de inpasbaarheid van de bushalte op een andere plek in de omgeving. In dit geval is er geen goed alternatief voor de bushalte. Aan de westzijde van het kruispunt Pasteurstraat – Willem de Zwijgerlaan is namelijk onvoldoende ruimte om de bushalte veilig in te passen. Ten oosten van de Gooimeerlaan is het niet wenselijk, omdat een deel van de bussen via de Gooimeerlaan naar het station rijdt.

19. Wat is het probleem ten opzichte van OV bij variant 3?

Zie vraag 11.

20. Is er rekening gehouden met de toekomstige fietsstromen?

Bij de beoordeling van de verkeersafwikkeling bij het kruispunt is rekening gehouden met fietsstromen. Ook door de wijk zal er extra fietsverkeer zijn bij realisatie van de LEAD. Op woonstraten is menging van auto- en fietsverkeer bij 30 km/u veilig mogelijk.

Onderzoeksvragen:

- Gehele kruispunt bekijken in relatie tot andere ontwikkelingen in de omgeving.
- Veiligheid oversteekbaarheid (onder andere Schapenwei naar Koningsparkje).
- Hoe is het kruis in variant 3 op te lossen?

RONDE 3

21. Wat is de toename van de milieudruk voor omliggende wegen: CO2, stank en herrie?

Nadere onderzoeksvraag.

Deze vraag dient nader onderzocht te worden.

22. Wat is de onderbouwing van de verkeersveiligheid rondom?

In de beoordeling van de verkeersveiligheid van de Schapenwei en de Pasteurstraat is het effect in beeld gebracht van de toename van het autoverkeer in verhouding tot de capaciteit en beschikbare ruimte. Op basis van de maatvoering, omgevingskenmerken en intensiteiten wordt een beoordeling gegeven of de ontsluiting van LEAD een negatief effect heeft op de veiligheid op de Schapenwei en de Pasteurstraat. Uitgangspunt daarbij is dat in de basisvariant al het autoverkeer van en naar LEAD via de Schapenwei gaat rijden. In de praktijk gaat een deel van het verkeer ook via de Joulestraat rijden.

Bij de beoordeling van de basisvariant nemen de intensiteiten op de Schapenwei en de Pasteurstraat toe. Dit blijft echter binnen de maximaal toelaatbare intensiteiten om de verkeersveiligheid op de Schapenwei te waarborgen.

23. Waarom staat er bij de aanbevelingen niets met betrekking tot verkeersveiligheid? Wat wordt er gedaan ter waarborging?

De toename blijft binnen de maximaal toelaatbare intensiteiten om de verkeersveiligheid op de Schapenwei te waarborgen. Om de verkeersveiligheid van de Schapenwei te vergroten kunnen er eventueel drempels worden gerealiseerd om de snelheid van het verkeer daarmee omlaag te brengen. Een andere mogelijkheid kan zijn eenrichtingsverkeer op de Schapenwei en de Joulestraat in te stellen. In dat geval kan het verkeer richting de nieuwe ontwikkeling via Joulestraat rijden. Het verkeer vanaf LEAD richting de Willem de Zwijgerlaan gebruikt dan de Schapenwei. Daarmee wordt het kruisende verkeer tot een minimum beperkt.

24. Hoe is er rekening gehouden met de impact van het plan op de kleinere wegen?

Voor de impact van het plan op de kleinere wegen (Schapenwei en Pasteurstraat) is zowel naar de veiligheid als de leefbaarheid gekeken.

Veiligheid

In de beoordeling van de verkeersveiligheid van de Schapenwei en de Pasteurstraat is het effect in beeld gebracht van de toename van het autoverkeer in verhouding tot de capaciteit en beschikbare ruimte. Voor deze beoordeling is gebruik gemaakt van de door Goudappel Coffeng BV ontwikkelde Wegenscan. Op basis van de maatvoering, omgevingskenmerken en intensiteiten wordt een beoordeling gegeven of de ontsluiting van LEAD een negatief effect heeft op de veiligheid op de Schapenwei en de Pasteurstraat. Uitgangspunt daarbij is dat in de basisvariant al het autoverkeer van en naar LEAD via de Schapenwei gaat rijden. Dit vormt een soort ‘worst-case-scenario’. In de praktijk gaat een deel van het verkeer ook via de Joulestraat rijden.

Bij de beoordeling van de basisvariant nemen de intensiteiten op de Schapenwei en de Pasteurstraat toe. Dit blijft echter binnen de maximaal toelaatbare intensiteiten om de verkeersveiligheid op de Schapenwei te waarborgen. Leefbaarheid:

De varianten voor de ontsluiting van LEAD hebben effect op de leefbaarheid op o.a. de Schapenwei en de Pasteurstraat. De leefbaarheid wordt beïnvloed door de hoeveelheid autoverkeer in combinatie met het type verkeer en de doorstroming van het verkeer. Deze aspecten zijn vergeleken met de uitstraling van bijv. de Schapenwei, als rustige woonstraat met diverse aanliggende woningen.

25. Waarom wordt het fietsprobleem niet opgelost bij variant 3 en 4? Bijvoorbeeld door middel van een fly-over?

Een fly-over zou het knelpunt m.b.t. de veiligheid van het fietsverkeer op de Willem de Zwijgerlaan oplossen, echter is het geen oplossing voor andere beoordelingscriteria die negatief scoren in deze varianten. Zo biedt een fly-over geen oplossing voor mogelijk sluipverkeer op de Schapenwei in variant 4, de complexe situatie van het kruispunt in beide varianten, en de doorstroming van het OV in beide varianten.

26. Waarom worden variant 3 en 4 niet serieuzer uitgewerkt ten opzichte van (de volgens onderzoek BOOT beperkte) toename van verkeer op de Willem de Zwijgerlaan?

De alternatieve varianten 3 en 4 kennen meerdere negatieve effecten. Dit betreft o.a. de impact op het OV op de Willem de Zwijgerlaan, de veiligheid van de fietsers en de complexe situatie van het kruispunt. Op basis van de beoordelingscriteria kent variant 3 of 4 te veel negatieve effecten ten opzichte van de basisvariant (waar het verkeer via de huidige infrastructuur afgewikkeld wordt).

27. Wat is de nadere onderbouwing van de impact voor de bus voor alle varianten?

Variant 1 (afwikkeling via huidige infrastructuur):

In de situatie met ontwikkeling van LEAD kunnen de verkeerslichten op het kruispunt Willem de Zwijgerlaan - Pasteurstraat - Gooimeerlaan het verkeersaanbod nog goed verwerken. De bussen kunnen in deze situatie het kruispunt ook vlot passeren. Er komen geen aanpassingen aan de OV-infrastructuur, mogelijk alleen meer reizigers. Daarmee scoort deze variant goed.

Variant 2 (extra aantakking Nieuwe Koningstraat op kruispunt):

Omdat het kruispunt door het aansluiten van de extra tak onvoldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod te verwerken gaan ook de bussen enige hinder ondervinden van deze maatregel. Daarnaast is er onvoldoende ruimte tussen de Edisonstraat en Willem de Zwijgerlaan een extra rechtsafstrook in te passen. De busbaan en rechtsafstrook moeten daarom ruimtelijk worden gecombineerd. Dit levert een beperkte extra hinder op voor de doorstroming van de bussen. Tevens zorgt deze 5-fasen-regeling voor een slechtere verkeersafwikkeling. De overbelasting van het kruispunt is niet acceptabel en zorgt voor een verslechtering van de doorstroming van het openbaar vervoer op de Willem de Zwijgerlaan. Tenslotte heeft de rechtsafstrook onvoldoende lengte om autoverkeer tussen de bussen te laten invoegen en op te stellen voor de verkeerslichten vanwege de bushalte langs de Willem de Zwijgerlaan. Om deze rechtsafstrook in te passen is het noodzakelijk om de bushalte te verplaatsen naar een andere locatie.

Variant 3 (uitvoegstrook):

De uitvoegstrook vanaf de Willem de Zwijgerlaan moet worden ingepast nabij de busbaan aan de zuidzijde van de rijbaan. Vanwege de beperkte ruimte tussen de Willem de Zwijgerlaan en Edisonstraat en de beperkte lengte van het wegvak tussen de Pasteurstraat en Nieuwe Koningstraat is een vrijliggende rijstrook voor rechtsafslaand verkeer niet in te passen (zie paragraaf 5.1.10). De rechtsafstrook moet daarom met de busbaan worden gecombineerd.

Deze vormgeving heeft een negatief effect op de doorstroming van de bussen, aangezien deze mogelijk worden gehinderd door auto's die rechtsaf willen slaan. Daarom is er sprake van een verslechtering ten opzichte van de basisvariant.

In de situatie met de gecombineerde busbaan en rechtsafstrook ontstaat uiteindelijk een onacceptabel knelpunt vanwege de bussen die vanaf de busbaan op de Willem de Zwijgerlaan linksaf richting de Gooimeerlaan rijden. Deze beweging kan niet worden gecombineerd met op één rijstrook rechtsafslaand autoverkeer en rechtdoorgaande bussen. Daarmee ontstaat een onduidelijke situatie welke ook zorgt voor onveiligheid en hinder voor de bussen.

Variant 4 (invoegstrook):

De uitvoegstrook Wanneer de rechtsafstrook vanaf de Nieuwe Koningstraat via een invoegstrook aansluit op de Willem de Zwijgerlaan dan mengt deze met de bussen op de busbaan. De busbaan wordt daarbij over geringe lengte een invoegstrook, waarbij de bussen niet hoeven in te voegen. Auto's vanaf de Nieuwe Koningstraat moeten voorrang verlenen aan de bussen op de busbaan. De hinder voor de bussen is daardoor beperkt. De menging van de invoegende auto's en bussen op één rijstrook levert wel een beperkte hinder op voor de doorgaande bussen. Daarom scoort deze variant slechter dan de basisvariant.

28. Wat zijn de uitgangspunten geweest van het onderzoek? In relatie tot veiligheid en kosten?

Zie vraag 82. Veiligheid is als een van de hoofdcriteria meegenomen. Hierbij is gekeken naar de veiligheid van de fietsers op de Willem de Zwijgerlaan en is de veiligheid in de Schapenwei en de Pasteurstraat beoordeeld, aangezien de verwachting is dat auto's van en naar LEAD voornamelijk via deze straten zullen rijden. De realisatiekosten hebben geen rol gespeeld bij beoordeling van de varianten.

29. Waarom wordt er geen rotonde gemaakt op kruispunt Willem de Zwijgerlaan – Nieuwe Koningstraat en de Pasteurstraat?

Een rotonde is alleen mogelijk als de verkeersintensiteiten niet te hoog liggen. De Willem de Zwijgerlaan is onderdeel van de Leidse ring noord. De verkeersintensiteiten op deze weg liggen daarom hoog. Een rotonde is daarom op deze plek niet haalbaar. Daarnaast vergt een rotonde ook meer inpassingsruimte dan een kruispunt. Die ruimte is op deze plek beperkt.

30. Hoe lang is de opstelrij, in de spits, in de Pasteurstraat? En wat zijn de consequenties van het 50kV-gebouw en de inrit daarvan?

Nadere onderzoeksvraag. Zie ook vraag 55.

31. Wat is de reden dat alle criteria even zwaar wegen?

Voor de beoordeling zijn elf criteria bepaald. De basisvariant is op zichzelf beoordeeld om te bepalen of de basisvoldoet qua verkeersafwikkeling, veiligheid, leefbaarheid en inpassing. De drie overige varianten zijn vervolgens beoordeeld ten opzichte van de basisvariant. Daarbij is beoordeeld of er sprake is van een verbetering of verslechtering ten opzichte van de basisvariant. Het criterium leefbaarheid Schapenwei weegt voor een bewoner aan de Schapenwei zwaarder dan bijvoorbeeld de doorstroming van het OV op de Willem de Zwijgerlaan. Echter voor fietsers weegt de veiligheid van fietsers op de Willem de Zwijgerlaan weer zwaarder dan bijvoorbeeld de veiligheid op de Pasteurstraat. De criteria

zullen nooit voor iedereen even zwaar tellen. Daarom is hier geen onderscheid in gemaakt.

Verkeersafwikkeling - Buro Boot



VERKEERSAFWIKKELING
20 FEBRUARI 2020

R E
D C

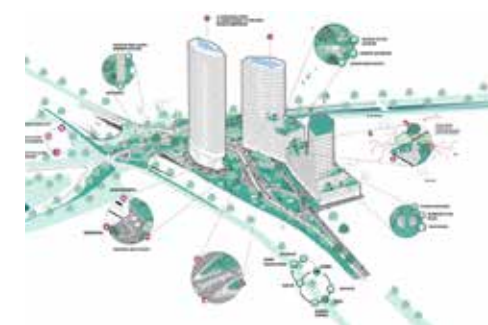
TERUGBLIK PROCES

- Hoe druk wordt het straks in de wijk
- Hoe wordt het straks bij de Pasteurstraat
- Situatie rondom kruispunt Willem de Zwijgerlaan
- Hoe is de ontsluiting van het fietsverkeer
- Kan LEAD niet een eigen ontsluiting krijgen



R E
D C

STARTVRAGEN ONDERZOEK



Verkeersgeneratie LEAD



Afwikking Woonwijk



Afwikking Kruispunt



R E
D C

VERVOLGVRAGEN VANUIT EERDERE AVONDEN



Wat komt er in de plint, wat levert dit aan verkeer



Joulestraat betrekken bij het geheel



Situatie rondom kruispunt Willem de Zwijgerlaan



R E
D C

ONDERZOEKSOPZET

- Woningbouwprogramma van 580 woningen
- Cijfers op basis van kennisinstituut CROW
- Maximale ritgeneratie
- Totale verkeer op basis van regionaal verkeersmodel
- Afwikkeling verkeer in beginsel via bestaande infrastructuur
- Toetsen kruispunt aan de hand van PvE van gemeente Leiden



R E
D C

RITGENERATIE

Type Woningen	Aantal Woningen	Maximale Verkeers- generatie per Woning	Ritgeneratie Weekdag	Ritgeneratie Werk- dag (Factor 1,11)
Koop, duur	28	6.2	174	193
Koop, midden	108	4.5	486	539
Koop, goedkoop	10	3.6	36	40
Huur, midden	88	2.6	229	254
Huur, goedkoop (sociaal)	346	2.6	900	999
Totaal	580		1824	2025

Voorziening	Bruto Vloeroppervlak (m2)	Ritgeneratie Werkdag
Horeca	300	194
Fysio	300	44
Commerciële Dienstverlening	315	16
Totaal	915	254



R E
D C

RITGENERATIE

Uitgangspunten

- Woningbouwprogramma van 580 woningen
- Cijfers op basis van kennisinstituut CROW
 - Stedelijkheidsgraad -> sterk stedelijk
 - Ligging -> schil centrum
 - Ritgeneratie -> maximaal



R E
D C

RITGENERATIE

Uitgangspunten

- Maximaal woningprogramma is vastgesteld
- Cijfers op basis van kennisinstituut CROW
- Maximale ritgeneratie

Uitkomsten (maximaal werkdag)

- Ritgeneratie woningen: 2.025 mvt/ etmaal
- Ritgeneratie plint: 254 mvt/ etmaal
- Totaal: 2.279 mvt/ etmaal



R E
D C

SAMENVATTING RITGENERATIE

Op basis van maximale ritgeneratie een toename van 2.280 motorvoertuigen per etmaal (werkdag)



R E
D C

AFWIKKELING WOONSTRATEN

	INTENSITEITEN							
	Doorsnede		Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	563	100%	527	100%	273	257	290	270
Dag (7-19u)	455	80,9%	424	80,5%	214	201	241	223
Avond (19-23u)	78	13,8%	73	13,9%	48	44	30	30
Nacht (23-7u)	30	5,4%	30	5,6%	11	12	19	17
Ochtendspits (7-9u)	99	17,6%	76	14,4%	27	21	72	55
Avondspits (16-18u)	83	14,6%	81	15,4%	52	50	32	31

Schapenwei



R E
D C

AFWIKKELING WOONSTRATEN

	INTENSITEITEN							
	Doorsnede		Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	190	100%	182	100%	102	97	88	85
Dag (7-19u)	152	79,6%	145	79,6%	77	73	75	72
Avond (19-23u)	28	14,7%	27	14,9%	19	19	9	9
Nacht (23-7u)	10	5,5%	10	5,5%	6	5	5	5
Ochtendspits (7-9u)	27	14,0%	21	11,3%	9	6	18	14
Avondspits (16-18u)	29	15,2%	28	15,3%	19	18	10	10

Joulestraat



R E
D C

AFWIKKELING WOONSTRATEN

Bestaande Situatie

Toekomstige Situatie (Worst Case)



- Joulestraat

200 mvt/ etmaal

2.480 mvt/ etmaal



- Schapenwei

570 mvt/ etmaal

2.850 mvt/ etmaal



- Nieuwe Koningstraat

770 mvt/ etmaal


3.030 mvt/ etmaal



R E
D C

SAMENVATTING WOONSTRATEN

- Toename (worst case) is significant
- Kenniscentrum CROW geeft aan dat 6000 mvt/ etmaal maximum is
- Dus woonstraten blijven ruim onder maximum




R E
D C

OMGEVING KRUISPUNT WILLEM DE ZWIJGERLAAN


Fietsverkeer

- Verkeer vanuit noorden (1) richting zuiden (3) rijdt op begin Pasteurstraat tegen de richting in.
- Fietsverkeer vanuit oosten (2) richting zuiden (3) rijdt op begin Pasteurstraat tegen de richting in. Is wel zeer kleine stroom, fietsers met deze relatie zullen voornamelijk door de wijk rijden.
- Fietsverkeer met relatie zuid (3) – west (4) rijdt via de Musschenbroekstraat.
- Opstelruimte bij (5) is af en toe aan krappe kant, hierdoor blokkeert met de relatie 3 -> 1

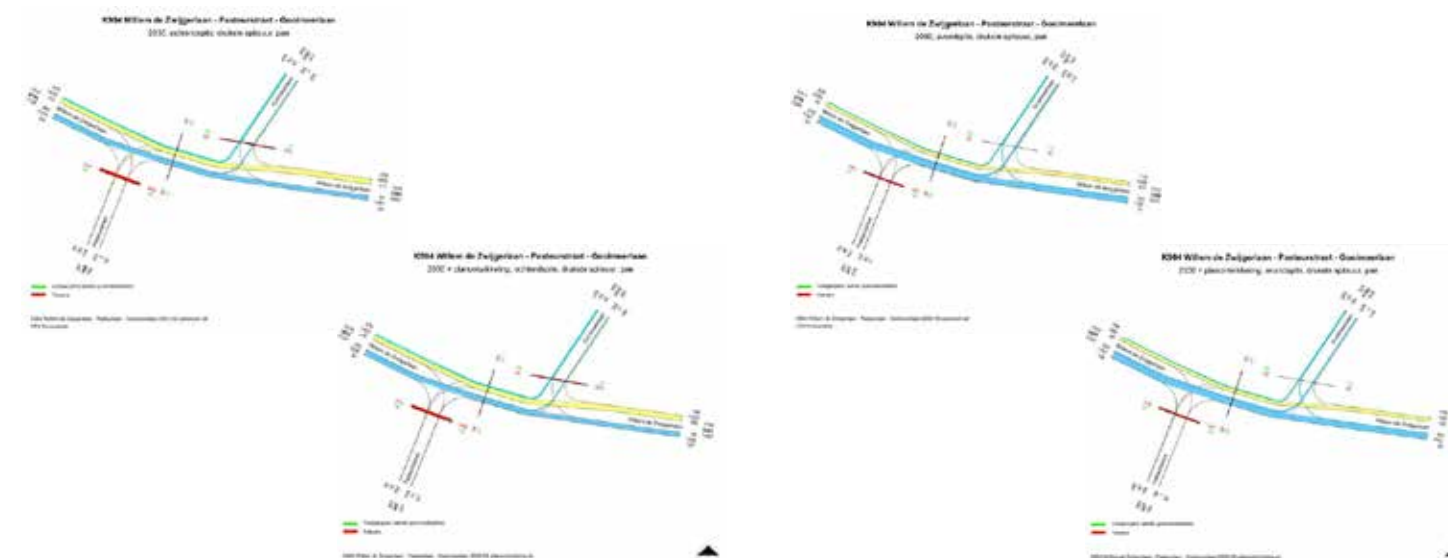

R E
D C

OMGEVING KRUISPUNT WILLEM DE ZWIJGERLAAN

R E
D C

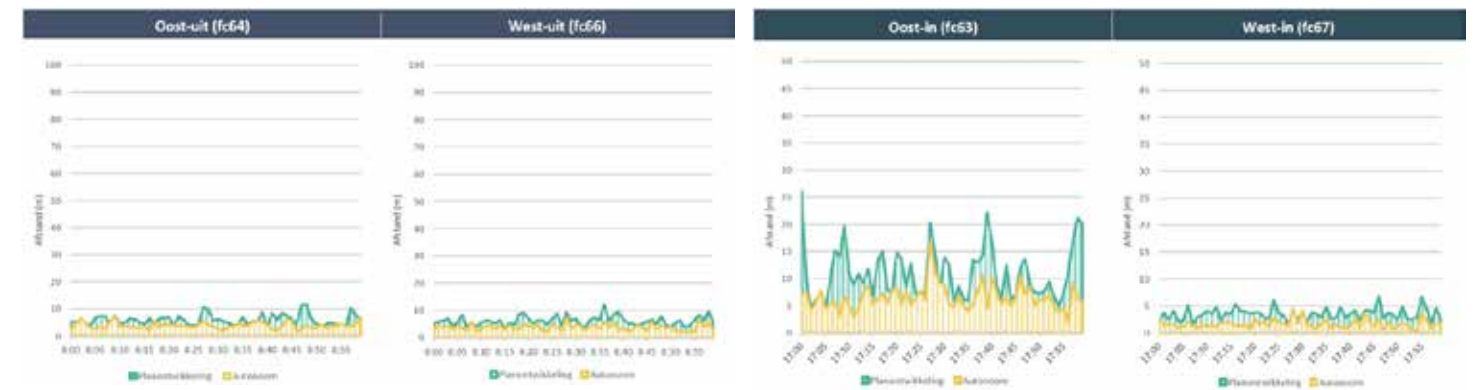
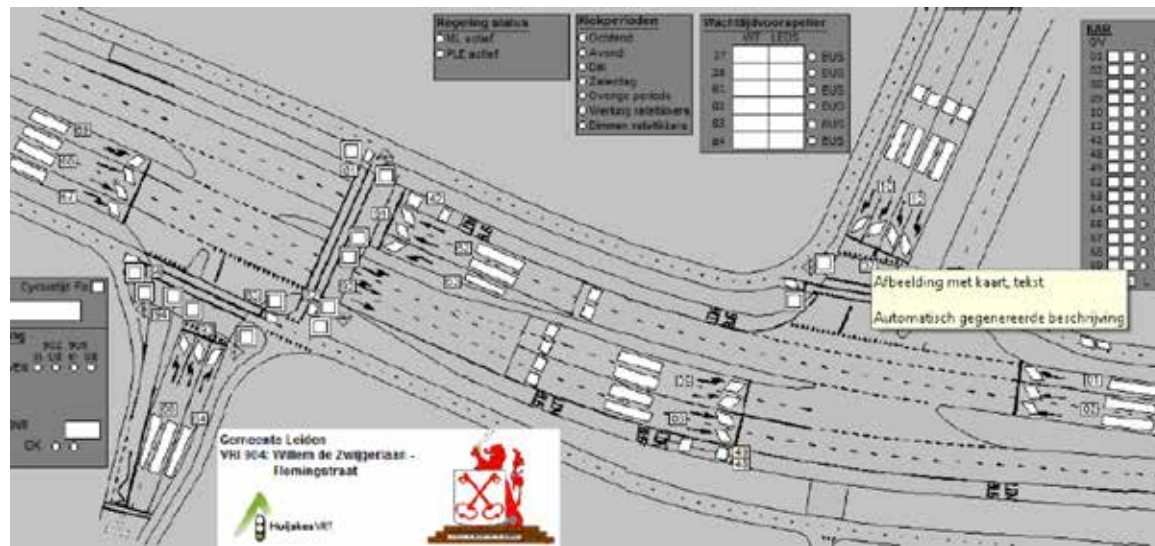
OMGEVING KRUISPUNT WILLEM DE ZWIJGERLAAN

R E
D C

OMGEVING KRUISPUNT WILLEM DE ZWIJGERLAAN

OMGEVING KRUISPUNT WILLEM DE ZWIJGERLAAN



Ochtendspits

Avondspits



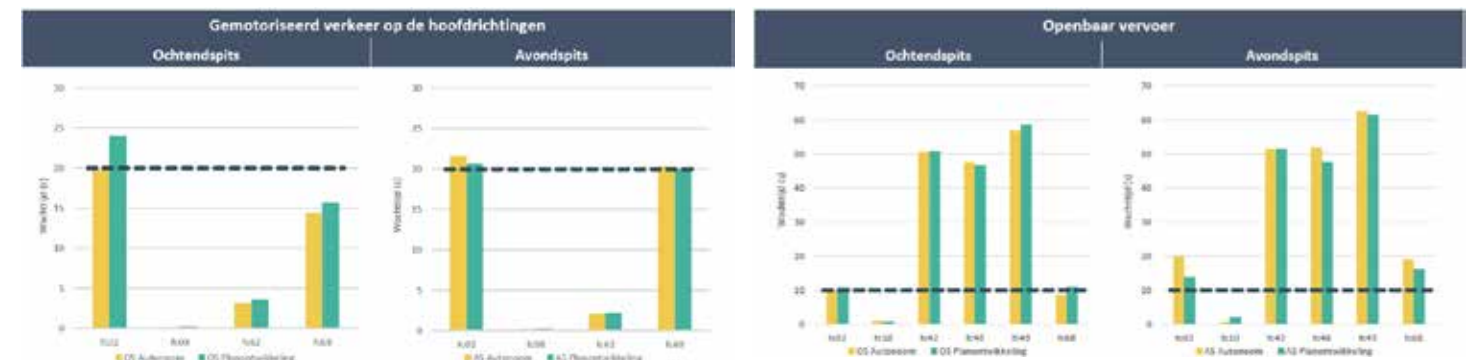
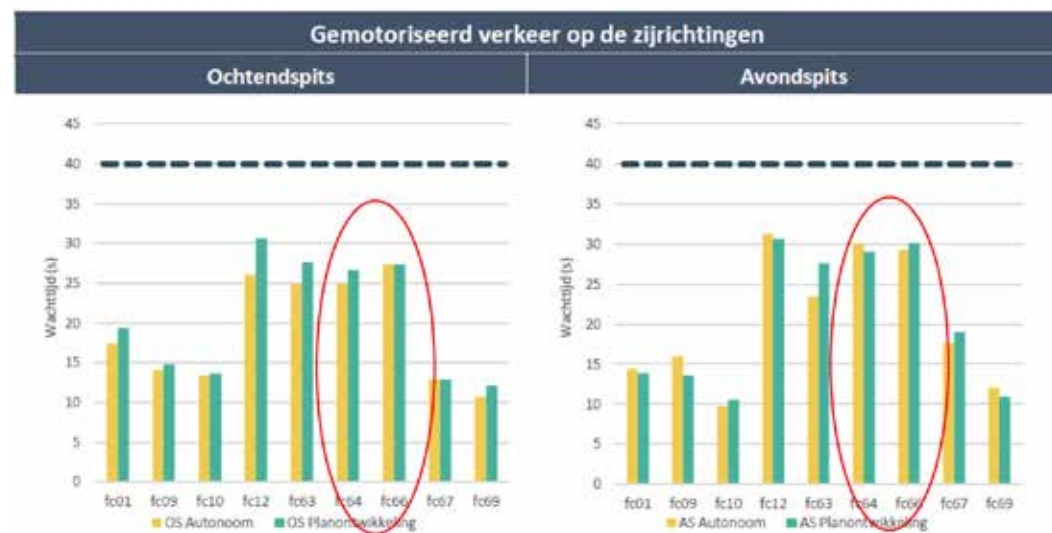
R E
D C



R E
D C

OMGEVING KRUISPUNT WILLEM DE ZWIJGERLAAN

OMGEVING KRUISPUNT WILLEM DE ZWIJGERLAAN



R E
D C



R E
D C

SAMENVATTING KRUISPUNT WILLEM DE ZWIJGERLAAN

- Kruispunt wordt in toekomst zwaarder belast, wachttijd OV komt boven de norm, ook zonder LEAD
- Invloed van LEAD is gering
- Lengte wachtrij op Pasteurstraat is acceptabel
- Eventueel kleine verbeteringen voor fietsers door aanpassing infrastructuur



R E
D C

SLOTCONCLUSIE

- Lead genereerd 2.280 motorvoertuigbewegingen per dag
- De toename op de woonstraten is significant maar binnen de norm
- De wachtrij en de wachttijd bij de Pasteurstraat is acceptabel
- Kruispunt voldoet op aantal zaken niet aan PvE, maar dit is ook zonder LEAD al het geval



R E
D C




EINDE

R E
D C

VRAGEN ONDERDEEL VERKEER**RONDE 1****1. Is er een wettelijke definitie van autoluw?**

Er is geen wettelijke definitie van autoluw.

2. Kan ik makkelijk wandelen naar de winkels?

Op basis van de hoeveelheid verkeer is de oversteekbaarheid van erftoegangswegen rondom het plangebied redelijk tot goed te noemen. Voor groepen die minder snel ter been zijn (ouderen, kinderen) is het laatste deel van de Pasteurstraat (tussen Schapenwei en Willem de Zwijgerlaan), in de spitsperiodes verminderd oversteekbaar. Ter hoogte van de Willem de Zwijgerlaan kan de Pasteurstraat gekruist worden bij de verkeerslichten. Ten zuiden van de Schapenwei en op de Schapenwei zelf is sprake van een lagere intensiteit en speelt dit niet.

3. Huidig autobezit in de wijk of afgegeven parkeervergunningen geven toch een zuiverder beeld van de parkeerdruk aan?

Autobezit gaat voorbij aan zaken als lease en bedrijfsauto's. Parkeervergunningen worden mogelijk niet of minder aangevraagd als mensen parkeerruimte op eigen terrein hebben. Op basis van deze parameters is het autobezit dus ook niet direct te bepalen en geeft dat dus geen zuiverder beeld.

4. Wat gaat er in het gebouw komen: koopwoningen en sociale woningbouw?

Het woningprogramma zoals dat nu uitgewerkt omvat koop, vrije sector huur en sociale huur.

5. Wat als die verhouding koop/(sociale)huur na 20 jaar gaat veranderen door verkoop huurwoningen?

In theorie zou dit dan over 20 jaar tot een hogere ritgeneratie kunnen leiden.

6. Waarom worden de maximale aantallen (in 'worst-case-scenario') niet gehaald?

Voor de verkeersbewegingen is de traditionele benaderwijze gekozen. Voor het parkeervraagstuk wordt ingestoken op minder parkeren en daarmee ook minder autobezit. Hiermee is het aannemelijk dat de maximale verkeersgeneratie niet wordt gehaald.

7. Gaan mensen niet toch een extra auto aanschaffen? En krijg je extra verkeersbewegingen door het zoeken naar een parkeerplek?

Bewoners van LEAD krijgen geen vergunning om in de wijk te parkeren. Zoekverkeer vanuit bewoners van LEAD is dan ook niet aannemelijk. Zoekbewegingen worden wel aannemelijk als bewoners bereid zijn om te betalen voor openbaar parkeren of indien ze een gratis parkeerplaats zoeken buiten parkeerrestrictietijden.

8. Hoe zit het met de milieudruk op de wijk?

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt momenteel uitgevoerd.

9. Kunnen bewoners van LEAD een parkeervergunning aanvragen?

Bewoners van LEAD krijgen geen parkeervergunning in de wijk. Ze komen ook niet in aanmerking voor de goedkopere bezoekersvergunningen.

10. Wanneer (datum) is het verkeer geteld?

De Schapenwei en de Joulestraat zijn met behulp van telsingangen geteld van 2 t/m 13 november 2019.

11. De sheet over afwikkeling woonstraten klopt niet; de sheet moet aangepast worden.

De sheet wordt aangepast in de presentatie die wordt toegezonden.

12. Klopt de conclusie dat er een vertienvoudiging van verkeersdruk komt?

Op basis van de tellingen rijden er in de huidige situatie op een gemiddelde werkdag circa 570 voertuigen over de Schapenwei en 200 voertuigen over de Joulestraat. Plan LEAD genereert circa 2.280 motorvoertuigbewegingen per werkdag. Van een vertienvoudiging is alleen sprake als de maximale verkeersgeneratie gehaald wordt (zie antwoord 6) en ook nog circa 90% van alle motorvoertuigbewegingen van LEAD via de Joulestraat gaat rijden. Dit scenario is niet aannemelijk, omdat in de huidige situatie meer verkeer over de Schapenwei rijdt.

13. Waarom werd eerst gerekend met een norm van 3500 en nu van 6000?

In een eerdere situatie werd gekeken naar de Schapenwei. In het huidig rapport wordt ook de Pasteurstraat meegenomen welke aan het einde geldt als ontsluiting van de gehele wijk. Hierbij moet aangetekend worden dat het laatste deel van de Pasteurstraat (daar waar de 30km/u zone eindigt) feitelijk een gebiedsontsluitingsweg is.

In het deel waar de Pasteurstraat de functie van erftoegangsweg heeft blijft de intensiteit onder de door het CROW geadviseerde norm van 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Hierbij moet tevens aangetekend worden dat dit geen wettelijk maximum is maar een richtlijn. Voor de Schapenwei en Joulestraat wordt nu gerekend met 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit vanwege de functie en ligging van deze wegen binnen de wijk en vanuit het oogpunt van leefbaarheid en oversteekbaarheid door de diverse verkeersdeelnemers. Deze waarde wordt in het 'worst-case-scenario' niet overschreden.

14. Hoe zit het met de richtlijn duurzaam veilig (DV)?

De richtlijnen DV gaan met name over functie en inrichting van de wegen. De inrichting van de wegen rondom het plangebied sluit aan bij hun functie, en passen ook binnen de inrichting die de DV hanteert.

15. Is het mogelijk om van de Slachthuislaan naar de Maresingel te komen?

Ja, dit is in de huidige situatie mogelijk en hier wordt vanuit de initiatiefnemer niets aan veranderd.

16. Wat zijn woonstraten en wat erftoegangswegen?

In Nederland kennen wij drie soorten wegen binnen de bebouwde kom, die allemaal hun eigen functie hebben:

WEGCATEGORIE	WEGVAK	KNOOPPUNT / KRUISPUNT
Stroomweg (SW)	Stromen	Stromen
Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	Stromen	Uitwisselen
Erftoegangsweg (ETW)	Uitwisselen	Uitwisselen

De term 'woonstraat' duidt in feite hetzelfde aan als 'erftoegangsweg': een weg die bedoeld is om aan te wonen.

17. Zijn er straten in Leiden aan te geven die nu dezelfde verkeersdruk hebben als de omringende straten van LEAD gaan krijgen, zodat je een concreter beeld hebt van wat het gaat betekenen?

Dit wordt nog uitgezocht.

18. Via de Pasteurstraat gaan toch al 3.000 voertuigen?

In bestaande situatie rijden op het drukste deel van de Pasteurstraat circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Met de toevoeging van LEAD, circa 2.280 motorvoertuigbewegingen per werkdag, blijft dit onder de 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Hierbij moet ook aangetekend worden dat dit aantal al afneemt ter hoogte van de Musschenbroekstraat. Ter hoogte van Schapenwei vindt een verdere verdeling van dit verkeer plaats.

19. Wat is de conclusie van het onderdeel fietsen?

Conclusie: een klein deel van de fietsers maakt op verkeerde wijze gebruik van de infrastructuur. Daarnaast blokkeren fietsers wachtend voor het verkeerslicht soms de doorgang voor fietsers van en naar het noorden. Beide zaken hangen meer samen met gedrag dan met inrichting.

20. Hoe zit het met de verkeersveiligheid: kun je als klein kind nog veilig de Schapenwei over naar de speelplekken?

Vanuit de literatuur wordt het volgende gezegd over de oversteekbaarheid:

De oversteekbaarheid ter hoogte van een snelheidsverlagende voorziening (verkeersdrempel, plateau) wordt verbeterd door een wegversmalling en op relatief drukke routes (> 4000 voertuigen/etmaal) kan ook aan een middengeleider worden gedacht.

De Schapenwei kent nabij de aansluiting op de Pasteurstraat en de Nieuwe Koningstraat een snelheidsremmende maatregel. De totale intensiteit komt niet in de buurt van de 4.000 motorvoertuigen per etmaal. De wegbreedte van de Schapenwei bedraagt 6 meter en de straat is goed overzichtelijk. De oversteekbaarheid is hiermee geborgd.

21. Mensen rijden veel harder dan de 30 km/u op een erfontsluitingsweg. Wordt er ook gehandhaafd?

Handhaving is een zaak voor de gemeente in samenwerking met de politie. Daarnaast komt uit de tellingen niet naar voren dat er stelselmatig te hard gereden wordt.

WEG	GEMIDDELDE SNELHEID	V85 (SNELHEID WAAR 85% VAN VERKEER ONDER BLIJFT)
Schapenwei	29 km/u	36 km/u
Joulestraat	23 km/u	32 km/u

In de nachtelijke uren zijn uitschieters in de snelheid waar te nemen tot >45 km/u.

22. Hoe kan het dat het effect van LEAD klein is op het kruispunt Willem de Zwijgerlaan?

Dit heeft meerdere redenen. Allereerst is de hoeveelheid verkeer op de Pasteurstraat relatief klein ten opzichte van het totale verkeer op het kruispunt, circa 50.000 motorvoertuigen per etmaal. Daarnaast gebeurt deze toevoeging op een bestaand kruispunt. Voor het afwikkelen van het extra verkeer is alleen een langere periode groen licht nodig.

23. Als het effect klein is waarom kan dan niet een nieuwe aansluiting gemaakt worden ter hoogte van de Gooimeerlaan?

Bij het toevoegen van een nieuwe aansluiting op een kruispunt is de toevoeging meer dan alleen de extra groentijd zoals in vorig punt benoemd. Het gaat ook om de geeltijd ('oranje licht') en de ontruimingstijd van het kruispunt. De impact van een nieuwe stroom op een kruispunt is daardoor groter dan toename van verkeer op een bestaande stroom.

24. Is er wel ruimte voor meer verkeer op de Willem de Zwijgerlaan?

In het onderzoek is ook gekeken naar de gevolgen als het totale verkeer op het kruispunt met nog eens 15% groeit. Dit levert in de ochtendspits een slechte verkeersafwikkeling op.

25. Hoe zit het met de verkeersgetallen in de Pasteurstraat?

Zie vraag 18.

RONDE 2

26. Klopt 'sterk stedelijk' wel?

Ja, gebaseerd op CBS-cijfers. Boven 2.500 adressen per km² geldt sterk stedelijk voor 2 een plaats. Leiden als plaats heeft een adressendichtheid van 3.725 per km.

27. De sheet afwikkeling woonstraten moet aangepast worden.

De sheet wordt aangepast in de presentatie die wordt toegezonden.

28. Hoe kan het dat 'het' bij de stoplichten daalt?

Als gekeken wordt naar losse lichten en niet het gehele kruispunt dan zijn kleine dalingen te zien. Hiervoor zijn meerdere oorzaken aan te wijzen:

- verkeersafhankelijke werking van de verkeerslichten;
- input vanuit het verkeersmodel waarin mogelijk een klein deel van het verkeer van de Willem de Zwijgerlaan een andere route kiest bij de toevoeging van LEAD omdat hier de reistijd (weerstand) toeneemt.

29. Verkeer blijft toenemen. Als er een klein beetje bijkomt kan het toch ook helemaal vastlopen?

Het klopt dat er een omslagpunt is. Dit omslagpunt wordt niet bereikt door de toevoeging van LEAD.

30. De aanname klopt niet: alle huishoudens hebben twee auto's.

Het CBS geeft aan dat in Nederland 22% van de huishoudens twee of meer auto's hebben. Daarnaast wordt in de rapportage de verkeersafwikkeling gebaseerd op woning typologieën conform CROW en niet op autobezit.

31. Is de CBS-definitie correct door BOOT bekeken of is de interpretatie van de gemeente overgenomen?

De cijfers zijn door BOOT correct bekeken; zie ook vraag 26.

32. Klopt de definitie 'schil centrum'?

Vanwege de aanwezigheid van OV en HOV, de nabije ligging van een intercitystation en het feit dat het gebied een sturend parkeerbeleid kent, is de door de gemeente Leiden gehanteerde definitie 'schil centrum' hier juist.

33. Waarom is het percentage huur en koop in het LEAD-plan nu anders?

Bij de verdere uitwerking binnen de vastgestelde kaders van de Nota van Uitgangspunten heeft initiatiefnemer invulling gegeven aan een motie van de VVD met betrekking tot het realiseren van 20% starterswoningen. De marktomstandigheden, inpassing van starterswoningen en uitwerking van het ontwerp geleid tot wijzigingen van het woonprogramma.

34. Wat is de intensiteit op de Pasteurstraat?

Zie vraag 18.

35. Meer verkeer toevoegen, maar de wachttijd daalt: hoe kan dat?

Zie vraag 28.

36. Wat gebeurt er met het extra verkeer op de Schipholweg?

Dit valt buiten het onderzoeksgebied. Echter, als hier een toename van verkeer ten gevolge van een planontwikkeling bedoeld wordt: dit is meegenomen in het verkeersmodel.

37. Waarom wordt de Nieuwe Koningsstraat niet aangesloten op de Willem de Zwijgerlaan?

Zie vraag 23.

38. Wordt niet gerekend met te weinig auto's die erbij komen in de wijk? Wat als de aannames toch niet blijken te kloppen? Loopt het dan echt vast? Welke rek zit er nog in?

Gerekend wordt met de kencijfers van het CROW. Dit is een landelijk geaccepteerde werkwijze. Hierbij houden wij geen rekening met het te verwachte lagere autogebruik in plan LEAD. In de studie naar het kruispunt is een zogeheten robuustheidstoets gedaan. Dit betekent dat alle verkeersstromen met 15% worden verhoogd. Ook in deze situatie ontstaan geen problemen op de Pasteurstraat. Wel nemen de wachttijden op de Willem de Zwijgerlaan toe. Rek is niet in een cijfer uit te drukken; dat hangt sterk samen met welke stromen op het kruispunt toenemen.

39. Wordt er wel rekening gehouden met de effecten van de toenemende verdichting van Leiden?

Het verkeersmodel bevat alle verwachte ontwikkelingen in Leiden.

40. Wat als je rekent met een verdubbelde instroom?

In berekeningen is al uitgegaan van een maximale ritgeneratie, terwijl LEAD feitelijk inspeelt op lager autogebruik. Het doorrekenen met een verdubbelde instroom is derhalve niet realistisch en daarom niet gemodelleerd.

41. Wat is het effect als je de torens van LEAD 40 meter korter maakt?

Dit leidt tot een afname van het verkeer dat door LEAD wordt genereerd. Hoe groot deze afname is, hangt ervan af van de totale afname van het aantal woningen en hoe de afname van het aantal woningen verdeeld wordt over de verschillende woningcategorieën.

42. Wat zijn de telgegevens voor de Schapenwei en de Joulestraat?

Zie de bijlagen.

RONDE 3

43. De sheet afwikkeling woonstraten moet worden aangepast.

De sheet wordt aangepast in de presentatie die wordt toegezonden.

44. Hoe zit het met het uitvaartcentrum en de tellingen? Zijn daar normen voor?

In de periode dat de tellingen zijn uitgevoerd, was het uitvaartcentrum nog in functie. Vanuit de literatuur zijn

geen cijfers bekend voor een uitvaartcentrum. Daarom rekenen wij bij de woonstraten door met de telgegevens zonder mogelijk verkeer van het uitvaartcentrum hierop in mindering te brengen.

45. Hoeveel parkeerplaatsen zitten er in het plan, ook voor de functies? Is daar een 'worst-case-scenario' voor?

De ondergrondse parkeergarage bestaat uit 372 parkeerplaatsen; zie hiervoor onderzoek parkeren.

46. Fietsers rijden vanaf de noordzijde tegen het verkeer in de Pasteurstraat op. Kan hierop gehandhaafd worden?

Handhaving is een zaak van de gemeente in samenspraak met de politie, geen zaak voor de initiatiefnemer.

47. Uitvoegstrook verlengen (Leiderdorp)?

Vanuit de simulatie komt een gemiddelde wachtrij van 21 meter naar voren. De maximale wachtrij bedraagt 100 meter. In de huidige situatie bedraagt de opstellengte ongeveer 20 meter. Voor de piekwachtrij is verlengen wenselijk. Deze verlenging is ook zonder plan LEAD al wenselijk.

48. Waar is de 'max. 6000' op gebaseerd in CROW?

Zie antwoord vraag 13.

49. Hoe wordt de doorloop gegarandeerd (bijvoorbeeld naar Koningsstaete)?

Zie antwoord vraag 60.

50. Fase 2: zit dat er voldoende in?

Het gehele woningprogramma is opgenomen in de berekening, dus ook fase 2.

51. Is het hele kruispunt Willem de Zwijgerlaan meegenomen?

Ja, het gehele kruispunt is meegenomen.

52. Zitten de bezorgdiensten voldoende in de cijfers verwerkt?

De cijfers van CROW betreffen al het verkeer, dus ook de bezorgdiensten.

53. Is de verdeling Schapenwei en Joulestraat te vertalen naar percentages?

Geen harde percentages. Op basis van de omgeving en het huidige gebruik van de wegen is het aannemelijk dat het grootste deel van het verkeer via de Schapenwei gaat rijden.

54. Waarom was eerst de 3.500 de norm en nu 6.000?

Zie vraag 13.

55. Is er rekening gehouden met het 50kV-station?

Bewoning van 50kV-station is opgenomen in het verkeersmodel van de gemeente Leiden. Daarnaast zijn wachtrijen bij het kruispunt niet dusdanig van aard dat deze de uitrit van de parkeergarage zullen blokkeren.

56. Klopt het dat op de Schapenwei sprake is van vier maal zoveel verkeersbewegingen?

'Worst case' betreft het voor de Schapenwei een factor 5: van circa 570 naar circa 2.850 motorvoertuigbewegingen per werkdag. Zie ook vraag 12.

57. De Wassenaarseweg krijgt per etmaal 4.000 en de Pasteurstraat 6.000 vervoersbewegingen. Het zijn totaal andere wegen. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar?

Inrichting van wegen hangt samen met hun functie. Dat binnen gemeentegrenzen een gebiedsontsluitingsweg een lagere intensiteit kan hebben dan een erftoegangsweg is daardoor mogelijk.

58. Waarom is er een verandering in de verhouding koop-/huurwoningen?

Zie vraag 33.

59. Mag deze verhouding nog gewijzigd worden (bijvoorbeeld na vaststellen bestemmingsplan of na oplevering)?

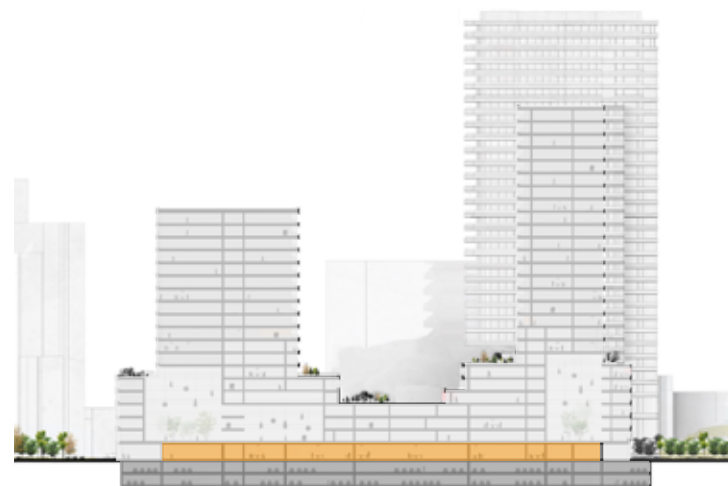
Zie vraag 33. Het ontwerp is op basis van deze verhouding uitgewerkt.

60. Hoe zit het met de in-/uitrijdbaarheid van de parkeergarages (LEAD en Koningsstaete)?

De wijze waarop de parkeergarage wordt afgesloten, dient nog inhoudelijk te worden uitgewerkt. In het theoretische geval dat de gehele parkeergarage in 1 uur leegstroomt, vertrekken circa 380 motorvoertuigen. Dit betekent dat gemiddeld iedere 10 seconden een voertuig

passeert. Dit hiaat is voldoende om vanuit andere aansluitingen de weg op te rijden.

Parkeren - Spark Parkeren



580 appartementen 1700 fietsparkeerplekken 372 autoparkeerplekken

PARKEREN LEAD

ERNST BOS
20 FEBRUARI 2020



R E
D C

SAMENVATTING VAN HETGEEN VOORAF IS GEGAAN

Oplossingsmogelijkheden:

- Aanbod aan plaatsen vergroten: meer plaatsen bouwen
 - Past niet bij duurzame ambitie en trekt meer verkeer aan
 - Niet gewenst in relatie tot veranderende mobiliteit
- Vraag naar parkeerplaatsen verminderen
 - Aanbieden deelmobiliteit
 - Ruim voldoende en goede fietsvoorzieningen:
 - Direct toegankelijk op begane grond
 - Veilige en droge omgeving. Ook voor elektrische-, bak- en ligfietsen
 - Voldoende fietsparkeerplaatsen voor bezoekers



R E
D C

SAMENVATTING VAN HETGEEN VOORAF IS GEGAAN

- Parkeergarage onder LEAD voor bewoners en visite
- Op basis van het (toenmalige) parkeerbeleid zouden er 550 parkeerplaatsen nodig zijn
- Voorzien was een parkeergarage met circa 380 parkeerplaatsen

Functie	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Wonen						
Bewoners koop	134	242	268	161	215	188
Bewoners huur	93	168	187	112	149	131
Bezoekers	35	140	0	105	175	122
Overig						
Voorzieningen begane grond	3	1	0	6	0	0
SkyLineNext - compensatie	10	10	10	10	10	10
Totaal	266	550	455	384	539	441
Parkeercapaciteit	380	380	380	380	380	380
Overschot/tekort	114	-170	-75	-4	-159	-61

tekort van 170 parkeerplaatsen



R E
D C

PARKEERBALANS AUTO NIVEAU

Wonen			Norm		Aantal
Koop > 120 m2	28	Stuks	1,40	Woning	39
Koop 90 - 120 m2	96	Stuks	1,30	Woning	125
Koop 65 - 90 m2	12	Stuks	1,10	Woning	13
Koop tot 65 m2	10	Stuks	0,50	Woning	5
Huur 65 - 100 m2	88	Stuks	0,90	Woning	79
Huur < 65 m2	346	Stuks	0,30	Woning	104
Aantal Woningen (visite)	580		0,30	Woning	174
Overig					
KPN	315	m2 BVO	1,40	100	
Maatschappelijk	5	Behandelmkamer	1,50	1	8
Commercieel	300	m2 BVO	1,60	100	5
Totaal					552



R E
D C

PARKEERBALANS AUTO NIVEAU

Functie	Normatieve P-behoefte	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Wonen								
Bewoners Koop	182	91	109	182	164	109	109	128
Bewoners Huur	183	92	110	183	165	110	110	128
Bezoekers	174	17	35	139	122	104	174	122
Overig								
Commercieel	5	5	5	0	0	0	0	0
Sociaal Medisch	8	8	8	2	1	1	0	0
Totaal	552	212	266	507	452	325	393	378
Parkeercapaciteit	372	372	372	372	372	372	372	372
Overschot/ Tekort		+160	+106	-135	-80	+47	-21	-6



R E
D C

HOE WORDT AMBITIE WAARGEMAAKT

- Vigerende beleid: bewoners hebben geen recht op een parkeervergunning als er afgeweken wordt van parkeereis. Hierdoor kan een bewoner met auto alleen een woning huren of kopen inclusief parkeerplaats in LEAD
- Voldoende plaatsen voor visite in de parkeergarage
- Inzet op duurzame mobiliteit



R E
D C

ONTWIKKELINGEN EN TRENDS

	Parkeerbeleid	Verwachting
Bewoners Koop	182	182
Bewoners Huur	183	131
Bezoekers	139	46
Overschot / Tekort	-135	10

- Sterk veranderende mobiliteit in - met name - stedelijke omgevingen
- Meer alternatieven voor deelmobiliteit
- Parkeerregulering heeft effect op autobezit en autogebruik



R E
D C

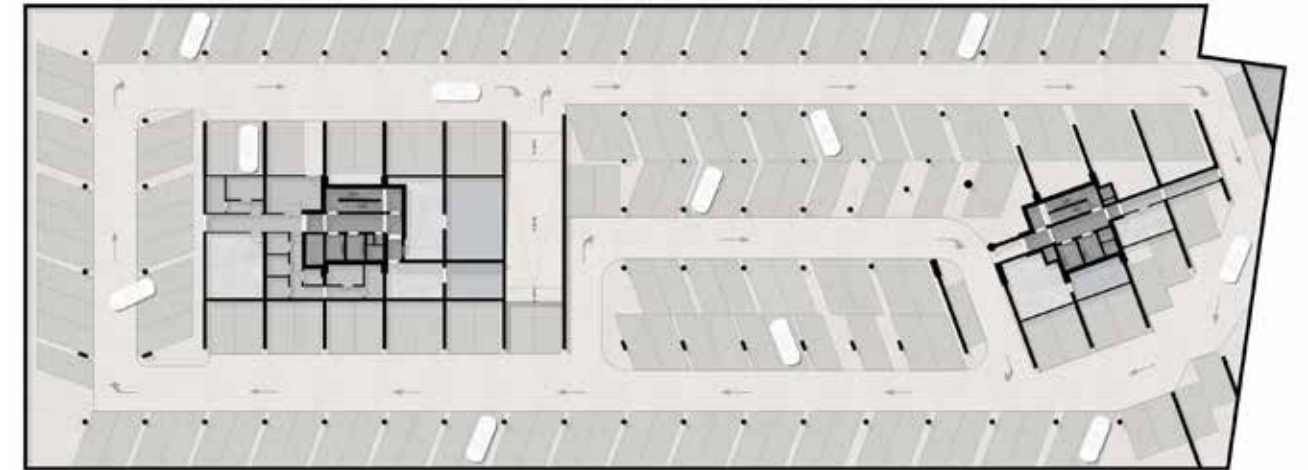


PARKEERBALANS FIETS

	Minimaal aantal kamers
Koop > 120 m ²	4,00
Koop 90 - 120 m ²	3,00
Koop 65 - 90 m ²	2,00
Koop < 65 m ²	2,00
Huur > 100 m ²	3,00
Huur 65 - 100 m ²	2,00

Wonen

Koop > 120 m ²	28	Stuks	0,8	Kamer	84
Koop 90 - 120 m ²	96	Stuks	0,8	Kamer	216
Koop 65 - 90 m ²	12	Stuks	0,8	Kamer	24
Koop < 65 m ²	10	Stuks	0,8	Kamer	20
Huur 65 - 100 m ²	88	Stuks	0,8	Kamer	0
Huur < 65 m ²	346	Stuks	0,8	Kamer	176
Aantal woningen (visite)	580	Stuks	1,0	Woning	692
Totaal					1792



Spark

R E
D C

PARKEERBALANS FIETS

Functie	Normatieve P-behoefte	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
<u>Wonen</u>								
Bewoners Koop	344	172	206	344	310	206	206	241
Bewoners Huur	868	434	521	868	781	521	521	608
Bezoekers	580	58	116	464	406	348	580	406
Totaal	1.792	664	843	1.676	1.497	1.075	1.307	1.254
Parkeercapaciteit	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
Overschot/ Tekort		1.036	857	24	203	625	393	446

Spark

R E
D C

EINDE



VRAGEN ONDERDEEL PARKEREN RONDE 1

1. Wordt er ook rekening gehouden met een eventuele nieuwe/toekomstige normering voor fietsen?

Ja, er wordt ook voldaan aan de fietsnormen zoals opgenomen in de concept 'Beleidsregels Parkeernormen 2020' dat in januari 2020 is gepubliceerd.

2. Is er in beide woonblokken ruimte gereserveerd voor bezoek-fietsparkeren?

Ja, vooral in pandig. Bovendien worden er 40 zogenaamde nietjes op maaiveld geplaatst met plaats voor 80 fietsen.

3. Is de voorgestelde routing voor fietsparkeren realistisch ten opzichte van de werkelijkheid?

In principe kunnen fietsers van alle kanten aan komen rijden. De hoofdfietsroute ligt echter langs de Driemanschapskade en de Willem de Zwijgerlaan en om die reden is de ontsluiting van de fietsenstallingen aan die zijde van het blok geplaatst. Voor de slanke toren geldt dat de toegang naast de hoofdentree ligt.

4. Hoe worden de bezoekersparkeerplekken aangegeven in de garage?

De bezoekersplaatsen zullen als zodanig aangegeven worden met bebording.

5. Op welk 'schaalniveau' is er gekeken naar de cijfermatige onderbouwing van de onderzoeken?

De basis van de cijfermatige onderbouwing is het vigerende parkeerbeleid van Leiden (de huidige parkeernormen). In januari 2020 zijn de nieuwe beleidsregels parkeernormen in concept door de gemeente gepubliceerd. Bekeken is of de plannen ook zouden passen binnen de nieuwe parkeernormen. Dat is het geval. De autoparkeernormen zijn over de gehele linie lager voor LEAD dan het vigerende beleid.

RONDE 2

OPMERKING: Gemeentelijk beleid parkeren: meesturen met deze presentatie artikel 4E.

Artikel 4E luidt:

Geheel of gedeeltelijk afwijken van de parkeereis kan als de ruimtelijke activiteit, zijnde het realiseren van woningen: gelegen is binnen een zone als bedoeld in de Parkeerverordening 2017 op een loopafstand van minimaal 500 m tot het dichtstbij gelegen gebied buiten een zone, dan wel op een loopafstand van minimaal 500 m tot de dichtstbij gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een zone; en tenminste het bezoekersdeel van de parkeereis op eigen terrein gerealiseerd wordt, wanneer het bouwplan gelegen

is buiten de binnenstad en stationsomgeving (zone A); en toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners-en bezoekersparkeervergunning.

- De loopafstand betreft de kortste route te voet over de openbare weg, gemeten vanaf de grens van het reguleringsgebied, dan wel de dichtstbij gelegen openbare parkeergelegenheid in het reguleringsvrije gebied, tot de dichtstbij gelegen gevel van het project.

- Onder bezoekersdeel van de parkeereis wordt verstaan hetgeen in de kencijfers parkeren van het CROW (publicatie 317) wordt aangegeven voor het aandeel bezoekers per functie.

- In het geval sloop van woningen en nieuwbouw van woningen op dezelfde locatie resulteert in een parkeereis, kan voor (een deel van) het bezoekersdeel van de parkeereis gebruik gemaakt worden van de door de sloop vrijgekomen openbare parkeergelegenheid.

Deze regel geldt alleen als getoetst wordt conform het oude beleid. Conform het nieuwe beleid is dat beleidsregel 11, waarvan de strekking nagenoeg gelijk is.

6. Neemt het autobezit in de wijk af of juist toe? Wat is een realistische verwachting?

Dat is nu nog niet aan te geven. Het beoogde nieuwe beleid streeft naar een afname in autobezit. De verwachting is dat de nieuwe beleidsregels dit ook zullen ondersteunen.

7. Geldt de huidige parkeernorm (verkeersnorm) voor de indiening van het bestemmingsplan?

Afhankelijk van het moment dat de plannen voor LEAD voor de vergunningverlening bij de gemeente worden ingediend, geldt het vigerende beleid óf het eventueel dan aangenomen nieuwe beleid. Voor Lead geldt vermoedelijk de overgangsregeling. Indien het nieuwe beleid is vastgesteld ten tijde van de aanvraag Omgevingsvergunning, mag ook gekozen worden voor toetsing conform het oude beleid.

8. Hoe kan er goed gehandhaafd worden op 'wild' parkeren in de wijk?

Handhaving op foutparkeren is het primaat van de gemeente Leiden, evenals controle op de parkeerregulering. De initiatiefnemer kan hier geen andere rol in spelen dan de gemeente te verzoeken hier aandacht voor te hebben.

9. Zijn er voldoende laadpunten in het gebouw en in het gebied?

10% van de parkeerplaatsen in de parkeergarage van LEAD is geschikt voor het laadpalen. Daarbij geldt uiteraard wel dat er geen scherp beeld is van het aantal bewoners en bezoekers dat bij oplevering en daarna behoefte zal hebben aan een laadfaciliteit in de parkeergarage. De vraag naar laadplekken is sterk aan verandering onderhevig door enerzijds de groei van het aantal elektrische auto's en anderzijds de toename van de actieradius van elektrische auto's.

10. Zou betaald parkeren in de wijk (ook) alleen voor vergunninghouders ingericht kunnen worden?

Mogelijk is dat zeker, maar dat past (nu) niet in het beleid van de gemeente Leiden.

11. Waar wordt de parkeerbehoefte voor de horeca voorzien?

Het is zeer de vraag of er überhaupt sprake zal zijn een horecavoorziening in LEAD. Indien die er komt zal conform de parkeernormen in de parkeergarage plaats worden gereserveerd.

12. Is er ruimte gereserveerd voor bestelauto's?

Ja, aan de westkant van LEAD.

13. Wordt er gehandhaafd op 'wild' parkeren (fiets) rondom LEAD?

Ja, er wordt een huismeester voor LEAD beoogd die hierop kan toezien.

RONDE 3

14. Is het realistisch dat we in deze buurt de aanname doen dat het autogebruik afneemt?

Ja, dat past in de algemene trend in steden en wordt bovendien ondersteund door de concept Parkeervisie van de gemeente Leiden alsmede de nieuwe Beleidsregels Parkeernormen Leiden.

15. Is het haalbaar dat bewoners geen parkeervergunning krijgen in het openbaar gebied?

Ja, in het huidige beleid is dat vastgelegd (zie beleidsregel 4E) en ook in de concept Beleidsregels parkeernormen 2020 (artikel 4.3.5) is dit vastgelegd.

16. Blijven bezoekersparkeerplaatsen daadwerkelijk in de toekomst beschikbaar voor bezoek? En hoe ga je dit waarborgen/toezicht?

De bewoners van LEAD krijgen de toezegging dat hun bezoek in de parkeergarage kan parkeren voor zover de parkeernormen dit voorschrijven. Zij kunnen daar zelf toezicht op houden.

17. Hoe voorkom je dat bezoek in de omgeving gaat parkeren? En welke verantwoordelijkheid kan de gemeente Leiden hiervoor nemen?

De parkeerplaatsen in de omgeving zijn openbare parkeerplaatsen waar – binnen de reguleringstijden – betaald moet worden om te parkeren. Het is niet te voorkomen dat bezoekers van LEAD daar gebruik van maken, maar dat is niet waarschijnlijk indien parkeren in de garage goedkoper is of gelijk geprijsd aan parkeren op straat. Er is geen overschot aan plaatsen op straat en bovendien leert de ervaring dat bezoekers bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de eindbestemming parkeren.

18. Hoe kan RED Company garanderen/waarborgen dat bij eventuele toekomstige problematiek rondom parkeren gehandhaafd wordt?

Dit kan RED Company niet garanderen. Het primaat voor handhaving op straat ligt bij de gemeente Leiden. Daarentegen kan RED Company dit wel stimuleren, door bijvoorbeeld de parkeertarieven in de garage in overeenstemming te houden met de tarieven voor parkeren op straat.

19. Voldoet de huidige parkeervoorziening aan het huidige parkeerbeleid conform de Nota van Uitgangspunten?

Ja.

20. Hoe wordt parkeren tijdens de bouw voorzien?

Parkeren van bouwverkeer tijdens de bouw zal in ieder geval niet in de buurt plaatsvinden. Waar dan wel is nog onderwerp van studie.

Stadspark - Delva Landscape Architects



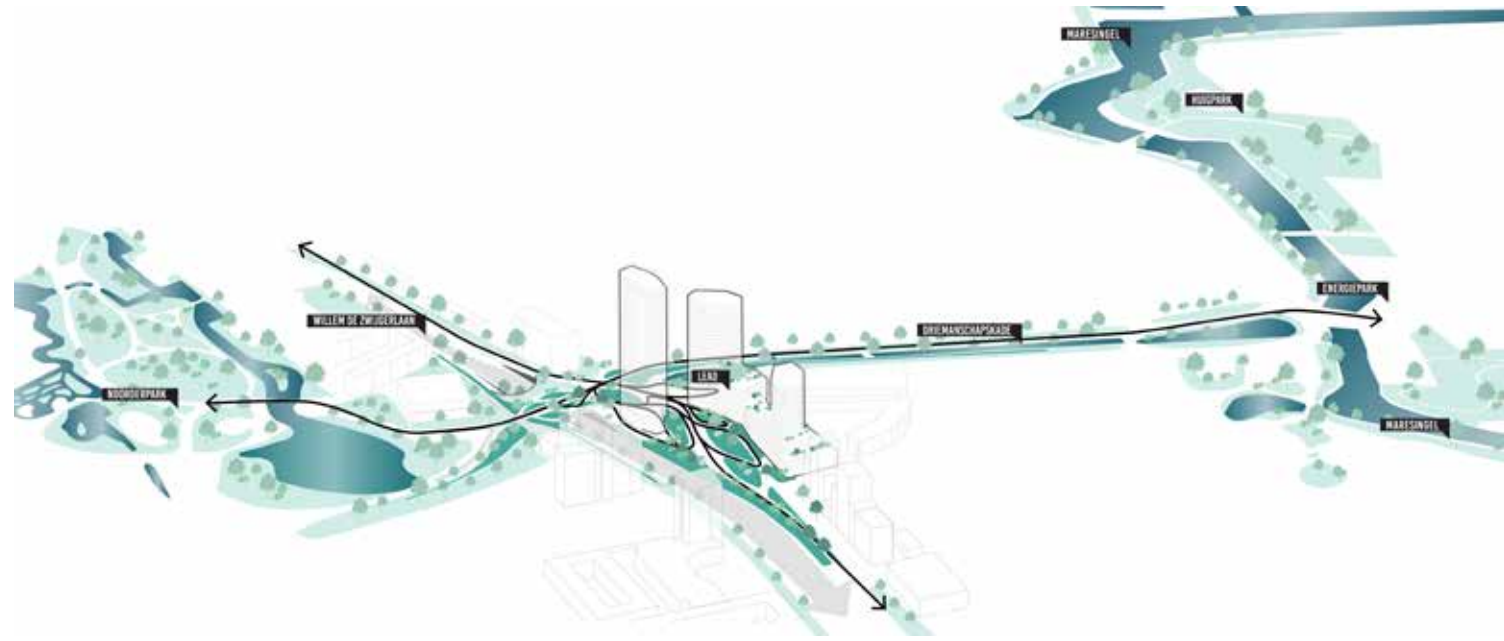
7 BELOFTES VAN LEAD

1. GELIJKE KANSEN VOOR IEDEREEN
2. DIVERS WONINGAANBOD
3. EEN DUURZAME WOONOMGEVING
4. AANDACHT VOOR MOBILITEIT
5. STRATEGISCH GEPLAATSTE VOORZIENINGEN
6. EEN HOOGWAARDIG STADSPARK
7. MINIMALE HINDER DOOR ZON, ZICHT EN WIND

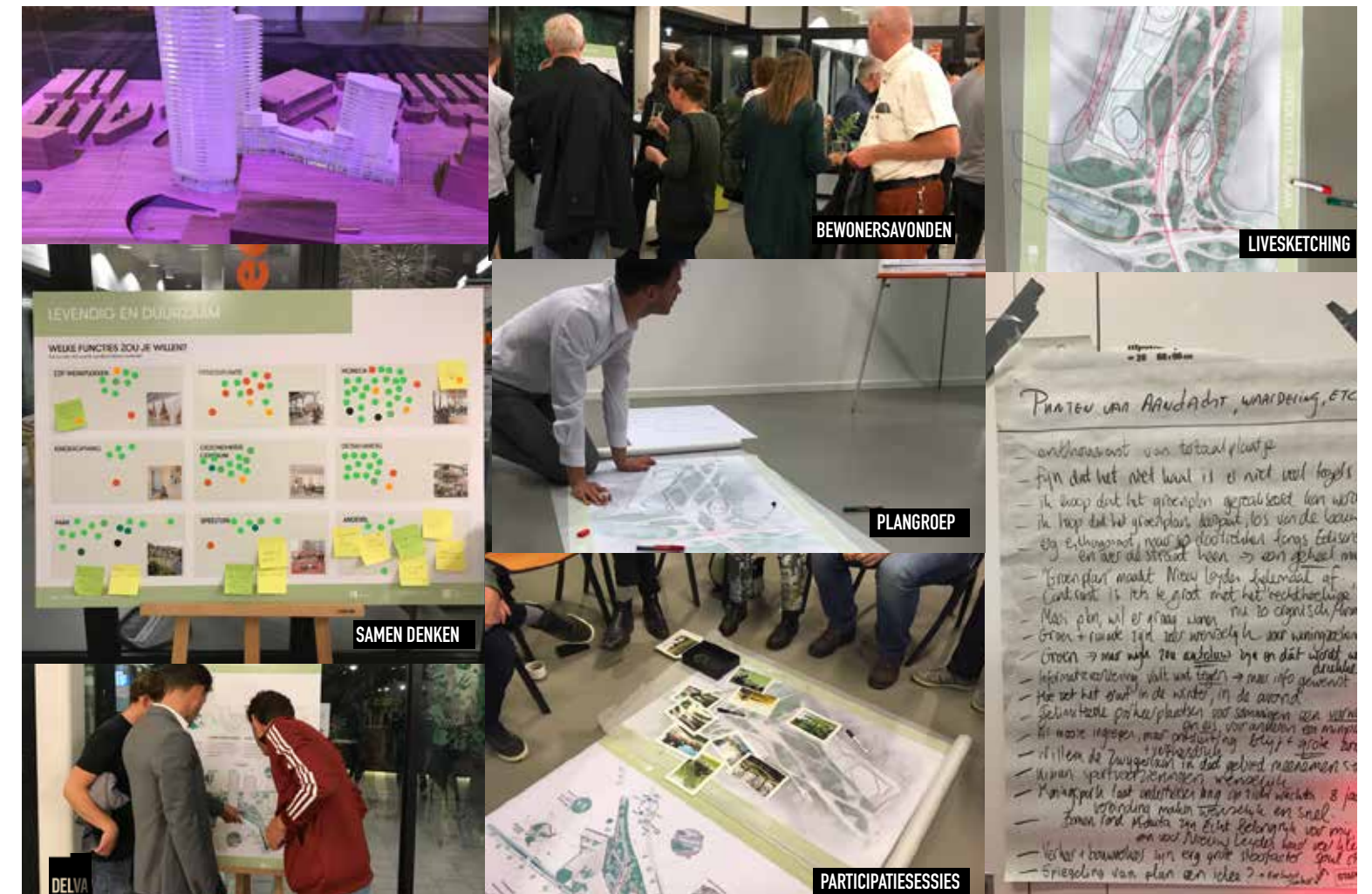
GROEN NETWERK



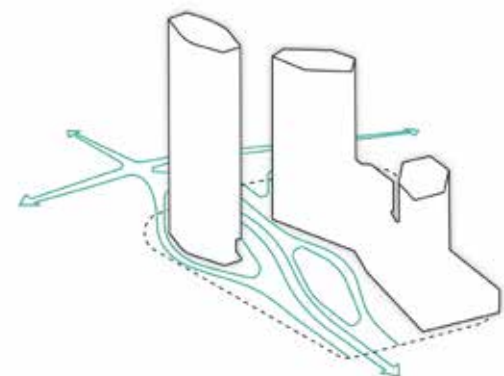
LEAD WORDT VERBINDENDE SCHAKEL



5



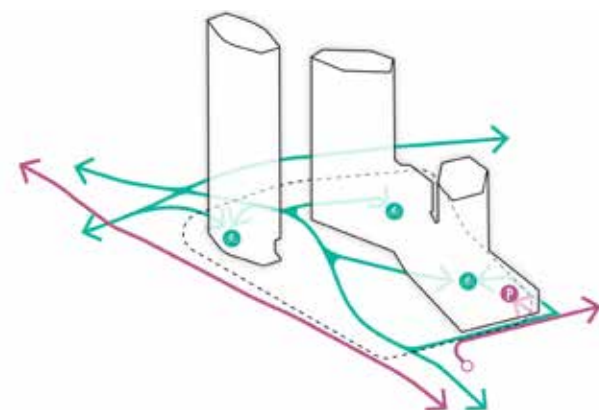
EEN HOOGWAARDIG STADSPARK



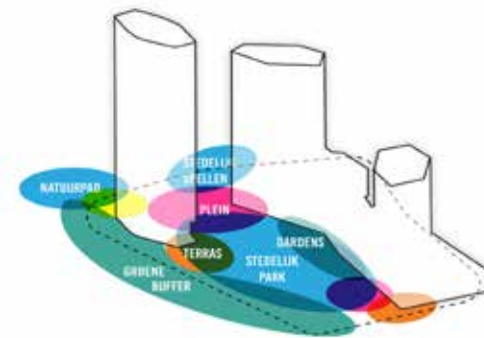
1. EEN PLEK IN RELATIE MET SINGELPARK EN NOORDERPARK



2. ACTIEF GROEN STADSPARK ALS DOEL



3. VERBINDEN



4. VERBINDEN / VERBLIJVEN

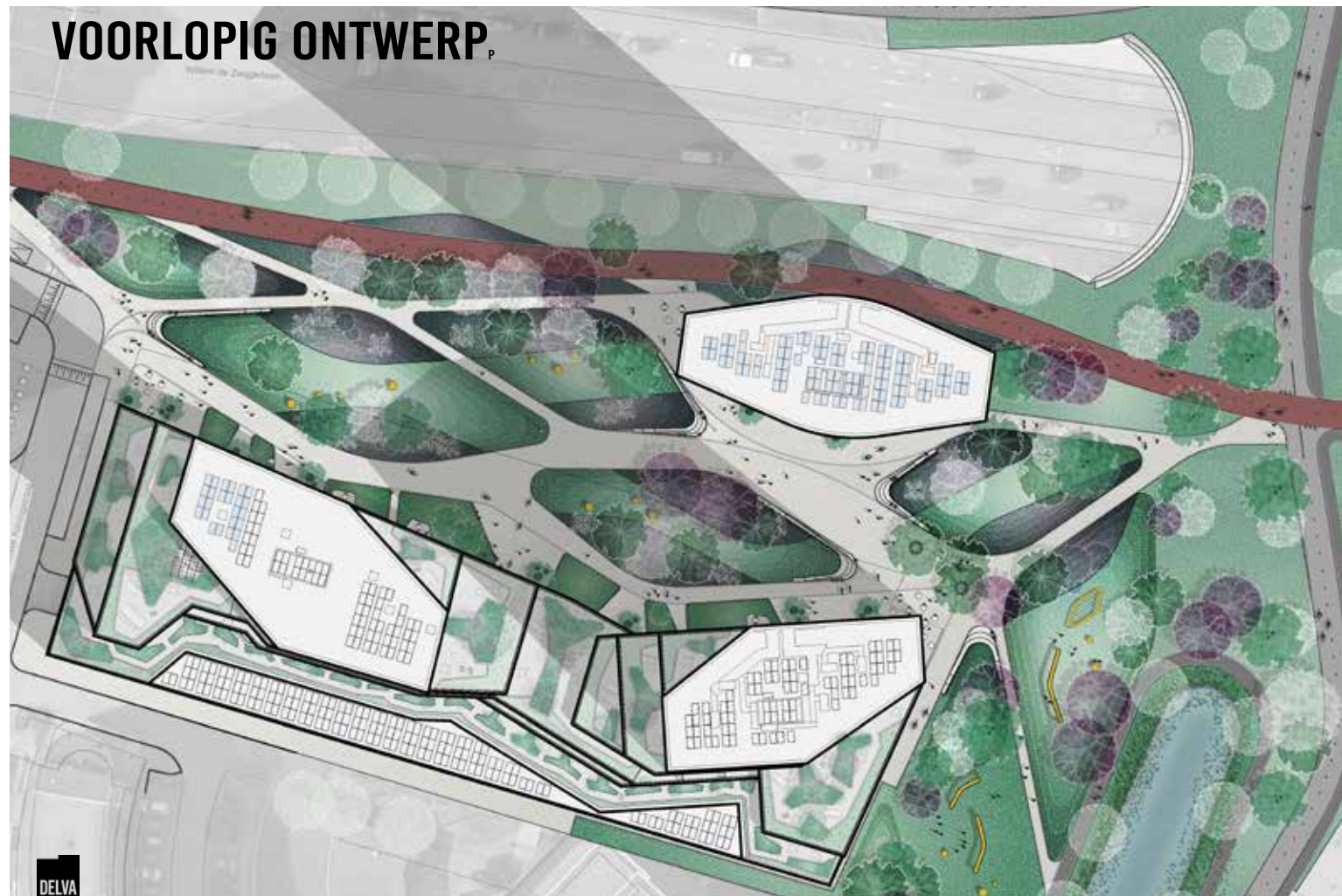


6

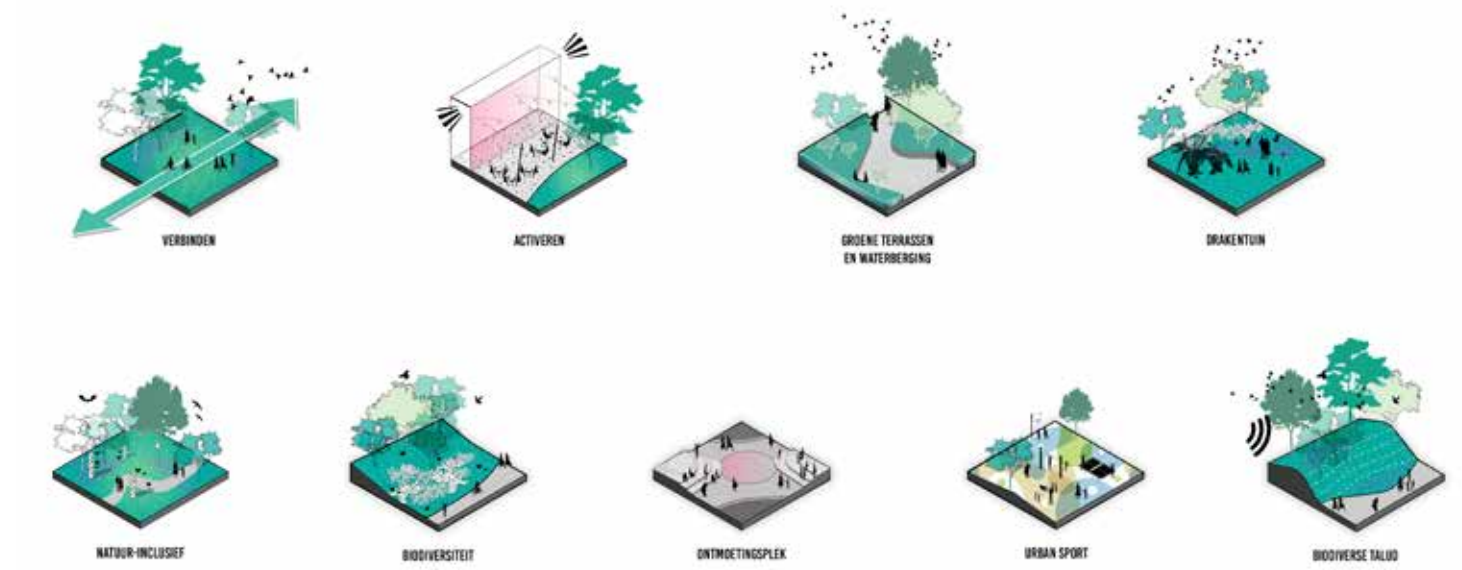
PUNTEN VANUIT DE PARTICIPATIE

- MEER GROEN - MINDER VERHARDING
- SPELEN OP DE JUISTE PLEK TOEVOEGEN
- VERBLIJVEN, SPORTEN EN RECREATIE
- DE DRAKENTUIN PASSEND IN PASSEN
- MEER BLOEMEN EN VASTE PLANTEN VOOR DE BIODIVERSITEIT
- VERBLIJVEN IN HET GROEN WORDT NIET MEER GECOMBINEERD MET DE DOORGAANDE FIETSRUTE.
- HOOGWAARDIG GROEN BOVENOP HET PARKEERDEK





PRINCIPES VAN HET TOEKOMSTIG PARK



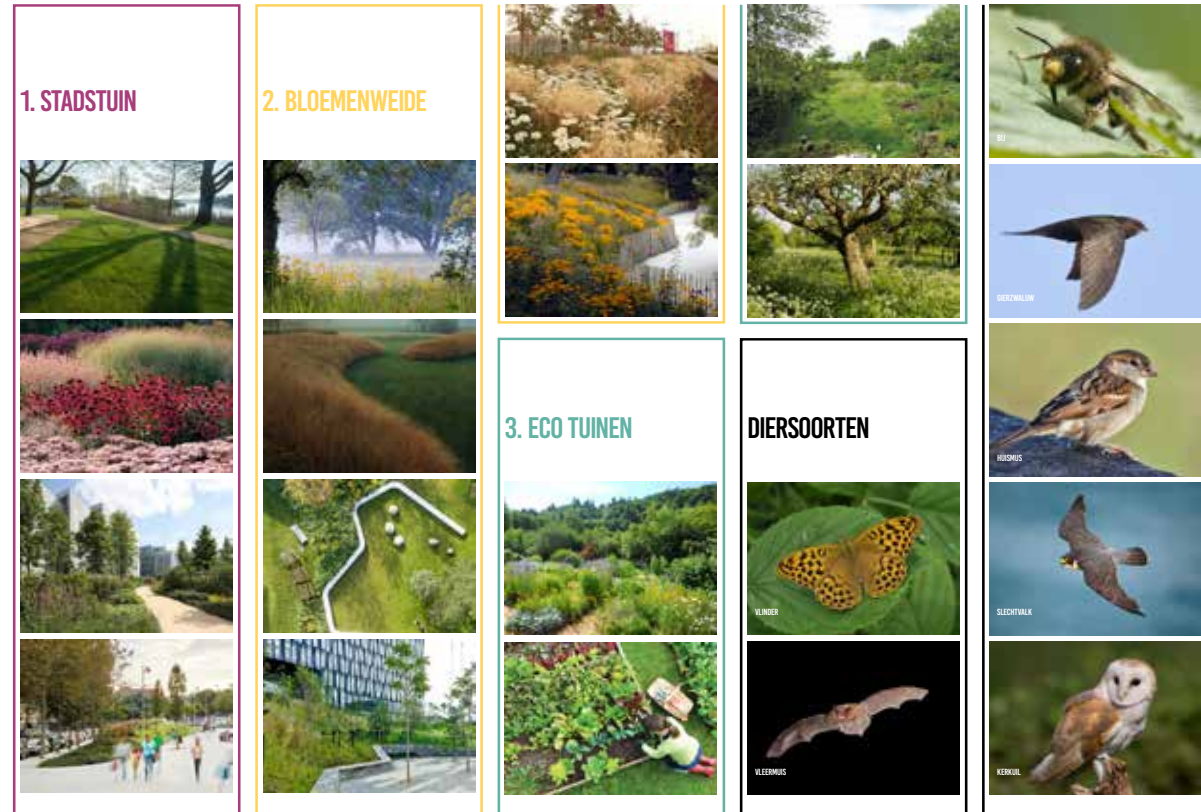
PRINCIPES VAN HET TOEKOMSTIG PARK



PROGRAMMA

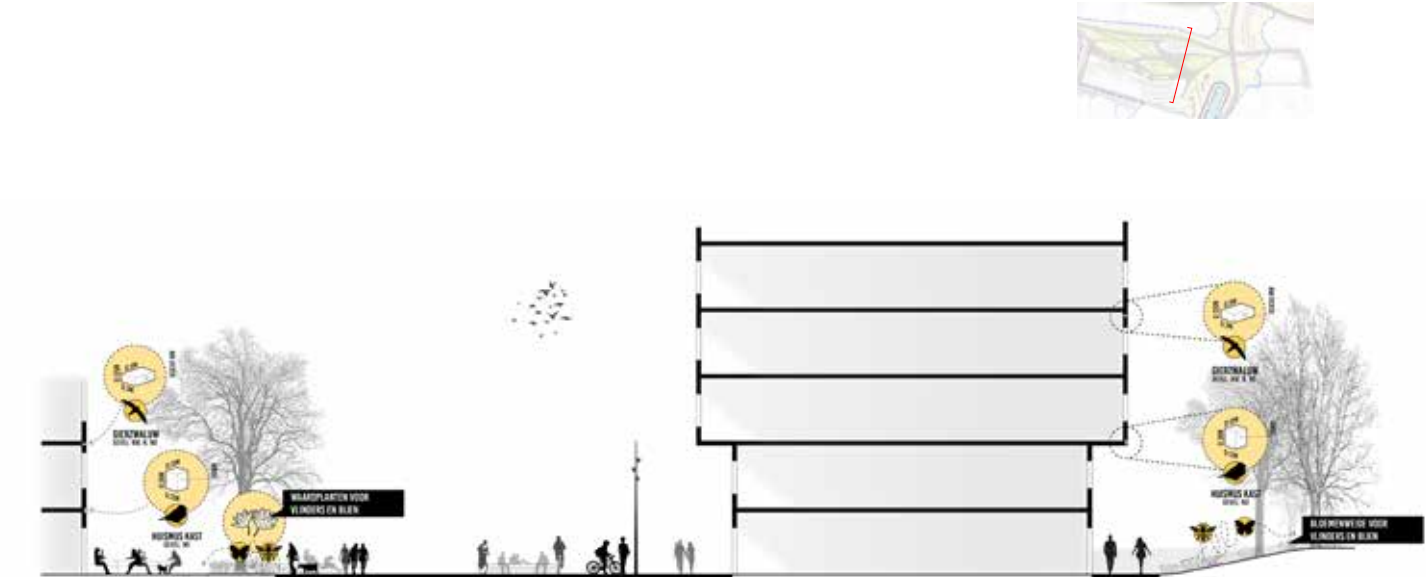


**SAMENWERKING TUSSEN ONTWERPTEAM EN (STADS)BIOLOGEN
DIVERSE HABITATS BINNEN STADSPARK**



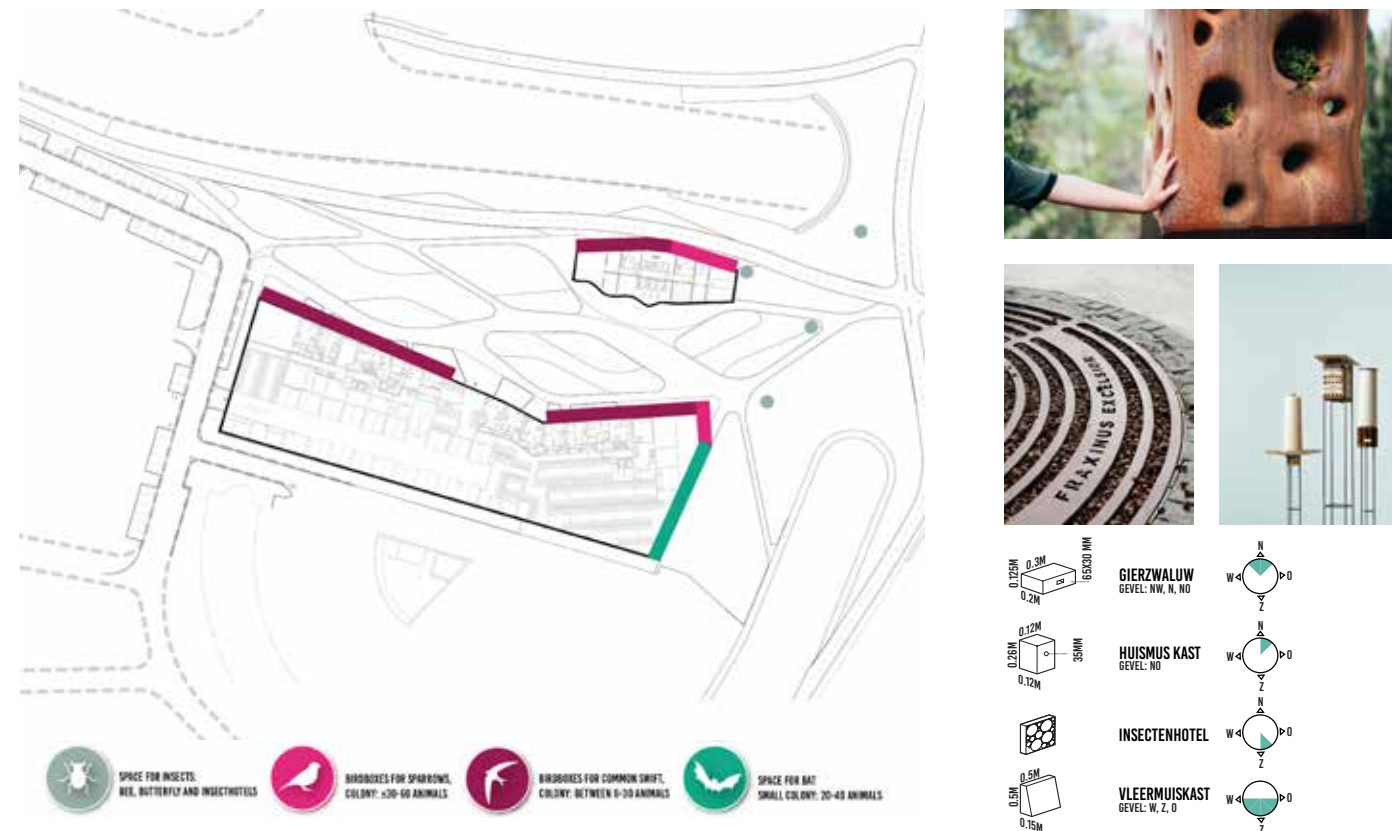
13

PROFIEL - NATUURINCLUSIEF



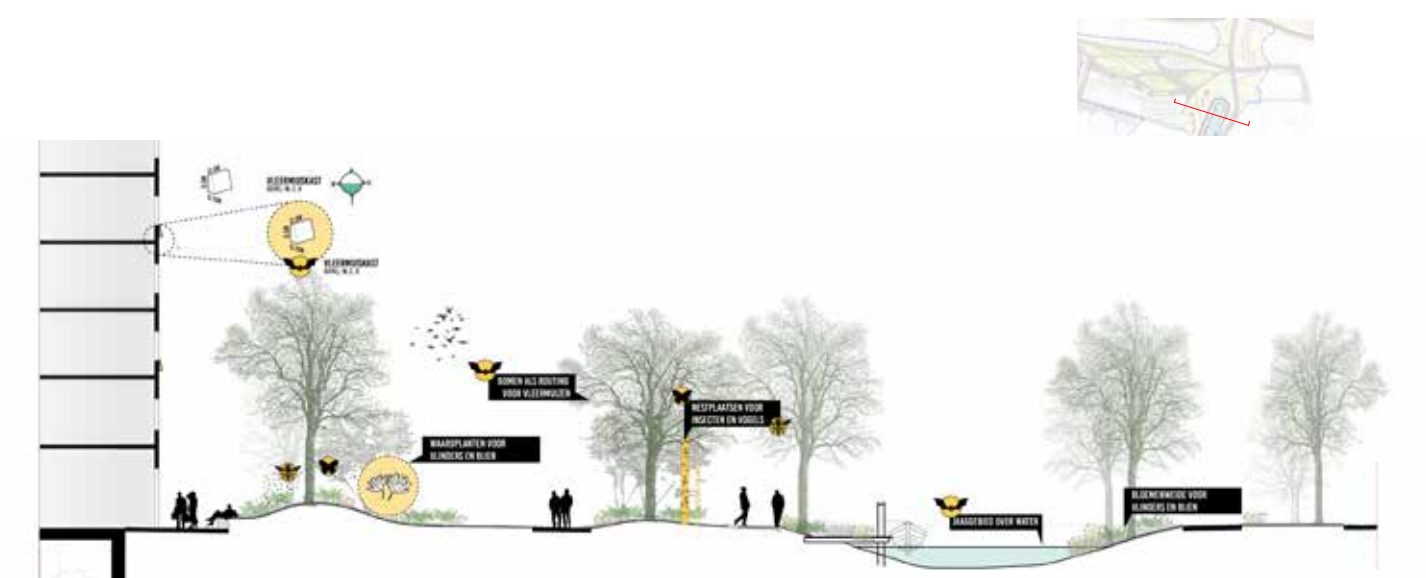
15

PROGRAMMA - NATUURINCLUSIEF



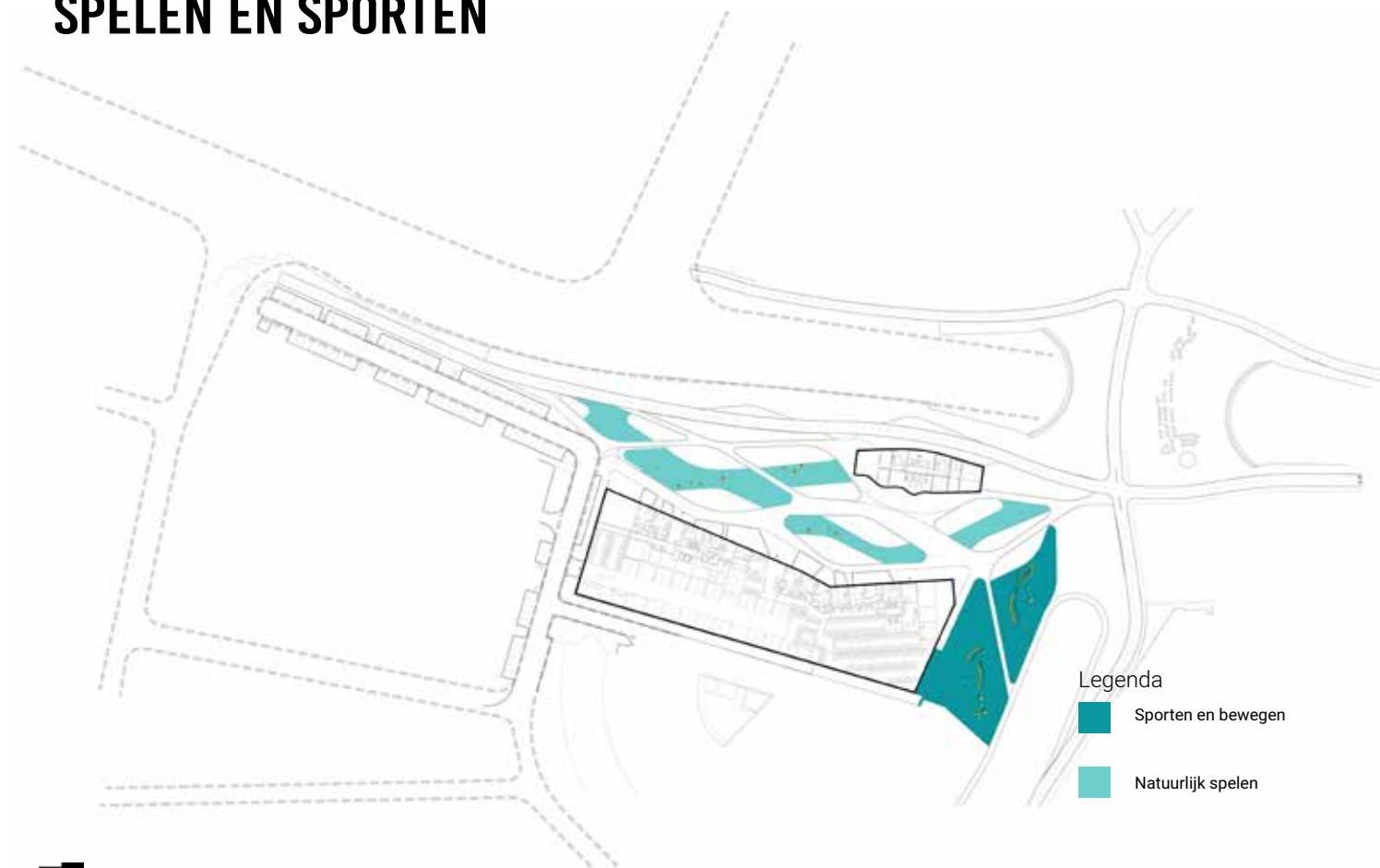
14

PROFIEL - NATUURINCLUSIEF



16

SPELEN EN SPORTEN



SPELEN EN SPORTEN



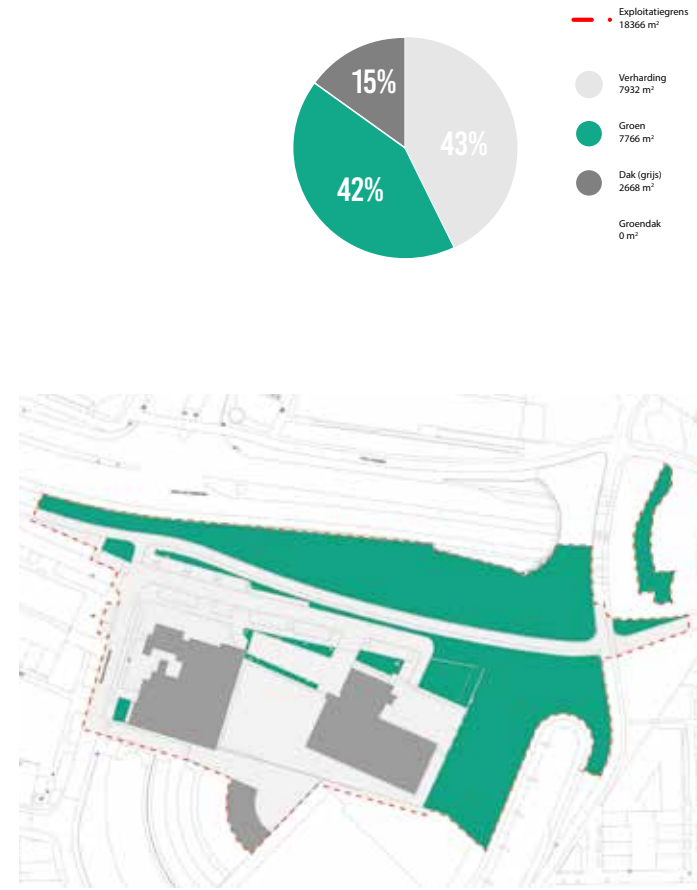
SPORTEN / ACTIVEREN / OUTDOOR FITNESS / PARCOUR / VOOR JONG EN OUD / AAN DE OOSTZIJDE VAN FASE 2



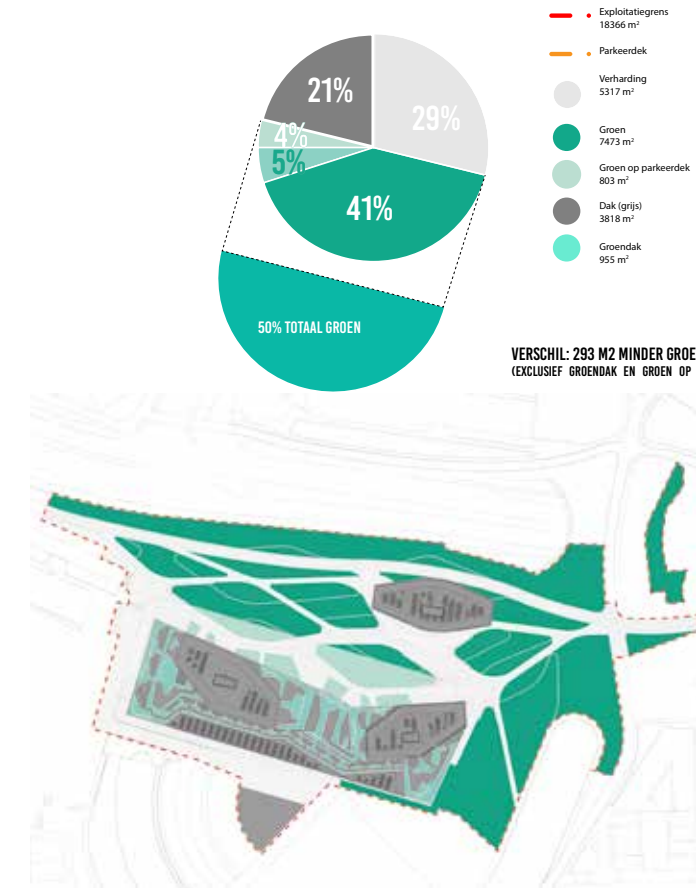
NATUURLIJKE SPEELAANLEIDINGEN / STAPSTENEN / BOOMSTAMMEN / VOOR DE JONGERE LEEFTIJDGROEPEN / OP DE EILANDEN TUSSEN DE GEBOUWEN



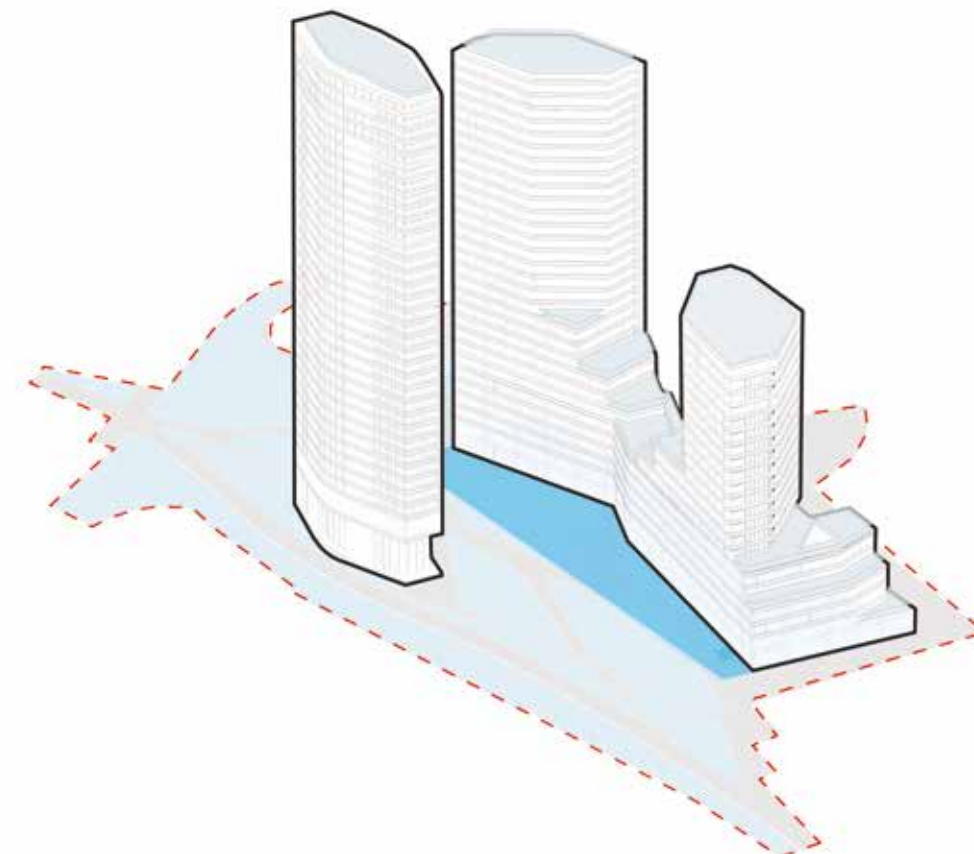
BESTAANDE SITUATIE



NIEUWE SITUATIE



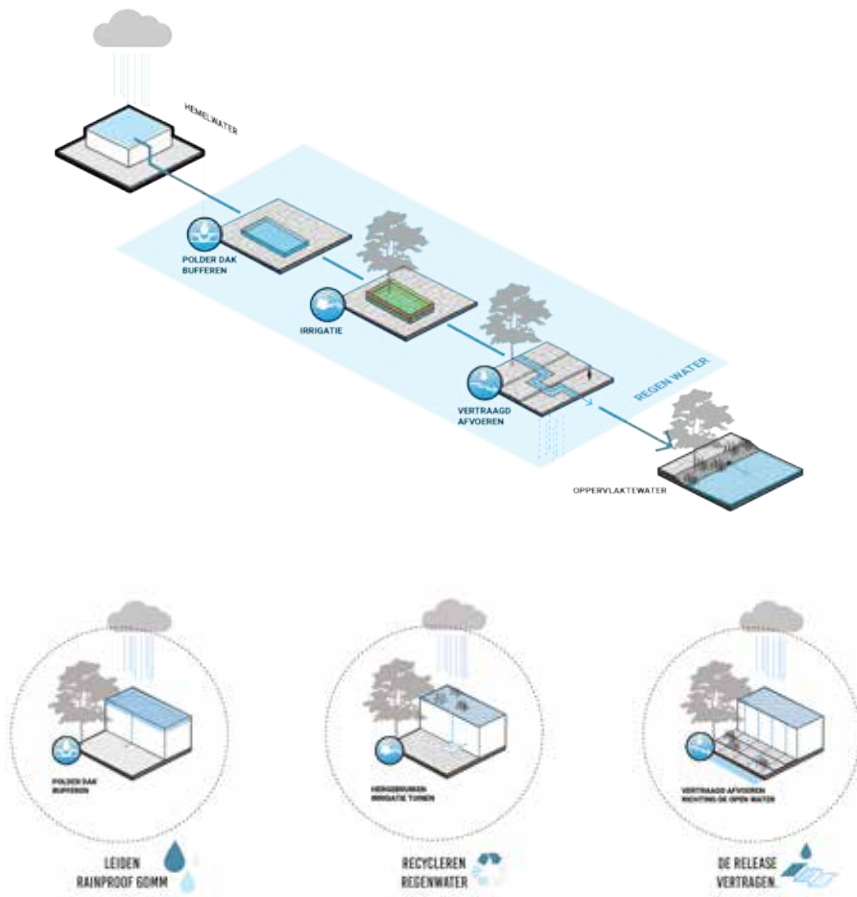
WATERSYSTEEM



- 150mm kratten
- 85mm kratten
- Infiltratie door groen



WATERSYSTEEM - BUFFEREN, HERGEBRUIKEN EN VERTRAGEN



MATERIAAL



FIETSPAD, ASFALT
KLEUR: ROOD
AFM: 4M

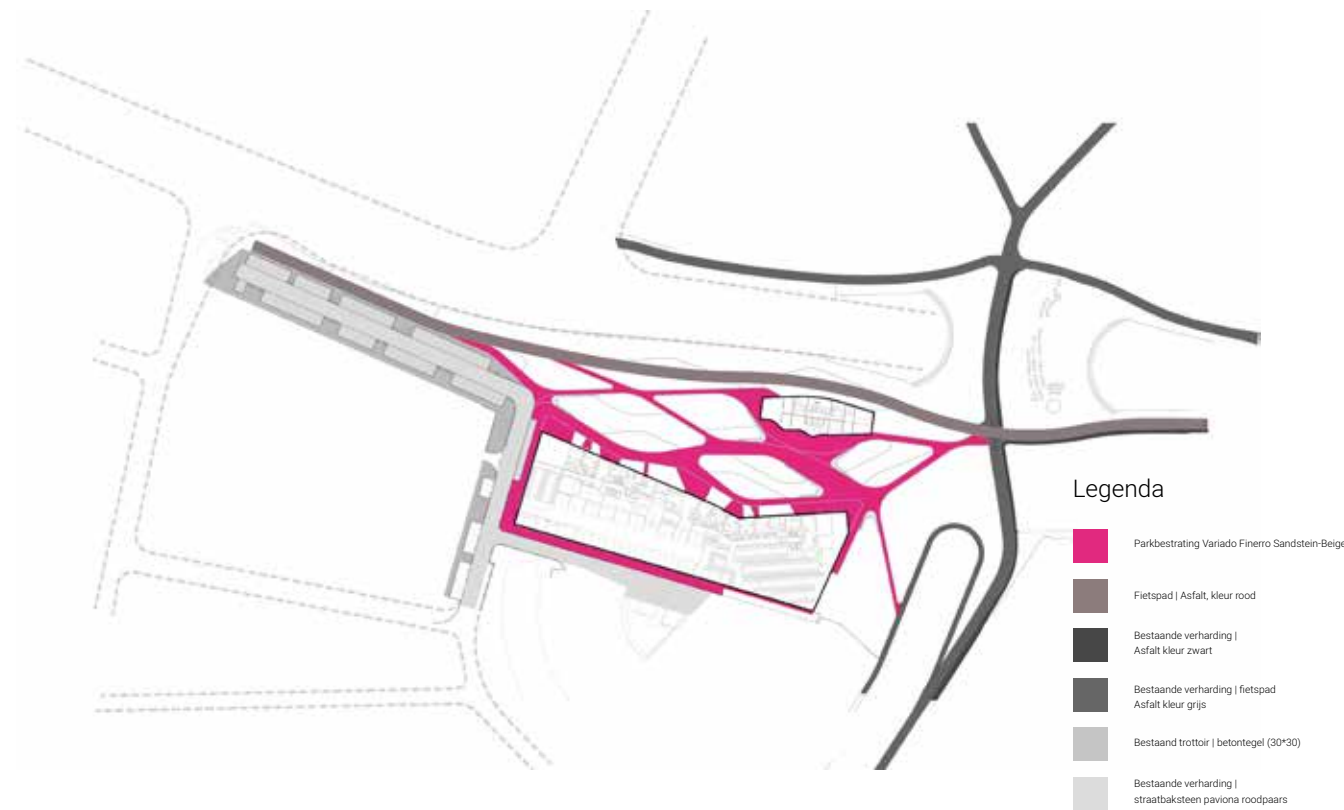
OPSLUTBAND, BETON

TROTTOIR, VARIADO FINERRO
SANDSTEIN-BEIGE / 10380
MEERSTEENSYSTEEM - DIKTE 12 CM (AFM.VARIABLE)
LEVERANGIER: KLUSTERMANN-BETON

TROTTOIRBAND: BETONBAND. TYPE: LAVARO,
VOORZIEN MET DEKLAG VAN UITGEWASSEN BASALT.



MATERIAAL



MATERIAAL REFERENTIE MATERIALISATIE NIEUW LEYDEN



BOMEN



DELVA

				TILIA AMERICANA 25-30 m Windbestendigheid goed Schaduwverdragend Drachtbomen voor bijen Waardbomen voor vlinders		CORNUS CONTROVERSA 6-8 (15) m windbestendigheid goed schaduwverdragend Drachtbomen voor bijen Waardbomen voor vlinders voedselboom voor vogels
				ACER PLATANOIDES 20-30 m windbestendigheid goed schaduwverdragend Drachtbomen voor bijen waardboom voor vlinders vedraagt halfverharding		ACER CAMPESTRE 12 m Windbestendigheid zeer goed Schaduwverdragend verdraagt halfverharding Drachtbomen voor bijen Waardbomen voor vlinders Daktuinen
				TILIA CORDATA 'GREENSPIRE' 12-20 m windbestendigheid zeer goed lichtminnend verdraagt verharding Drachtbomen voor bijen waardboom voor vlinders		ACER PLATANOIDES 'ROYAL RED' 10-15 m verdraagt verharding windbestendigheid goed drachtbomen voor bijen waardbomen voor vlinders
				ACER PLATANOIDES 20-30 m windbestendigheid goed schaduwverdragend Kan in boombakken en daktuinen		PINUS NIGRA SUBSP. NIGRA 20-25 m Windbestendigheid zeer goed Lichtminnend voedselboom voor vogels Daktuinen
						PYRUS CALLERYANA 'CHANTICLEER' 8-12m verdraagt verharding windbestendigheid goed lichtminnend drachtbomen voor bijen voedselboom voor vogels Daktuinen
						EUONYMUS ALATUS 4 m windbestendigheid goed schaduwverdragend voedselboom voor vogels Kan in boombakken en daktuinen
						ACER GRISEUM 4-10 m. Schaduwverdragend Windbestendigheid goed Drachtbomen voor bijen Waardbomen voor vlinders Daktuinen

DELVA

BOMEN



DELVA

PARKTYPEN



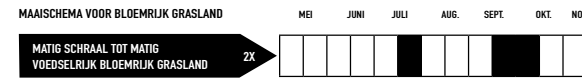
DELVA



BEPLANTING | VASTE PLANTEN - SIERGRASSEN
ONDERGROND: TEELAARDE

BOEM- EN KRUIDENVEGATIE
BLOEMRIJK GRASLAND MENSEL (GT), LEVERANCIER: CRUYDT HOECK
EXTENSIEF BEHEER
0,40CM SCHRALEN / TOPLAAG VOEDSELARME GROND

GAZON
INTENSIEF BEHEER
ONDERGROND: TEELAARDE



BEPLANTING



BEPLANTING SFEER EN REFERENTIES

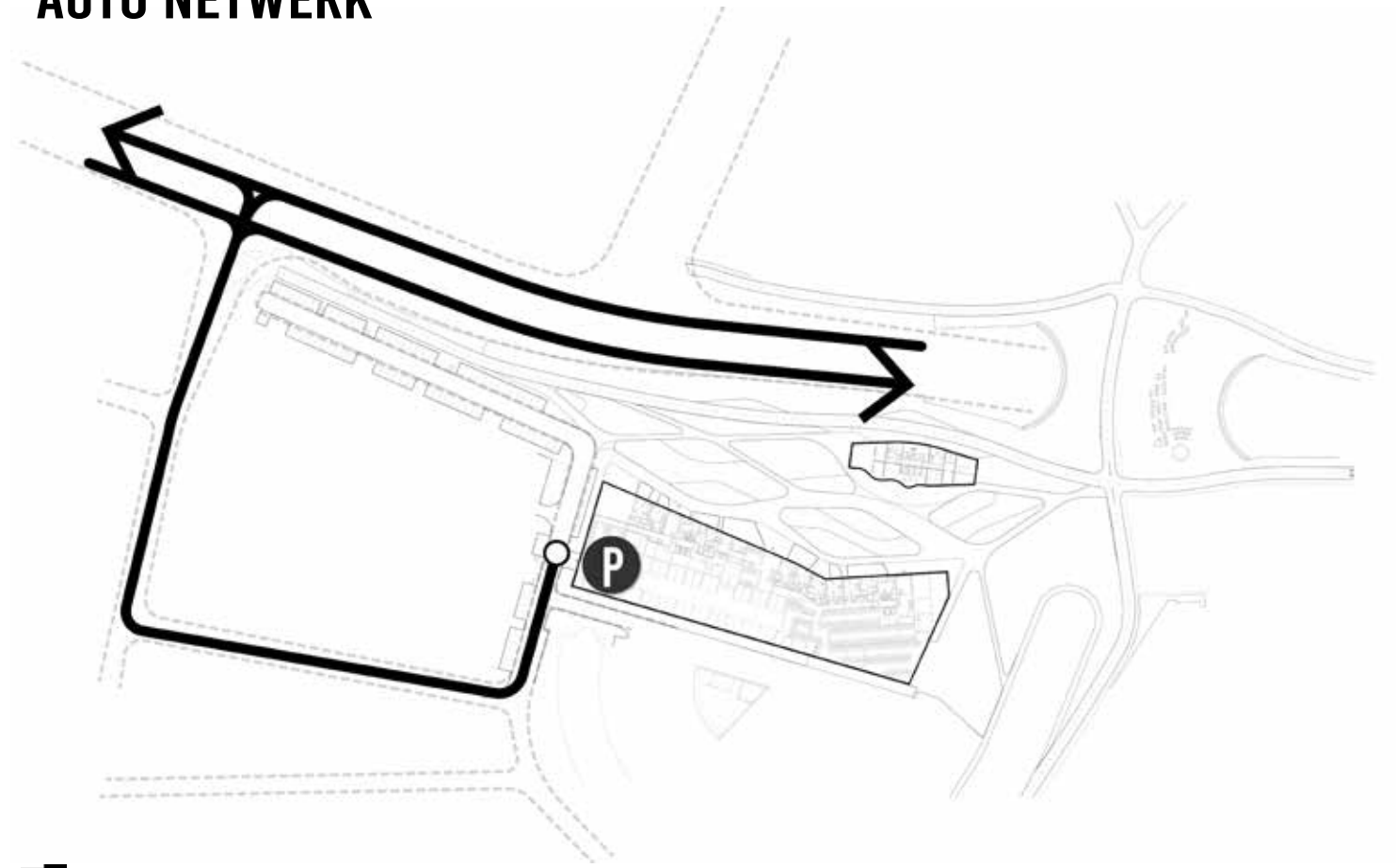




DELVA

33

AUTO NETWERK



DELVA

35

VERLICHTING



LICHTMAST (OLIVIO CANDELABRA) /
 AFM: Ø163MM, HOOGTE 4,50M /
 LEVERANCIER SELUX / TYPE: SX 764EE6 /
 INCL DIM REGIME / 2700 KELVIN
 EEN ARMATUUR PER MAST



BESTAANDE LICHTMAST GERECYCLED
 KLEUR: GEPOEDERD ANTHRACITE / KLEUR: RAL 7016
 LEVERANCIER: GEMENTE LEIDEN
 LICHTSTERKTE: 3000 KELVIN



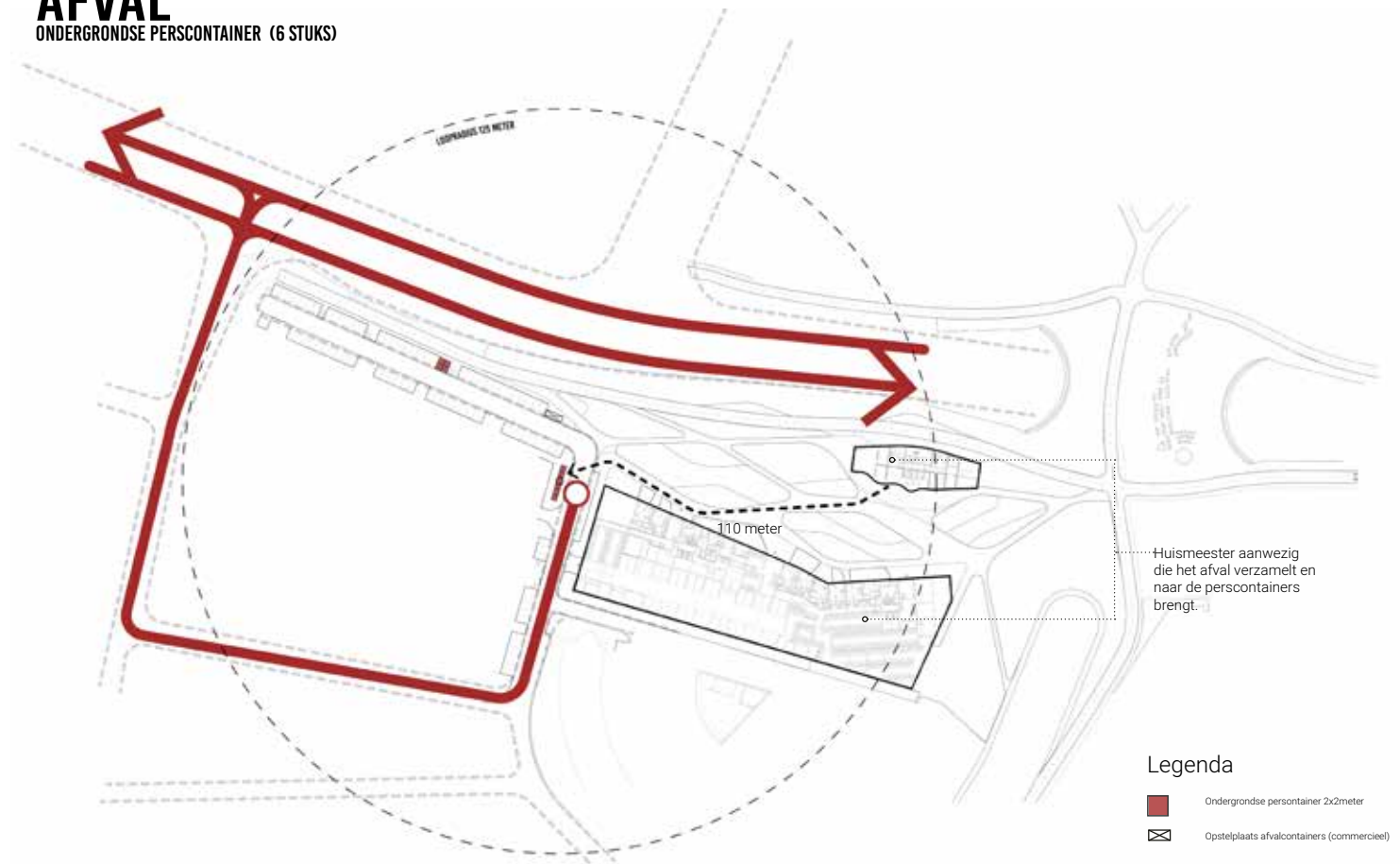
LICHTMAST (OLIVIO POLLER MEDIO)
 AFM: Ø220MM, LICHTPUNTHOOGTE 1000MM
 LEVERANCIER SELUX / TYPE: SX 970 T4-9 /
 INCL DIM REGIME / 2700 KELVIN



DELVA

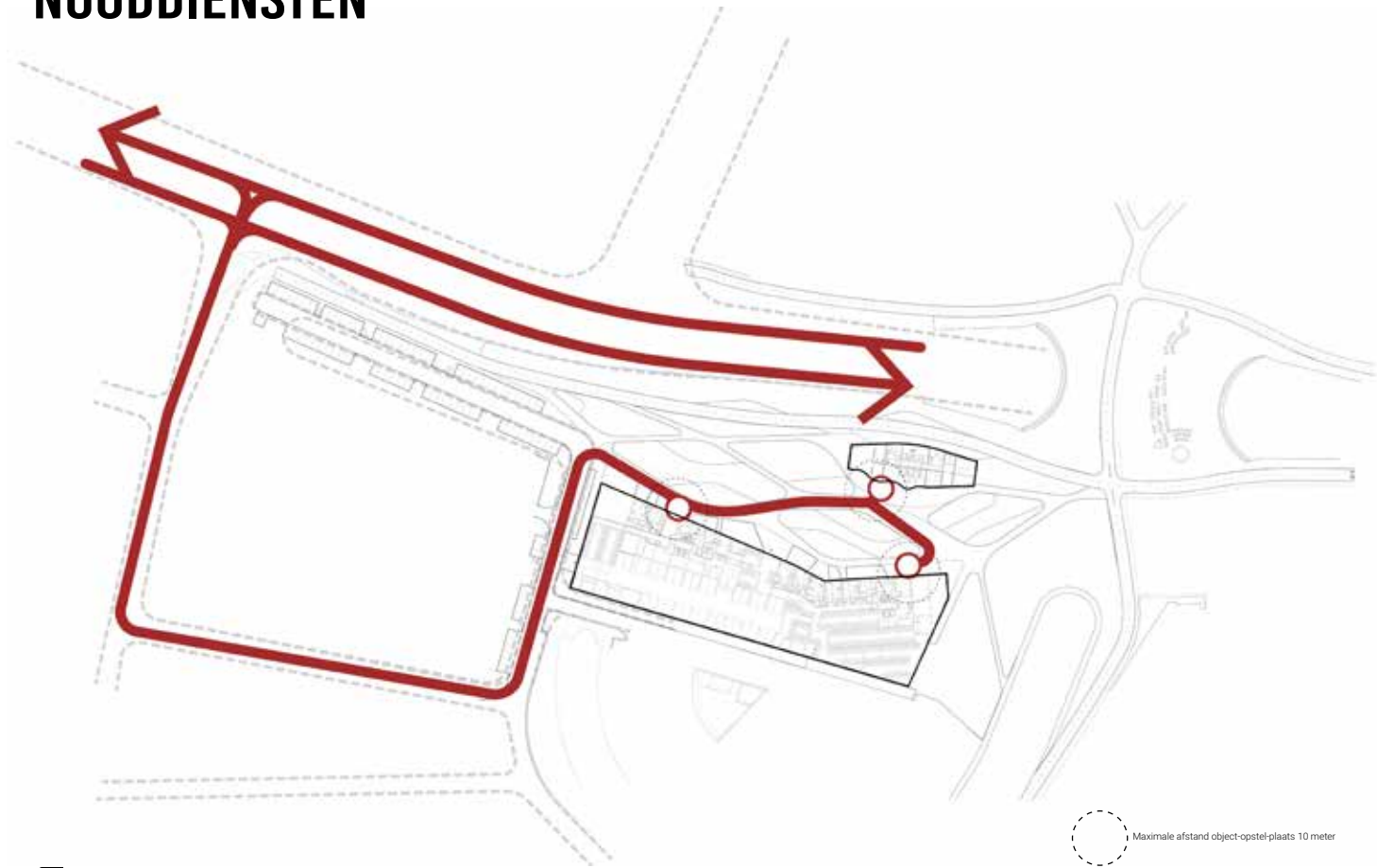
34

AFVAL
 ONDERGRONDSE PERSCONTAINER (6 STUKS)



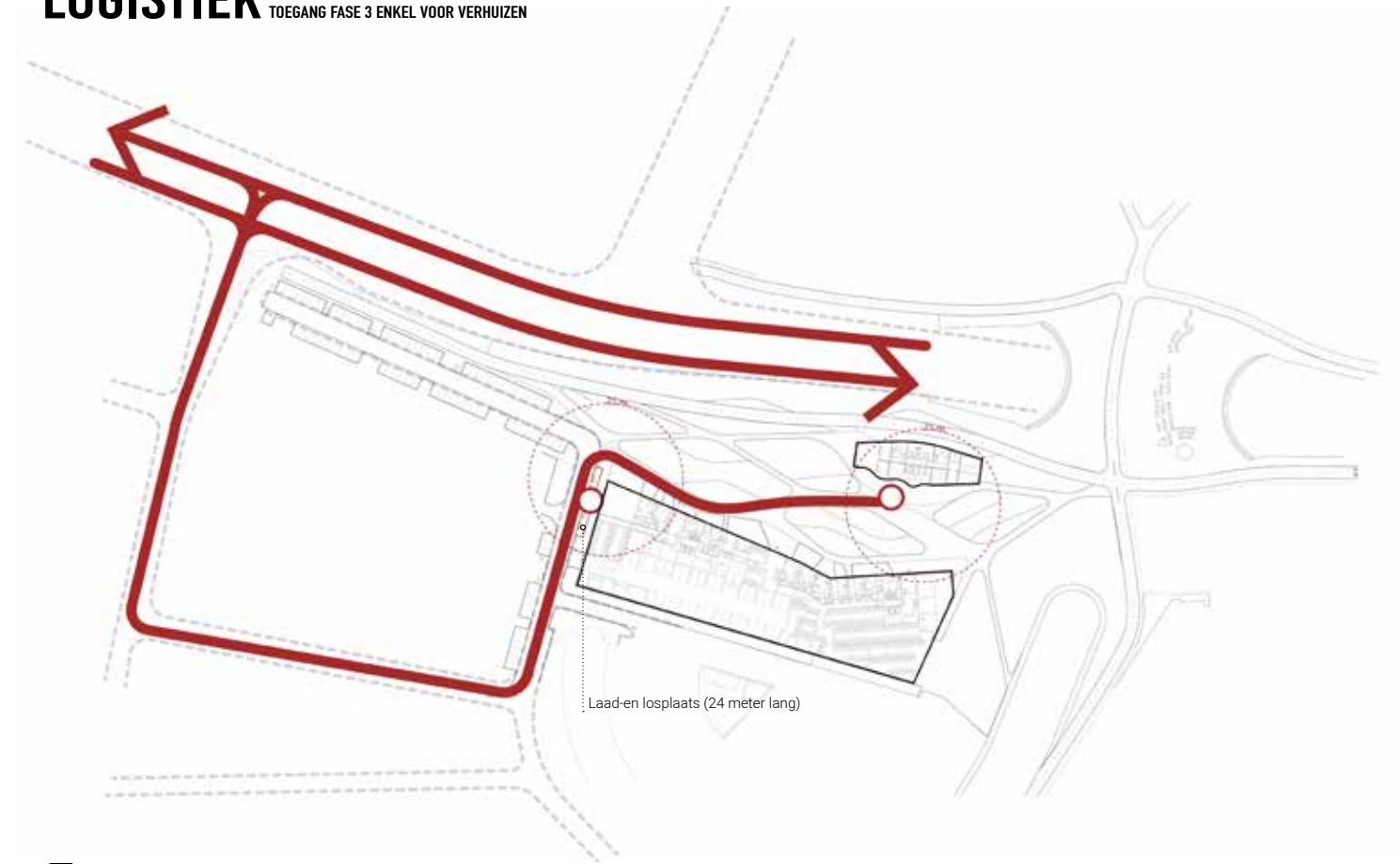
DELVA

36



37

LOGISTIEK TOEGANG FASE 3 ENKEL VOOR VERHUZEN



39

BRANDWEER OPSTELPLAATS BRANDWEERWAGEN

OPSTELPLAATS BRANDWEERWAGEN
FASE 1

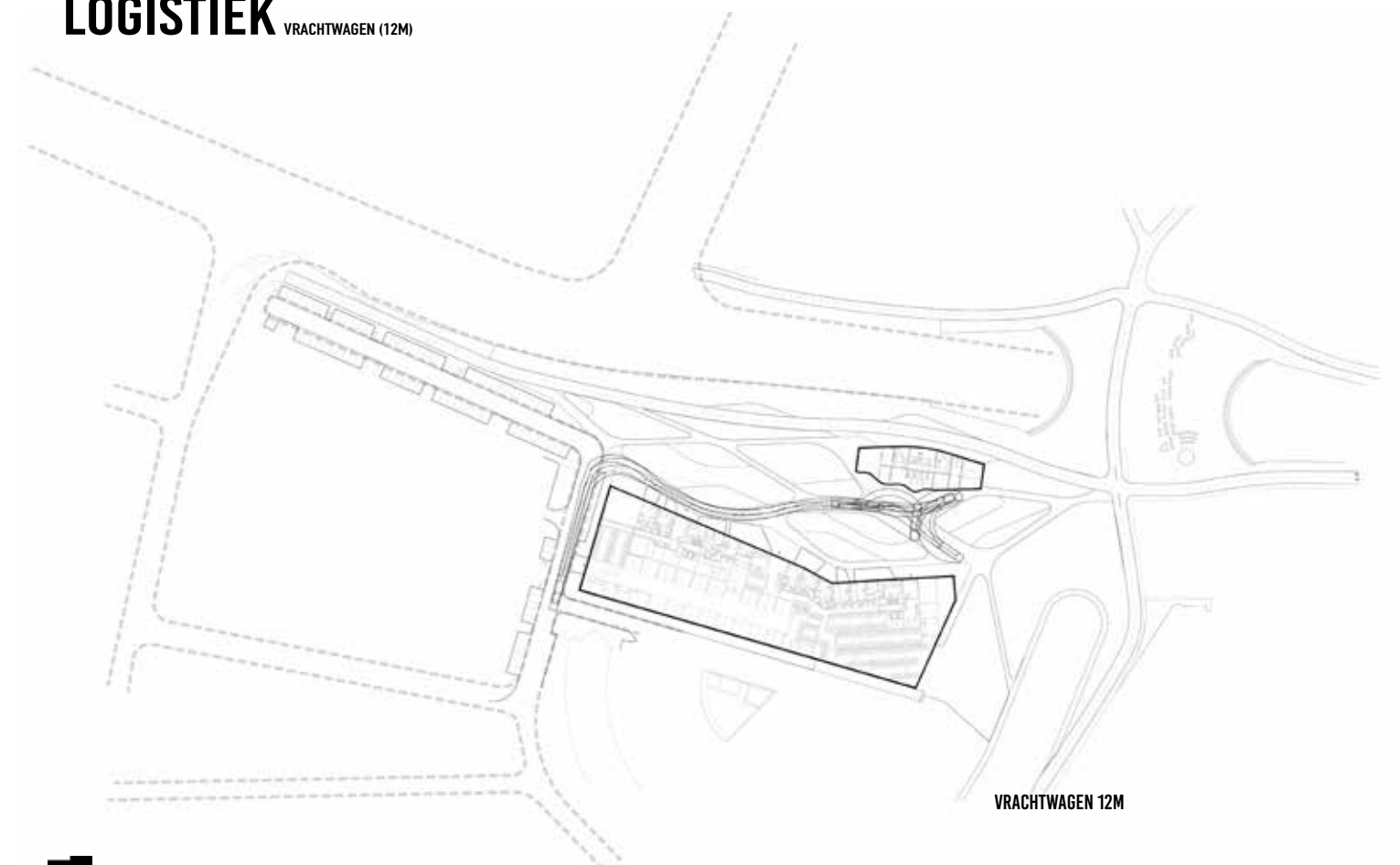
OPSTELPLAATS BRANDWEERWAGEN
FASE 2

OPSTELPLAATS BRANDWEERWAGEN
FASE 3



38

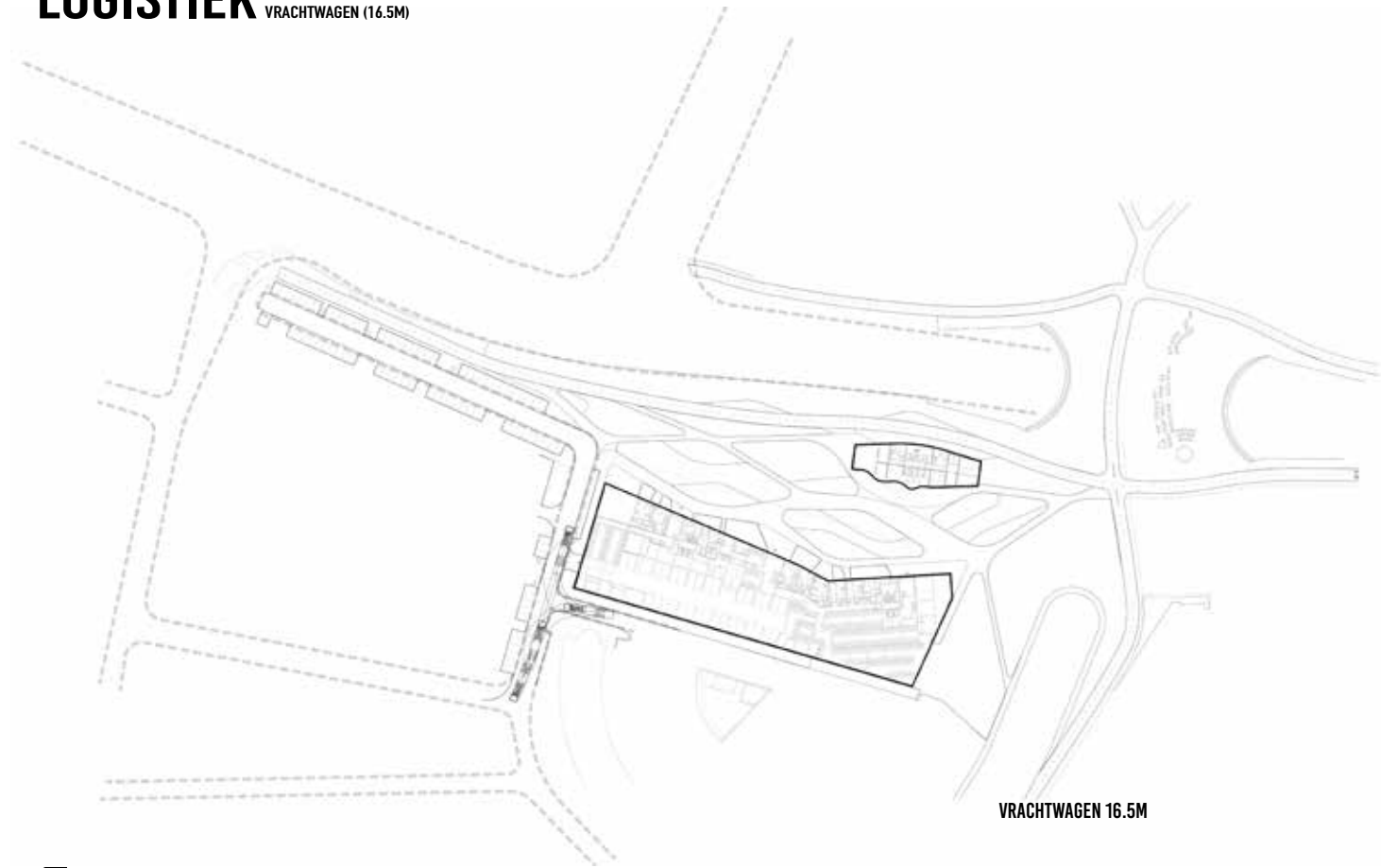
LOGISTIEK VRACHTWAGEN (12M)



40

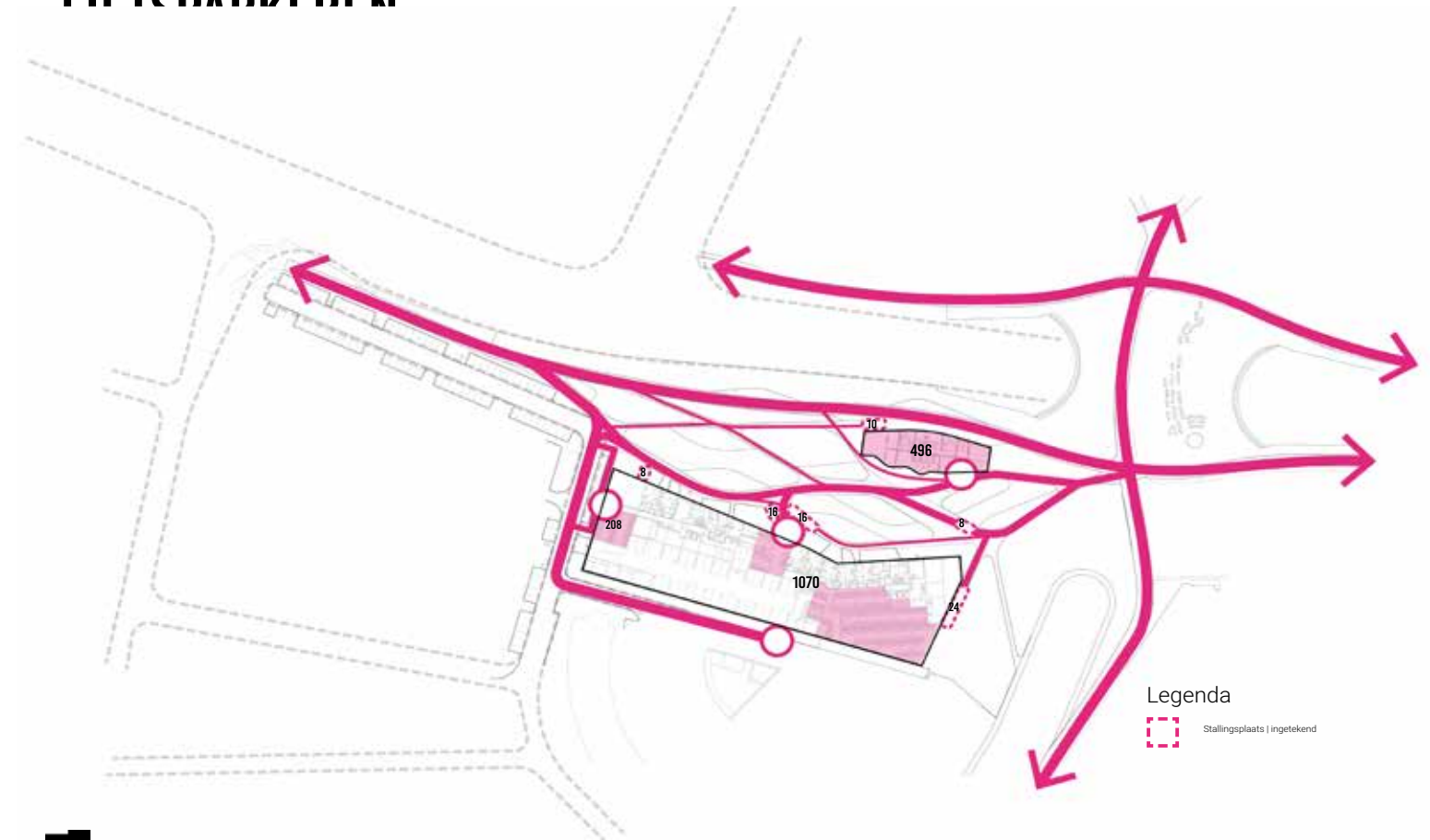
LOGISTIEK

VRACHTWAGEN (16.5M)



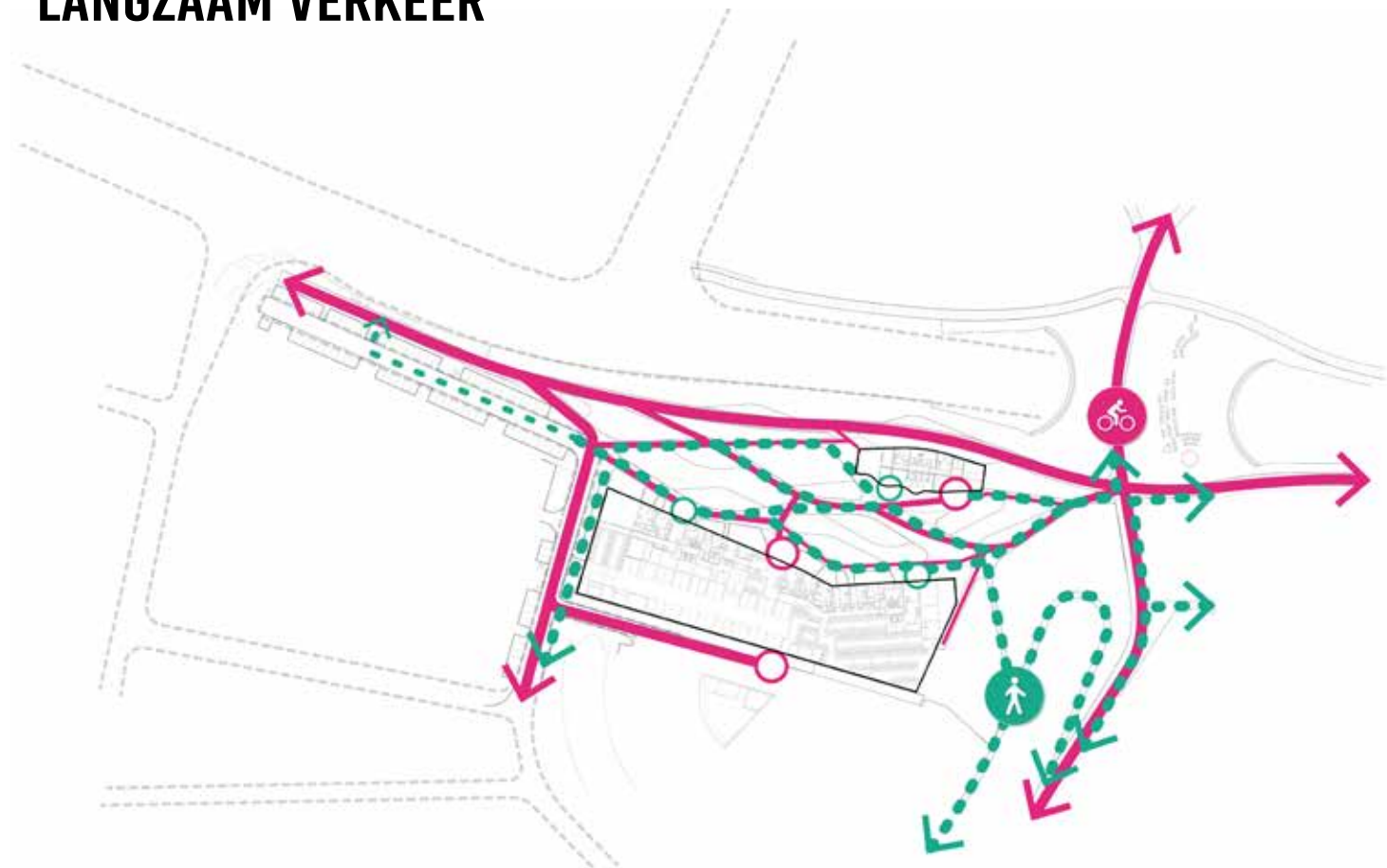
41

FIETSDADVERDEN



43

LANGZAAM VERKEER



42

FIETSPARKEREN



DE CLIP
 KLEUR RAL 7016 MET FUNDERING ONDER MARVELD
 AFM 70°/75CM | AFSTAND 90CM
 LEVERANCIER: STREETLIFE

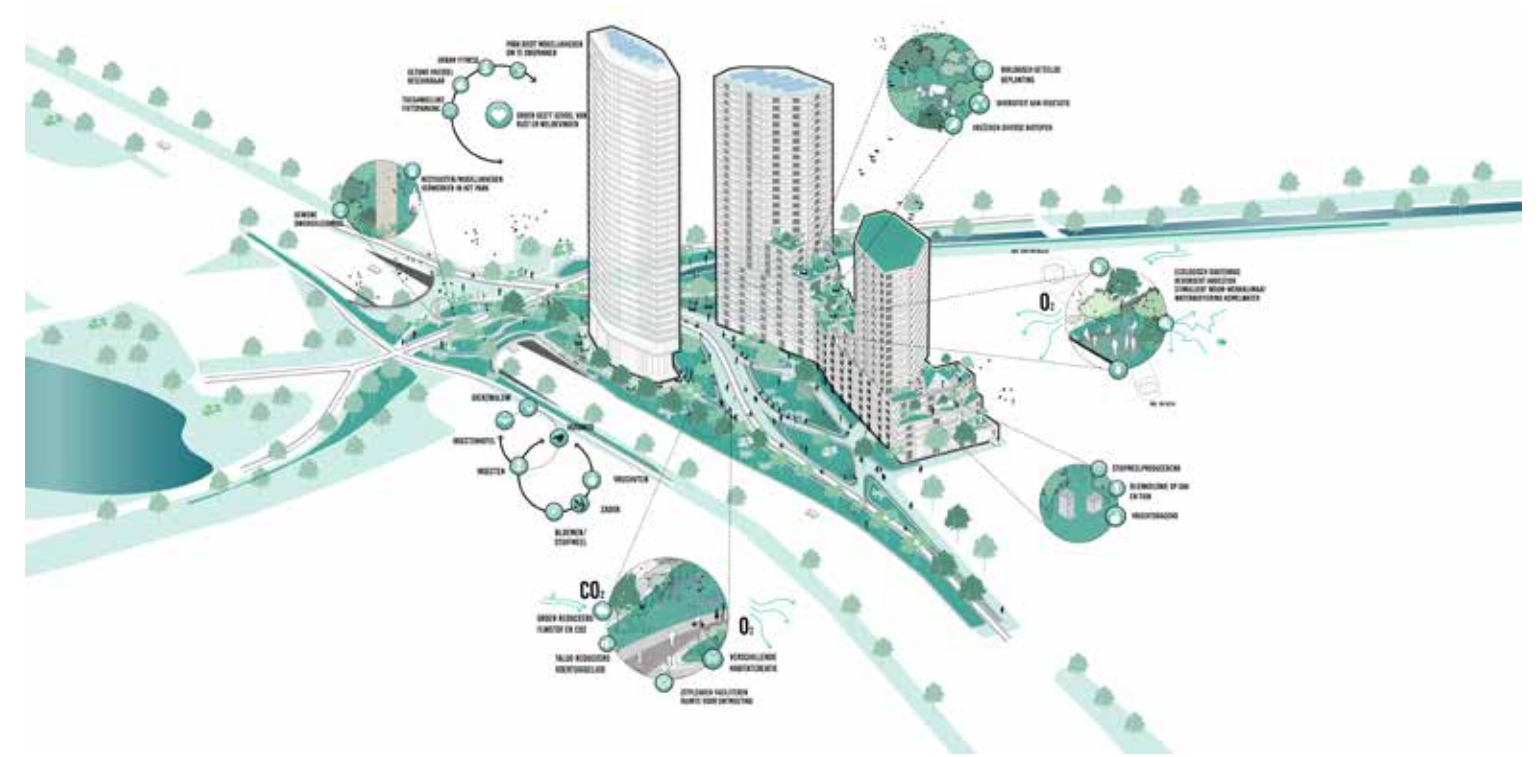


44

VERKEERSREMMENDE MAATREGELEN



LEIDEN - LEAD



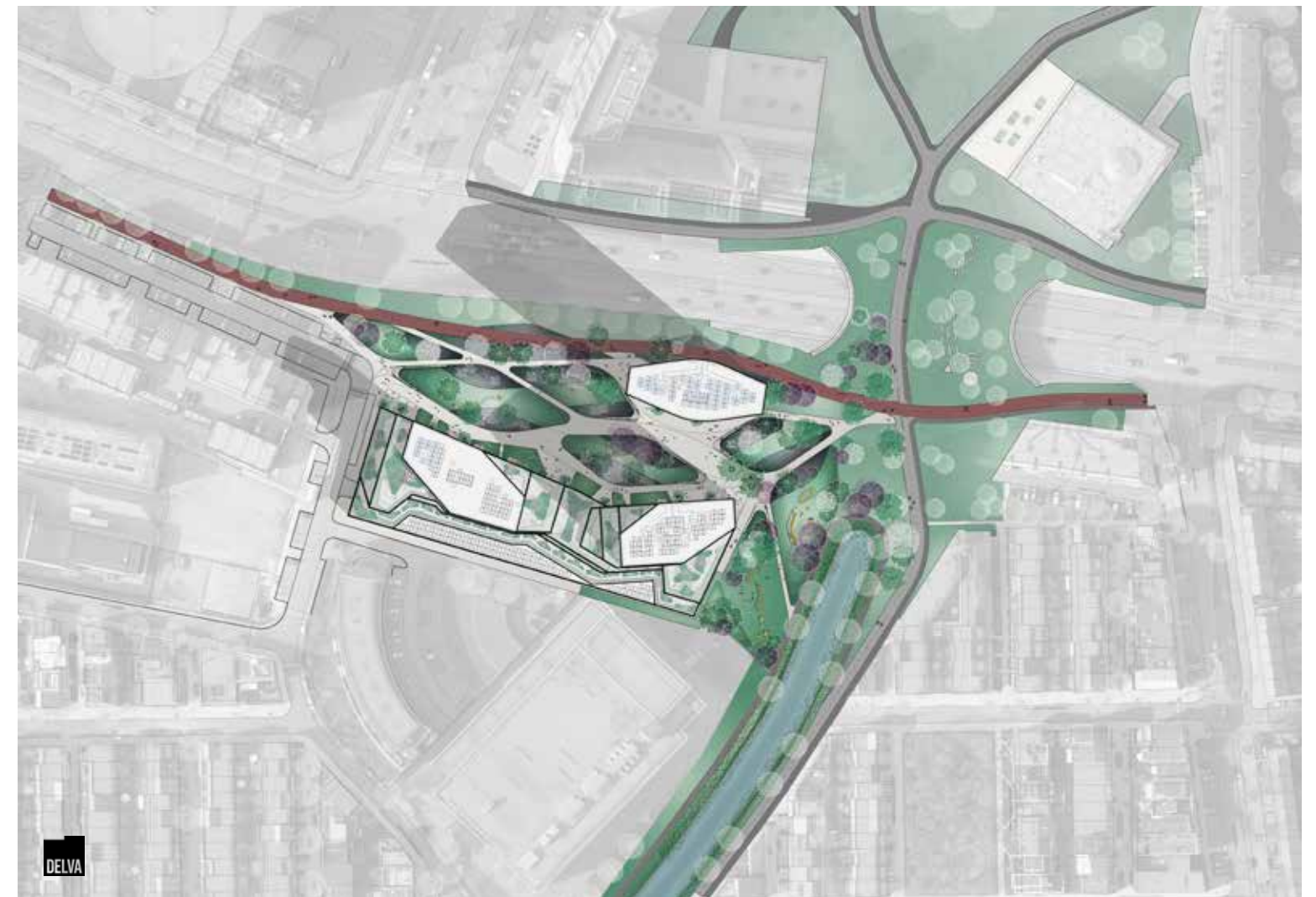
VERKEERSREMMENDE MAATREGELEN



VERKEERSPAALTJE ROUGH & READY BOLLARDS AFM. 75 CM LEVERANCIER: STREETLIFE



SAMSON CLASSICO 2.0 STRAALDESIGN, IN RONDE UITVOERING. GETUIZER, ZWART AFGEJAKT. LEVERANCIER: SAMSON





REAL ESTATE DEVELOPMENT COMPANY

POWERHOUSE COMPANY
ARCHITECTURE / DESIGN / STRATEGY

WATERSYSTEEM



- 150mm kratten
- 85mm kratten
- garage

ONDERDEEL PLangebied:	OPPERVLAK: (M2)	BERGINGSSEIS: (M3)	BERGINGS-VOORZIENING	BERGENDE HOOGTE: (MM)	OPPERVLAK: (M2)	BERGENDE VERMOGEN: (M3)	BERGINGS-OVERSCHOT: (M3)
TOREN FASE 1:	640	38	85 mm kratten v.v. Smart Flow control	80	640	51	13
TOREN FASE 2:	400	24	85 mm kratten v.v. Smart Flow control	80	400	32	8
TOREN FASE 3:	500	30	85 mm kratten v.v. Smart Flow control	80	500	40	10
OVERIGE DEEL GEBOUW FASE 1 EN 2:	2885	173	85 mm kratten v.v. Smart Flow control	80	2360	189	16
PARKERDEK, DATA CENTER EN VERHARDING OP MAAVELD	2625	158	150 mm kratten v.v. Smart Flow control t.p.v. parkeerdek	142	1500	213	56
TOTAAL:	7050	423				525	102

Reacties voorafgaand aan presentatie in de workshop

- Het was een feest om met Steven Delva te werken in de plangroep aan de openbare ruimte, maar het is jammer dat het losstaat van het realiseren van deze drie hoge gebouwen waar ik het niet mee eens ben.
- Dit blijft een enorme verdichting op deze plek.
- Dit voelt niet aan als participatie in het echt.
- Ik kan mij niet vinden in hoe tot op heden alles is opgeschreven in de verslagen.
- Er is in het voortraject te weinig ruimte om voldoende diep op zaken in te gaan.
- Het bestaande groen is niet fraai omdat er geen goede afspraken zijn met de gemeente (t.a.v. onderhoud, maaibeleid etc.).

Vragen**Werkwijze****1. Op de werkwijze: wat voor waarde heeft participatie als de gemeente alle besluitvorming doet?**

RED Company is initiatiefnemer van het project LEAD. De raad heeft hiervoor vorig jaar met de Nota van Uitgangspunten de kaders gedefinieerd voor de uitwerking van het initiatief. In deze participatieronde staan de vastgestelde kaders niet ter discussie. De participatieronde is afgestemd met de gemeente Leiden en volgt de gemeentelijke 'Werkwijzer voor private (bouw) initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan'. Tijdens de participatie vindt inhoudelijke afstemming plaats over de uitwerking van verschillende onderdelen met omwonenden, belanghebbenden en belangstellenden. Waar mogelijk worden ideeën en reacties verwerkt in de verdere uitwerking. Daarnaast worden reacties geïnventariseerd en aangegeven hoe met deze reacties wordt omgegaan.

Kwaliteit en toetsing**2. Welke normen zijn er voor het toetsen van het groen? Voldoet het plan?**

Vanuit het hoogheemraadschap is de eis dat er een compensatie is voor meer open water wanneer de verhardingstoename meer dan 500 m² bedraagt. Het plan heeft meer groen dan in de huidige situatie. Van 42% naar 50% groen, waarvan 45% in de openbare ruimte aanwezig is. Vanuit het hoogheemraadschap telt groen op daken of op parkeerdaken echter niet mee in het groenpercentage, waardoor er in theorie 293m² minder groen is en het plan buiten deze compensatieverplichting valt.

3. Hoe kunnen we krachtige afspraken maken om te zorgen dat de ambitie en kwaliteit (de belofte) wordt waargemaakt?

Dit wordt gewaarborgd in de toetsende rol van de gemeente. De toetsingskaders hiervoor zijn de Nota van Uitgangspunten (met de hierin benoemde relevante beleidskaders, zoals bijvoorbeeld het Handboek openbare ruimte) en het Programma van Eisen voor dit project. Daarin zijn de (beleids)kaders geïmplementeerd op deze plek.

4. In Leiden wordt door de gemeente gebruik gemaakt van de TACOR ter toetsing van plannen. Kan deze worden verspreid? Of het programma van eisen dat wordt gehanteerd?

Het toetsingskader is het Programma van Eisen. Dit wordt door TACOR getoetst. Het is mogelijk om de stukken te verstrekken.

5. Hoe wordt bewaakt dat alle afspraken worden nagekomen? Dat bijvoorbeeld de daken echt groen worden (bij andere plannen wordt dat niet nagekomen). Kan de gemeente een notitie maken hoe ze de projectontwikkelaar aan de prestatie-eisen houden?

Het Programma van Eisen is onderdeel van de overeenkomst met de gemeente waarin onder andere afspraken hierover zijn gemaakt.

Biodiversiteit**6. Wordt biodiversiteit ook meegenomen in de gebouwen?**

Ja, er wordt aan de architect meegegeven waar voor welke dieren nestgelegenheid geïntegreerd in de gevel kan worden meegenomen.

7. Is dit geen windowdressing? Wordt het straks ook echt gebruikt?

Ja, er ligt een hoge ambitie om het groen op de daken te realiseren. Voor zowel de private als de gemeenschappelijke daken maakt DELVA plannen waarin het groen op de daken nauw wordt meegenomen in de ontwikkelingsfase van de gebouwen.

8. Kunnen jullie stammen van de te kappen bomen laten staan voor spechten?

Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar het behoud en de verplaatsbaarheid van de bomen in het gebied door Bomenwacht. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek worden bomen binnen de kavelgrens verplant of gekapt. De gekapte bomen kunnen worden geïntegreerd in de speelplekken. Het is niet mogelijk om de stammen op plek te laten staan binnen de contour van de kavelgrens.

Bomen**9. Er was 1 boom gered van de kap. Blijft deze boom staan? Iemand is bereid zich hieraan te ketenen om kap te voorkomen. Kan die boom worden verplaatst? Kijken jullie ook goed naar de nieuwe locatie, of deze dan ook geschikt is voor dat type bomen?**

Eerder is aangegeven dat onderzocht wordt of bomen kunnen blijven staan. Dit lijkt binnen de kavelgrens niet mogelijk vanwege de ondergrondse parkeergarage. Er wordt zeer binnenkort met het bomenonderzoek gestart. Daarbij wordt ook gekeken of bomen verplant kunnen worden.

Water**10. Kunnen de daken piekbuien aan?**

Ja. Het hele systeem is ingericht op zo lang mogelijk vasthouden van hemelwater en er is een slimme meter die bij grote buien zorgt voor lozing van het hemelwater naar de omgeving. Het groen moet helpen om het water langer vast te houden.

Fietspaden**11. Nu is het kruispunt van fietspaden heel gevaarlijk.**

Het kruispunt komt wat meer naar het noorden, de helling wordt kleiner en waarschijnlijk neemt daarmee ook de snelheid van de fietsers af.

12. Komen er daar verkeerslichten? Dat wil men niet.

Nee, er komen geen verkeerslichten.

13. Waarom gaat het fietspad niet meer tussen de torens door?

Het fietspad maakt onderdeel uit van de fiets hoofdstructuur en moet daarom voldoen aan een bepaalde breedtemaat en wordt in rood asfalt uitgevoerd. Om deze redenen is gekozen om het fietspad aan de rand van het plangebied te leggen.

Grondeigendom en plangebied**14. Van wie wordt of blijft de grond?**

RED Company heeft afspraken gemaakt met KPN en Monuta over de verwerving van de betreffende gronden en opstellen. Daarnaast zijn in de overeenkomst met de gemeente afspraken gemaakt over de verwerving van de grond gelegen onder de solitaire toren. De openbare ruimte, het stadspark tussen de gebouwen, blijft eigendom van de gemeente en wordt in opdracht van RED Company gerealiseerd. De openbare ruimte moet voldoen aan de eisen van de gemeente t.a.v. plan, uitvoering en beheer.

15. Is het niet zo dat nog niet alle grond is verkocht? Wat is het grijze deel op de tekening?

De percelen van Monuta en KPN zijn door RED Company gekocht. In de overeenkomst met de gemeente staan afspraken over de aankoop van gemeentegrond, gelegen onder de toren, vastgelegd.

16. Van wie zijn de daken van de parkeergarage?

De grond boven de parkeergarage wordt uitgegeven en wordt niet aan de gemeente Leiden opgeleverd. Voor een eenduidig uitstraling van het deel boven de parkeergarage en de aangrenzende openbare ruimte zijn de gemeente Leiden en RED Company in overleg met elkaar.

17. Wat is het plangebied en hoe is men ertoe gekomen?

De stippellijn wordt op de kaart aangegeven. Dit is het resultaat van uitvoerige gesprekken tussen RED Company en de gemeente.

Uitvoering**18. Wanneer wordt de openbare ruimte aangelegd?**

De openbare ruimte wordt aangelegd na realisatie van de drie torens. Dit heeft mede te maken dat een deel van de openbare ruimte, vanwege de beperkte ruimte, zal worden gebruikt als bouwplaats. Waardoor de openbare ruimte pas aan het einde van de realisatie van de gebouwen kan worden aangelegd.

Stadspark**19. Is dit voldoende groot om van een stadspark te spreken? Is het ook voor de stad?**

Het begrip 'tentakels' dat Steven hanteert, is wel gepast. De openbare ruimte van LEAD faciliteert ruimte om te recreëren/spelen/sporten voor jong en oud. Er zijn zitgelegenheden, plekken voor ontmoeting, hoogwaardige beplanting en verschillende wandelroutes en een pleindeel. Samen met de beoogde inpandig commerciële (geen detailhandel) en maatschappelijke ruimten heeft het stadspark LEAD genoeg ruimte en programmering om het te laten functioneren als volwaardig park voor bezoekers en bewoners.

20. In hoeverre is er nu echt ruimte om te recreëren en is dat hier wel gepast? Denk bijvoorbeeld aan geluid en fijnstof.

Circa 10% van de oppervlakte van het plangebied is gereserveerd voor sport en spel voor alle leeftijden. Daarnaast faciliteren de routes, het pleingedeelte en de zitelementen plekken voor ontmoeting.

21. Kunnen al die bomen daar wel staan in de volle grond?

Er is een 380kV leiding van Tennet in de grond. Er liggen veel meer kabels en leidingen in de grond en deze zijn in kaart gebracht. Hier is –voor zover mogelijk – rekening mee gehouden.

22. Moet er nog worden gesaneerd?

Dit wordt in een later stadium nader onderzocht.

23. Waarom liggen de speelveldjes voor de kleine kinderen daar? Het lijkt onlogisch?

De natuurlijke speelaanleidingen op de eilanden zijn in het zicht van de verschillende terrassen en er is daardoor een grotere sociale controle.

24. Is het mogelijk grondtransplantatie toe te passen? Grond met zaden te hergebruiken in het nieuwe plan?

Nee, voor de geplande dakterrassen is een specifiek substraat erg belangrijk.

25. Zijn er succesvolle voorbeelden van groen collectieve tuinen?

Hier wordt niet uitgegaan van potjes en plantjes. Het onderhoud wordt in de servicekosten meegenomen.

26. Waarom is de Drakentuin verplaatst? Daar ben ik het niet mee eens. Er staat een pizzaoven in. Waarom moeten wij dat nu van een tekening lezen, hier is geen enkel overleg met ons over gevoerd. Dit is toch ook zonde van de investering (€ 30.000,-) die is gedaan?

Er zijn contacten uitgewisseld met DELVA om samen te kijken naar de mogelijkheden om de Drakentuin te laten integreren met spelen voor jong en oud en een mogelijkheid voor een upgrade.

27. Kunnen we de bestaande Drakentuin een upgrade geven? Kunnen de gekapte bomen hier een plek krijgen als spelaanleiding? Kunnen we het spelen voor de kinderen tot 6 jaar niet hier laten plaatsvinden?

Steven vindt dit een goed idee. De deelnemers vinden dit ook een goed idee. Er zal worden onderzocht of dit haalbaar is.

28. De verbeelding van park ziet er prachtig uit, maar er komt niet maar een paar mensen. Het zal een heel intensief gebruikt gebied worden. Geef dat dan ook weer en zorg dat het ontwerp en de uitvoering hiervoor geschikt is. Het is een Leids probleem dat er mooie plannen worden gemaakt maar er onvoldoende geld

wordt gereserveerd voor het benodigde beheer. Bij de plantoetsing moet de gemeente kijken of het beheerbaar is. De gemeente moet eerlijk aangeven wat wel kan (en niet wat niet kan).

Binnen de grenzen zal RED Company de openbare ruimte realiseren samen met de woontorens. Buiten deze grenzen moet de gemeente Leiden aangeven wat er mogelijk is. Aanvulling vanuit de gemeente: Vanuit de procesafspraken voor het ontwerpproces van openbare ruimte moet er in de volgende ontwerpfase een beheerplan en –kostenraming worden gemaakt. De beheerafdeling van de gemeente toetst deze plannen op haalbaarheid en geeft advies over eventueel nodige aanpassingen.

29. Bloemrijk grasveld met kruidmengsel. Gaat dat wel werken met intensief gebruik? Je gebruikt toch ook geen hoogpolig tapijt in een huis met een gezin met drie kinderen, een hond en een kat?

Steven vraagt hoe dit zou moeten kunnen werken? Wat zou er anders moeten komen dan een bloemenweide? Zorg ervoor dat planten en bodem goed geschikt zijn en dat het maabeleid hier ook op is afgestemd. Zorg dat de borders goed omrand zijn, zodat de grenzen ook goed blijven. Door de bodem te schralen en door extensief beheer toe te passen wordt er gewaarborgd dat een bloemrijk kruidenmengsel zijn waarde behoudt. Hiernaast is een dergelijk mengsel zeer veerkrachtig als de gebruiksintensiteit hoog ligt.

30. Zorg dat de fietspaden zijn opgesloten zodat men er niet makkelijk naast fietst. Dan blijft het ook mooi.

Dit wordt meegenomen in het ontwerpproces.

Beheer**31. Hoe wordt de openbare ruimte beheerd? Hoe doen andere grote steden dit?**

Nadat de openbare ruimte door RED Company is gerealiseerd, wordt dit aan de gemeente opgeleverd. Met uitzondering van het eerste jaar wordt het onderhoud van het openbaar gebied door de gemeente uitgevoerd.

32. Het beheer is nog belangrijker nu de zomers zo droog zijn. Er is daardoor meer beheer nodig.

Beheer zal worden uitgevoerd door de gemeente. De gemeente heeft een beheerplan waarin nauwkeurig wordt omgegaan met dergelijke trends als meer droge zomers.

33. Kan de gemeente de overkluizing goed beheren?

Dit zit in het reguliere beheer van de gemeente.

34. Er zijn veel inpandige fietsparkeerplekken gemaakt maar gemak dient de mens, dus er zullen regelmatig veel fietsen in de openbare ruimte staan. Meer dan de 80 die daar nu zijn voorzien. Hoe wordt hierop toegezien? Kan er geen convenant komen tussen gemeente en VVE's?

RED Company is voornemens een huismeester/conciërge aan te stellen die onder andere toeziet op het goed stallen van fietsen, maar ook bijvoorbeeld op het wegbrengen van het afval naar de vuilcontainers

Park buiten plangebied**35. Er is nu bestaand groen naast het bestaande fietspad. Hoe gaat dit er in toekomst uit zien?**

Het groen naast het bestaande fietspad is momenteel niet meer volledig. In de huidige plannen zal alles binnen de projectgrens worden ontwikkeld zoals op de tekeningen. Daarbuiten is een bloemrijk kruidenmengsel gepland ter versterking van de biodiversiteit van noord naar zuid. In afstemming met de gemeente kan de ambitie van dit deel worden besproken.

36. Waar blijven de bladvormen? Zijn deze in te passen?

Het gaat om de volgende plantvakken:



Uit een momentopname van 30 april 2019 lijken de plantvakken nog aanwezig:



Beheer heeft aangegeven dat deze plantvakken afgemaaid zijn om de diversiteit van soorten te handhaven. Met

dit beheerregime wordt voorkomen dat de plantvakken overwoekerd raken met enkele soorten of ongewenste soorten. De beplanting zal deze zomer dus weer gaan bloeien.

37. De gemeente beloofde gouden bergen? Wordt dit ook nog uitgevoerd?

Het is voor de gemeente niet duidelijk waarop hier wordt bedoeld.

38. Er is een fietsenolifantenpad; waarom zit die niet in het plan?

In de DO-fase wordt dit meegenomen in het ontwerp. De stroming van verschillende verkeersstroken moet zo soepel mogelijk plaatsvinden zonder obstakels.

39. Is wel goed gekeken naar de plekken van de bomen naast de fietspaden (zichtlijnen)?

Hiernaar wordt bij de verdere uitwerking gedetailleerd gekeken.

Verharding**40. Waarom is gekozen voor dezelfde verharding als in Nieuw Leyden? Hier groeit niets tussen. Is het circulair (dat wil Groen Links)? Weten jullie wel dat moeilijk is om deze stenen schoon te houden?**

Dit gebied hoort bij Nieuw Leyden en er is niet veel verharding in het plan (14% minder bestrating dan in de huidige situatie). Het leek niet logisch een nieuw materiaal te introduceren. Daarnaast is gezien de verwachte intensiteit van gebruik niet waarschijnlijk dat er veel zou kunnen groeien. Er is een mogelijkheid om nog naar gerecyclede materialen te kijken. De vraag is of dit past binnen de voorwaarden van de gemeente.

Afval**41. Is niet 75 meter de norm voor de afstand tot de vuilcontainer?**

Geert meldt dat in Leiden de richtlijn 125 meter is. Voor LEAD is 130 meter door beheer akkoord bevonden.

42. Heeft men zich gerealiseerd hoe de bestaande bewoners en ondernemers (Sterrewacht) op de containers kijken? Kunnen ze ook op een andere plek?

Momenteel zijn ze gesitueerd aan de Nieuwe Koningsstraat en staan ze deels voor een blinde muur. Er wordt nader onderzoek gedaan naar de plaatsing van de ondergrondse perscontainers waarin de verschillende factoren als infra, routing, afstand en mogelijke overlast worden meegenomen.

43. Voldoet dit afvalplan? Waar is GFT/glas/karton? Vindt dat ook hier plaats?

Geert meldt dat het plan aan de eisen voldoet. Men wil graag die toetsing dan zien (zie punt 4). Op de hoek van de Schapenwei en de Pasteurstraat zijn containers voor papier en glas voorzien. Hierin wordt ook het afval voor LEAD verzameld.

44. Hoe voorkom je dat mensen niet op andere plekken afval dumpen?

De ondergrondse containers hebben een meldingssysteem die doorgeeft als een container (bijna) vol zit. Bij 80% wordt hij geleegd. Als er afval naast staat, kunnen bewoners een melding doen via KCC (Klant Contact Centrum, tel: 14071 of via de website) Leiden, dan wordt het gehaald. Gemeente Leiden doet haar best om te voorkomen dat er afval naast de containers geplaatst wordt. Helaas kan dit niet altijd voorkomen worden. Er is verder een huismeester beoogd die toeziet op het afval van de bewoners. Dit zal mede zorgen voor een gecontroleerde lozing in de ondergrondse perscontainers. Verder zorgt het toezien van een huismeester, goed onderhoud/beheer en een juiste inrichting dat verkeerd dumpen van afval wordt voorkomen.

Na afloop van de gespreksronden en workshop

Plenaire terugkoppeling na de drie gespreksrondes over verkeer en van de workshop over openbare ruimte en groen.

Er waren drie groepen die achtereenvolgens deelnamen aan gespreksronden over Verkeer, Ontsluiting en Parkeren. Elke groep gaf de twee belangrijkste punten.

Hoofdpunten terugkoppeling gespreksronde Verkeer:

1. Zorgen over de Pasteurstraat: grote druk, wordt kruispunt goed ingeregeld en wordt bij de inrichting van het kruispunt voldoende rekening gehouden met fietsstroken?
2. De in- en uitrijbaarheid van parkeergarages van Lead en Koningsstaete tijdens piekmomenten.
3. De definities van bepaalde begrippen: bijvoorbeeld 'sterk stedelijk'.
4. Hoogste toren inkorten met 40 meter levert niet heel veel minder verkeersbewegingen op.
5. Meer aandacht nodig voor verkeersveiligheid bij oversteken van Schapenwei naar parkje.
6. De lengte van de invoegstuk bij het 50KV-station.

Hoofdpunten terugkoppeling gespreksronde Ontsluiting:

1. De veiligheid van kinderen op straat en op oversteekpunten bij de aantallen te verwachten bezoekers.
2. De prioriteit voor de bus in de ontsluitingsvarianten. Variant 3 en 4: niet helemaal rood. Waarom vooral zoveel aandacht voor de bus? Is er ook gekeken naar oplossingen waarbij de bus inlevert?
3. Maak een bredere definitie van Leefbaarheid waarbij je ook kijkt naar geluid en stank en niet allen naar aantallen vervoersbewegingen. Red Company: hierover komt nader onderzoek.
4. De definities van matig, redelijk of goed. Wat zijn de normen?

Hoofdpunten terugkoppeling gespreksronde Parkeren:

1. Is de voorgestelde capaciteit voor fietsen reëel gezien nieuwe normering? Waar laat je de fietsen? Zijn de 80 nietjes (40 aan 2 kanten) en de fietsstalling voor 1700 fietsen genoeg?
2. Handhaving van parkeernormen voor auto's en fietsen.
3. De normen voor het parkeren van bezoekers.
4. De verschuiving van koop naar huur. Red Company: komt door wijziging van de marktomstandigheden.

Hoofdpunten terugkoppeling workshop Openbare ruimte en groen

De bijeenkomst begon met een pittige discussie over participatie en daarna is men constructief aan de slag gegaan. In het totaal zijn er ongeveer 40 vragen aan gemeente en ontwerper geformuleerd. De tien hoofdpunten uit de workshop zijn:

1. Er komen 68 nieuwe bomen. Onderzocht wordt om een deel van de 26 huidige bomen te herplanten.
2. Het gebied krijgt een groenere uitstraling (het was 42% en dat wordt 41% plus 4% op de publieke daktuinen).
3. Toetsing van de kaders: kritisch op zaken die als beloften staan, maar mogelijk kunnen verdwijnen. Bijvoorbeeld 5% groen op daktuinen, komt dat er ook? TACOR: gemeente kijkt of dit beschikbaar gesteld kan worden. Groep wil meedenken.
4. 'Park' is kleiner door REDC, rest door gemeente: hoe?
5. Uitgangspunt is dat de Drakentuin ongeveer blijft op de plek waar het nu ligt. Is de financiering meegenomen? En mogelijke upgrade? Als percentage 'spelen'?
6. Is de gemeente in staat om de kwaliteit van de openbare ruimte ook te behouden? Beheer en onderhoud? De gebruiksdruk is hoog.
7. Er komt een check of de bomen geplant kunnen worden gezien de kabels in de grond.
8. Intensiteit van gebruik van de OR en Groen meenemen in ontwerp en beheer.
9. Wordt overwogen om een convenant met bewoners af te sluiten en/of een conciërge aan te stellen? Er komt een conciërge.
10. Er zijn zorgen over de afvalcontainers. Zijn het er voldoende? Overlast?

Slotopmerkingen van de deelnemers

- Hoe gaat het met de afwikkeling van bouwverkeer? Toegezegd is dat daar zowel op 5 maart als op de bijeenkomst half maart aandacht aan wordt besteed.
- De opzet van 5 maart is het geven van informatie maar ook worden de reacties verzameld en daar komt in het verslag weer een reactie op. De gemeente is aanwezig met een stand tijdens de informatiemarkt.
- Deelnemers vinden de participatie onvoldoende. Is het mogelijk om na 5 maart nog meer te doen aan participatie? Waarom is er niet gewerkt in fasen? Fase 1 uitwerken van het plan met de buurt en fase 2 met de toekomstige bewoners. Aangegeven wordt door Nanne de Ru dat er zonder specifieke werving nu al 1500 belangstellenden zijn voor de woningen. De vraag naar woningen in Leiden is groot. Belangrijk dat die naast de omwonenden ook hebben kunnen meepraten.
- De informatievoorziening door gemeente in de wijk wordt als marginaal ervaren. Bewoners zijn teleurgesteld in deelname gemeente. Ambtelijk is de gemeente wel vertegenwoordigd maar de beslissers zijn onzichtbaar. Men wil graag in gesprek met de wethouder en met de Raad. Zij worden gemist bij bijeenkomsten als deze.



WEBINARS

De vier webinars zijn vormgegeven met gebruik van het computerprogramma 'Zoom' en werden technisch verzorgd door het bedrijf Gusto Media. Gekozen is voor dezelfde indeling als in de opzet voor de geplande extra bijeenkomst van 18 maart (en ook als de bijeenkomst op 20 februari): webinars rond de thema's **Verkeer, Ontsluiting en Parkeren en Openbare ruimte en groen**. In voorafgaande testsessies hebben de initiatiefnemer, Gusto media, de moderator, onderzoekers, medewerkers van DELVA en de gemeente Leiden het programma voor de webinars verder ingevuld.

Elke webinar werd geleid door een moderator en voor iedere sessie is een panel samengesteld met vertegenwoordigers van de initiatiefnemer en een verkeersonderzoeker (bij de verkeers-webinars) en een ruimtelijk ontwerper (bij het webinar Openbare ruimte en groen).

De webinars startten met een welkom van de moderator, waarin deze speciale aandacht schonk aan de bijzondere werkwijze en het panel voorstelde. Vervolgens werd het woord gegeven aan medewerkers van RED Company en de verkeersonderzoeker, resp. de ruimtelijk ontwerper, voor een algemene bijdrage (zie [bijlage 3](#)). Gedurende deze bijdragen en tijdens de rest van de sessie konden de deelnemers vervolgens hun vragen intypen in Q&A en commentaren leveren in de chat.

Onder leiding van de moderator werden de diverse ingezonden vragen 'live' door de panelleden beantwoord. Het betrof hier vragen over het verslag van 20 februari

en de eindconcepten van de verkeersonderzoeken resp. het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte. In de beantwoording werden ook opmerkingen die in de chatfunctie werden gemaakt, meegenomen.

Voor de afsluiting van elke sessie resumeerde de moderator de toezeggingen die door de initiatiefnemer zijn gedaan. Voor elke sessie was een uur uitgetrokken; dit bleek in alle gevallen voldoende.

Een opname van het webinar Verkeer (van 23 maart) is op verzoek van deelnemers na afloop verwijderd en vernietigd. Van de latere webinars zijn op verzoek van de deelnemers geen opnamen gemaakt. Ook zijn op hun verzoek de bijdragen geanonimiseerd. (De bij dit verslag gevoegde schermafdrucken zijn derhalve niet van de webinars, maar van de eerder wél vastgelegde testsessies, om zo de lezer van dit verslag toch een beeld te geven van de vormgeving van de webinars).

Om tegemoet te komen aan een verzoek van betrokkenen die niet aan een webinar konden of wilden deelnemen, is door de initiatiefnemer nog een extra mogelijkheid geboden om door middel van het inzenden via e-mail toch vragen te kunnen stellen, of te verzoeken om een persoonlijk gesprek met de initiatiefnemer. Van deze mogelijkheid kon tot en met 29 maart 2020 gebruik worden gemaakt. Er zijn geen vragen ingezonden; wel hebben twee personen een gesprek aangevraagd.

LEAD Werkwijze van vanavond

- De moderator (Patricia Wiebinga) leidt het webinar.
- Deelnemers kunnen inhoudelijke vragen stellen door ze in te typen via Q&A.
- Andere opmerkingen en/of vragen via chatfunctie.
- Panel met daarin Red Company en de onderzoeker beantwoorden de vragen van de deelnemers.
- De moderator of onderzoeker kunnen een deelnemer uitnodigen een vraag of standpunt toe te lichten. Als je daartoe bereid bent: zet dan de microfoon van je computer aan.
- Alle vragen worden schriftelijk beantwoord begin april.
- In het verslag komt een weergave van de chats. Alle bijdragen worden in het verslag geanonimiseerd.

LEAD Webinar openbare ruimte en groen

Agenda

- 19.00 uur Welkom door moderator (Patricia Wiebinga) en werkwijze
- 19.05 uur Voorstellen en toelichten agenda
- 19.10 uur Opbrengst 20 februari en planning vervolgvragen (Gijsbert van Estrik)
- 19.15 uur Vervolg workshop openbare ruimte en groen (Steven Delva)
- 19.20 uur Vragen inventariseren (via Q&A) en daarna beantwoorden: ronde 1 (Steven Delva en Gijsbert van Estrik)
- 19.35 uur Vragen inventariseren (via Q&A) en daarna beantwoorden: ronde 2 (Steven Delva en Gijsbert van Estrik)
- 19.50 uur Vervolg vragen inventariseren (via Q&A)
- 19.55 uur Afspraken. Verslag. Afsluiting.

LEAD Webinar ontsluiting dinsdag 19.00 uur

Agenda

- 19.00 uur Welkom door moderator (Patricia Wiebinga) en werkwijze
- 19.05 uur Voorstellen en toelichten agenda
- 19.10 uur Opbrengst 20 februari en planning vervolgvragen (Gijsbert van Estrik)
- 19.15 uur Vragen inventariseren (via Q&A) en daarna beantwoorden: verslag 20/2 (Gijsbert van Estrik en Bas Alferink)
- 19.30 uur Vragen inventariseren (via Q&A) en daarna beantwoorden: onderzoek (Gijsbert van Estrik en Bas Alferink)
- 19.50 uur Vervolg vragen inventariseren (via Q&A)
- 19.55 uur Afspraken. Verslag. Afsluiting.

LEAD Opbrengst 20 februari

- **Afwikkeling bouwverkeer:** uitgangspunt is geen zwaar bouwverkeer door de buurt. Dit vraagt veel zoekwerk, zoals naar manier van bouwen en inrichting van de bouwplaats. Bij bouwlogistiek speelt ook de aannemer (nog niet geselecteerd) een rol van belang. Werkgroep met de buurt en gemeente start na de zomer 2020.
- **Eventuele maatregelen voor verkeersafwikkeling** op bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld suggestie voor extra drempel(s). Werkgroep met buurt en gemeente start voor de zomer 2020.
- **Milieudruk** op de wijk: hier wordt momenteel onderzoek naar gedaan.
- **Vergelijking met Leidse straten die eenzelfde verkeersdruk** hebben als omringende straten van LEAD volgt.

LEAD Werkwijze van vanavond

- De moderator (Patricia Wiebinga) leidt het webinar.
- Deelnemers kunnen inhoudelijke vragen stellen door ze in te typen via Q&A.
- Andere opmerkingen en/of vragen via chatfunctie.
- Panel met daarin Red Company en Delva beantwoorden de vragen van de deelnemers.
- De moderator of onderzoeker kunnen een deelnemer uitnodigen een vraag of standpunt toe te lichten. Als je daartoe bereid bent: zet dan de microfoon van je computer aan.
- Alle vragen worden schriftelijk beantwoord begin april.
- In het verslag komt een weergave van de chats. Alle bijdragen worden in het verslag geanonimiseerd.



Openstaande vragen Webinars

WEBINAR 23-03-2020 VERKEER – OVERZICHT VRAGEN IN QENA AANGEVULD MET VRAGEN UIT DE CHAT

VERKEER

1. Wat doen jullie met de plek voor het laden en lossen. Deze plaats komt nu naast mijn deur. Waarom legt u die plek niet voor LEAD? Wat gaat u met de geluidsoverlast doen?

De locatie voor het laden en lossen is in de Nieuwe Koningsstraat aan de zijde van LEAD gesitueerd. Deze ligt naast LEAD, om het laden en lossen in het park te voorkomen.

2. De draaicirkel bij de Nieuwe Koningstraat/ Edisonstraat kan toch ook voor LEAD komen te liggen in plaats van waar dat het nu is?

Op het kruispunt van de Nieuwe Koningstraat en de Edisonstraat blijft de plek waar vrachtwagens kunnen keren. Het park is gesloten voor auto's behalve voor hulpverleningsvoertuigen en verhuishagens.

3. Ontstaat er niet te veel druk op de wijk? En worden die zorgen gedeeld?

Zoals in het verstrekte eindconcept van het verkeersrapport van Buro BOOT beschreven staat, neemt de druk op de wijk toe. Hierbij wordt gekeken naar de landelijke aanbevelingen of deze druk te veel wordt. De conclusie is dat de verkeersdruk zeer zeker toeneemt maar dat de druk acceptabel is voor het type gebied. Hierbij wordt gekeken naar wat mogelijk is op erftoegangswegen.

4. De klassering van stedelijkheid is onjuist toegepast voor dit doel. 'Omgevingsadressendichtheid' alléén zegt niet alles over de stedelijkheid van een gemeente. Daarvoor moet ook gekeken worden naar onder andere: de aanwezigheid en de omvang van voorzieningen in de nabijheid; de beschikbaarheid en de kwaliteit van openbaar vervoer; het gemiddeld autobezit. (Het meest extreme scenario is niet echt het meest extreme! Het gaat niet om de cijfers, het gaat om de verkeerde uitgangspunten. Dus ga je uit van het meest ongunstige scenario van autobezit!)

De klassering is toegepast zoals de CROW-publicatie waar gebruik van is gemaakt deze voorschrijft. In eerdere bijeenkomsten is gemotiveerd aangegeven dat dit gebied een lagere adressendichtheid kent dan Leiden zelf, maar als wij kijken naar het gebied (globaal 0,5km bij 0,5km, met circa 500 adressen) dan geldt deze klassering ook voor dit gebied. Daarnaast kent het gebied lokale voorzieningen en is er volop OV aanwezig. Tevens ligt het

gebied in de nabijheid van het NS-Intercity-station Leiden CS.

Het uitgaan van de traditionele benadering terwijl er sterk ingezet wordt op andersoortig vervoer en minder autobezit maakt het gekozen scenario zeer robuust is doorgerekend t.o.v. van de voorspelling. Daarnaast wordt ook nog eens gerekend met de maximale ritgeneratie en niet het gemiddelde zoals veelal gebeurt.

Als wij gaan rekenen met het mogelijke autobezit, gebaseerd op de parkeergarage welke zeer zeker invloed heeft op het autobezit, dan zal de ritgeneratie verwachting lager uitvallen. Het bepalen van het autobezit in de rest van de wijk als graadmeter is niet mogelijk omdat:

- dit niet kan op basis van vergunningen, een deel van de auto's staat op eigen erf;

- dit niet kan op basis van werkelijk autobezit omdat hierin bedrijfs- en leaseauto's niet opgenomen zijn.

Daarnaast is het niet realistisch om het autobezit van een grondgebonden woning 1 op 1 door te zetten naar bijvoorbeeld een appartement van circa 50-60 m2.

5. Op pagina 9 staat: De toevoeging van LEAD heeft maar een zeer geringe invloed op de diverse gemeten parameters. Het verkeer op de Willem de Zwijgerlaan neemt elk jaar toe. Dat is ook precies het beleid van de gemeente Leiden. Het autobezit in de wijk blijft toenemen en zal zeer sterk toenemen als LEAD gebouwd is. (De vraag naar de geringe toevoeging van LEAD ging over de mogelijkheid dat de conclusie voorbarig is: de Willem de Zwijgerlaan staat al onder druk. Een beetje extra kan alles doen vastlopen).

Het is correct dat ieder kruispunt een moment van vastlopen (verzadiging) kent. De algemene ontwikkeling van verkeer in de toekomst is ook opgenomen in het regionaal verkeersmodel waarmee is gerekend. Daarbij gaat het om bijvoorbeeld de toename van autobezit, maar ook door meer weggebruikers door ruimtelijke ontwikkelingen elders.

Bovendien is daar bovenop nog een robuustheidstoets uitgevoerd, dat wil zeggen, het nog extra ophogen van alle verkeersstromen op het kruispunt met 15% komt ook naar voren dat bij die extra hoeveelheid verkeer het kruispunt niet meer goed functioneert. Echter, dit levert lange wachttijd op voor het verkeer op de Willem de Zwijgerlaan. Op de Pasteurstraat blijft de wachttijd en wachtrij acceptabel.

6. Waarom wordt er niet gekozen voor minder woningen zodat de (verkeers)druk voor de wijk wel meer wordt, maar niet zo extreem druk? Het verpest ons woongenot!

Het aantal woningen hangt samen met de grote woningbouw- en duurzaamheidsopgave die de stad heeft, de mogelijkheden die de ontwikkellocatie biedt om hier een belangrijke bijdrage aan te leveren en met de kwalitatieve eisen die zowel de gemeente als de RED Company zichzelf heeft gesteld, zoals volledig ondergronds parkeren, het beperken van vervuilende mobiliteit en het stimuleren van schone mobiliteit zoals fiets en elektrisch vervoer, het opnemen van technische ruimte voor KPN, het opnemen van 25 % sociaal en 20% starterswoningen, de inrichting van een stadspark, de extra kwalitatieve architectonische eisen, de verscherpte duurzaamheids- en biodiversiteitseisen (bijna-energie neutraal gebouw) en het verleggen van kabels en leidingen.

7. Door de toename van de verkeersintensiteit, zullen de risico's op ongevallen op het kruispunt fors toenemen. Bij welke snelheid is een ongeval dodelijk? Hoeveel doden per jaar zijn acceptabel? Hoeveel gewonden per jaar zijn acceptabel? Wat wordt gedaan om de risico's te minimaliseren?

Vanuit de theorie klopt het dat de toenemende verkeersintensiteit leidt tot een hoger risico op ongevallen. Echter, binnen Nederland wordt er sterk gekeken naar verkeersveiligheid en zijn veel van onze normen en richtlijnen gericht op het verminderen en wegnemen van risico's. Als wij de situatie rondom LEAD beschouwen in het licht van Duurzaam Veilig (DV), dan is de inrichting op orde. Dit wordt ondersteund door de metingen van de gereden snelheid op de Schapenwei en Joulestraat. Daar waar wij invloed op hebben (inrichting, ingestelde maximumsnelheid) is de omgeving van LEAD op orde en minimaliseren wij de risico's

8. EV hebben toch ook uitstoot, namelijk banden?

Correct, maar deze 'uitstoot' is ook bij traditionele auto's aanwezig. Verschuiving van traditionele brandstof naar EV zal in de woonwijken tot minder uitstoot leiden.

BOUWVERKEER

9. Hoe gaan jullie het bouwverkeer regelen?

Voor het bouwverkeer is nog veel zoekwerk te verrichten, bijvoorbeeld de manier van bouwen en de inrichting van de bouwplaats. Op nadrukkelijk verzoek van de buurt is ingezet op een directe aansluiting op de Willem de Zwijgerlaan voor het bouwverkeer. Voor de afwikkeling van bouwverkeer start een werkgroep met buurt en gemeente na de zomer van 2020.

10. Wordt er ook in het weekend gebouwd zoals bij Skyline next?

De bouwwerkzaamheden vinden zoveel mogelijk op

werkdagen tussen 7.00 uur en 19.00 uur plaats.

11. Wat gebeurt er als het niet lukt om het zwaar bouwverkeer uit de buurt te houden?

Voor het (zwaar) bouwverkeer wordt ermee rekening gehouden de buurt zoveel mogelijk te ontlasten.

12. Wat is de definitie van 'zwaar bouwverkeer'?

Onder zwaar bouwverkeer worden gelede vrachtwagens en grote autobussen verstaan.

13. Wat is zwaar en niet-zwaar bouwverkeer?

Voor het verkeer worden veelal de volgende classificaties gebruikt:

- Onder licht verkeer worden doorgaans personenauto's, motoren en personenauto's met aanhangers verstaan.

- Onder middelzwaar verkeer vallen bakwagens, kleine autobussen en grote bestelauto's al dan niet met aanhanger.

- Onder zwaar verkeer worden gelede vrachtwagens en grote autobussen zoals touringcars en lijnbussen verstaan.

14. Eerst was er sprake van geen bouwverkeer door de wijk. Nu alleen geen zwaar verkeer? Dus wel busjes?

Het uitgangspunt is dat medewerkers niet parkeren in de wijk. Dus naast dat wordt ingezet op zwaar verkeer bouwverkeer niet door de wijk wordt ook het verkeer door busjes geminimaliseerd.

15. Worden eerder gedane beloften (van Nanne de Ru) zoals geen bouwverkeer door de wijk (over Schapenwei) nu opeens teruggetrokken? Liggen ze in de prullenbak?

Zie vraag 14.

16. Hoe zien jullie het hoe de aantakking voor het bouwverkeer wel zou mogen terwijl dat de hele ringweg zou opstoppen?

Om te komen tot realisatie van een rechtstreekse aantakking op de Willem de Zwijgerlaan voor bouwverkeer wordt ook gekeken naar de mogelijke effecten op de Leidse Ring Noord (LRN).

17. Dan kan dan toch ook voor woon/werkverkeer, die tijdelijke aftakking middels stoplichten?

Een tijdelijke afslag voor bouwverkeer is mogelijk door te werken met bijvoorbeeld venstertijden, verkeersregelaars, etc., het is niet te vergelijken met een structurele aantakking op het kruispunt

18. Een aantakking gaat niet werken, want dat mag toch niet?

Voor de afwikkeling van bouwverkeer start na de zomer een werkgroep met de buurt en de gemeente. Een aantakking voor bouwwerkzaamheden is iets anders dan het structureel aansluiten op het kruispunt.

19. Om hoeveel uren per dag gaat het? Hoe laat begint het en hoe laat eindigt het?

De reguliere werktijden zijn op werkdagen van 7.00 uur tot 19.00 uur. Binnen deze twaalf uren dienen de werkzaamheden te worden uitgevoerd.

20. Is concreet te maken om hoeveel verkeer: vrachtwagens, busjes, etc. het gaat?

In dit stadium van de ontwikkeling is niet concreet te maken om hoeveel bouwverkeer het gaat.

21. Wat wordt georganiseerd om bouwverkeer te minimaliseren?

Zie vraag 9.

22. Wanneer zijn de bouw tijden?

De reguliere werktijden zijn op werkdagen van 7.00 uur tot 19.00 uur.

23. Waar denken jullie dat de (af)bouwers gaan parkeren?

Dit dient nog nader te worden uitgewerkt. Mogelijk dat op het moment van afbouw al in (een deel van) de ondergrondse parkeergarage kan worden geparkeerd.

24. Worden omwonenden ook buiten de spits lastig gevallen met bouwen?

Zie vraag 19.

25. Wanneer komt er duidelijkheid over het bouwverkeer?

Zie vraag 9.

26. Worden wij gecompenseerd voor de ellende die op ons af gaat komen indien buiten reguliere werktijden wordt gewerkt?

Na de zomer start een werkgroep rondom bouwverkeer. Naast de gemeente en de buurt kan mogelijk ook de nog te selecteren aannemer hieraan deelnemen. Indien er buiten de reguliere werktijden wordt gewerkt en afhankelijk van eventuele overlast kan de aannemer besluiten om direct

omwonenden te compenseren.

TOEZEGGING tijdens Webinar verkeer: RED Company start na de zomervakantie met nader overleg met betrokkenen over het bouwverkeer.

LUCHT

27. Wie voert het onderzoek naar luchtkwaliteit uit?

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt door MEES Ruimte & Milieu uitgevoerd.

28. Is het onderzoek naar de toekomstige luchtkwaliteit al uitgevoerd?

Het onderzoek naar luchtkwaliteit bevindt zich in de afrondende fase.

29. Waarom worden de resultaten van het luchtonderzoek pas gedeeld wanneer het bestemmingsplan wordt gepresenteerd? Waarom niet nu al?

Zie vraag 28. De resultaten zijn nog niet beschikbaar. Na gereedkomen van het eindconcept van het onderzoek wordt het ter beschikking gesteld.

30. Welke informatie wordt gebruikt bij het onderzoek naar de toekomstige luchtkwaliteit; en wie levert het aan?

In het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt onderzocht of LEAD tot gevolg heeft dat de luchtkwaliteit in betekenende mate wordt verslechterd.

31. Geluid en fijnstof zullen zeer fors toenemen, zodat het ongezond zal zijn om buiten rond te lopen, laat staan om te sporten. Wat wordt gedaan om dit te voorkomen?

Voor het in procedure brengen van het bestemmingsplan wordt onderzoek gedaan naar alle milieuaspecten. Indien noodzakelijk worden passende maatregelen genomen zodat voldaan wordt aan geldende wet- en regelgeving.

TOEZEGGING tijdens Webinar verkeer: Het eindconcept van rapport luchtkwaliteit wordt beschikbaar gesteld aan alle betrokkenen zodra het gereed is.

FIETSPAD/UITRITTEN

32. Er was een plan om hier een fietspad tussendoor te laten lopen (diverse uitritten einde Nieuwe Koningstraat): achterkant LEAD; naast terrein Nieuwe Koningstraat. Door diversen is hier negatief advies op gegeven. Is dit fietspad weg uit definitief plan?

De initiatiefnemer heeft aangegeven dat het uitgewerkte ontwerp nog besproken zou worden in een overleg met de

VVE Koningsstaete. Daarbij is in overleg met de gemeente besloten om de ontsluiting van de fietsenstalling aan te passen en deze te verplaatsen en oriënteren op de hoofdfietsroute Driemanschapskade.

TOEZEGGING tijdens Webinar verkeer: Dit onderwerp (fietspad/uitritten) wordt meegenomen in het reeds geplande overleg met de betreffende VVE.

BOUWPLANNING

33. Is het mogelijk een overzicht van de LEAD bouw wijzigingen te verkrijgen, dit om te begrijpen waarover we op welk moment spraken in de context van de bouw?

Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten door de gemeenteraad is het ontwerp de afgelopen periode binnen de kaders en uitgangspunten uitgewerkt. Tijdens de informatiemarkt is het ontwerp toegelicht en zijn de aanwezigen geïnformeerd dat het ontwerp past binnen de Nota van Uitgangspunten, wet- en regelgeving en hoe met aanvaarde moties, aangenomen amendementen en toezeggingen is omgegaan. Zie het verslag van de informatiemarkt elders in dit Participatieverslag.

34. Ik wil graag de planning van RED / LEAD inzien, op hoofdlijnen, inclusief belangrijke besluitvormingspunten met de gemeente en bewoners. Waar kan dat?

Hieronder het schema met de hoofdstappen inclusief belangrijke besluitvormingspunten (zie pagina 5 van de Nota van Uitgangspunten),



De verwachting is dat april/mei 2020 de aanvraag voor de bestemmingsplanwijziging en de omgevingsvergunning wordt gepubliceerd. Daarna volgt gedurende een periode van 6 weken de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen op het ontwerp bestemmingsplan. Vervolgens volgt naar verwachting in Q3 2020 de mogelijk om in te spreken bij de raadscommissie voor behandeling van het bestemmingsplan. Na het vaststellen van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, naar verwachting in Q4 2020, bestaat de mogelijkheid om beroep aan te tekenen bij de Raad van State.

VERSLAG/WEBINAR

35. Waarom deze vreselijke manier om de participatie er zo door te willen duwen?

Deze periode staat in het teken van het coronavirus. Dit heeft impact op iedereen, op mensen en bedrijven in onze stad en in ons land. De maatregelen die zijn genomen om de verspreiding van het virus tegen te gaan betekenen niet dat alles on hold staat. De processen bij de gemeente en bij heel veel andere bedrijven gaan door waar mogelijk. In dat licht heeft RED er dan ook in overleg met de gemeente voor gekozen de extra informatieve sessie te laten doorgaan in aangepaste vorm.

Voor de participatie volgen wij de leidraad van de gemeente de 'Werkwijzer voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan'. Het doel van deze participatieronde bestaat uit:

- afstemming van het initiatief, en
- uitleg hoe het voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en aan wet- en regelgeving, en
- registratie van reacties en uitleg hoe daarmee is omgegaan.

Het met de gemeente afgestemde doel en de concrete invulling van deze participatieronde omvat (te) een bijeenkomst van de plangroepen Verkeer, Parkeren, Ontsluiting en Openbare ruimte en groen, een informatiemarkt, en bestaat daarnaast uit contacten met omwonenden, een woonenquête en een spelmiddag in de lokale BSO.

Tijdens de plangroep van 20 februari hebben wij aan de deelnemers toegezegd dat er nog een informerende bijeenkomst zou volgen na toezending van de eindconcepten van de onderzoeken. Dit is een extra avond met een informeren karakter.

Nu het door omstandigheden niet mogelijk is elkaar fysiek te treffen, hebben we een alternatief ontwikkeld, dat qua vorm prima past bij het karakter van de extra sessie. Volgens ons en de gemeente Leiden voldoen vier uren met goed gestructureerde webinars aan het doel van de extra vervolgbijeenkomst: het stellen en beantwoorden van vragen over de verkeersonderzoeken en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen.

In de webinars worden alle vragen van de deelnemers geïnventariseerd en zoveel mogelijk beantwoord. Van de webinars wordt een verslag gemaakt dat alle vragen die zijn gesteld weer beantwoordt. De gemeente Leiden neemt in dit verslag weer de beantwoording van vragen over kaders en procedures op zich.

Daarnaast bieden wij naast deze webinars meerdere alternatieven. Tot en met 29 maart kunnen aanvullend schriftelijke vragen over de verkeersonderzoeken, het verslag van 20 februari en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen worden gesteld. Daarnaast zijn 10p1 gesprekken via Skype aangeboden. Gestreefd wordt om alle vragen in de loop van april te beantwoorden.

Zodra de richtlijnen het weer toestaan, zetten wij de overleggen over bepaalde onderwerpen met VVE's, organisaties en belangengroepen graag voort. Tevens starten wij werkgroepen met de buurt en gemeente voor inspraak/dialoog en dialoog rondom afwikkeling bouwverkeer en eventuele maatregelen voor verkeersafwikkeling over bestaande infrastructuur.

36. Een webinar is geen participatie.

Zie vraag 35.

37. Komen er notulen en worden de notulen naar alle betrokkenen verzonden? Hoe?

Alle vragen uit de chat en de Q&A worden verzameld en schriftelijk beantwoord. Deelnemers aan de sessies ontvangen in de loop van april dit verslag. Deze geanonimiseerde uitwerkingen worden opgenomen in het participatieverslag.

38. Worden aantekeningen gemaakt van alle vragen en alle opmerkingen en reacties in de chat?

Zie de beantwoording bij vraag 37.

39. Hoe gaan jullie met alle aanvullende maatregelen omtrent corona nog een fatsoenlijke inspraak/dialoog garanderen?

In de aanloop naar de Nota van Uitgangspunten hebben we veelvuldig persoonlijk contact gehad met omwonenden en direct belanghebbenden over het planinitiatief en de toekomstige uitvoering. Zodra de richtlijnen rondom het coronavirus het weer toestaan, zetten wij het wat omvangrijkere overleg met VVE's, organisaties en belangengroepen graag weer voort. Tevens starten wij werkgroepen met de buurt en gemeente voor inspraak/dialoog en dialoog rondom afwikkeling bouwverkeer en eventuele maatregelen voor verkeersafwikkeling over bestaande infrastructuur.

40. Hoe wordt omgegaan met bezwaren tegen opnames van het webinar?

Beeld en geluid van het eerste webinar zijn vernietigd. De volgende webinars zijn niet opgenomen.

TOEZEGGING tijdens Webinar verkeer: De vragen van deelnemers aan het webinar in de Q&A en de chats worden geanonimiseerd opgenomen in het participatieverslag. De beeld-en-geluidopname wordt gewist.

WEBINAR 24-03-2020 ONTSluitING - OVERZICHT VRAGEN IN Q&A AANGEVULD MET VRAGEN UIT DE CHAT

VERVOLGONDERZOEKEN

1. Kijken jullie wel naar vergelijkbare straten, in een autoluwe wijk dan wel te verstaan?

Tijdens de bijeenkomst van de plangroep is gevraagd of er vergelijkbare straten in Leiden zijn met eenzelfde verkeersdruk als de straten rondom LEAD straks. Uit tellingen blijkt dat er circa 570 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) over de Schapenwei rijden. LEAD genereert op basis van de CROW 2.280 mvt/etm. Dit betekent samen circa 2.850 mvt/etm. Er wordt gekeken of er straten in Leiden zijn met een vergelijkbare verkeersdrukte van circa 3.000 mvt/etm.

2. Wordt het belang van buurt wel meegenomen? Dat is niet gebleken het afgelopen jaar.

Voor de participatie volgden wij de leidraad van de gemeente 'Werkwijzer voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan'. In overleg met de gemeente is een participatieprogramma afgestemd dat invulling geeft aan de Werkwijzer. De belangen, zorgen, en tips van de buurt zijn evenals van woningzoekenden en andere belanghebbenden zorgvuldig en transparant in beeld gebracht. Daarnaast hebben onder andere op verzoek van de buurt meerdere planaanpassingen plaatsgevonden, is een variantenstudie naar ontsluiting uitgevoerd en komt er een werkgroep rondom bouwverkeer.

BESTEMMINGSPLAN

3. Komt het bestemmingsplan in april?

De verwachting is, afhankelijk van de maatregelen rondom het coronavirus en de effecten hiervan op de gemeentelijke besluitvorming, dat april/mei 2020 de aanvraag voor de bestemmingsplanwijziging en de omgevingsvergunning wordt gepubliceerd.

4. Zal de buurt (schriftelijk) worden geïnformeerd wanneer het bestemmingsplan is in te zien?

Het bestemmingsplan zal volgens de wettelijke voorgeschreven manier bekend worden gemaakt. Dat wil zeggen publicatie in de Staatscourant en de Stadskrant. Het projectteam van de gemeente Leiden heeft daarnaast aangegeven om omwonenden (extra) schriftelijk te informeren over de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan. Hiervoor wordt het verspreidingsgebied aangehouden zoals eerder voor de informatiebrief (november 2019) en de uitnodigingen voor de publieksbijeenkomst is bepaald. Ook op de website www.leadleiden.nl zal RED Company hier aandacht aan geven. Daarnaast zullen belangstellenden op de hoogte

worden gebracht van de laatste ontwikkelingen.

VERKEERSVEILIGHEID

5. Hoe gaat de gemeente Leiden de (verkeers)veiligheid van spelende kinderen garanderen met toenemende (bouw)verkeer in/op de Schapenwei? In deze autoluwe buurt wonen en spelen veel jonge kinderen die zich niet bewust zijn van het gevaar van auto's en fietsen. Met het Koningsparkje nu in aanleg is deze vraag dan ook zeer relevant, nu en in de toekomst, als er geen veilige ontsluiting komt van het LEAD-project. Hoezo redelijk tot goed te noemen, de situatie is nu anders met het Koningsparkje. Kinderen steken straks een straat over die 2500 verkeersbewegingen heeft.

De oversteekbaarheid ter hoogte van een snelheidsverlagende voorziening (verkeersdrempel, plateau) wordt verbeterd door een wegversmalling en op relatief drukke routes (> 4000 voertuigen/etmaal) kan ook aan een middengeleider worden gedacht.

De Schapenwei kent nabij de aansluiting op de Pasteurstraat en de Nieuwe Koningstraat een snelheidsremmende maatregel. De totale intensiteit komt niet in de buurt van de 4.000 motorvoertuigen per etmaal. De wegbreedte van de Schapenwei bedraagt 6 meter en de straat is goed overzichtelijk. De oversteekbaarheid en verkeersveiligheid is hiermee op orde.

BOUWVERKEER

6. Welke invloed hebben buurtbewoners op de manier waarop bouwverkeer wordt geregeld? Uiteindelijk doen jullie toch wat jullie willen.

Voor het bouwverkeer is nog veel zoekwerk te verrichten, bijvoorbeeld de manier van bouwen en de inrichting van de bouwplaats. Op nadrukkelijk verzoek van de buurt is ingezet op een directe aansluiting op de Willem de Zwijgerlaan voor het bouwverkeer. Voor de afwikkeling van bouwverkeer start een werkgroep met buurt en gemeente na de zomer van 2020.

7. Kan het wel of kan het niet: al het bouwverkeer via de Willem de Zwijgerlaan?

Op nadrukkelijk verzoek van de buurt is ingezet op een directe aansluiting op de Willem de Zwijgerlaan voor het bouwverkeer. Het is naar verwachting mogelijk, echter dient hiervoor nog veel zoekwerk te worden verricht. Hiervoor start een werkgroep met buurt en gemeente na de zomer van 2020.

8. Zijn dat 700 voertuigen in 1 dag?

Het is (nog) niet bekend om hoeveel bouwverkeer per dag het gaat.

9. Er is dus wel al een aannemer geselecteerd?

Er is nog geen aannemer geselecteerd.

10. Als het bouwverkeer vanaf de Willem de Zwijgerlaan gaat plaatsvinden buiten de uren 7-18 uur, dan wordt de buurt extra belast want dat geeft geluids- en milieuoverlast (diesel etc.). Worden de buurtbewoners daar nog voor gecompenseerd?

Indien er buiten de reguliere werktijden door de aannemer wordt gewerkt en afhankelijk van eventuele overlast kan de aannemer besluiten om direct omwonenden te compenseren.

11. Wie gaat de impact van het bouwverkeer onderzoeken als Goudappel Coffeng het niet doet?

Voor de uitvoering wordt een bouwveiligheidsplan opgesteld. Hierin worden maatregelen voor veiligheid van de weg en weggebruikers omschreven. Dit plan dient uiteindelijk door de gemeente te worden goedgekeurd.

12. Het is een groot risico om nu nog niet de impact van het bouwverkeer te onderzoeken. Als je het nu nog niet kunt, neem dan het worst-case scenario!

Voor het bouwverkeer is nog veel uitzoekwerk te verrichten, bijvoorbeeld de manier van bouwen en de inrichting van de bouwplaats in verschillende fasen. Er is dan ook nog geen worstcase-scenario te onderzoeken.

BESTEMMINGSVERKEER**13. Gaat er 's avonds ook herrie komen van bestemmingsverkeer? Daar zit ik niet op te wachten.**

Bewoners en bezoekers die in de avonduren van en naar LEAD gaan, zullen ook zorgen voor verkeer. Conform CROW zorgen naar verwachting woningen in de avonduren (19:00 tot 23:00 uur) voor circa 25% verkeer van het totale werkdagetaal. Totaal genereert LEAD maximaal 2.280 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Tussen 19:00 en 23:00 uur zijn dit er dus maximaal 570, verdeeld over vier uur. Gemiddeld zijn dit 2 á 3 auto's per minuut. Het drukste uur is echter in ochtendspits van 08:00 tot 09:00 uur. Dit betreft 9% van het totale werkdagetaal. Dit zijn op basis van het de worstcase doorrekening circa 205 motorvoertuigen per uur, waarbij in de praktijk lagere intensiteiten zijn te verwachten.

14. Is dat een papieren verkeersmeting? Met verkeersmodellen zonder de feitelijke (buurt)informatie? Ben benieuwd wat de rechter daarvan gaat vinden.

Voor de verkeerssimulatie van de verkeerslichten op de Willem de Zwijgerlaan is gebruikt gemaakt van de output

uit het Regionaal Verkeersmodel. Dit is een model dat opgezet wordt op basis van de werkelijke situatie. Dit model is ook gekalibreerd op basis van diverse tellingen. In dit model zitten ook de diverse bekende ontwikkelingen binnen het gebied van het verkeersmodel. Op basis hiervan is de autonome situatie bepaald. Daarnaast is de verkeersgeneratie van LEAD (2279mvt/etmaal) hieraan toegevoegd om de situatie met LEAD te bepalen. Dit is de algemeen geaccepteerde werkwijze in Nederland als het gaat om het bepalen van verkeersstromen in een toekomstjaar voor een planstudie.

15. Uit mijn hoofd heb ik een behoorlijk groot oppervlak gezien voor horeca en winkels e.d. Deze zullen aanvoer van spullen moeten hebben. Ik vind het niet reëel om aan te geven dat dit alleen fietsverkeer oplevert.

Bij het berekenen van de verkeersgeneratie is rekening gehouden met een bepaalde hoeveelheid aan voorzieningen. Dit betreft 600 m2 BVO aan voorzieningen. Daarnaast wordt het huidige KPN verplaatst naar een nieuw gebouw met een oppervlakte van 315 m2 BVO. Deze voorzieningen zullen naast fietsverkeer ook autoverkeer genereren. De voorzieningen zijn volgens het eindconcept van het verkeersonderzoek van Buro BOOT goed voor 254 motorvoertuigen op een werkdag. Deze verkeersgeneratie is onderdeel van de totale verkeersgeneratie als gevolg van plan LEAD.

16. Wat hebben jullie dan wel voor beeld voor de invulling van de plinten? Het blijft volgens mij zo dat alles wat daar komt bestemmingsverkeer met auto's oplevert.

Zie vraag 15.

17. Hoe gaat de ontsluiting van het bestemmingsverkeer?

Voor de ontsluiting van het verkeer van en naar LEAD is onderzoek gedaan door Goudappel Coffeng. Er is gekeken naar een aantal mogelijke ontsluitingsvormen die op verschillende criteria zijn vergeleken wat betreft haalbaarheid en effecten voor de bestaande omgeving. Hiervoor is onderzocht of een alternatieve ontsluiting voordelen biedt in vergelijking met het vertrekpunt over de bestaande infrastructuur (basisvariant). Hiervoor zijn drie varianten uitwerkt. Deze varianten zijn vervolgens beoordeeld. De drie onderzochte alternatieven scoren op een aantal punten beter dan de basisvariant. Echter, twee van de drie (nieuwe aantakking en invoegstrook) zorgen voor een onacceptabele situatie op de Willem de Zwijgerlaan. De laatste variant (invoegstrook) zorgt voor een verslechtering op de Schapenwei. De drie alternatieven leveren daarmee geen verbetering op ten opzichte van de basisvariant. De details en uitkomsten van dit onderzoek zijn terug te lezen in het rapport

Variantenstudie ontsluiting LEAD Leiden van Goudappel Coffeng, waarvan het eindconcept vooruitlopend op de aanvullende webinars met de omwonenden en belanghebbenden is gedeeld.

VERKEERSONDERZOEK**18. Wat is de uitkomst van het verkeersonderzoek uit de straten tot de stoplichten?**

Voor alle varianten (dit betreft dus de basisvariant en de drie alternatieve varianten) is in het rapport van Goudappel Coffeng onderzocht wat het effect op de verkeersafwikkeling is. Dit is inzichtelijk gemaakt met de cyclustijd¹. Waar de cyclustijd in de autonome situatie (zonder LEAD) en de basisvariant in de ochtend- en avondspits respectievelijk 85 sec. en 80 sec. bedraagt, is dit in de variant waarin de Nieuwe Koningstraat op het kruispunt wordt aangesloten 115 sec. in de ochtendspits en 105 sec. in de avondspits. De groene golf op de Willem de Zwijgerlaan is ingesteld op 100 (ochtend) en 102 (avond) seconden. In de andere twee varianten (invoegstrook en invoegstrook) is de afwikkeling vergelijkbaar met de basisvariant.

19. Een directe aansluiting voor het verkeer vanuit LEAD op de Willem de Zwijgerlaan is een voorwaarde om deze wijk autoluw te houden. Ook al zijn er geen criteria voor 'autoluw', iedereen weet wat er mee bedoeld wordt! Ook de gemeente Leiden en RED. De vraag is of de gemeente Leiden en RED Company de verantwoordelijk hiervoor nemen en de integriteit willen tentoonspreiden om dienovereenkomstig te handelen bij het maken en uitvoeren van de plannen.

Een van de uitkomsten van de bijeenkomsten van de plangroep is dat, naast het verkeersonderzoek van Buro BOOT, er een variantenstudie naar mogelijke alternatieven voor ontsluiting is uitgevoerd door Goudappel Coffeng. Hierin zijn de volgende alternatieven onderzocht:

- Ontsluiting via bestaande infrastructuur (basisvariant);
- Aansluiting Nieuwe Koningstraat op kruispunt Gooimeerlaan-Willem de Zwijgerlaan;
- Invoegstrook vanaf Willem de Zwijgerlaan naar Edisonstraat;
- Invoegstrook vanaf Nieuwe Koningstraat naar Willem de Zwijgerlaan.

Uit de verstrekte eindconcepten van de onderzoeken volgt dat de ontsluiting via de bestaande infrastructuur veilig inpasbaar is doordat het aantal motorvoertuigen via de Schapenwei 'worstcase' 3.000 mvt/etm bedraagt. Voor de Schapenwei (en Joulestraat) wordt vanuit leefbaarheid en oversteekbaarheid gerekend met 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit vanwege de functie en ligging van deze wegen binnen de wijk.

Daarnaast blijkt dat de alternatieven onacceptabel zijn of leiden tot een toename van motorvoertuigen over de Schapenwei.

20. We zitten met een conflict waar LEAD ons mee opzadelt. Hoe gaat het verkeer? In mijn visie zit ik niet te wachten op het openen van deze kruising bij de Nieuwe Koningstraat. Dan krijgt de Edisonstraat nog meer herrie met optrekkend verkeer (met dank aan dit megalomane project).

Het verkeer van het onderzochte alternatief rijdt vanaf de Willem de Zwijgerlaan naar de Edisonstraat. Hier gaat het om een uitvoegstrook die tot gevolg heeft dat er meer verkeer langs Skyline Next rijdt.

21. Kan er ook ontsluiting komen richting de Willem de Zwijgerlaan voor alleen het verkeer van LEAD? En zijn knelpunten en oplossingen daarbij (bijvoorbeeld busstrook naar de noordzijde verplaatsen) nader onderzocht?

De achterliggende gedachte van de alternatieven / aanvullende varianten die in het onderzoek zijn onderzocht, is dat het verkeer van en naar LEAD hier gebruik van maakt. Het is alleen niet te voorkomen dat in de praktijk ook ander verkeer uit de wijk hier gebruik van maakt.

22. Waar kan ik het verkeersrapport krijgen?

De eindconcepten van de onderzoeken (verkeer, variantenstudie ontsluiting en parkeren) zijn in een eerdere mail (vooruitlopend op webinars) toegestuurd via een We Transfer link. RED Company zal deze eindconcepten nogmaals delen met de omwonenden en belanghebbenden.

23. Een compliment voor het rapport: ik vind het heel goed dat er aandacht is voor de gevaren van een uitgelokte toename van roodlichtnegatie. Kun je daar nog iets meer over vertellen?

Ditspeelt met name bij de varianten waaraan invoegstrook en een invoegstrook worden toegepast. De doorgaande fietsers langs de Willem de Zwijgerlaan krijgen hier namelijk te maken met een extra stroom kruisend verkeer. Dat levert een verslechtering op ten opzichte van de basis-variant. Vanwege het snelheidsverschil van het autoverkeer en de fietsers is het noodzakelijk de kruising te regelen in de verkeerslichtenregeling. Hiermee wordt een veilige situatie gecreëerd, maar gaan de fietsers wel enige hinder ondervinden. Tevens lokt dit roodlichtnegatie uit. Zowel automobilisten als fietsers kunnen namelijk de gedachte hebben 'even snel door te rijden', als ze geen verkeer zien aankomen.

24. Over de opzet van het rapport: De vraag is: wat zal er veranderen t.o.v. nu? En daarna: wat vinden we acceptabel? Daarom stel ik voor: neem als basisvariant de huidige situatie.

Met betrekking tot de verkeersgeneratie en de verkeersafwikkeling is het verschil tussen de bestaande situatie en de varianten inzichtelijk gemaakt. Het uitvoeren van het onderzoek naar alternatieven door Goudappel Coffeng is door de ontwikkelaar toegezegd aan omwonenden tijdens een van de bijeenkomsten van de plangroep, om te bekijken of de drie voorgestelde varianten een goed alternatief zijn ten opzichte van de ontsluiting van LEAD via de bestaande infrastructuur. Vandaar dat aspecten zoals leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid zijn beoordeeld t.o.v. de basisvariant waarin het verkeer van en naar LEAD via het kruispunt met de Pasteurstraat wordt afgewikkeld.

25. Is de onderzoeker hier wel eens geweest? Heb je de situatie wel eens bekeken? Wat denk je van het grijze huisje op de hoek van het Koningsparkje?

De onderzoeker is op locatie geweest. Het grijze transformatorhuisje staat relatief dicht op het kruispunt. In wezen is dit echter niet anders dan de situatie met het hoekhuis aan de andere zijde van de straat. Het uiteinde van het huis staat hier zelfs nog dicht tegen de rijbaan aan dan het grijze transformatorhuisje.

26. Heb je ook gekeken naar een variant waarbij de fietsers de auto's niet meer kruisen, eroverheen of er onderdoor?

Een fly-over zou het knelpunt m.b.t. de veiligheid van het fietsverkeer op de Willem de Zwijgerlaan oplossen, echter het is geen oplossing voor andere beoordelingscriteria die negatief scoren in deze varianten. Zo biedt een fly-over geen oplossing voor mogelijk sluipverkeer op de Schapenwei in variant 4 (invoegstrook), de complexe situatie van het kruispunt in beide varianten, en de doorstroming van het OV in beide varianten.

27. De scores in de tabellen zijn vaag. De scores graag kwantificeren!

Voor de beoordeling van de varianten zijn vier hoofdcriteria (verkeersafwikkeling, veiligheid, leefbaarheid en inpassing) en daaronder elf subcriteria aangehouden. De basisvariant is op zichzelf beoordeeld om te bepalen of de basis voldoet qua verkeersafwikkeling, veiligheid, leefbaarheid en inpassing. De drie overige varianten zijn vervolgens beoordeeld ten opzichte van de basisvariant, en er is daarbij gekeken of sprake is van een verbetering of verslechtering. In sommige gevallen is sprake van een onacceptabele situatie. Hoe dit beoordeeld is, kan per

criterium verschillen. De beoordeling per criterium lichten we hierna toe:

- Verkeersafwikkeling: bij de beoordeling is het Programma van Eisen 'Geregelde kruispunten' van de gemeente Leiden gehanteerd. Voor de doorstroming van de bus geldt dat over de Willem de Zwijgerlaan de regionale R-net buslijn 400 tussen Leiden en Leiderdorp rijdt. De R-net-bussen zijn (na de trein) de belangrijkste openbaar-vervoer-lijnen in de Leidse agglomeratie, en hieraan zijn kwaliteitseisen gesteld door de provincie ten aanzien van o.a. doorstroming. De gemeente Leiden heeft een bestuurlijke afspraak met de provincie om daaraan te voldoen.
- Veiligheid: de beoordeling is kwalitatief uitgevoerd door een gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor.
- Leefbaarheid: de huidige situatie is beoordeeld, en gekeken is naar eventuele verkeerstoef- of afnames om de relatieve score te bepalen. Voor een woonstraat (erftoegangsweg) met 2-richtingenverkeer zijn op basis van Duurzaam Veilig 4.000 tot 6.000 verkeersbewegingen per dag acceptabel (gegeven de leefbaarheid en verkeersveiligheid). Indien straten smaller zijn dan het ideale profiel, dan geldt een lagere grenswaarde.
- Inpassing: voor de varianten zijn schetsontwerpen uitgewerkt die voldoen aan de verkeerstechnische ontwerprichtlijnen conform de ASVV 2019.

28. De nieuwe fietsende LEAD-bewoners zie ik niet terug in de berekeningen.

Uitgangspunt is een toename van 40% fietsers naar 2030. Dit omvat alle ontwikkelingen, waarbij de hoeveelheid fietsers van bijvoorbeeld LEAD alleen zou opleveren.

29. Is er een afbeelding waar alle uitritten (ook fietsers en wandelaars als bewoners LEAD) opstaan?

Zie onderstaande afbeelding (zoals ook getoond op de informatiemarkt op 5 maart 2020):



30. Ik hoor RED Company zeggen dat alle uitritten voor fietsers van LEAD richting de Willem de Zwijgerlaan zijn en richting de Driemanschapskade. Niet dus aan de kant van het terrein van de Nieuwe Koningstraat. Graag krijg ik hiervan schriftelijke bevestiging.

In het ontwerp is ook een ontsluiting van de fietsenstalling aan de achterzijde gesitueerd via het terrein van Koningstaete. Dit punt wordt in het ontwerp aangepast. In overleg met de gemeente wordt de ontsluiting van de fietsenstalling aangepast en verplaatst naar de oostelijke zijde, waarmee deze beter aansluit op de hoofdfietsroute op de Driemanschapskade. Een opening in de achtergevel dient als nooduitgang te worden gehandhaafd.

31. Waarom niet het gehele fietspad hoger?

Zie vraag 26.

32. Als de huidige situatie niet de basisvariant wordt, dan wil ik toch tenminste een vergelijking zien van de basisvariant met de huidige situatie. Wat is het nu, kwantitatief, en wat wordt het?

Hiervoor verwijzen we graag naar de vooraf verstrekte eindconcepten. Het meegestuurd onderzoek van Buro BOOT gaat in op het effect van LEAD (de basisvariant, via de huidige infrastructuur) waarin de bestaande situatie is meegenomen. Hiervoor zijn onder andere tellingen uitgevoerd.

33. Kan die busstrook niet verplaatst worden (bijvoorbeeld naar de overkant van de weg)? Waarom is het moeilijk die te verplaatsen naar de noordkant (is hier naar gekeken)? Alleen maar zeggen dat dit waarschijnlijk moeilijk is, vind ik wel een mager antwoord.

Het verplaatsen van een bushalte is mede-afhankelijk van het OV-bedrijf en de inpasbaarheid van de bushalte op een andere plek in de omgeving. In dit geval is er geen goed alternatief voor de bushalte. Aan de westzijde van het kruispunt Pasteurstraat - Willem de Zwijgerlaan is namelijk onvoldoende ruimte om de bushalte veilig in te passen. Ten oosten van de Gooimeerlaan is het niet wenselijk, omdat een deel van de bussen via de Gooimeerlaan naar het station rijdt.

34. Een tunnel voor de auto's en de bus rijdt er dan bovenop! Lijkt je dat niet wat?

Het klopt dat er daarmee veel ruimte wordt vrijgemaakt voor de bus en fiets. Dit zou echter betekenen dat ook de aansluitingen in de wijk via een tunnel aangesloten dienen te worden op de Willem de Zwijgerlaan. Dat is erg lastig, zo niet onmogelijk fysiek in te passen. Daarnaast dient het volledige kruispunt met de Gooimeerlaan dan

ook ondergronds gerealiseerd te worden. Dit is vanwege bijvoorbeeld fysieke belemmeringen, belangen van alle stakeholders en financierbaarheid nagenoeg onmogelijk, los van het feit of dit gezien de verkeersveiligheid wenselijk is.

35. Nu, met de Covid-19-crisis is er aanzienlijk minder milieudruk (ook op mijn eigen meter). Belangrijk is dus te begrijpen in welke periode er gemeten is voor de milieudruk.

In het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt onderzocht of LEAD tot gevolg heeft dat de luchtkwaliteit in betekenende mate wordt verslechterd. Er wordt daarbij gekeken naar het toekomstjaar.

36. Met de VVE (welke?) is er überhaupt nog niet gesproken. Er is ook geen afspraak. Waarom is dat niet?

Er is een afspraak met de VVE van Koningsstaete (grenzend aan zuidelijke zijde). Het komen tot een afspraak met de VVE van Skyline Next (grenzend aan westelijke zijde) is vooralsnog niet gelukt ondanks diverse datavoortellen. Hierop blijft het hangen en zodoende is het helaas nog niet concreet gemaakt. Wij gaan graag in gesprek, desgewenst via Skype of een ander medium, om de onderwerpen met elkaar te bespreken.

WEBINAR 24-03-2020 PARKEREN – OVERZICHT VRAGEN IN QENA AANGEVULD MET VRAGEN UIT DE CHAT

Er zijn tijdens deze webinar geen vragen gesteld.

WEBINAR 25-03-2020 OPENBARE RUIMTE EN GROEN – OVERZICHT VRAGEN IN QENA AANGEVULD MET VRAGEN UIT DE CHAT

GROEN

1. Kunt u uitleggen waarom een park dat volledig in de schaduw van LEAD komt te liggen en dat naast de ringweg ligt tot een hoogwaardig stadspark kan worden verklaard?

Het plangebied is momenteel in gebruik als bedrijfslocatie met een groot oppervlak aaneengesloten verharding enkel voor parkeren. Met de ontwikkeling van LEAD wordt er antwoord gegeven op de woningnood in Leiden, maar ligt er ook een kans een sprong te maken in de openbare ruimte. Samen met het toevoegen van een commercieel programma en een hoogwaardige groene en grijze inrichting gaat deze plek fungeren als een volwaardig en deels schaduwrijk park. LEAD ligt op een strategische locatie als kopstuk van de bestaande hoogbouw aan de Willem de Zwijgerlaan en is verbonden aan een bestaand groen netwerk van Leiden. De inrichting van de openbare ruimte sluit aan op dit bestaande netwerk. Dit groene netwerk wordt versterkt door de toevoeging van het stadspark, verhogen van de biodiversiteit en natuurinclusieve maatregelen door heel het plangebied. De term hoge kwaliteit wordt op verschillende manieren gebruikt:

- Om een hoogwaardig stadspark te zijn, betekent dit niet dat het een park in de volle zon is. Het LEAD-landschap biedt mogelijkheden om te zitten en mensen te ontmoeten in de zon of in een schaduwrijke omgeving afgezonderd van de wind, op het terras, op een bankje of op het gras. Het biedt routes om te wandelen tussen meerjarige beplanting en meerstammige bomen. Of kies een meer directe en verharde route. Een hoogwaardig stadspark is er een dat bewoners en bezoekers een divers aanbod aan ruimtes en ervaringen biedt. LEAD levert dit.

- Enkele van de meest gevierde, mooie en gekoesterde stadsparken (hoge kwaliteit) over de hele wereld bevinden zich naast de belangrijkste infrastructuur / wegen / spoorwegen. Bovendien zijn dit ook schaduwtuinen of gedeeltelijk schaduwrijk en hebben deze zoals LEAD ook woon- en commerciële functies. Zie bijvoorbeeld:

- <http://townshendla.com/projects/pancras-square-kings-cross-78/>

- <https://www.gillespies.co.uk/projects/neo-bankside>

- <https://www.gillespies.co.uk/projects/riverlight>

- <https://www.mvvainc.com/project.php?id=2&c=parks>

- <https://www.fieldoperations.net/project-details/project/public-square.html>

- Hoge kwaliteit komt tot uiting in de materialen voor de bestrating, het meubilair, urban-sport/fitness- en speeltoestellen, verlichting en armaturen.

- Binnen de beplanting wordt verwezen naar de hoge kwaliteit die wordt ontworpen door een

bepantingsdeskundige (in samenwerking met de gemeente) die kennis heeft van de omgeving. Het is van hoge kwaliteit in termen van de kwaliteit van planten, selectie van soorten en kwaliteit van bomen die een stadsbiotoop creëren.

- Hoge kwaliteit wordt tevens uitgelegd als een verbetering van de huidige situatie op het gebied van duurzaamheid. Verbetering van milieuovertuigingen, met inbegrip van toekomstbestendige principes ter bestrijding van de effecten van stedelijke hitte-eilanden, waterbuffering, hergebruik van water voor irrigatie en natuurinclusiviteit.

2. Wie denkt u dat er met plezier door loopt of gaat zitten? (Mag ik hier een serieus antwoord op?)

Het park zal worden gebruikt door nieuwe en bestaande bewoners en bezoekers, voor recreatie, het ontmoeten van vrienden, of gewoon zitten, maar ook als een prettige plek om te wandelen. Bij eerdere participatie gingen veel discussies rond de kwaliteit van het park, de beleving, de beplanting, het type functies en programma van het landschap en de functie van de plint. Bijna alle reacties zijn verwerkt in het voorliggende voorstel; zie ook het participatieverslag LEAD in dialoog Participatieverslag, november 2018 (<https://gemeente.leiden.nl/bestanden/projecten/lead/participatieverslag-lead-november-2018.pdf>).

Met commerciële functies als een horeca op een van de hoeken van LEAD wordt het park ervaren als een groen scharnier en wordt het een belangrijke schakel in een bestaand groen netwerk in Leiden, waarin een programma van park, spelen, sport, natuur en evenementenlocaties aanwezig is. De openbare ruimte van LEAD zal niet alleen de gebouwen met elkaar verbinden, maar ook een variatie bieden binnen dit bestaande programma in het groen netwerk van Leiden.

In de woonenquête onder belangstellenden is het stadspark meegenomen in de vragen. Hieruit blijkt dat het park door potentiële kopers zeer wordt gewaardeerd.

3. Die foto met de planten en de zon is geen realistisch beeld. De zon is op die plek zo laag dat het er nooit zonnig zal zijn. Er komt geen zon op die plek! Het is omsloten door LEAD.

De impressie van dit zomerbeeld geeft een indruk van de zon laat in de avond. Het klopt dat delen van het stadspark schaduwrijk zijn. Het LEAD-landschap biedt mogelijkheden om te zitten en mensen te ontmoeten in de zon of in een schaduwrijke omgeving.

4. Hoe realistisch is die groenvoorziening bij sociale woningbouw? Hoe wordt dat en door wie wordt dat gedaan?

De groenvoorziening op begane grond is onderdeel van het plan en wordt als onderdeel van het stadspark gerealiseerd. Vanuit de procesafspraken voor het ontwerpproces van openbare ruimte moet in de volgende ontwerpfase een beheerplan en kostenraming daarbij worden gemaakt. De beheerafdeling van de gemeente toetst deze plannen op haalbaarheid en geeft advies over eventueel nodige aanpassingen. Voor een eenduidige uitstraling van het deel boven de parkeergarage en de aangrenzende openbare ruimte zijn de gemeente Leiden en RED Company in overleg met elkaar.

5. Wordt in het bomenonderzoek zoveel mogelijk gewaarborgd dat het inheemse bomen zijn?

Het grootste deel zijn inheemse bomen. De bomen zijn verder gekozen op de specifieke standplaatseisen: d.w.z. windbestendig, schaduwverdragend, wel of geen verharding, wel of niet bovenop het parkeerdek. Naast deze selectie op standplaatseisen is er ook gekeken of de bomen drachtbomen voor bijen, waardenbomen voor vlinders en/of een voedselbomen voor vogels zijn. Bovendien zijn niet alleen de bomen zoveel mogelijk inheems, maar wordt er bij de aanplant op toegezien dat ze voldoende grond en voldoende ondergrondse voorzieningen krijgen om gezond te blijven en langer te overleven dan de huidige slecht geconditioneerde bomen in het plangebied.

6. Wat is er met de belofte gedaan dat de boom op de hoek bij de begrafenisonderneming zou blijven staan?

Er is een boomtechnisch onderzoek uitgevoerd door Bomenwacht. De conditie van de boom op de hoek is onvoldoende, heeft een matige kwaliteitsbeoordeling en is [zeer] slecht of niet verplantbaar. De prognose is dat de boom onhoudbaar is met de invloed van het project.

7. Is er onderzoek gedaan naar wie deze plek ook daadwerkelijk gaat gebruiken?

Zie de beantwoording van vraag 2.

8. Maar er is dus geen onderzoek gedaan of dit hoogwaardige park ook daadwerkelijk gebruikt gaat worden?

Vraag 7 en 8 zijn identiek en een deel van het antwoord is gegeven in het antwoord op vraag 1 en 2. De hoofdfunctie wonen, de strategische ligging, een hoogwaardige inrichting en het toevoegen van een commercieel programma en functies als sporten, spelen en recreëren

aan een bestaand groen netwerk zorgt dat de openbare ruimte door zowel bewoners als bezoekers wordt gebruikt.

TOEZEGGING tijdens Webinar Openbare ruimte en groen: Het bomenonderzoek komt beschikbaar voor alle betrokkenen.

AFVALCONTAINERS

9. Waarom worden er afvalcontainers onder de neus van Skyline next geplaatst? Waarom krijgen wij deze overlast? Waarom wordt er niet gezorgd voor containers in LEAD zelf? Kan hiervoor (met klem) een andere plaats voor worden gezocht?

De ondergrondse containers staan om verschillende redenen in de Nieuwe Koningstraat:

- Een vuilniswagen moet bij volle containers bij de containers kunnen om ze te kunnen legen. De gemeente vereist dat de vuilniswagen van de weg afrijdt om de dienst uit te voeren zodat andere voertuigen nog kunnen passeren. Deze locatie dient dit doel omdat het voetpad breed genoeg is om te accommoderen zonder de verkeersstroom te belemmeren.
- Het is een eis van de gemeente dat de afvalcontainers op maximaal 130 meter loopafstand van *de voordeuren van de ingangen fase 1, 2 en 3 worden geplaatst.
- Het park is gesloten voor auto's behalve voor hulpverleningsvoertuigen en verhuishuizen.
- De hoofdgang voor K&L loopt door het LEAD-terrein richting de Nieuwe Koningstraat. Het K&L-traject loopt ook langs de Nieuwe Koningstraat en onder de bestrating grenzend aan de ontwikkeling van LEAD. De locatie van de afvalcontainers ligt buiten deze bestaande K&L-route. Tijdens de DO-fase zal een alternatieve locatie worden onderzocht in afstemming met RED Company en de gemeente Leiden, waarna de definitieve locatie van de ondergrondse perscontainers in deze fase zal worden bepaald

10. Als het toch al geen hoogwaardig stadspark is, waarom wordt er dan niet op deze plek de laad- en losplek en de draaicirkel voor vrachtverkeer gemaakt? En dan kunnen ook de afvalcontainers daar geplaatst worden, zodat die niet onder het raam van Skyline next terechtkomen, waar wij er de overlast van krijgen (stank en herrie).

Op het kruispunt van de Nieuwe Koningstraat en de Edisonstraat blijft de plek waar vrachtwagens kunnen keren. De afvalcontainers kunnen niet langs de ontsluiting in het park staan, omdat hier de parkeergarage onder de grond zit.

11. Veel mensen gooien hun afval weg met de auto; komen de auto's na het uitrijden van de parkeergarage langs de LEAD-containers? Anders worden de Pasteurstraat-afvalcontainers overbelast.

De afvalcontainers staan aan de Nieuwe Koningstraat. Als mensen de parkeergarage verlaten, slaan ze niet rechtsaf de Nieuwe Koningstraat in omdat dit geen doorgaande ontsluitingsroute is. De route Nieuwe Koningstraat - Edisonstraat is doodlopend. Daarom zullen mensen vuilnis afgeven voordat ze gaan rijden. De gemeente heeft de eis dat de afvalcontainers op maximaal 130 meter loopafstand van de voordeuren van de ingangen fase 1, 2 en 3 worden geplaatst. Het ontwerp van de openbare ruimte heeft ervoor gezorgd dat een aantrekkelijke en korte route door het park de voorkeur krijgt boven de route via de parkeergarage om met de auto het afval te deponeren.

TOEZEGGING tijdens Webinar Openbare ruimte en groen: Met gemeente en bewoners wordt gekeken naar de plaatsing van de afvalcontainers en het containergebruik.

VERKEER

12. Hoeveel verkeer verwacht u met betrekking tot de bezorgdiensten op de laad- en losplek?

De totale verkeersgeneratie van LEAD op een werkdag ligt op 2.280 motorvoertuigen per etmaal. Hierin zijn bezorgdiensten opgenomen. Het aandeel van bezorgdiensten is niet aan te geven. Dit hangt sterk af van de leefgewoonten van de bewoners. Toename van besteldiensten zal ook afname van andere autobewegingen geven. Bijvoorbeeld als ik mijn boodschappen online bestel en er komt 1x een bezorgdienst, dan valt die extra verkeersbeweging weg tegen het feit dat ik niet meer naar de supermarkt rijd.

13. Wat wordt er gedaan met de overlast van geluid met betrekking tot de laad- en losplek, mocht die toch op die plek komen?

Tijdens de DO-fase wordt de definitieve locatie bepaald voor laad- en losplek. Bij het bepalen van deze definitieve locatie worden de effecten met betrekking tot laden en lossen meegewogen, zoals overlast van geluid.

14. Waar parkeren de bewoners van de andere torens hun fiets?

In fase 1, 2 en 3 zijn fietsparkeervoorzieningen in het gebouw aanwezig. Circa 1.200 stallingsplaatsen in de onderbouw van LEAD Fase 1 en 2 en 500 stallingsplaatsen in de toren.

COMMUNICATIE

15. Ik wil graag een persoonlijk gesprek.

Wij stellen voor een persoonlijk gesprek te plannen, desgewenst via Skype of een ander medium, om de onderwerpen met elkaar te bespreken.

16. Waarom gaat men niet in gesprek met bewoners? Ik ben woedend. En ik kan op geen enkele andere manier mijn stem laten horen.

In de aanloop naar de Nota van Uitgangspunten hebben we veelvuldig persoonlijk contact gehad met omwonenden en direct belanghebbenden over plandetails en de toekomstige uitvoering. Wij zetten het wat omvangrijkere overleg met VVE's, bewoners, organisaties en belangengroepen graag voort.

17. Het [plaatsing containers] is eerder ook al gezegd. En er verandert helemaal niets!

De vuilcontainers zijn nu aan de zijde van Skyline Next georiënteerd. Hier wordt in overleg met gemeente nog in DO-fase van de openbare ruimte verder naar gekeken.

18. Wordt de gemeente ook bij een dergelijk gesprek uitgenodigd?

Indien gewenst zijn ambtenaren van de gemeente bereid om aan dergelijke gesprekken deel te nemen.

INFORMATIEMARKT 5 MAART

Aanleiding

Nadat de gemeenteraad van Leiden op 20 juni 2019 de Nota van Uitgangspunten voor LEAD heeft vastgesteld, is RED Company gestart met het verder uitwerken van de plannen voor LEAD binnen de gestelde kaders en uitgangspunten.

De gemeente Leiden heeft een werkwijzer voor particuliere bouwinitiatieven (Werkwijzer voor (private) bouwinitiatieven die afwijken van het bestemmingsplan, oktober 2018). In deze werkwijzer is een taakverdeling opgenomen tussen de gemeente Leiden en RED Company (initiatiefnemer).

Taken RED Company:

- Stemt het (bouw)initiatief inhoudelijk af met omwonenden, andere belanghebbenden en de gemeente.
- Legt uit waarom het (bouw)initiatief voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en wet- en regelgeving.
- Inventariseert de reacties van belangstellenden en geeft bij haar formele aanvraag voor het bestemmingsplan aan, hoe met die reacties is omgegaan.
- Onderbouwt het voorgaande waar nodig met onderzoeken.

Taken van de gemeente Leiden:

- Bepaalt de kring van omwonenden en andere belanghebbenden.
- Informeert omwonenden en andere belanghebbenden via een brief over het participatieproces.
- Geeft aan omwonenden en andere belanghebbenden uitleg over het proces, de Nota van Uitgangspunten, achterliggend beleid, maatschappelijke opgaven en wenselijkheid van het initiatief (bij plangroep en informatiemarkt).

De op 5 maart 2020 gehouden informatiemarkt is een van de door RED Company georganiseerde activiteiten om aan haar in de werkwijzer genoemde taken invulling te geven. Ook de gemeente heeft deze bijeenkomst gebruikt om een deel van haar taken uit te voeren.

Doelen

Deze informatiemarkt dient een aantal doelen:

Informeren:

- Informeren over de voortgang en inhoud van het initiatief LEAD.
- Informeren en toelichten waarom het ontwerp past binnen de Nota van Uitgangspunten, wet- en regelgeving en hoe met aanvaarde moties, aangenomen amendementen en toezeggingen is omgegaan.

- Informeren over de uitkomsten van de uitgevoerde onderzoeken, rekening houdend met vragen uit de vorige participatieronden.

Raadplegen:

- Ophalen van reacties van bezoekers.
- Signaleren van mogelijke (nieuwe) aandachtspunten.

Uitnodigingen

In de directe omgeving van het project zijn ruim 3100 uitnodigingen verspreid onder bewoners (Nieuw Leiden, Groenord en omliggende buurten in Leiden Noord), organisaties, ondernemers en belangstellenden (zie hiervoor [bijlage 2](#)). Daarnaast zijn meer dan 1300 belangstellenden voor LEAD uitgenodigd via een nieuwsbrief (zie [bijlage 2](#)). De bijeenkomst is aangekondigd op de website www.leadleiden.nl.

Ruim honderd mensen hebben aan de informatiemarkt deelgenomen. Een aanzienlijk deel daarvan (tussen de 60-80%, schattingen lopen uiteen) waren belangstellenden voor een woning.

Opzet

Gedurende twee uur (19.30 - 21.30 uur) konden belangstellenden de verschillende stands en presentaties bekijken, vragen stellen en in gesprek gaan met ontwikkelaars, adviseurs en onderzoekers.

Er waren vijf thema's, elk met eigen panelen en banieren:

1. Proces en onderzoeken
2. Groen, openbare ruimte en spelen
3. Verkeer, parkeren en mobiliteit
4. Wonen en plintfuncties
5. Gebouwwontwerp, energie en duurzaamheid.

Een overzicht van alle panelen is opgenomen in het vervolg van het verslag.

Vragen die door de bezoekers tijdens de markt gesteld werden, zijn zoveel mogelijk ter plaatse beantwoord. Voor een indruk van de vragen die gesteld zijn, wordt verwezen naar hoofdstuk 2 in deze rapportage. De vragen worden daar ook voorzien van een algemene reactie.

Voor de uitvoering van haar taken was de gemeente Leiden aanwezig met een eigen stand met panelen. Deze panelen staan opgenomen in [bijlage 4](#). Medewerkers van de gemeente waren aanwezig om bij de verschillende onderwerpen de gemeentelijke kaders en uitgangspunten toe te lichten. Voor de bezoekers had de gemeente geprinte exemplaren van de Nota van Uitgangspunten en het gemeentelijk verkeersonderzoek beschikbaar.



PLANNING EN PROCES

VAN INITIATIEF NAAR NOTA VAN UITGANGSPUNTEN (2018-2019)



Belanghebbenden en belangstellenden konden deelnemen aan vijf bijeenkomsten van een plangroep met vertegenwoordigers van Stadsbouw, Verkeer, parkeren en mobiliteit, Openbare ruimte en groen en Wonen. Daarnaast heeft Red Company overleg gevoerd met VVE's en andere omgevingspartijen.

Het overleg heeft tot verschillende plaanpassingen geleid. Op www.leadleiden.nl staat een uitgebreid participatieverslag met punten van overeenstemming, verschillen van inzicht en nader uit te werken punten.

Grote bezwaren en zorgen over de hoogte van de torens en de toename van verkeer in onliggende straten bleven bestaan. De gemeenteraad woog alle belangen af in haar raadsbesluit over de Nota van Uitgangspunten van 20 juni 2019.

VAN NOTA VAN UITGANGSPUNTEN NAAR PROCEDURE BESTEMMINGSPLAN (2020)

- 20 juni 2019: gemeenteraad stelt Nota van Uitgangspunten (NU) vast.
- Initiatiefnemers RED Company werkt het plan uit binnen deze kaders.
- De kaders zelf staan nu niet ter discussie. Men kan bij het bestemmingsplan zwaaiwijzen indienen en beroep aantekenen.

RED Company volgt de gemeentelijke 'Werkwijze voor private (bouw) initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan' van oktober 2018.

Taken RED Company volgens werkwijze

- Stemt het (bouw)initiatief inhoudelijk af met omwonenden, andere belanghebbenden en de gemeente
- Legt uit waarom het (bouw)initiatief voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en niet- en regelgeving
- Invoert maatregelen van reacties van belanghebbenden en geeft bij haar formele aanvraag voor het bestemmingsplan aan, hoe zij met de reacties is omgegaan
- Onderbouwt het voorgaande waar nodig met onderzoeken

Activiteiten RED Company voor de taken uit de Werkwijze:

- Raadplegen van plangroep over verkeer, parkeren en ontsluiting (op 20 februari en 18 maart)
- Workshop openbare ruimte en groen (20 februari en 18 maart)
- Raadplegen van aamwonenden en VVE's over gebouwontwerp en effecten op omgeving
- Middag over speelplekken met BSO
- Woonwafte onder belangstellenden
- Informatiemarkt op 5 maart. Informeren en raadplegen over onder andere:
 - Gebouwontwerp, energie en duurzaamheid
 - Verkeer, parkeren en mobiliteit
 - Groen, openbare ruimte en spelen
 - Wonen en plintfuncties
- Verslag met verantwoording in toelichting bestemmingsplan



VERKEER, PARKEREN EN ONTSLUITING



- De nadruk ligt op bereikbaarheid met OV- en fietsverbindingen
- Rondom de locatie liggen verschillende bushaltes en Leiden Centraal Station ligt op fietsafstand
- Het stadspark sluit aan op bestaande fietsroutes



BEREIKBAARHEID

- Goede bereikbaarheid voor auto's, hulpdiensten en langzaam verkeer
- Aan de westzijde is een laad- en losstrook gestitueerd voor leveringen als pakketpost.
- Woningentrees zijn voorzien van een pakketpunt
- Afvalinzameling op gebouwniveau, huismeester brengt dit naar containers

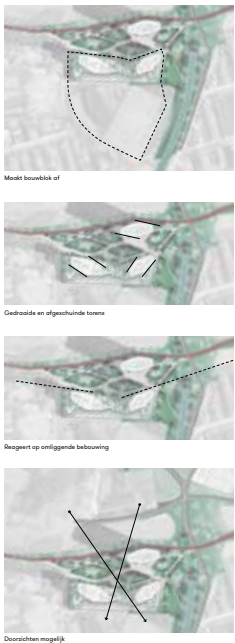
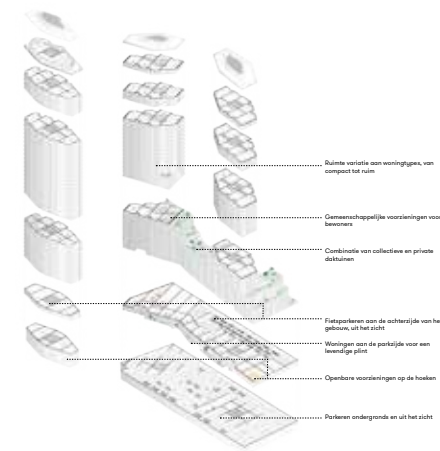


GEBOUWONTWERP



LEAD

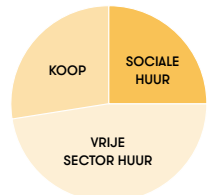
- Volgt het ritme van de bebouwing aan de Willem de Zwijgerlaan
- Stedelijk silhouet met torens van 65, 85 en 115 meter
- 580 woningen
- Openbare voorzieningen en fietsstalling op de begane grond
- Door de afgeschuinde torenvormen creëert LEAD vanuit elke hoek een afwisselend aanzicht



WONEN EN PLINTFUNCTIES

DIVERS AANBOD

- 580 woningen
- 25% van de woningen in de sociale sector
- 20% starterswoningen
- Per gebouweel een mix van huur en koop
- Divers aanbod van compact (40m²) tot ruim (150m²+)



PLINTFUNCTIES

- Elk gebouweel heeft een eigen herkenbare entree
- Op de hoeken van de gebouwen bevinden zich commerciële (niet zijnde detailhandel) en maatschappelijke voorzieningen
- 500m2 openbare voorzieningen verdeeld over drie ruimtes
- Vanuit alle zijdes is er toegang tot de overdekte fietsstalling

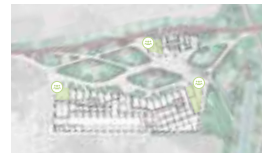


VOORZIENINGEN

- De gebouwdelen beschikken elk over een gevarieerd aanbod aan gemeenschappelijke voorzieningen voor bewoners van LEAD.
- Bijvoorbeeld sportruimtes, een zwembad (42m²), een gemeenschappelijke woonkamer voor verjaardagen of andere gelegenheden en ruime collectieve dakterassen



GROEN EN OPENBARE RUIMTE

STRATEGISCH GEPLAATSTE
VOORZIENINGEN

- Zorgen voor levendigheid en sociale controle
- Open en transparant
- Commerciële (niet zijnde detailhandel) en maatschappelijke functies in de plint; van koffiebar tot kinderdagverblijf



ECOLOGISCHE VERBINDINGEN

- Het nieuwe stadspark vormt de schakel tussen het Energiepark en het Noorderpark.
- Versterken van de aanwezige ecosystemen
- Aandacht voor waterberging en toevoegen van groen



LEAD - WILLEM DE ZWIJGERLAAN LEIDEN

R E
D C

POWERRHOUSE

LEIDEN

PLANNING EN PROCES

PLANNING

2020-2021

- Procedure bestemmingsplan en omgevingsvergunning
- Plangroep over bouwactiviteiten en bouwverkeer
- Start verkoop
- Start bouw

2021-2026

- Gefaseerde oplevering gebouwen en openbare ruimte



COMMUNICATIE UITVOERING

- Informatiebijeenkomsten
- Plangroep bouwactiviteiten en bouwverkeer
- Website
- Bewonersbrieven, uitnodigingen en nieuwsbrieven

CONCLUSIES GEHOUDEN
PLANGROEPEN

- Geen zwaar bouwverkeer door de wijk, maar over Willem de Zwijgerlaan
- Het Koningspark niet inrichten als bouwterrein
- Overleg tussen bewoners, gemeente, ontwikkelaar (en aannemer) over bouwverkeer gebaseerd op een tijdplanning met kritische momenten
- Er komt een bouwveiligheidsplan met o.a. bouwverkeersplan, werktijden, communicatie, en contactpersoon



ONDERZOEKEN

Ten behoeve van de wijziging van het bestemmingsplan worden diverse omgevingsaspecten onderzocht, waaronder ten minste de volgende aspecten:

- Archeologie
- Bodem
- Cultuurhistorie, waaronder een zichtlijnenonderzoek
- Ecologie, waaronder een stikstofdepositieberekening
- Explosieven
- Externe veiligheid
- Geluid
- Hoogbouweffectrapportage (HER), waaronder windhinder- en bezonningsonderzoek
- Luchtkwaliteit
- M.E.R. Beoordeling
- Verkeer, parkeren en mobiliteit
- Water

VERKEER, PARKEREN EN ONTSLUITING

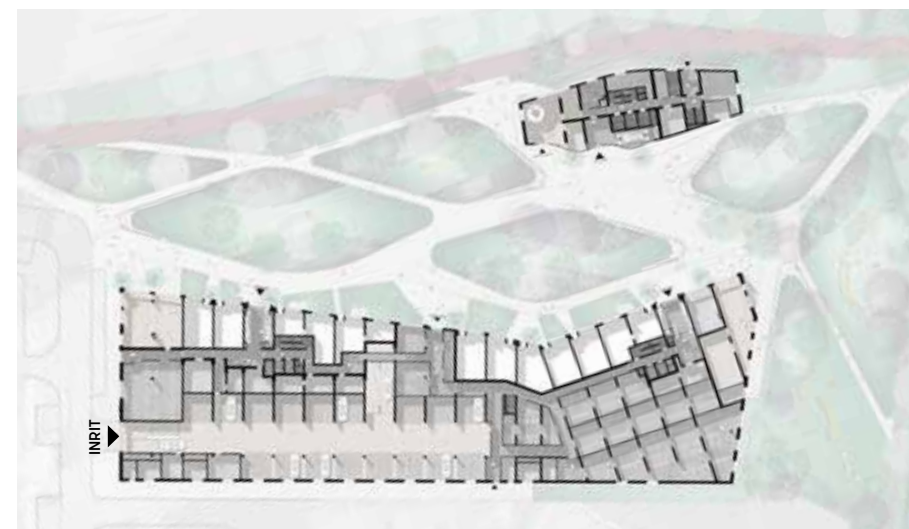
PARKEREN EN MOBILITEIT

TOEGANKELIJKHEID

- Parkeren in twee-laagse ondergrondse parkeergarage met inrit aan de westzijde
- Fietsparkeren op de begane grond, toegankelijk via het park aan de noordzijde
- Vanuit de fietsstalling en de parkeergarage directe toegang tot de lifthal, welke naar de woningen voert
- Huismeester zorgen voor beheer



🚶 580 appartementen
 🚲 1700 fietsparkeerplekken
 🚗 370 autoparkeerplekken



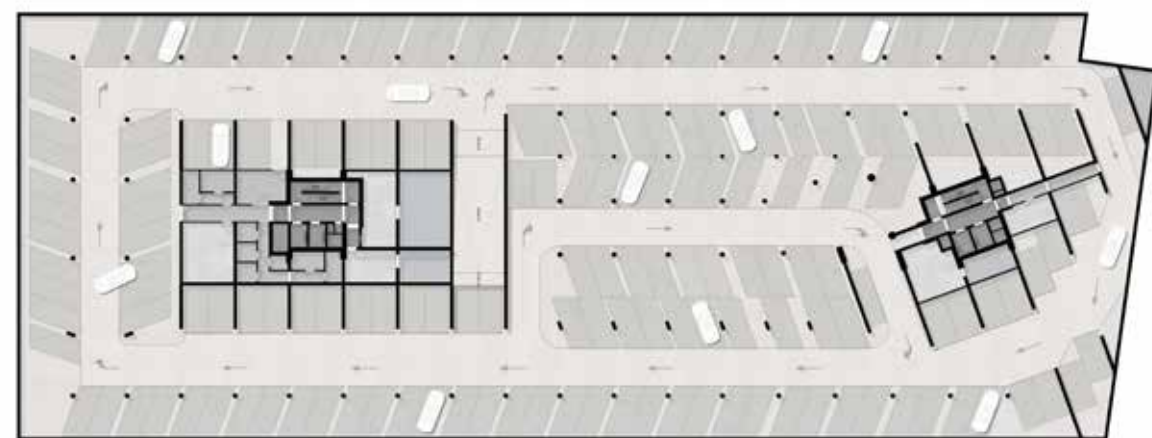
Begane grond

SMART MOBILITY

- Ruime fietsstalling op de begane grond van de verschillende gebouwen
- Tweelaagse ondergrondse parkeergarage
- 8% plaatsen voor autodelen (nabij liften)
- Tot maximaal 75% voor elektrisch rijden (opladen)
- Doelgroepen die OV en fiets gebruiken

AUTO	
0 BEGANE GROND	33
-1 KELDER	165
-2 KELDER	172
TOTAAL	370 PLEKKEN

FIETS	FASE 1+2	FASE 3
0 BEGANE GROND	1200	0
1E VERDIEPING	0	100
2E VERDIEPING	0	400
TOTAAL	1200 PLEKKEN	500 PLEKKEN



Kelderverdieping (2e)

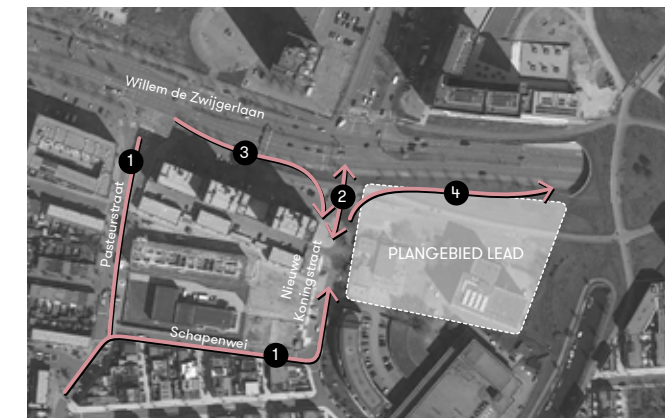
VERKEER, PARKEREN EN ONTSLUITING

ONTSLUITING EN VERKEER

VERSCHILLENDE MOGELIJKHEDEN

ONDERZOCHT

1. BASISVARIANT; ontsluiting via Schapenwei naar Pasteurstraat
2. Nieuwe Koningstraat **AANTAKEN OP KRUISPUNT** Willem de Zwijgerlaan / Gooimeerlaan
3. **UITVOEGSTROOK** vanaf Willem de Zwijgerlaan naar Edisonstraat
4. **INVOEGSTROOK** vanaf Nieuwe Koningstraat naar Willem de Zwijgerlaan



- ↑ = verbetering t.o.v. basisvariant
- = zelfde situatie t.o.v. basisvariant
- ↓ = verslechtering t.o.v. basisvariant
- ✗ = verslechtering t.o.v. basisvariant, onacceptabel

	1. BASISVARIANT	2. AANTAKEN OP KRUISPUNT	3. UITVOEGSTROOK	4. INVOEGSTROOK
Doorstroming auto Willem de Zwijgerlaan	redelijk	✗	●	●
Doorstroming OV Willem de Zwijgerlaan	goed	✗	✗	↓
Veiligheid fietsers Willem de Zwijgerlaan	goed	↓	↓	↓
Veiligheid fietsers Schapenwei	redelijk	↑	↑	↓
Veiligheid fietsers Pasteurstraat	redelijk	↑	●	↑
Leefbaarheid Schapenwei	matig	↑	●	↓
Leefbaarheid Pasteurstraat	redelijk	↓	●	↑
Bereikbaarheid LEAD	redelijk	↑	↑	↑
Bereikbaarheid Edisonstraat	redelijk	✗	↑	↑
Ruimtelijke inpassing bovengronds	goed	✗	↓	↓
Inpassing ondergronds	goed	↓	↓	↓

CONCLUSIES

1. Basisvariant zorgt voor toename verkeer op Schapenwei, Joulestraat en Pasteurstraat, waarbij veiligheid en verkeersafwikkeling acceptabel blijft.
2. Aansluiting Nieuwe Koningstraat niet haalbaar, doordat dit een grote negatieve impact heeft op doorstroming op de Willem de Zwijgerlaan en fysiek niet inpasbaar is.
3. Variant uitvoegstrook kan wel binnen de huidige verkeersregeling, maar heeft grote negatieve impact op de bussen op de Willem de Zwijgerlaan. Tevens nadelig voor veiligheid fietsverkeer. Winst qua veiligheid en leefbaarheid op Schapenwei, Joulestraat en Pasteurstraat is daarnaast gering.
4. Variant invoegstrook naar Willem de Zwijgerlaan is maar voor een beperkt aantal voertuigen een interessante maatregel. Onwenselijke situatie auto, fiets en bus. Stroom sluipverkeer vanaf Pasteurstraat via de Joulestraat en Schapenwei naar Willem de Zwijgerlaan.

VERKEER

- Uitgaande van een woningbouwprogramma van 580 woningen
- Cijfers op basis van kennisinstituut CROW

BESTAANDE SITUATIE



NIEUWE SITUATIE



- Betreft de maximale ritgeneratie van motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal)
- *Koningstraat bestaande situatie niet geteld, getal betreft totaal van Joulestraat en Schapenwei

TYPE WONING	AANTAL WONINGEN	MAX. VERKEERS-GENERATIE PER WONING	RITGENERATIE WEEKDAG	RITGENERATIE WERKDAG (FACTOR 1,1)
KOOP (DUUR)	28	6,2	174	193
KOOP (MIDDEN)	108	4,5	486	539
KOOP (GOEDKOOP)	10	3,6	36	40
HUIR (MIDDEN)	88	2,6	299	254
HUIR (STARTERS + SOCIAAL)	346	2,6	900	999
TOTAAL	580		1824	2025

VOORZIENING	OPPERVLAKTE	RITGENERATIE WERKDAG
COMMERCIEEL	300	194
MAATSCHAPPELIJK	300	44
COMMERCIELE DIENSTVERLENING	315	16
TOTAAL		254

VERKEER, PARKEREN EN ONTSluitING

BEREIKBAARHEID EN OPENBAAR VERVOER

OPENBAAR VERVOER

- Dichtbij de planlocatie is een bushalte aanwezig.
- Vanaf hier vertrekken 4 lijnen richting het station welke u binnen 10 minuten op Station Leiden Centraal brengen.
- Vanaf Station Leiden 4x per uur met de intercity naar Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. De reis naar Den Haag duurt minder dan een kwartier, naar Rotterdam en Amsterdam ongeveer 35 minuten.
- Richting Utrecht kan 2x per direct gereisd worden, deze reis duurt minder dan drie kwartier.



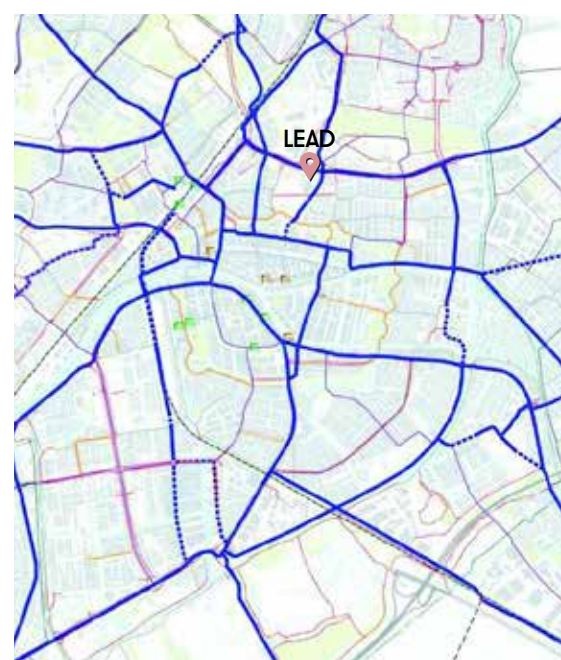
GEBOUWONTWERP

ZEVEN BELOFTES



LEAD IN ZEVEN BELOFTES

1. Gelijke kansen voor iedereen
2. Divers woningaanbod
3. Een duurzame woonomgeving
4. Aandacht voor mobiliteit
5. Strategisch geplaatste voorzieningen
6. Een hoogwaardig stadspark
7. Minimale hinder door zon, zicht en wind



Note Herijking Fietsroutes Leiden
 Netwerkbewerkingen
 Regionale Fietsroute
 Stadsroute
 Fietsroute
 Fietsroute
 Fietsroute
 Fietsroute
 Fietsroute
 Fietsroute
 Fietsroute

FIETSVERKEER

- Het plangebied grenst direct aan een van de hoofd fietsroutes van de gemeente Leiden.
- De gemeente Leiden is in samenwerking met diverse gemeenten in de regio bezig om regionale fietsroutes te verbeteren. Op dit moment zijn twee routes richting Den Haag gerealiseerd.



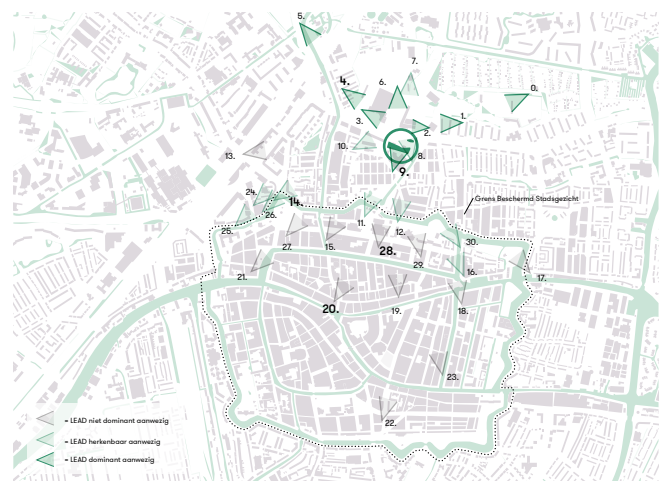
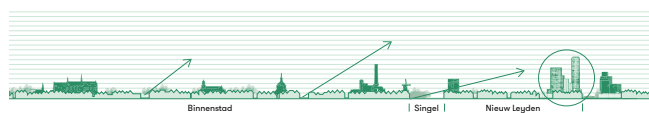
GEBOUWONTWERP ZICHTLIJNEN

Vanuit verschillende aanzichten is in kaart gebracht of LEAD wel of niet zichtbaar zal zijn.

Door de smalle straten en grachten in het centrum is de bebouwing van LEAD in de meeste gevallen niet herkenbaar aanwezig.

Vanaf de Singel en de rand van de binnenstad is LEAD in enkele gevallen wel herkenbaar aanwezig, maar niet dominant.

Totaal 30 aanzichten
12 x niet aanwezig
11 x herkenbaar aanwezig
7 x dominant aanwezig



DOMINANT AANWEZIG



4. Vanaf de Willem de Zwijgerlaan



9. Vanaf Nieuw-Leyden

HERKENBAAR AANWEZIG



14. Vanaf de Valk



Aanzicht vanuit het Groene Hart, Leidseweg Oud Ade

NIET AANWEZIG



20. Vanaf het centrum



28. Vanaf de Oude Vest

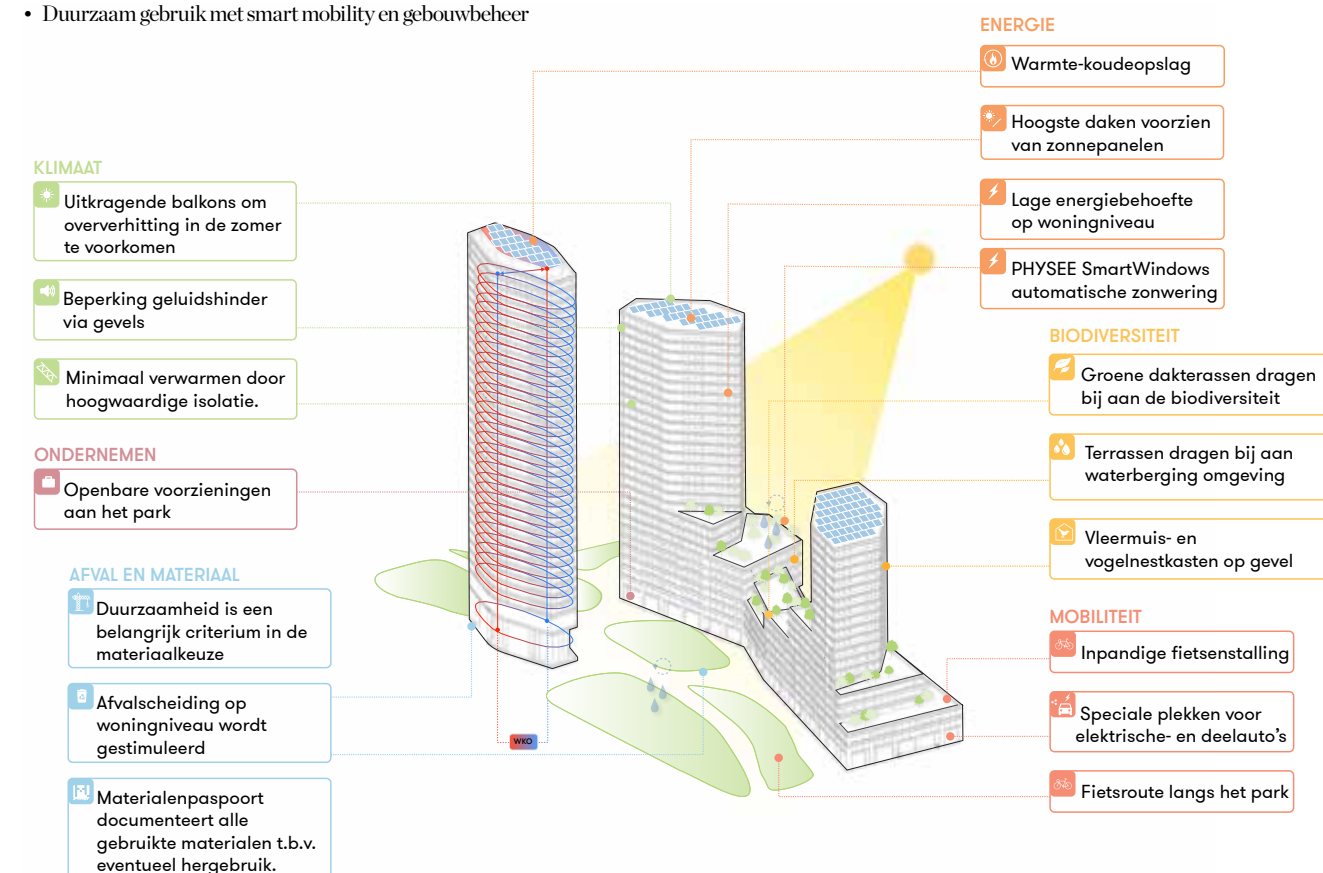
GEBOUWONTWERP DUURZAAMHEID

LEAD WORDT DUURZAAM

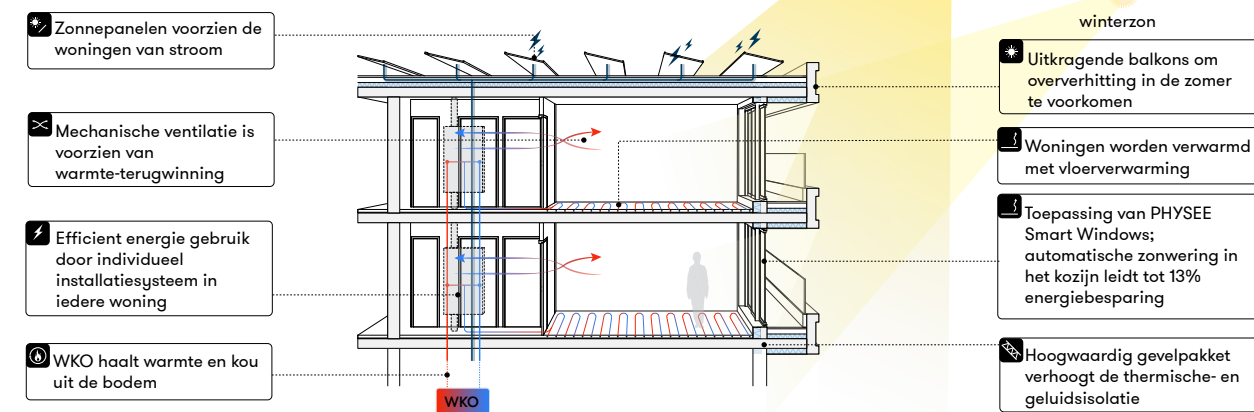
- LEAD voldoet aan het gemeentelijk duurzaamheidsprogramma voor energie, biodiversiteit, klimaat, afval, ondernemen en mobiliteit
- Naast BENG ook ambitie voor CHENG
- Materialen en grondstoffen maximaal herbruikbaar (circulair bouwen)
- Duurzaam gebruik met smart mobility en gebouwbeheer

BENG = Bijna Energie Neutraal Gebouw

CHENG = Circulair Heel Energie Neutraal Gebouw dat geheel gasloos zal worden en energie zelf genereert.



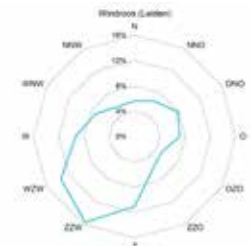
DUURZAAM EN HOOG COMFORT OP WONINGNIVEAU



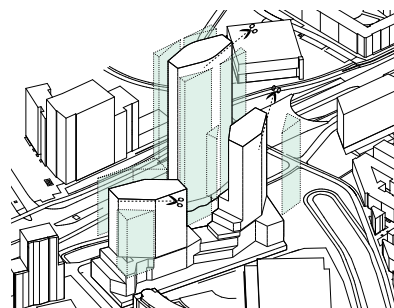
GEBOUWONTWERP
WIND

WIND ALS ONTWERPTOOL

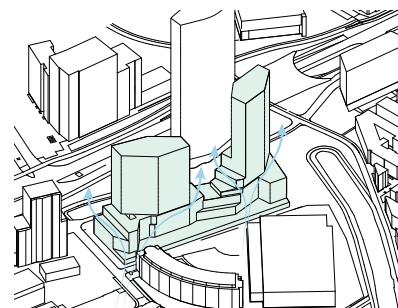
- Bij het ontwerp van LEAD is rekening gehouden met hoe de wind zich gedraagt, om de hinder tot een minimum te beperken
- Op strategische plekken, voornamelijk aan de oostzijde en tussen de twee gebouwen in, is een variatie aan bomen toegevoegd om de windhinder te verminderen
- Een uitgebreid windonderzoek heeft uitgewezen dat de hinder voldoende beperkt blijft



De meeste wind in Leiden komt vanuit het Zuidwesten.



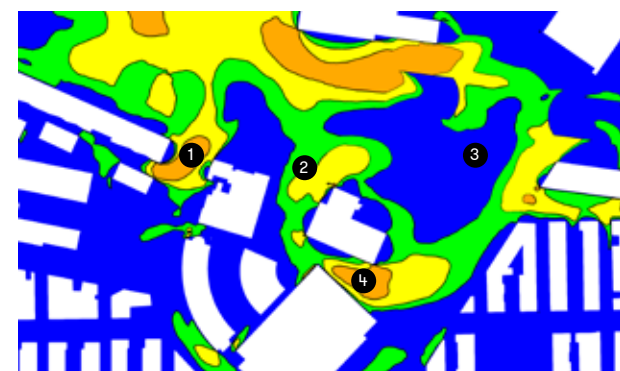
Door de afgeronde hoeken van de torens wordt de wind vertraagd



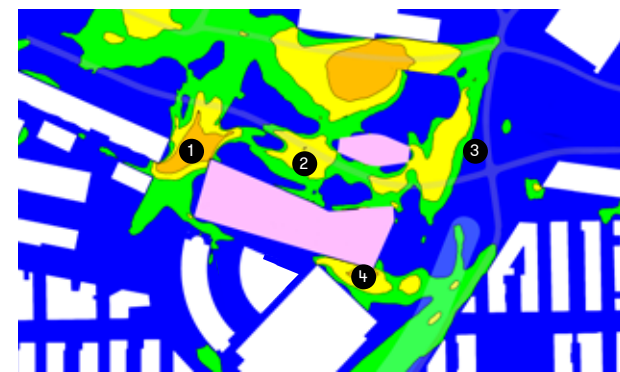
Het terrasvormige silhouet van het ensemble voorkomt valwinden langs de gevels en geleidt de wind tussen het ensemble door



Aan de oostzijde en tussen de twee gebouwen in, zijn extra bomen geplaatst om de windstromen hier te vertragen



Bestaande situatie



Toekomstige situatie (jaargemiddelde)

CATEGORIE	DOORLOPEN	SELENTEREN	LANGDUURIG ZITTEN
A	GOED	GOED	GOED
B	GOED	GOED	MATIG
C	GOED	MATIG	SLECHT
D	MATIG	SLECHT	SLECHT
E	SLECHT	SLECHT	SLECHT

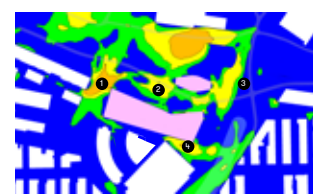
RESULTATEN WINDONDERZOEK

1. Een tunnel-effect; de wind wil hier tussen de gebouwen door en versnelt. Echter, er is te zien dat, ondanks dat deze beperkt vergroot is in omvang, deze zone ook aanwezig is in de bestaande situatie.

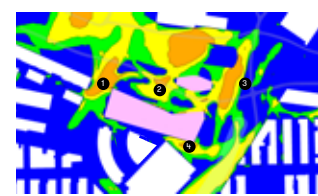
2. Dit gebied dient als zone om te verblijven, te zitten en rustig te lopen. Lage windhinderklassen zijn dus gewenst. Hier komen voornamelijk windhinderklassen B en C voor; hetgeen 'goed' tot 'matig' is voor de functie slenteren. Wordt er echter gekeken naar de zomersituatie (wanneer langdurig verblijf gewenst is) dan is zichtbaar dat gedurende deze periode er voornamelijk windhinderklasse A aanwezig is, hetgeen een 'goed' windklimaat is voor alle beoogde functies.

3. Hier wijzigt de situatie van windhinderklasse A naar C na voltooiing van LEAD. Voor een verkeersfunctie biedt windhinderklasse C een goed windklimaat, waardoor dit acceptabel is. Mocht hier langdurig verblijf gewenst zijn dan kan dit in de zomerperiode ongehinderd plaatsvinden aangezien hier dan windhinderklasse A aanwezig is.

4. Deze zone is in de bestaande situatie aanzienlijk groter dan in de situatie na voltooiing van LEAD. Het windklimaat zal hier dus beter worden.



Toekomstige situatie (zomer)



Toekomstige situatie (winter)

GEBOUWONTWERP
BEZONNING

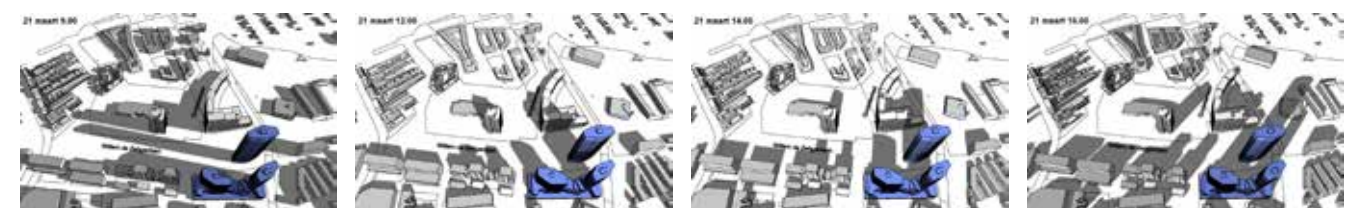


Op aanwijzing van de Gemeente Leiden is de Haagse Bezonningsrichtlijn aangehouden voor het zon- en schaduwonderzoek. Deze norm stelt dat er in de periode van 19 februari tot 21 oktober minstens 120 minuten bezonning op de gevel benodigd is.

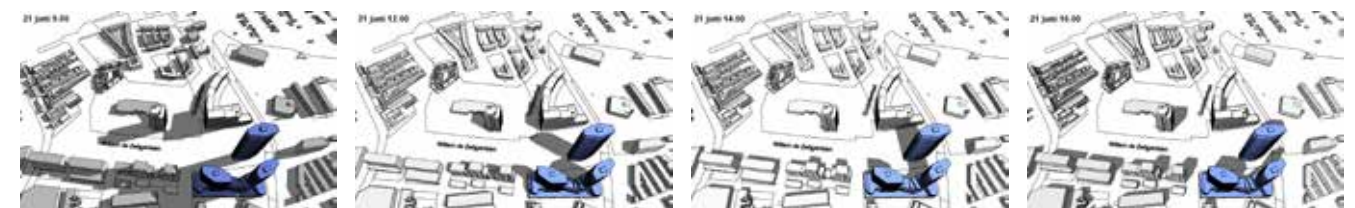
In deze Haagse bezonningsrichtlijn wordt uitgegaan van een minimale zonhoogte van 10 graden in de periode 19 februari tot 21 oktober, daarmee worden de effecten van begroeiing, schuurtjes en andere kleine belemmeringen, die wel aanwezig zijn in de realiteit maar niet meegenomen in de zon- en schaduwberekening, gecompenseerd. In de praktijk betekent dit dat bezonning gerekend wordt van 9:15 uur - 16:45 uur. Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat alle onderzochte woningen in de omgeving van het plangebied aak ruimschoots blijven voldoen aan de Haagse bezonningsnorm.

In het algemeen zullen de slagschaduw in het voorjaar, de zomer en de herfst van de torens minder voelbaar zijn en in een kleiner gebied dan in de winterperiode. In de winter zullen de slagschaduw meer merkbaar zijn echter opgaan in de veelheid van schaduw door omliggende gebouwen.

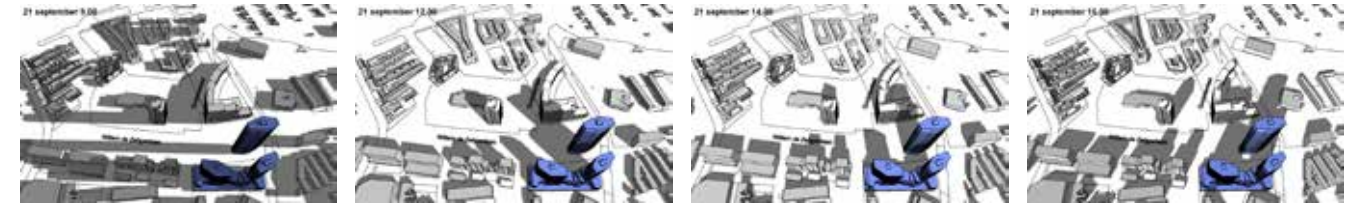
MAART



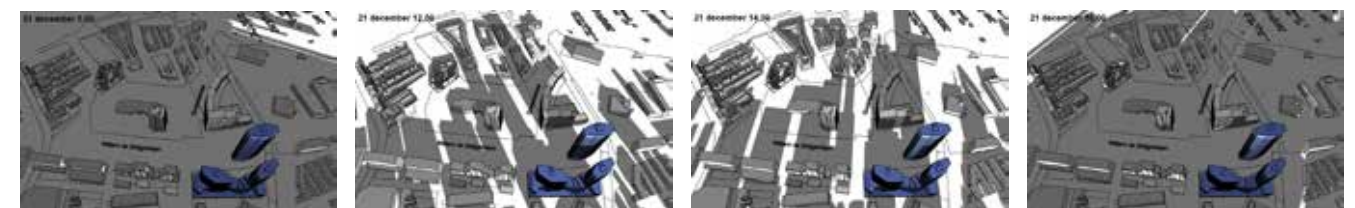
JUNI



SEPTEMBER



DECEMBER



WONEN EN PLINTFUNCTIES

WONINGAANBOD

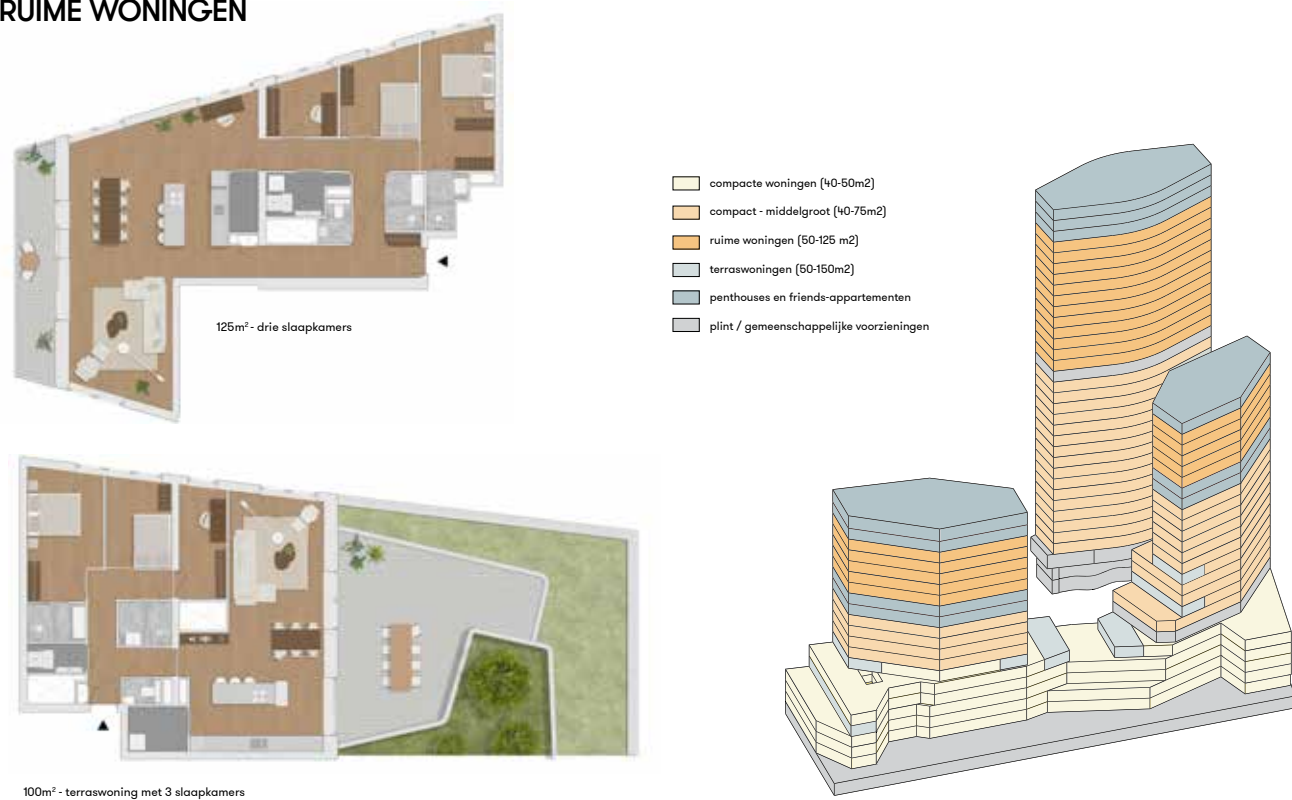
COMPACTE WONINGEN



MIDDELGROTE WONINGEN

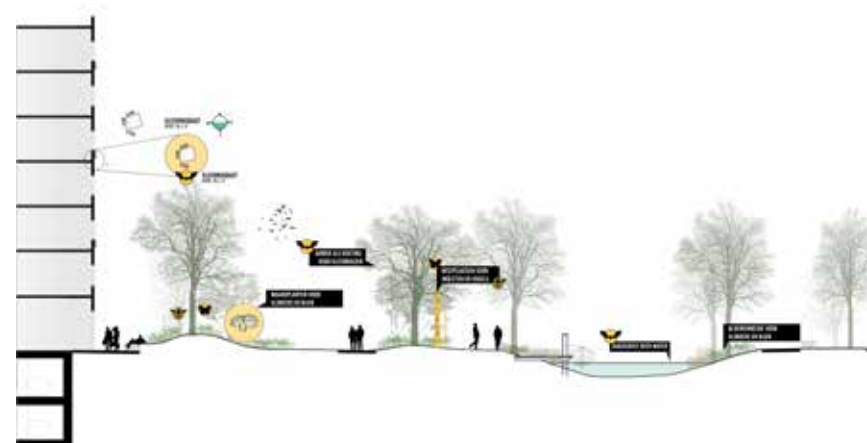


RUIME WONINGEN



GROEN EN OPENBARE RUIMTE

DAKEN EN WATER / GROEN-BLAUW PLAN

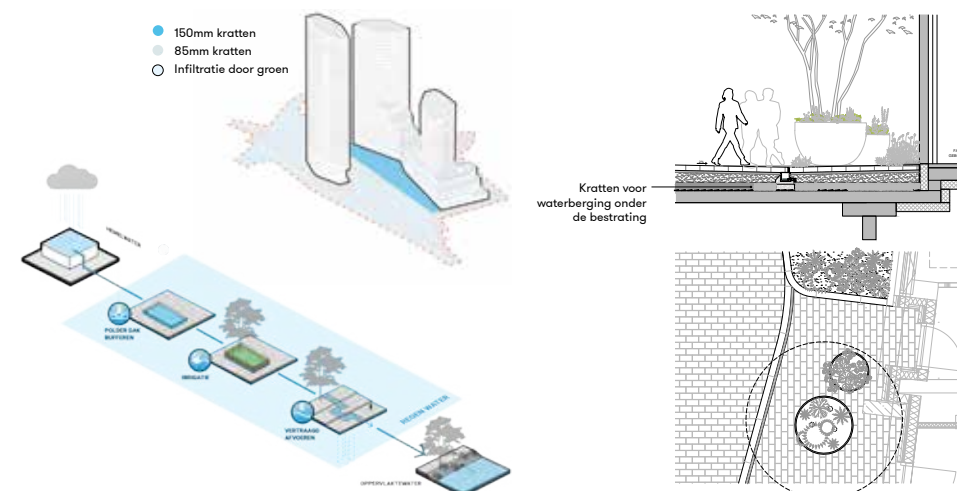


BIODIVERSITEIT

- Zwaluwkasten langs de noord(oostzijde) tot 40 meter hoog
- Insectenhôtels op het zuidwesten, maximaal 6 meter boven de grond.
- Neststenen voor huismussen tot 15 meter hoog.
- Aan de oostzijde, bij het water en ver van de verlichting, vleermuiskasten

WATERBERGING

- Waterberging op het parkeerdek en op de dakterassen door middel van kratten.
- De kratten maken van het dak een waterberging die volledig automatisch wordt bestuurd door de Smart Flow Control (SFC).
- De SFC houdt het water vast en kan het groen op de daken van water voorzien
- De SFC kan het water na een regenbui langer vasthouden, totdat het riool de bui heeft verwerkt.

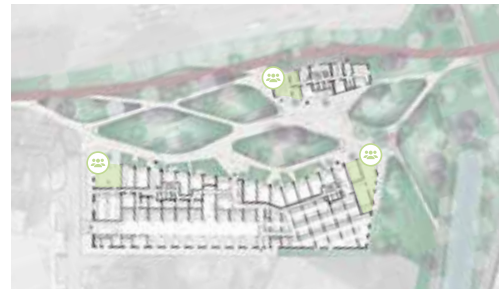


DAKTERASSEN

- Combinatie van private, semi-private en collectieve dakterassen
- Subtiele afscheiding door middel van plantenbakken die het hele jaar door een gevarieerd beeld bieden dankzij een wisselend seizoenpalet



GROEN EN OPENBARE RUIJTE



STRATEGISCH GEPLAATSTE VOORZIENINGEN

- Zorgen voor levendigheid en sociale controle
- Open en transparant
- Commerciële (niet zijnde detailhandel) en maatschappelijke functies in de plint; van koffiebar tot kinderdagverblijf



Gemeenschappelijke dakterrassen



Eten en drinken



Spontane ontmoetingen



Inventarisatie van de vragen en reacties per thema

Hieronder volgt een impressie van de vragen die tijdens de informatiemarkt zijn gesteld en opmerkingen die zijn gemaakt. Deze zijn gerangschikt volgens de vijf genoemde thema's, zoals gepresenteerd tijdens de markt. Elk hoofdthema start met een korte evaluatie van de betrokken organisatoren, vervolgens een overzicht van de belangrijkste vragen (waarbij zo nodig een ordening in subthema's is aangebracht) en daarna een inhoudelijke reactie door de initiatiefnemer.

A. Proces en onderzoeken

Er waren tijdens de bijeenkomst weinig vragen over het bestemmingsplan. Wel vragen over het overzicht van de benodigde onderzoeken voor het bestemmingsplan. De vragen zijn in veel gevallen samen met de gemeentevertegenwoordigers beantwoord.

- **Stand van zaken**
- Waar staan we in het proces?
- Is LEAD nu definitief? Waarom op deze plek?
- Wat moet er nog gebeuren voordat er gebouwd kan worden?

Reactie:

De verwachting is dat binnenkort de aanvraag voor de bestemmingsplanwijziging en de omgevingsvergunning voor het getoonde ontwerp wordt ingediend. Daarna volgt de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen op het ontwerp bestemmingsplan bij de gemeente en in te spreken bij de raadscommissie voor behandeling van het bestemmingsplan. Na het vaststellen van het bestemmingsplan door de gemeenteraad kan eventueel beroep aangetekend worden bij de Raad van State. De verwachting is dat na het doorlopen van deze procedures in de loop van 2020 en 2021 gestart wordt met de verkoop en de bouw. De oplevering van de gebouwen en de openbare ruimte zal volgordeeljk plaatsvinden tussen 2021 en 2026.

- **Communicatie met betrokkenen**
- Hoe worden we over het vervolgproces geïnformeerd?
- Wanneer komt er een verslag van deze informatiemarkt? Wanneer komt het verslag van de plangroep-bijeenkomst van 20 februari?
- Waarom is het verslag van 20 februari niet voor vandaag toegestuurd?

Reactie:

De verslagen van de plangroep en de informatiemarkt maken onderdeel uit van het verslag van de verschillende participatie-activiteiten voor LEAD, conform de Werkwijzer. Ze vormen een bijlage bij de aanvraag van de

bestemmingsplanwijziging en worden ook op de website www.leadleiden.nl geplaatst. Op 11 maart komt het verslag van de plangroep met meer dan 100 beantwoorde vragen beschikbaar voor de betrokkenen.

De website zal ook in het vervolgproces een belangrijke rol spelen bij de communicatie. Belangstellenden die zich hebben aangemeld, worden via nieuwsbrieven op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.

- **Bouwproces**
- Wanneer start de sloop?
- Wanneer start de bouw?
- Hoe ziet de gefaseerde ontwikkeling eruit en wanneer is het klaar?
- In de planning zie ik dat de toren eerder gaat dan het KPN-deel, maar dat kan niet vanwege het parkeren van de toren.

Reactie:

In de planning wordt aangegeven dat verkoop en start bouw in de periode 2020-2021 is beoogd. De sloopwerkzaamheden zijn een van de eerste werkzaamheden waarmee de bouw start. De start van de bouw gaat (gelijktijdig) in fasen, waarbij volgordeeljk op locatie van Monuta, daarna de toren en vervolgens locatie van huidige KPN (nadat nieuwe locatie is gerealiseerd).

- **Overlast tijdens de bouw**
- Ik woon tegenover LEAD en maak mij zorgen over de bouwperioden. Moet ik rekening houden met trillingen door het slaan van heipalen, of worden deze geschroefd of geboord?
- Hoe zorg je voor gezonde luchtkwaliteit tijdens de bouw? Bijvoorbeeld door geen diesel te gebruiken?
- Wat kan ik voor overlast verwachten?

Reactie:

Hinder voor omwonenden tijdens de bouw wordt zoveel mogelijk voorkomen of beperkt. In plaats van heien worden de funderingspalen bijvoorbeeld geschroefd om rekening te houden met trillingen en geluid. Na de zomer van 2020 starten wij met een werkgroep met omwonenden en de gemeente om in gesprek te gaan over maatregelen gedurende de bouwfase.

- **Verkeer tijdens de bouw**
- Hoe wordt omgegaan met het fietsverkeer tijdens de bouw? Blijven de fietsroutes open?
- Hoe zit het met de fietsveiligheid tijdens de bouw?
- Klopt het dat toegezegd is dat er geen (zwaar) bouwverkeer door de wijk zal rijden?
- Krijgt de Groenordstraat niet weer te maken met trillingen en verzakkingen?
- Hoe komen de werknemers van de bouw straks op locatie?
- Gaan de werknemers niet in de wijk parkeren?

Reactie:

Omwonenden hebben tijdens plangroepen aangegeven geen bouwverkeer door de wijk te willen laten rijden. Dit hebben wij als belangrijk uitgangspunt meegenomen naar de realisatiefase. Vanuit de gemeente komt als eis dat bouwwerknemers niet in de omliggende wijken mogen parkeren.

Daarnaast wordt in een later stadium een bouwveiligheidsplan opgesteld. Bovendien willen wij de buurt betrekken bij afwikkeling van bouwverkeer en fietsveiligheid, waarvoor wij na de zomer van 2020 een werkgroep met omwonenden, gemeente en ontwikkelaar en/of beoogde aannemer starten. Er moet namelijk nog veel onderzoek en informatie beschikbaar komen (zoals fasering, bouwmethodiek, bouwplaatsinrichting).

B. Groen, openbare ruimte en spelen

Over het algemeen werd er op de avond positief gereageerd. Zorgen waren er over de Drakentuin en het risico om van de fiets te waaien.

- Hoe gaat het beheer van de openbare ruimte? Hoe zorgt de gemeente dat het mooi en goed blijft? Het wordt intensief gebruikt, en krijgt het groen niet last van de slagschaduw?
- Zonde dat de Drakentuin op de tekening niet in zijn huidige vorm en exacte locatie blijft bestaan.
- Is er al onderzoek naar de flora en fauna gedaan om de huidige stand in kaart te brengen?
- Er wordt gesproken over natuur inclusief bouwen en maatregelen (bijkasten, zwaluwkasten, vleermuismaatregelen). Hoe wordt geborgd dat deze maatregelen ook echt worden toegepast?

Reactie:

Tijdens de workshop openbare ruimte en groen is al toegezegd dat gekeken wordt naar mogelijkheden om de Drakentuin op de huidige locatie te behouden. Er is door bureau Stadsnatuur een onderzoek naar Flora & Fauna gedaan. De maatregelen met betrekking tot natuurinclusief bouwen zijn onderdeel van het stadspark. Dit is opgenomen in het ontwerp dat door de gemeente is

goedgekeurd en uiteindelijk wordt opgeleverd en door de gemeente dient te worden geaccepteerd.

C. Verkeer, parkeren en mobiliteit

Critici hadden vooral aandacht voor de verkeersafwikkeling over de bestaande infrastructuur, dat er te weinig parkeerplekken zouden zijn, en dat ook mensen in huurwoningen een parkeerplek zouden willen. Vragen van geïnteresseerden gingen bijvoorbeeld over de kosten van een parkeerplaats.

Ook werd gevraagd hoe bij LEAD, vanwege de toenemende verkeersbewegingen, bij calamiteiten de toegankelijkheid van nood- en hulpdiensten is geborgd?

- **Openbaar vervoer**
- Hoe zit het met de bushalte Groenord? Gaan hier vaker bussen stoppen als gevolg van de ontwikkeling van LEAD?

Reactie:

Op dit moment halteren er zeven bussen per uur bij bushalte Groenord. Dit betreft vier lijnen. Drie lijnen hebben een halfuurdienst, één lijn heeft een uurdienst. Als gevolg van LEAD wordt er vooralsnog niet vaker gehalteerd bij deze bushalte. Er is nog wel een toezegging van de wethouder aan de gemeenteraad, waarbij de gemeente de mogelijkheid van een upgrade van de bestaande bushalte naar een R-net-halte onderzoekt.

- **Verkeer**
- Blijft de doorstroming en de wachttijden bij het kruispunt Pasteurstraat - Willem de Zwijgerlaan op orde bij extra verkeer als gevolg van LEAD?
- Welke verkeersmaatregelen zijn er nog meer nodig in de wijk? Worden die ook getroffen? Het gaat hierbij met name over maatregelen voor de veiligheid van fietsers en kinderen.
- Hoe sluiten de te nemen verkeersmaatregelen in de wijk aan op de maatregelen die bij de aanleg van LEAD komen kijken? Want de gemeente gaat immers over de huidige wijk en de ontwikkelaar over de nieuw te bouwen woningen.
- Komen er goede veilige oversteekplekken (specifiek de oversteek Pasteurstraat/Musschenbroekstraat richting Haarlemmerweg)?
- In het verkeersonderzoek wordt een verhouding koop/huur genoemd. Hoe wordt deze verhouding vastgelegd?
- Hoe goed is het gebied bereikbaar op het moment dat er sprake is van een calamiteit en de Nieuwe Koningstraat hierdoor geblokkeerd is met verkeer?
- Is er gekeken naar een toenemende verkeersdruk op de Maresingel en Haarlemmerweg voor verkeer vanaf de Valkbrug?

Reactie:

De gemeente Leiden hanteert in het Programma van Eisen voor geregelde kruispunten bepaalde eisen voor de maximale wachttijd. Voor de straten die aantakken op de Leidse Ring (zoals de Pasteurstraat) betreft de maximaal toegestane gemiddelde wachttijd 40 seconden. In de huidige situatie is de wachttijd op de Pasteurstraat in de ochtendspits circa 25 seconden, en in de avondspits is dit circa 30 seconden. Als gevolg van LEAD neemt de wachttijd in de Pasteurstraat iets toe, maar blijft ruim onder de maximaal gestelde eis van 40 seconden. Daarmee blijft de doorstroming van het kruispunt als gevolg van LEAD op orde.

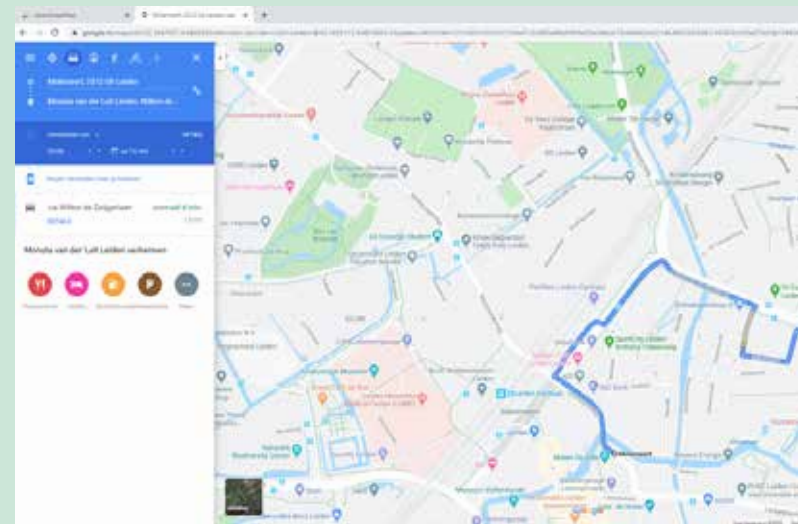
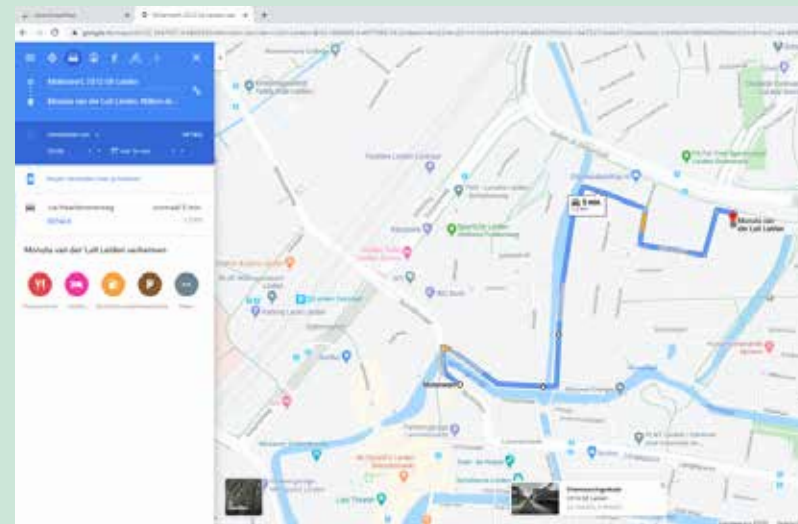
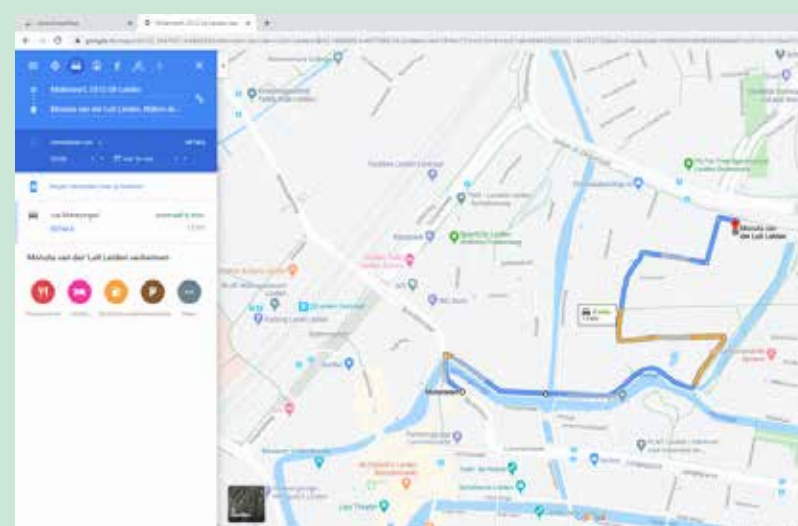
Ook is aangegeven waar de prioriteit van het HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) (en de koppeling van kruispunten voor de doorstroming van het autoverkeer) vandaan komt en dat een mogelijke upgrade van Groenoord naar R-net-halte aan de orde is. Wij en de gemeente staan open voor een werkgroep over de bestaande infrastructuur bij eventuele optimalisatie van de Schapenwei-Pasteurstraat ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Het gebied is voor hulpdiensten via meerdere routes bereikbaar. In geval van nood mogen hulpdiensten, mits zij sirene en lichten gebruiken, ook via het fietspad naar het plangebied.

Vanuit verschillende navigatie-apps wordt de route via de Maresingel niet geadviseerd. Daarnaast is deze route alleen een alternatief voor verkeer dat vanaf de Molenwerf of Rijnsburgersingel komt.

Voor de planontwikkeling gelden de volgende zaken:

De totale verkeersgeneratie van LEAD op een werkdag ligt op 2.280 motorvoertuigen per etmaal. Het overgrote deel van het verkeer komt en vertrekt via de verkeerslichten bij de Pasteurstraat. De route via de Maresingel is alleen bruikbaar voor verkeer richting het plangebied. Navigatie-apps geven aan dat de route via de Maresingel langer is. Op basis van deze kenmerken is vast te stellen dat de toename op de Maresingel verwaarloosbaar is.

Geadviseerde route, reistijd 4 minuten:**Alternatief bij route via Haarlemmerweg, reistijd 5 minuten:****Alternatief bij route via Maresingel, reistijd 6 minuten:****• Parkeren bij LEAD**

- Waarom geen extra lagen in de parkeergarage?
- Hoe worden de parkeerplaatsen verdeeld?
- Klopt het dat de auto's ook op maaiveldniveau parkeren in de onderbouw?
- Hoe wordt het E-laden geregeld? Is het opladen wel veilig?
- Is het mogelijk om de parkeerplaatsen op termijn te (ver)kopen?
- Hoe wordt het bezoekersdeel geregeld/toegelaten? En worden deze plaatsen afgeschermd van de bewonersplekken?

Reactie:

De parkeergarage is tweelaags ondergronds, waarbij op de begane grond, -1 en -2 kan worden geparkeerd. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan de standaard CROW-normen, maar passend binnen het vigerende beleid. Er is nog geen verdeling voor de parkeerplaatsen gemaakt. Een deel zal verkocht worden, een deel verhuurd en er zal ruimte zijn voor bezoekers. De parkeerplaatsen kunnen op termijn, na oplevering worden verkocht indien persoonlijke mobiliteitswensen veranderen.

Voor het bezoekersparkeren zijn er verschillende mogelijkheden, afhankelijk van de te gebruiken parkeer/aanmeld- en volmeldsysteem. Hiermee kan de toegang tot de garage gereguleerd worden en zal de behoefte aan fysieke afscheiding in de garage afnemen.

De parkeerplekken zijn nog niet ingetekend; ze zullen naar behoefte worden aangelegd. Een groot deel van de garage (75%) zou van laadpunten kunnen worden voorzien. Uiteindelijk zal de brandweer hierover moeten beslissen en zij zijn intensief met dit vraagstuk bezig. Tegen de tijd dat er daadwerkelijk gebouwd gaat worden, komt hier meer duidelijkheid over.

• Parkeren in de omgeving van LEAD

- Hoe wordt voorkomen dat men bij 'Fit for free' gaat parkeren?
- Hoe wordt toekomstige parkeeroverlast in de omliggende wijk voorkomen?
- Komt er compensatie voor openbare parkeerplaatsen die verdwijnen?

Reactie:

Parkeren bij 'Fit for free' is mogelijk met gebruik van Park Mobile app. Het terrein is afgesloten met een slagboom en opent alleen voor betalende bezoekers. De bewoners van LEAD krijgen geen gemeentelijke parkeervergunning op straat. Daarnaast parkeren bezoekers van LEAD in de parkeergarage, waardoor overlast in de omliggende wijk wordt voorkomen. Openbare parkeerplaatsen die eventueel komen te vervallen, zullen in de nabijheid openbaar worden gecompenseerd.

• Fietsen

- Het fietspad aan de noordzijde, langs de opening van de overkluizing, levert mogelijk een gevaarlijke situatie op door windstoten. Er is een deel met een groot hoogteverschil en er is geen fysieke barrière aanwezig.
- Krijgen fietsers geen last van de wind?
- Gaat er veel fietsverkeer door het park?
- Komen er fietspaden bij in de wijk, veilig afgeschermd van auto's?
- Is nog overwogen de hoogte van het fietspad bij viaduct Zwartepad door te trekken richting SkyLine Next, en het autoverkeer onderdoor?
- Ik zie een ongewenste ontsluiting van de fietsparkeervoorziening in de onderbouw aan de achterzijde, met een route over het terrein van de VVE Koningstaete.

Reactie:

Er is een windonderzoek uitgevoerd. Hieruit volgt dat er geen windgevaar aanwezig is. Vergeleken met de bestaande situatie verbetert het windklimaat rondom de gebouwen doordat LEAD een afschermdende werking heeft vanuit de zuidelijke en westelijke richtingen. Nadat de Nota van Uitgangspunten is vastgesteld is het stadspark verder uitgewerkt. Daarbij is het fietspad verplaatst naar noordelijke zijde van de toren. Hierdoor loopt het fietspad niet meer door het stadspark, waarmee wordt beoogd het fietsverkeer door het park zoveel mogelijk te beperken tot het fietsverkeer dat naar de fietsenstalling moet. De inpassing van een 'fly over' is niet mogelijk met aansluiting op Willem de Zwijgerlaan. In het ontwerp is ook een ontsluiting van de fietsenstalling aan de achterzijde gesitueerd via het terrein van Koningstaete. Dit punt wordt in het ontwerp aangepast. De ontsluiting van de fietsenstalling wordt verplaatst naar de oostelijke, waarmee deze beter aansluit op de hoofdfietsroute op de Driemanschapskade. Een opening in de achtergevel dient als nooduitgang te worden gehandhaafd.

D. Wonen en plintfuncties

Hier waren veel praktische vragen: wat zijn de prijzen, wat is de verhouding koop/huur, komt er een VVE, wanneer wordt het opgeleverd? Er was een mix aan belangstellenden, analoog aan het verschillende woningaanbod.

De tekenaar, die schetsen maakte van mogelijke en gewenste woningindelingen, kreeg originele vragen, van vooral geïnteresseerden in het middensegment.

- **Praktische vragen: kosten**

- Hoe hoog zijn straks de servicekosten? En hoe worden die verdeeld over de bewoners?

- Zijn de prijzen van de koopwoningen al bekend?

Reactie:

In dit stadium van de ontwikkeling is de hoogte van de servicekosten nog onbekend. Dit geldt eveneens voor een verdeling hiervan over de bewoners. Ook de prijzen van de koopwoningen zijn nog niet bekend met uitzondering van woningen voor starters in het koopsegment. Op basis van de aangenomen motie (M.180124.1) spannen wij ons in om 20% starters koop- en/of huurwoningen te realiseren. De koopsom van een starterskoopwoning bedraagt maximaal EUR 250.000 vrij-op-naam (prijspeil 2019).

- **Praktische vragen: het aanbod**

- Mijn sociale huurwoning in de wijk wordt gerenoveerd of gesloopt. Wat heeft LEAD aan sociale woningen te bieden?

- Komen er ook gelijkvloerse woningen?

- Ik heb gehoord dat er ook starterswoningen komen, klopt dat?

- Komen er appartementen met drie slaapkamers?

- Hoort er bij de appartementen ook een autoplek?

- Zijn er ook diepere balkons dan 1 meter 40?

- Mag ik een piano of twee in het appartement zetten?

Reactie:

In LEAD komen tenminste 25% sociale huurwoningen van het totaal van 580 woningen. De sociale huurwoningen zullen worden aangeboden via Huren in Rijnland. Naar aanleiding van een in de gemeenteraad aangenomen motie M.180124.1) is het programma aangepast met meer starterswoningen. Het ontwerp bestaat uit een divers woningaanbod, waaronder ook 4-kamerappartementen en appartementen met terrassen of diepe balkons. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor gelijkvloerse appartementen. Er zijn appartementen met 1 of 2 parkeerplaatsen, Daarentegen zal niet ieder appartement een parkeerplaats hebben. Afhankelijk van de indeling en ruimte van het voorkeursappartement is het mogelijk om 1 of 2 piano's neer te zetten.

- **Praktische vragen: de procedure**

- Wanneer en hoe wordt de start van de verkoop gecommuniceerd?

- Waar kan ik me inschrijven voor een woning?

- Ik heb me ingeschreven, maar niets meer gehoord.

- Ik wil graag dat dit project er komt, ik ben erg positief, ik wil doorstromen.

- Welke stappen moet ik zetten om voor een woning in aanmerking te komen?

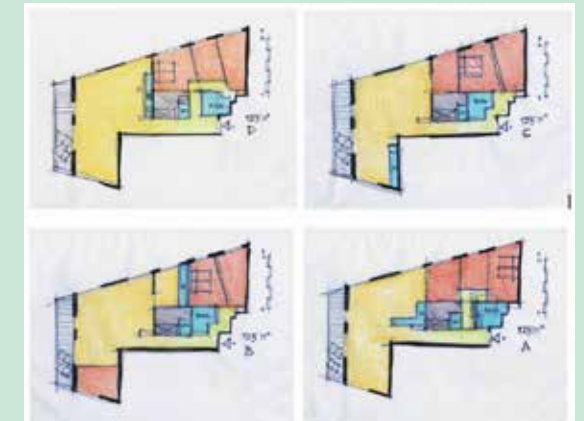
- Komen er ook mogelijkheden voor activiteiten voor senioren en jongeren?

Reactie:

De start van de verkoop zal op diverse manieren worden gecommuniceerd, onder andere via nieuwsbrieven, kranten en website. Daarnaast zal er een start verkoop evenement worden georganiseerd. Geïnteresseerden kunnen zich inschrijven via <https://www.leadleiden.nl/> aanmelden. Dan wordt u op de hoogte gehouden over de voortgang van LEAD en ontvangt u een uitnodiging bij start van de verkoop. LEAD wordt gekenmerkt door een variërend woningaanbod voor jong en oud.

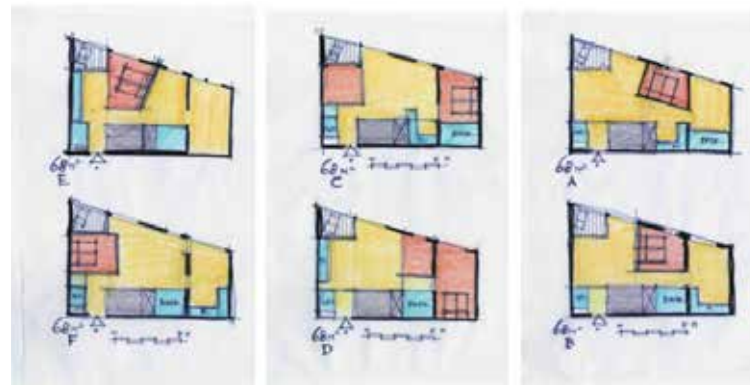
- **Mogelijkheden van de woningen**

Bij wonen waren veel vragen over de mogelijkheden om in de getoonde appartementen 1, 2 of 3 slaapkamers te maken. Met een tekenaar werden mogelijkheden hiertoe geschetst. Geel = woonkamer. Roodbruin = studie- of slaapvertrek(ken).



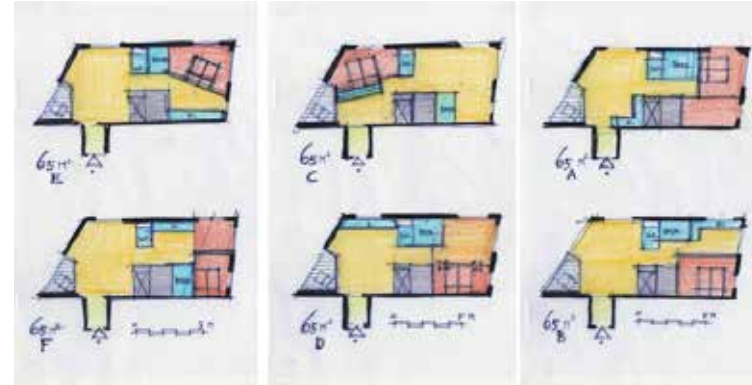
Appartement

125 m2



Appartement

68 m2



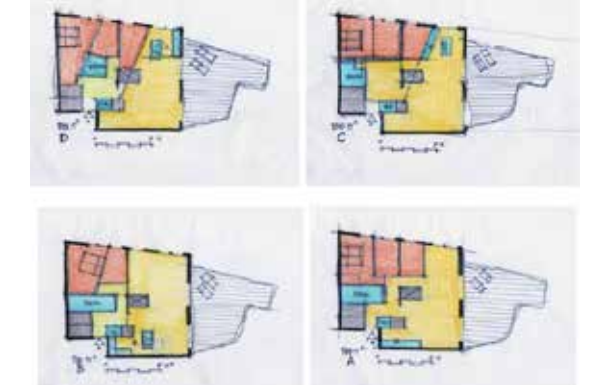
Appartement

65 m2



Appartement

92 m2



Appartement

100 m2

E. Gebouwontwerp, energie en duurzaamheid

Het is hier vrij rustig geweest en daarom was er ruim tijd om vragen te beantwoorden. Vooral vragen over wind en zon. Een mix van voor- en tegenstanders gesproken.

• Gebouwontwerp

- Jullie hebben veranderingen aangebracht in het ontwerp van LEAD: het gebouw tegenover mij is afgeschuind zodat ik meer uitzicht heb. Dat is fijn.
- Waarom ondanks alle handtekeningen toch een plan van maximaal 115 meter hoog? Waarom de solitaire toren niet op andere plek?
- Prettig ontwerp, alleen het object is te hoog voor Leiden.
- Er is niet goed inzichtelijk gemaakt hoe het zicht vanuit mijn woning op LEAD zal zijn. Hoe komt het er voor mij uit te zien?
- Hoe zit het met de sociale cohesie, ook voor de mensen in de nieuwe torens? Is dit niet veel te anoniem?
- Klopt het dat in de gevel aan de achterzijde van het gebouw luchtroosters aanwezig zijn?
- Kan er een andere oplossing worden gevonden voor de ingang van de fietsstalling via het terrein van Koningsstaete?
- Goed dat een eerder beeld van de bezonningstudie in de toekomstige situatie, die niet klopte qua de schaduwwerking, nu gecorrigeerd is.

Reactie:

Het plan wordt ontwikkeld binnen de vastgestelde Nota van Uitgangspunten. In de gemeentelijke Verstedelijkingsnotitie zijn ontwikkelgebieden aangewezen voor duurzame verstedelijking, waaronder deze locatie en ook veel andere locaties (o.a. Stationsgebied, Lammenschans, Groenord, Kooiplein) waar gebouwd wordt of woningbouwplannen zijn, en de woningbouwopgave is erg groot. Het uitgewerkte ontwerp wordt nog besproken in een overleg met de VVE Koningsstaete. Daarbij is besloten om de ontsluiting van de fietsstalling aan te passen en deze meer te oriënteren op de hoofdfietsroute Driemanschapskade. In de achtergevel zitten luchtroosters voor invoer van verse lucht naar de woningen. Deze luchtroosters staan niet in directe verbinding met de parkeergarage.

• Duurzaamheid

- Hoe duurzaam wordt het gebouw met BENG (Bijna Energieneutrale Gebouwen) als norm? Welke EPC (Energie Prestatie Coëfficiënt)? Hoe wordt dit geborgd in het bestemmingsplan?
- Hoe wordt gezorgd voor goede maatregelen tegen fijnstof? Zowel in de nieuwe woningen als in de omgeving?
- Waarom komen de vuilcontainers aan de zijde van Skyline Next? En niet aan de andere kant?

Reactie:

De BENG-eisen zijn uitgesteld naar 1 januari 2021. Binnenkort wordt de aanvraag voor de bestemmingsplanwijziging en de omgevingsvergunning ingediend. Desondanks volgen wij de drie BENG-eisen:

1. Maximale energiebehoefte (deze eis wordt berekend hoeveel energie er nodig is om het gebouw te verwarmen en koelen. Hiervoor is goede isolatie, optimale luchtdichtheid en optimale open/dicht verhouding benodigd);
2. Maximaal primair fossiel energiegebruik (bij deze eis wordt ingegaan op de installaties van een gebouw om maximaal gebruik te maken van energie uit duurzame bronnen);
3. Minimaal aandeel hernieuwbare energie (vereist dat er een minimaal percentage aan duurzame energie wordt gebruikt).

Met LEAD hebben wij ambitie voor CHENG; een Circulair Heel Energieneutraal Gebouw dat geheel gasloos zal worden en zelf energie genereert. Dit betekent verdergaande maatregelen dan de huidige regelgeving en maximale inspanning voor een energiezuinig en duurzaam gebouw. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt ook een paragraaf duurzaamheid opgenomen. Het onderwerp fijnstof komt aan bod bij het onderdeel luchtkwaliteit in het bestemmingsplan. De vuilcontainers zijn nu aan de zijde van Skyline Next georiënteerd. Hier wordt in overleg met gemeente nog in DO fase van de openbare ruimte verder naar gekeken.

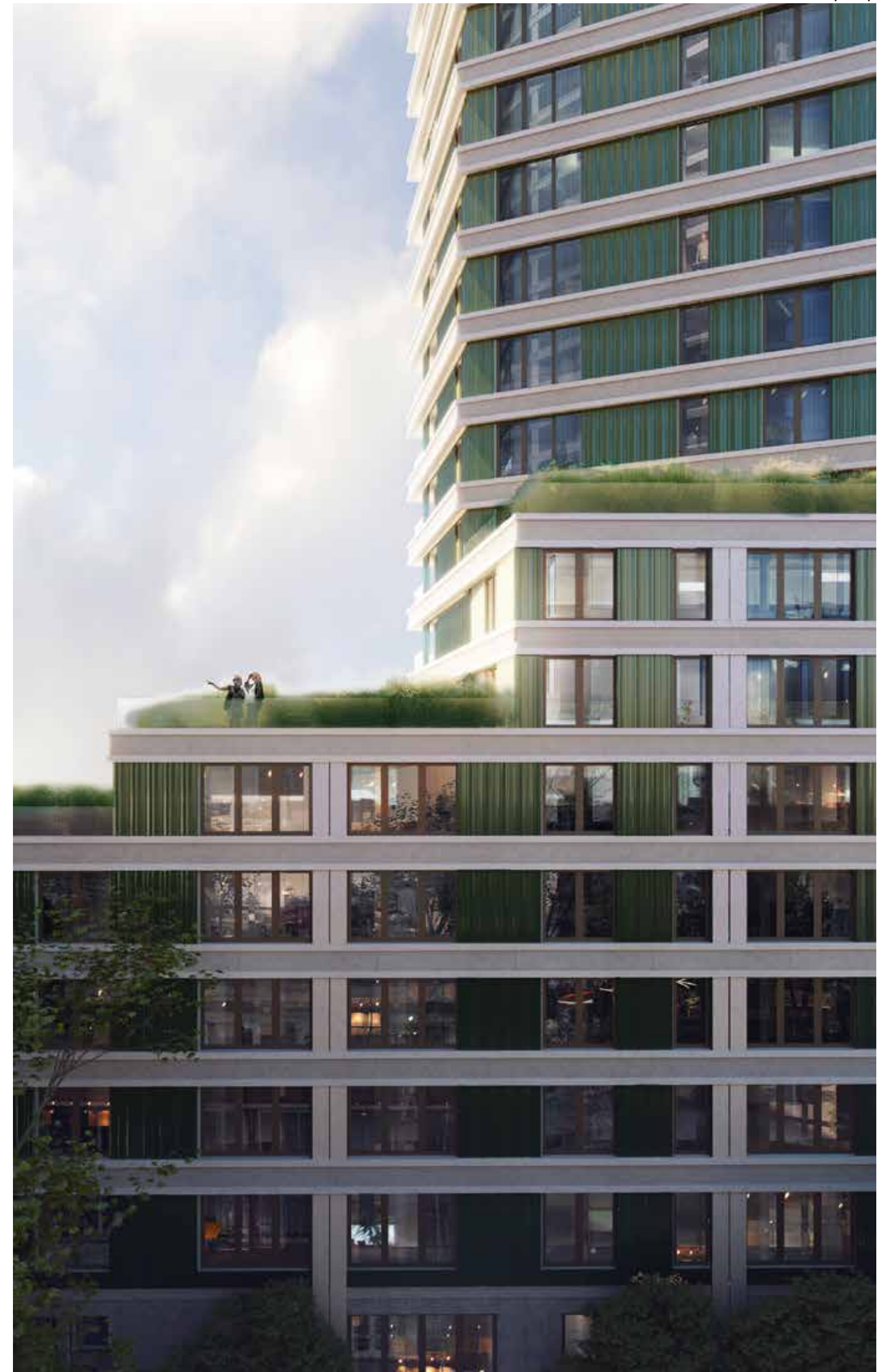
• Wind

- Worden de resultaten van het windonderzoek na afloop getoetst in de praktijk?
- Kunnen de fietspaden worden weergegeven in het windonderzoek?
- Hoe verhoudt de uitstoot van de energiecentrale zich tot het 115 meter hoge gebouw van LEAD? In de huidige situatie daalt de uitstoot toch niet neer, maar in de toekomstige situatie vormt het 115 m hoge gebouw mogelijk een blokkade.
- Kan de rook uit de schoorsteen van de energiecentrale tegen de hoogste toren aanwaaien?

Reactie:

Het windonderzoek is gebruikt als ontwerptool, waarmee rekening is gehouden met hoe de wind zich gedraagt om de hinder tot een minimum te beperken. Het is mogelijk om de fietspaden in toekomstige situatie en resultaten van het windonderzoek over elkaar heen te leggen.

De gezuiverde rook uit de schoorsteen van de energiecentrale zou theoretisch gezien met de juiste wind en windsnelheid tegen de hoogste toren aan kunnen waaien.



Vragen en reacties van de gemeente Leiden

De indruk was vrij positief. De eerste mensen op de avond waren vooral woningzoekenden. Er leefden veel procesvragen. Waarom duurt het proces zo lang, was een van de vragen aan de gemeente. Ook is een gesprek gevoerd met twee aanwezige wijkvoorzitters; dit krijgt nog een vervolg. Met hen is afgesproken dat de gemeente aanwezig is bij het wijkvoorzittersoverleg op 16 april, en zorgt voor informatievoorziening aan VVE-ledenvergaderingen en voor vervolgoverleg.

• Vragen over LEAD

- Hoe wordt het draagvlak gemeten waarover wordt gesproken in de koopovereenkomst?

Reactie:

Het werken aan draagvlak betreft vooral de inspanningen van zowel de initiatiefnemer als de gemeente ten behoeve van het voeren van een open en zorgvuldig participatieproces. Dit gebeurt in lijn met de Werkwijzer voor (private)bouwiniciatieven die afwijken van het bestemmingsplan. In de eerdere participatieronden zijn de verschillende belangen in kaart gebracht en gewogen, resulterend in een door de gemeenteraad vastgestelde Nota van Uitgangspunten. Binnen die kaders en uitgangspunten is – wederom – al participierend verder gewerkt. In deze ronde is onder andere het uitgewerkte ontwerp toegelicht en zijn vragen over de uitgevoerde onderzoeken beantwoord. Ook van deze participatieronde met onder andere plangroepen, een informatiemarkt en webinars wordt een verslag gemaakt. Dit verslag maakt onderdeel uit van de verdere bestuurlijke besluitvorming. De definitieve wegging en beoordeling is uiteindelijk weer aan de gemeenteraad.

- Wat gaat de gemeente doen aan het tegen de richting in rijden van het fietsverkeer bij Pasteurstraat?

Reactie:

Het onderzoek naar deze verkeerssituatie en de wijze waarop dit verbeterd kan worden, loopt momenteel en heeft nog tijd nodig. Gegeven de situatie is een planning op dit moment moeilijk aan te geven.

- Waarom neemt de gemeente de zorgen van de bewoners niet serieus? Er zijn zorgen over drukte, parkeren, fijnstof, verkeersveiligheid en wind. Medeleven vanuit de raad en college wordt gemist.

Reactie:

De gemeente begrijpt dat het voorgenomen planinitiatief impact heeft op de leefomgeving van omwonenden. De gemeente neemt de vragen en zorgen hierover zeer serieus en spant zich samen met de initiatiefnemer maximaal

in om de uitgevoerde onderzoeken naar verschillende omgevingsaspecten op een goede wijze te delen, te bespreken en de vragen op basis hiervan zorgvuldig en gemotiveerd te beantwoorden. Zodoende wordt geprobeerd de zorgen die leven en die bij de gemeente ook goed in beeld zijn, weg te nemen.

Als voorbeeld gelden de geuite zorgen over de toekomstige verkeerssituatie. De gemeenteraad heeft deze zorgen in haar belangenweging en standpuntbepaling (tijdens de bespreking van de Nota van Uitgangspunten) nadrukkelijk betrokken en het college daarom gevraagd om ook onafhankelijk van de initiatiefnemer verkeerskundig onderzoek uit te voeren. Het college heeft dit onderzoek voor de start van deze participatieronde afgerond, zodat het door belanghebbenden extra betrokken kon worden bij de bespreking van de verkeersonderzoeken van de initiatiefnemer.

- Waarom heeft de gemeente geen eigen onafhankelijk windonderzoek gedaan?

Reactie:

De initiatiefnemer dient het verzoek tot wijziging van het vigerende bestemmingsplan in. Dit verzoek moet samengaan met een goede ruimtelijke onderbouwing gebaseerd op onderzoeken naar de relevante omgevingsaspecten, zoals bijvoorbeeld windhinder. De initiatiefnemer voert deze onderzoeken uit volgens de regels en richtlijnen die hiervoor gelden en de gemeente toetst en beoordeelt. Voor onderzoek naar de effecten van wind gelden landelijke normen (NEN 8100). Op basis van het uitgevoerde windhinderonderzoek kan die toetsing goed plaatsvinden en is eigen onafhankelijk onderzoek dus niet noodzakelijk en ook niet door de gemeenteraad gevraagd.

- De ontwikkeling van LEAD is op basis van het huidige bestemmingsplan niet mogelijk. Waarom werkt de gemeente mee aan deze wijziging?

Reactie:

De Nota van Uitgangspunten LEAD is door de gemeenteraad vastgesteld en de derde participatieronde is grotendeels doorlopen. Zie hiervoor ook het schema op pagina 5 van de Nota van Uitgangspunten (zoals ook door vertegenwoordigers van de gemeente is toegelicht tijdens de informatiemarkt). De Nota vormt het toetsingskader voor de aanvraag om herziening van het vigerende bestemmingsplan en de uitwerking tot het definitief ontwerp. Tijdens de bestuurlijke behandeling van de Nota van Uitgangspunten LEAD zijn de verschillende overwegingen om wel of niet mee te werken aan het planinitiatief LEAD uitvoerig besproken en hebben uiteindelijk de verschillende raadsfracties hun standpunt hierover bepaald.

• Algemene vragen

- Waarom is de toegezegde verkeersdrempel in de Schapenwei er nooit gekomen?

Reactie:

Uit interne en externe navraag blijkt dat in het verleden toegezegd is dat als de KPN/Monuta-locatie ontwikkeld wordt er opnieuw bekeken zou worden of een extra verkeersdrempel in de Schapenwei gewenst is. Deze toezegging wordt nagekomen (zie beantwoording volgende vraag).

- Ik vind de beantwoording door het college van de vragen van Partij Sleutelstad teleurstellend.

Reactie:

De teleurstelling zoals geuit in het gesprek kwam met name voort uit de beantwoording van het college dat zij op basis van de conclusies van het verkeersonderzoek geen andere aanpassingen voorziet in de Schapenwei (mede omdat er al plateaus liggen op de kruising van Schapenwei met Pasteurstraat enerzijds en Nieuwe Koningstraat anderzijds). Tijdens de informatiemarkt en ook later tijdens de webinars is aangegeven dat de gemeente en de initiatiefnemer mede gelet op deze vraag voor de zomer een werkgroep met omwonenden willen starten om te verkennen of er toch aanvullende maatregelen gewenst zijn, zoals een extra drempel of een andere snelheidsremmer in de Schapenwei.

- Hoe komt de gemeente tot keuze van bouwlocaties?

Reactie:

De opgave in Leiden is om voor 2030 ruim 8.000 woningen te bouwen. Omdat de groene gebieden en ruimten in de stad behouden moeten blijven, zal de verstedelijking binnen bestaand stedelijk gebied plaatsvinden. Dat gaat gepaard met vormen van verdichting. Dit houdt in dat op daarvoor geschikte locaties de grond efficiënter wordt benut. Efficiency is niet het enige criterium voor het bepalen van een potentiële verdichtingslocatie. Met name bijdragen aan doelstellingen op het gebied van duurzaamheid is een belangrijk onderdeel van de afwegingen. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de nabijheid van voorzieningen en (hoogwaardig) openbaar vervoer, waarmee de behoefte aan het gebruik van de auto kan worden beperkt. In de Verstedelijkingsnotitie Leiden zijn zes potentiegebieden gedefinieerd voor duurzame intensivering en verdichting. Het planinitiatief LEAD is gelegen in een van deze zes, te weten Willem de Zwijgerlaan West.

Pas als een locatie geschikt wordt geacht voor een vorm van verdichting, wordt gekeken naar de manier waarop dit kan worden gerealiseerd. Hoogbouw is daarbij geen doel maar middel. Indien de verdichting gepaard gaat met hoogbouw, dan wordt de hoogbouw beoordeeld op basis

van diverse criteria, zoals fysieke criteria (de effecten van wind en schaduw), de aansluiting op de omgeving en de bijdrage aan het stadsbeeld. Tot slot wordt voor het geheel nog beoordeeld wat de ontwikkeling de stad biedt, zoals het aantal woningen, de woningtypen voor diverse doelgroepen en de bijdrage aan de openbare ruimte.

Voor LEAD is sprake van een initiatief van een derde ('privaat initiatief') dat gebruik maakt van de ontwikkelingsmogelijkheid die in het stedenbouwkundig plan voor Nieuw Leyden verankerd zit. Dat wil in dit geval zeggen dat de gemeente niet de initiatiefnemer is van deze ontwikkeling, maar wel de ondersteuner ervan. Dat maakt voor de beoordeling van de locatie en de invulling daarvan geen verschil, omdat daarbij dezelfde criteria worden gehanteerd.

- Waarom worden de verkeerd geplaatste bankjes in het Singelpark niet omgedraaid?

Reactie:

Het Singelpark maakt geen deel uit van het plangebied LEAD. De vraag en de contactgegevens van de vraagsteller zijn doorgegeven aan het projectteam van het Singelpark. Er is rechtstreeks contact opgenomen met de vraagsteller om deze vraag te beantwoorden.

OVERIGE ACTIVITEITEN

BEANTWOORDING OPMERKINGEN, VRAGEN EN ZORGPUNTEN BEWONERS EN VVE KONINGSSTAETE

Hieronder de schriftelijke reactie op opmerkingen, vragen en zorgpunten van bewoners en VVE Koningstaete.

Geluid

1. Of er rekening is gehouden met eventuele overlast van daktuinen die grenzen aan onze achterkant waar ons slaapkamers liggen (mag je hier: bbqen, feestjes vieren, geluid maken in de avond, etc)

In het gebouwoontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met eventuele overlast van de daktuinen grenzend aan de woningen van Koningstaete. Bij de uitwerking van het ontwerp is de afstand tussen de kopwoningen van Koningstaete vergroot. Daarnaast vormt de inrichting van het dak een groene buffer tussen de balkons en de woningen van Koningstaete. We nemen dit mee in de verdere uitwerking het ontwerp van de dakterrassen en zullen hier tijdig over informeren.

2. De achteringang voor de fietsstalling die langs/over ons terrein gaat met kans op enorme overlast middels fietsen die fout geparkeerd worden en lawaai van deze verkeersbewegingen achter onze slaapkamers

In overleg met de gemeente is besloten om de ontsluiting van de fietsstalling aan te passen en deze te verplaatsen naar de oostzijde en daarmee te oriënteren op de hoofd fietsroute Driemanschapskade. Een nooduitgang dient aan de achterzijde te worden gehandhaafd. Voorstel is om gezamenlijk het gebied op maaiveld grenzend aan Koningstaete te ontwerpen voor een duidelijke inrichting en onderscheid van het terrein.

3. Potentieel geluidsoverlast van extra verkeer en alle balkons die naar ons gebouw staan (geluidstoetsingen?)

Voor wegverkeerslawaai zijn onderzoeken uitgevoerd. Indien hieruit volgt dat er potentieel geluidsoverlast aanwezig is, worden er passende maatregelen genomen. Voor balkons zijn geen geluidscriteria bekend en is zodoende geen onderzoek uitgevoerd.

4. Geluid vanuit de parkeergarage welke middels rooster open is aan onze inrit wat dus niet isoleert

De roosters in de gevel grenzend aan Koningstaete dienen voor invoer van verse lucht naar de woningen. Hierbij is geen geluidsoverlast te verwachten. Volledigheidshalve wordt hierover nog contact gezocht met de installatieadviseur. De roosters hebben geen directe

verbinding met de parkeergarage, waardoor er geen sprake is van geluidsoverlast vanuit de parkeergarage.

Bouw

5. Een uit het niets ontstane achteringang voor de fietsstalling (ziet de fietser nog wel verschil tussen terrein Koningstaete en LEAD?)

Zie vraag 2.

6. Hoe het bouwverkeer geregeld is tijdens de bouw en welke overlast wij hiervan kunnen ervaren

De afwikkeling van het bouwverkeer is nog niet bekend. Voor het bouwverkeer wordt ingezet op een tijdelijke directe aansluiting op de Willem de Zwijgerlaan. Na de zomer start hiervoor een werkgroep met gemeente en de buurt.

7. Welke risico's de bouw voor ons terrein en pand met zich meebrengen

Bij bouwen zijn er altijd risico's op bijvoorbeeld scheurvorming. De aannemer dient voor start bouw een nulmeting van de omgeving (zowel bebouwing als terrein en openbaar gebied) te verzorgen en dient dit tijdens de bouw te monitoren. Dit zal naar verwachting ook dienen te gebeuren op aangeven van de verzekeraar van de potentiële aannemer.

8. Een ingetekend pad wat zou doorlopen naar driemanschapskade en over welk terrein dat loopt

Er is geen sprake van een doorlopend pad van de Driemanschapskade naar of over het terrein van LEAD en/of Koningstaete.

9. Of er overall bij LEAD gebruik gemaakt gaat worden van groene daken

Voor LEAD worden gebruik gemaakt van groene inrichting van daken en daktuinen. Het ontwerp hiervoor maakt Delva Landscape Architecten.

10. Of de zonnepanelen brommen (omvormers)

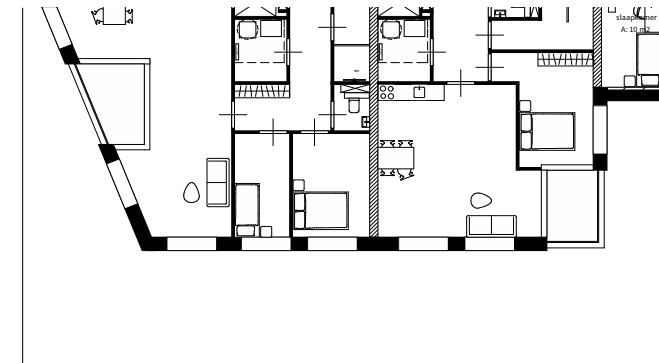
De zonnepanelen veroorzaken geen geluidshinder en de omvormers komen in een installatieruimte.

Verkeer

11. Of de gemeente kan garanderen dat er nimmer en te nooit parkeervergunningen afgegeven worden voor bewoners van LEAD

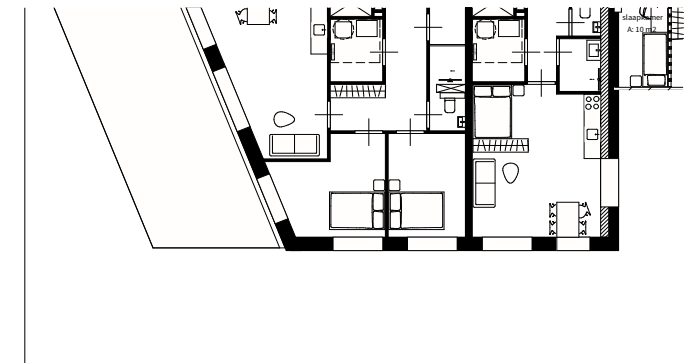
PLATTEGRONDEN ONTWERP NOVEMBER 2018

1E VERDIEPING



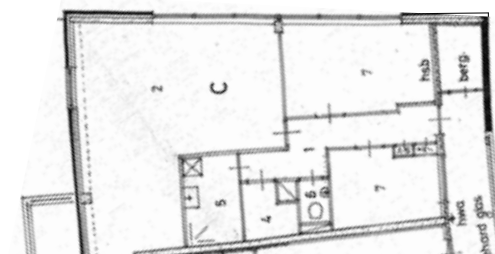
LEAD

4E VERDIEPING

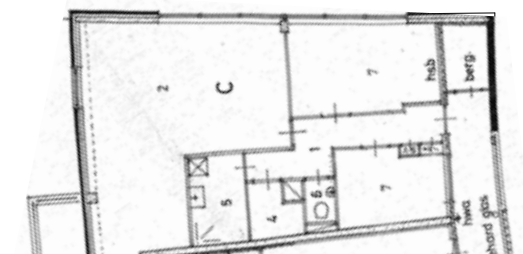


LEAD

Koningstaete

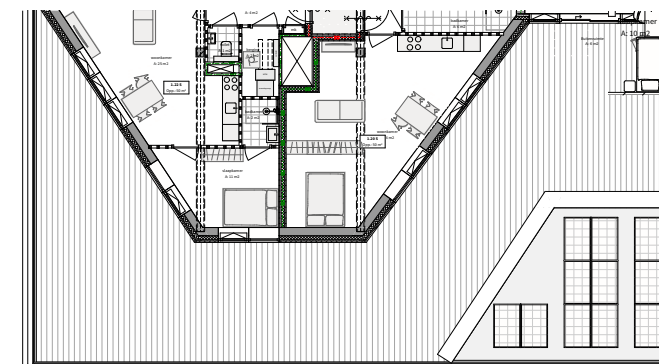


Koningstaete



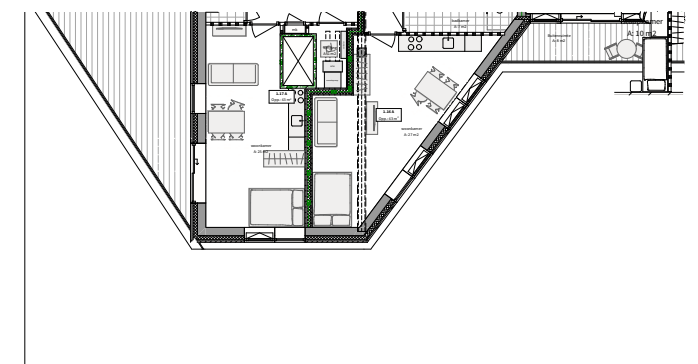
PLATTEGRONDEN INGEDIEND ONTWERP

1E VERDIEPING



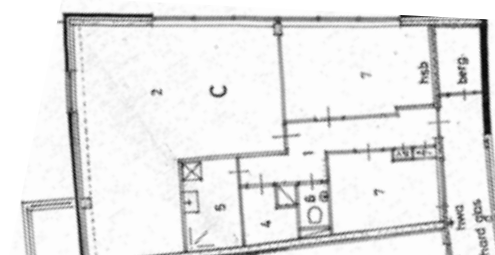
LEAD

4E VERDIEPING

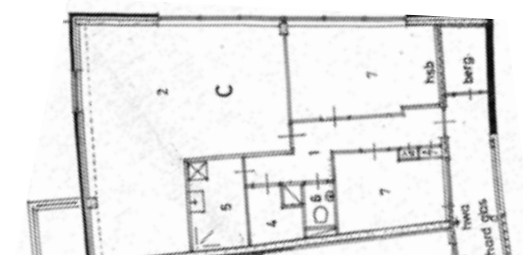


LEAD

Koningstaete



Koningstaete



In het vigerende beleid, zijn in zowel de bestaande als de nieuwe (nog niet vastgestelde) Beleidsregels Parkeernormen Leiden regels opgeschreven, die het mogelijk maken om een Omgevingsvergunning te verlenen waarbij toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor parkeervergunningen voor bewoners. Er wordt beschreven dat de gemeente zogenaamde POET-lijsten (Parkeren Op Eigen Terrein) gaat bijhouden. Daarin zal vastgelegd worden welke percelen uitgesloten worden van gemeentelijke parkeervergunningen. LEAD zal daarin worden vastgelegd en de gemeentelijke vergunningverlener zal daarnaar moeten acteren. Een nooit-en-te-nimmer-garantie kan niemand afgeven.

12. De extra risico's door alle extra verkeersbewegingen met auto's en alle extra fietsers in de wijk maar vooral op de knooppunten in de Nieuwe Koningstraat

Op basis van de tellingen rijden er in de huidige situatie op een gemiddelde werkdag circa 570 voertuigen over de Schapenwei en 200 voertuigen over de Joulestraat. Indien beide straten bij elkaar worden opgeteld resulteert dit worst-case in 770 motorvoertuigen per etmaal door de Nieuwe Koningstraat. LEAD genereert circa 2.280 motorvoertuigbewegingen per werkdag. Voor de Nieuwe Koningstraat zou dit worst-case 3.050 motorvoertuigen per etmaal betekenen. Vanwege de functie en ligging van de Nieuwe Koningstraat wordt vanuit het oogpunt van leefbaarheid en oversteekbaarheid gerekend met 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal motorvoertuigen blijft daarmee binnen de aanbevelingen voor dit wegtype. Daarnaast zijn er veilige routes beschikbaar voor langzaam verkeer (fietspaden in het gebied). In het gebouwontwerp zijn de entrees van de fietsenstallingen bewust op deze fietsroutes georiënteerd.

13. Verkeershinder bij het uitrijden en inrijden van onze oprit door alle extra verkeersbewegingen die in dezelfde parkeergarage moeten zijn (in de file staan om onze inrit op te komen ofwel stiekem eromheen wat gevaarlijke situaties kan opleveren, lang moeten wachten om eruit te rijden)

De wijze waarop de parkeergarage wordt afgesloten, dient nog inhoudelijk te worden uitgewerkt. De toegang tot de parkeervoorzieningen dient zodanig te zijn ontworpen dat er wat dit betreft geen problemen te verwachten zijn. In het theoretische geval dat de gehele parkeergarage in 1 uur leegstroomt, vertrekken circa 372 motorvoertuigen. Dit betekent dat gemiddeld iedere 10 seconden een voertuig passeert. Dit tijdsbestek is voldoende om vanuit andere aansluitingen de weg op te rijden.

14. Het gemak waarmee gekozen wordt voor een bestaande ontsluiting zonder de andere opties een

echte kans te geven (ontsluiting Willem de Zwijger voor LEAD en gebouwen Edisonstraat en doodlopend tot inrit Koningsstaete excl fietsers)

Naar verkeer en ontsluiting is uitgebreid en zorgvuldig onderzoek gedaan. Het onderzoek naar verkeer is uitgevoerd door buro BOOT en een separaat onderzoek naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden is uitgevoerd door Goudappel Coffeng uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt dat ontsluiting via de bestaande infrastructuur is aan te bevelen boven alternatieve varianten. De eindconcepten van deze onderzoeken zijn gedeeld vooruitlopend op een extra bijeenkomst met de plangroep. Tijdens de georganiseerde bijeenkomsten is hier uitgebreid over gesproken en zijn er veel vragen over beantwoord. Tot slot heeft de gemeente op verzoek van de raad een onafhankelijk verkeersonderzoek uitgevoerd. De onderzoeksresultaten van het gemeentelijk verkeersonderzoek komen in grote lijnen overeen met het door Goudappel Coffeng uitgevoerde onderzoek naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden

15. De extra gevaren door alle extra verkeersbewegingen voor de kinderen in onze wijk die naar het nieuwe park willen lopen moeten oversteken

In het licht van Duurzaam Veilig (DV) is de inrichting op orde met de sterke toename van verkeersintensiteiten door LEAD. Vanwege de functie en ligging van de Nieuwe Koningstraat wordt vanuit het oogpunt van leefbaarheid en oversteekbaarheid gerekend met 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal motorvoertuigen blijft daarmee binnen de aanbevelingen voor dit wegtype. Een werkgroep start voor de zomer 2020 om te kijken naar eventuele extra veiligheidsmaatregelen op de bestaande infrastructuur.

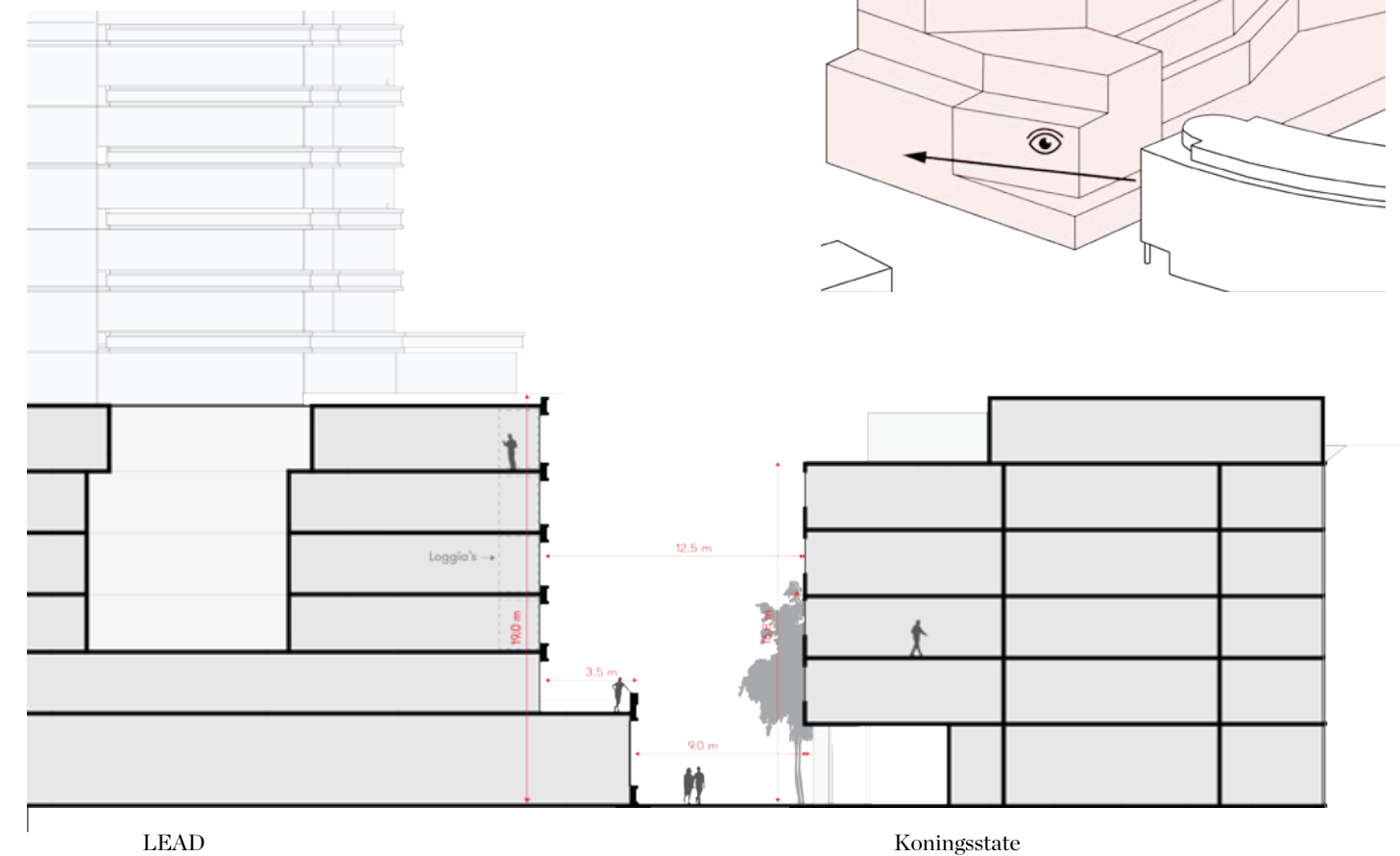
Ontwerp

Op 20 juni 2019 heeft de raad de Nota van Uitgangspunten vastgesteld. Binnen de kaders en uitgangspunten hiervan en passend binnen wet- en regelgeving is het gebouwontwerp uitgewerkt. De ontwerp-aanpassingen van het planinitiatief LEAD tijdens de eerdere participatie (november 2018) zijn nu uitgewerkt in het gebouwontwerp. De verschillen zijn inzichtelijk gemaakt in het document Koningsstaete d.d. 17 maart 2020 (zie bijlage). De volgende vragen hebben betrekking op het verstrekte document.

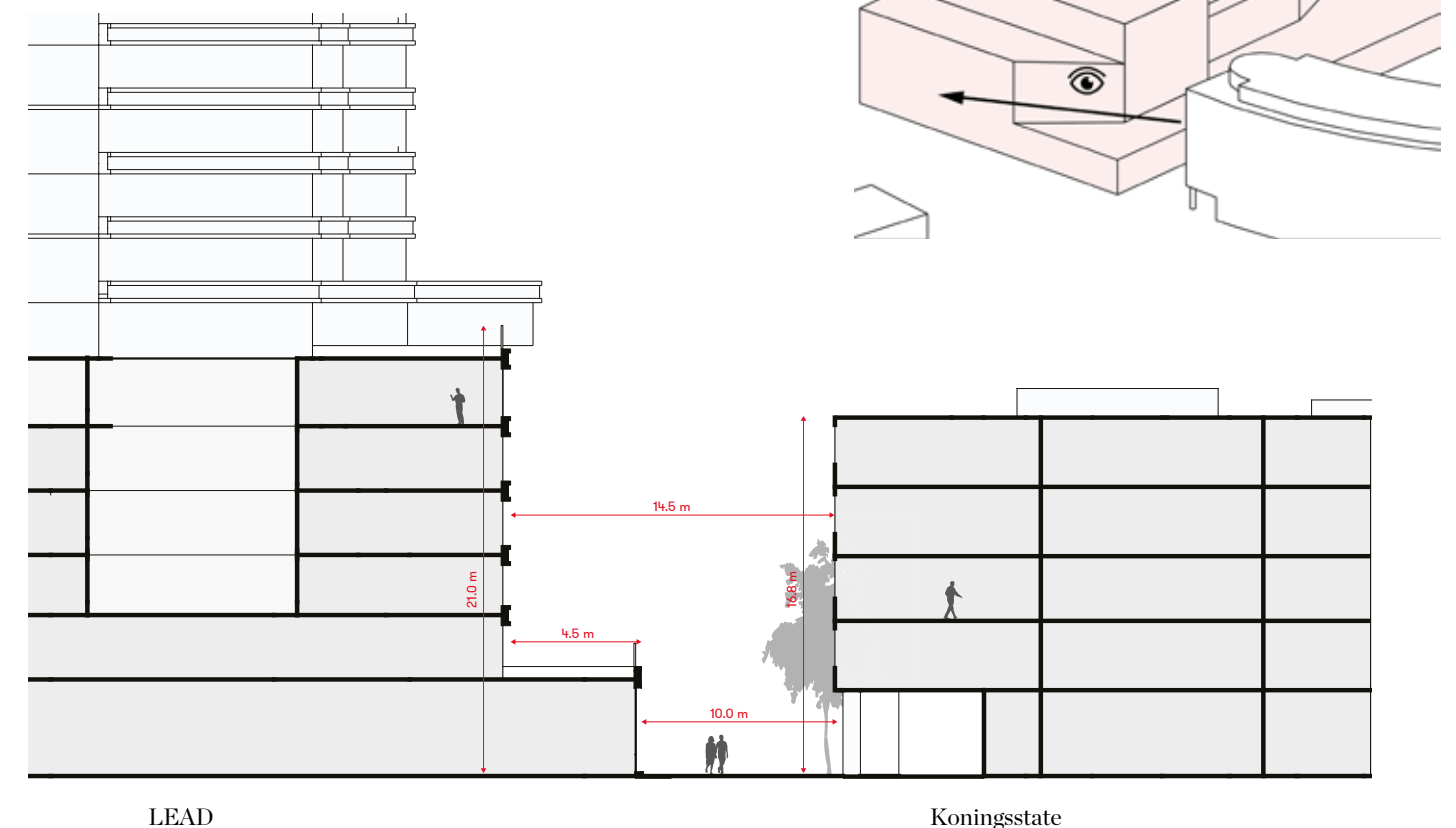
Schuine zijde

16. De toegevoegde afschuining aan de oostzijde, recht tegenover de kopgevelwoningen van Koningsstaete, is een positieve wijziging in het volume. Hierdoor wordt de gevelwand recht tegenover onze woningen minder massaal.

DOORSNEDE ONTWERP NOVEMBER 2018



DOORSNEDE INGEDIEND ONTWERP



De toegevoegde afschuining komt voort uit de uitwerking van het ontwerp na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten, waarbij een verdere afschuining aan de oostzijde is opgenomen ten opzichte van de eerdere aanpassing tijdens de eerdere participatie (november 2018).

17. Op pagina 23 van jouw bijlage staat plattegrond 1e en 4e etage aangepast ontwerp. Hierin is aangegeven (wat ook op de bijeenkomst van 5 maart werd vermeld) dat er behalve afschuining aan de kant van de nieuwe Koningstraat er ook een afschuining is aangebracht aan de oostkant (kant van het ontwerp richting Leiderdorp). Deze afschuining is ook bevestigd in het model dat op 5 maart werd gepresenteerd (zie foto als bijlage).

Zie vraag 16

Grotere afstand

18. Ook het naar 14,5 m brengen van de tussenafstand tussen de woningen is een positieve verbetering. Hoe ruimer de afstand tussen de woningen onderling en hoe minder massaal het volume is direct tegenover onze woningen, hoe meer lichttoetreding er in de woningen mogelijk blijft. Er ook meer uitzicht blijft op de omgeving en de ruimte zoals de zichtbaarheid van de lucht.

Op basis van de uitwerking van het gebouwontwerp is de afstand tussen de woningen van LEAD en kopwoningen van Koningsstaete vergroot van 12,5 meter (november 2018) naar nu 14,5 meter op 1e, 2e, 3e en 4e verdieping. Op de begane grond is de afstand van 9 meter (november 2018) naar 10 meter nu vergroot.

Raam in kopgevel woningen Lead

19. Graag zou ik aanvullend hierop het volgende willen vragen. Is het mogelijk te onderzoeken of het raam in de kopgevel van de linkerwoning (woning aan de Nieuwe Koningstraatzijde) kan komen te vervallen. Net zoals het in de woningen aan de rechterzijde is uitgewerkt. De oriëntatie van de woningen in Lead richt zich dan naar de weg of naar het binnenterrein (zoals de rechterwoning nu al doet). Zowel de woningen in Lead als de kopwoningen in Koningsstaete worden dan gevrijwaard van inkijk in elkaars woningen. De privacy naar elkaar wordt hierdoor versterkt en het woongenot voor de woningen aan beide zijden neemt hiermee toe.

Het vervallen van de ramen in de kopgevel is onwenselijk vanwege aantasting van het gevelbeeld. De ramen lopen vanaf de borstwering (ca. 60 cm) tot plafond. De architect is wel bereid om na te gaan of de ramen nog enigszins kunnen worden versmald.

20. Als je kijkt naar pagina 23, dan is het voor mij nog wel een zorg dat bewoners van LEAD op de eerste en de vierde

etage, tegenover de kopwoningen Nieuwe Koningstraat, door het raam naar buiten klimmen om het dak van de etage van de parkeergarage alsnog als een soort balkon te gebruiken. Dit kan worden voorkomen door hier ramen te plaatsen waar bewoners niet door naar buiten kunnen klimmen.

Zie ook vraag 19. De woningen hebben een balkon aan de oost- en westzijde, waarmee zij een eigen buitenruimte hebben. Hierdoor wordt voorkomen dat bewoners het afgeschermd dak van de parkeergarage gebruiken.

Groene daken

21. Verder ben ik benieuwd hoe het dak (geen balkons zijnde, niet toegankelijk) van de parkeergarage en tpv de 4e verdieping wordt afgewerkt? Worden dit groene daken? Een groene invulling is hier mogelijk door de aanwezigheid van voldoende zonlicht.

Het zou een toegevoegde waarde zijn voor de hele omgeving om meerdere redenen. Groene daken dragen bij aan het bestrijden van hittestress, een belangrijk aspect in een verdichte omgeving. Ze geven invulling aan klimaatadaptieve maatregelen zoals water opvangen en water vasthouden. Groen heeft een gunstige invloed op gezondheid van mensen. Het uitzicht vanuit omliggende woningen op een groendak is vele malen aantrekkelijker dan een standaard afgewerkt plat dak. Tevens liggen deze daken binnen bereikhoogte van bijen en andere insecten. Het toepassen van bij- en insectvriendelijke beplanting levert een bijdrage aan het vergroten van biodiversiteit. Zie vraag 1 en 9.

Betreden daken / beheerder.

22. In het overleg van de vorige klankbordgroep is aangegeven dat er in Lead een beheerder wordt aangesteld. Deze beheerder zou wellicht een actieve rol kunnen spelen in de handhaving dat deze platte daken niet worden betreden en als balkon gaan worden gebruikt.

Het voornemen is inderdaad om een huismeester/conciërge aan te stellen. Een van de onderdelen van zijn taken zou toezicht op daken kunnen zijn.

23. Als laatste heb ik een suggestie: de woningen van LEAD tegenover de kopwoningen van de Nieuwe Koningstraat hebben een mooie locatie; mooi zicht op Koningsparkje en zon aan de westkant. Wellicht kunnen jullie hier wat duurdere huur- of koopwoningen van maken, ipv sociale huurwoningen. Kan voor jullie wellicht ook gunstig zijn. Wel graag slaapkamers tegenover kopwoningen zo houden als in laatste aanpassing van het ontwerp.

Hartelijk dank voor deze suggestie.

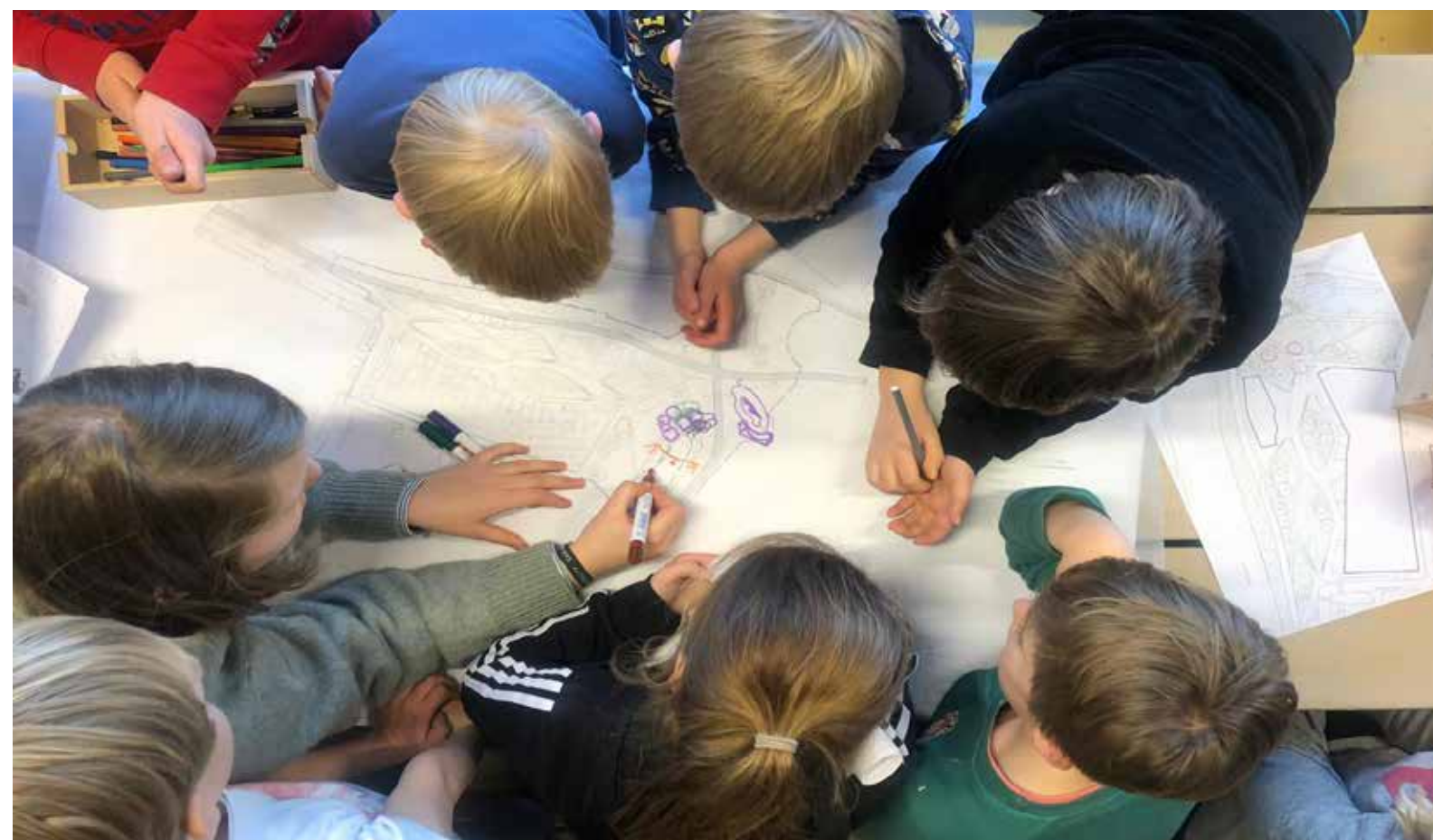
BSO SMALLSTEPS POLLEWOP

Om meer inzicht te krijgen in de wensen en behoeften van de kinderen in de buurt heeft RED Company een interactieve sessie gehouden met circa 20 kinderen die op 18 februari aanwezig waren op de BSO Pollewop. De kinderen bevonden zich in de leeftijds categorie 6 tot 11. Allereerst is in het kort op hoofdlijnen het plan toegelicht en tevens gevraagd of de kinderen bekend zijn met de plannen aan de Willem de Zwijgerlaan. Vervolgens heeft RED Company aan de kinderen uitgelegd wat het doel van deze sessie zou zijn. De kinderen hebben vervolgens de mogelijkheid gekregen op een plankkaart hun wensen wat betreft speeltoestellen, groen en al het andere wat hun maar te binnen schoot. De kinderen hebben ongeveer 30 minuten getekend en gekleurd. Vervolgens zijn de in twee groepjes, onder leiding van RED Company, op een plankkaart alle wensen van de kinderen op kaart ingekleurd en opgeschreven. De kinderen hebben in onderling overleg uitgekozen waar hun voorkeuren naar uitgingen. Het resultaat van deze interactieve en inspirerende sessie is te zien in [bijlage 1](#).



MEEST VOORKOMENDE WENSEN

- VOETBALVELD
- WATERSPEELTUIN
- SKATEBAAN
- SCHOMMEL
- GLIJBAAN
- VIS VIJVER
- VLOT
- TRAMPOLINES
- KABELBAAN
- KLIJMUUR
- WIFIPOINT/OPLADERS
- ZWEMBAD
- CAMPEREN
- MOESTUIN / PLUKTUIN
- BOMEN/BOS
- BOOMHUT
- PICKNICKZONE (BBQ)



WONEN, WOONENQUETE & RESULTATEN

Een van de onderdelen van deze participatieronde is het raadplegen van belangstellenden over woningen, mobiliteit, woonomgeving en woondiensten. Er is een woonenquête gehouden die ook als doel had de woningen zo goed mogelijk bij de woonwensen aan te laten sluiten. Op 28 februari is een mailing verstrekt aan de ruim 1.300 geïnteresseerden die zich voor het project hebben ingeschreven. De uitkomsten van de woonenquête zijn verwerkt tot en met 7 april 2020.

De belangrijkste conclusies hieruit zijn:

- De inzet van deelauto's zal een flinke bijdrage leveren aan de duurzame mobiliteitsambities van LEAD zo blijkt uit de gehouden enquête. 30% van de autobezitters met belangstelling voor een koopwoning geeft aan de auto weg te doen als er deelauto's beschikbaar zijn. 34% van de belangstellenden geeft aan überhaupt al geen auto te hebben.
- Naast 25% sociale huurwoningen is er een keuze gemaakt voor de ontwikkeling van meer kleinere woningen (koop en middenhuur) die bereikbaar zijn voor starters. Bij elkaar maken deze woningen nu 75% van het aanbod uit. Dit woningaanbod sluit goed aan bij de behoefte van de respondenten, waarvan 72% een woning in de sociale huurklasse of de bereikbare huur- en koopsector zoekt.
- Er is een hoge belangstelling voor gebruik van het park rond LEAD en een ruime behoefte aan verschillende woondiensten en woonvoorzieningen.

Respondenten

In totaal hebben 186 personen de enquête gestart, waarvan 150 personen de volledige woonenquête (van 28 februari tot en met 7 april 2020) hebben ingevuld. De overgrote meerderheid (circa 89%) van de personen die de enquête hebben ingevuld is afkomstig uit Leiden en omgeving.

Van de mensen die de enquête hebben ingevuld is 35% alleenstaand, 24% samenwonend, 13% samenwonend met kind(eren) en 6% alleenstaand met kind(eren). Van de resterende 22% is dit onbekend.

Van de 186 respondenten die de enquête (deels) hebben ingevuld, zijn er 134 geïnteresseerd in een koopwoning. De andere 52 respondenten hebben interesse in een huurwoning. Een derde van de belangstellenden is op zoek naar een starterswoning in de koop- of het huursegment. Respondenten zijn vooral geïnteresseerd in LEAD, omdat ze het een gaaf project vinden (66%) en het dichtbij de binnenstad (63%) en het station (54%) is gelegen.

Koopwoning

Ruim een derde (34%) is op zoek naar een starters koopwoning. Ongeveer 71% van de geïnteresseerden in een koopwoning is op zoek naar een woning met een koopsom tot € 350.000 vrij-op-naam.

29% van de mensen met interesse in een koopwoning is op zoek naar een woning met een koopsom van meer dan € 350.000, waarbij 8% heeft zelfs interesse heeft in een woning met een koopsom van meer dan € 500.000 vrij-op-naam

Van de mensen met belangstelling voor een koopwoning woont 7% nog thuis, 9% op dit moment in een sociale huurwoning, 18% woont in een vrije sector huurwoning en 45% al in een koopwoning.

Huurwoning

98% van de respondenten die interesse hebben in een huurwoning is geïnteresseerd in een huurwoning tot € 950 per maand. Hiervan heeft circa tweederde (67%) interesse in een sociale huurwoning en 31% heeft belangstelling voor een starters huurwoning.

Veel respondenten die interesse hebben in een huurwoning wonen op dit moment ook in een huurwoning: 44% woont in een sociale huurwoning, 27% woont in een vrije sector huurwoning en 4% woon nog thuis.

Woning

Van alle respondenten geeft 15% aan voorkeur te hebben voor een 2-kamerappartement, een ruime meerderheid (57%) voor een 3-kamerappartement en 28% voor 3 of meer slaapkamers. Daarbij opteren de belangstellenden met interesse in een huurwoning eerder voor een kleinere woning dan de mensen met interesse voor een koopwoning. Ruim vier op de vijf (81%) van de geïnteresseerde huurders heeft de voorkeur voor een appartement met maximaal 2 slaapkamers in vergelijking met 68% van de belangstellende kopers.

Parkeren

Van alle respondenten geeft 34% aan geen behoefte te hebben aan een parkeerplaats. Belangstellenden met interesse in een koopwoning geeft 30% aan geen behoefte

te hebben aan een parkeerplaats. In vergelijking met de mensen met interesse in een huurwoningen is dit bijna de helft (45%). Onder belangstellenden met interesse in een sociale huurwoning ligt dit percentage nog hoger, 57% geeft aan geen parkeerplaats te willen. Daarentegen is er een ruime meerderheid (60%) met behoefte aan een eigen parkeerplaats, vooral kopers (70%). Echter, indien er deelauto's worden ingezet geeft hiervan ruim een derde aan bereid te zijn om de eigen auto weg te doen, waardoor het aantal eigen parkeerplaatsen afneemt.

Services en voorzieningen

41% heeft van alle respondenten heeft behoefte aan services die in het gebouw komen voor alleen bewoners. De mensen die aangeven behoefte te hebben aan services hebben vooral behoefte aan fitness (87%), zwembad (58%) fietsonderhoud (30%) en werkplekken (28%) voor bewoners. Doel van het toevoegen van deze services is vooral deze bereikbaar te maken voor alle bewoners van LEAD in plaats van zoals in veel gebouwen deze alleen beschikbaar zijn voor kopers van een penthouses.

Daarnaast hebben de respondenten behoefte aan voorzieningen, waaruit de volgende top 3 van alle deelnemers volgt: 1) supermarkt (72%), 2) grandcafe (49%) en 3) fitness (42%). Ook het stadspark wordt zeer gewaardeerd. Vooral de functies van een terras met horeca, bankjes, beplanting en een natuurplek scoren zelf aanmerkelijk hoog met meer dan 50% van alle respondenten. Geïnteresseerden maken hier graag gebruik van.



Waar komen de respondenten vandaan



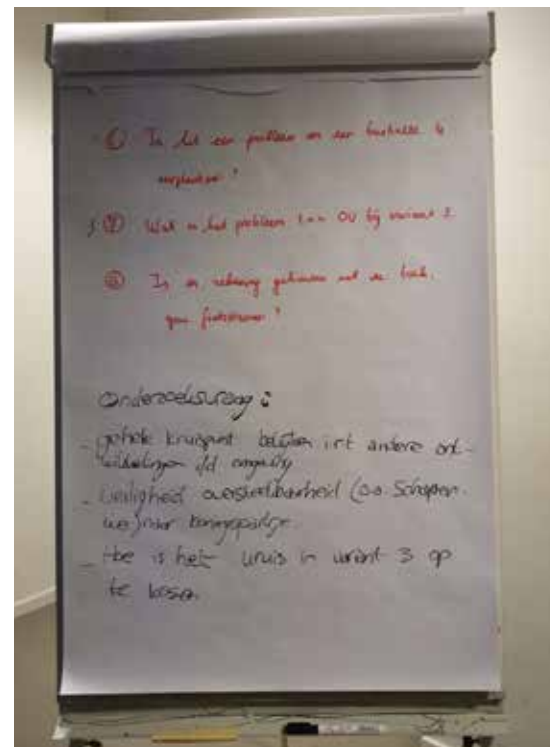
Ingezoomd op regio Leiden



Bijlage 1

Foto's van alle activiteiten

Plangroep 20 februari





VRAGEN

- ① Hoe verhoudt plan kan het dat een duurzaam plan een negatieve gevolgen heeft op de omgeving? Waarom doet REDC dit toch?
- ② Waarom is niet naar het gehele kruispunt in relatie tot andere ontwikkelingen in omgeving?
- ③ Waarop wordt gebaseerd dat de veiligheid op de omliggende wegen goed blijft?
- ④ Waarom zijn variant 3 en 4 ook niet gecombineerd als extra variant?
- ⑤ Zijn er nog andere opties die niet behandeld zijn?

A whiteboard with handwritten notes in Dutch. The notes discuss various urban planning and mobility issues, including mentions of 'Shared Mobility', 'Urban Mobility', and 'Public Transport'.

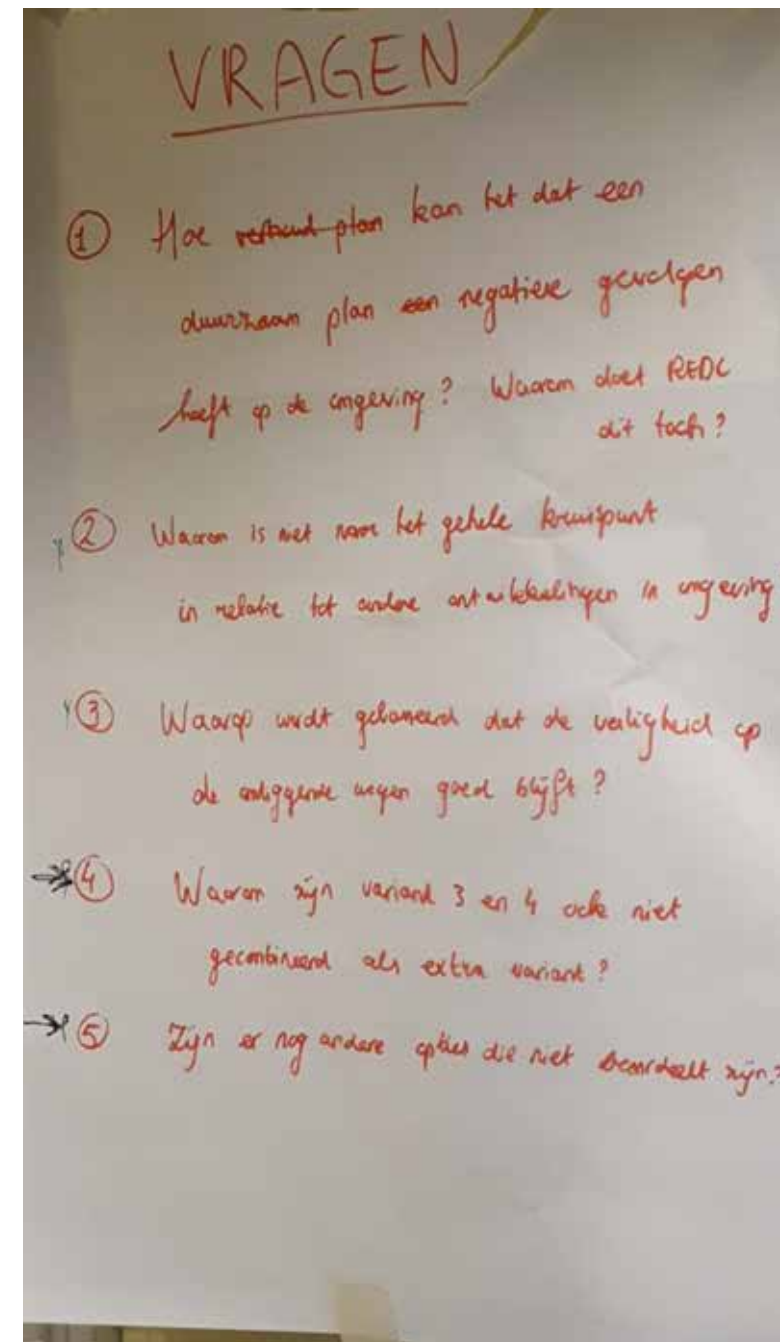


SAMENVATTING VAN HETGEEN VOORAF IS GEGAAN

Oplösingsmogelijkheden:

1. Aanbod aan plaatsen vergroten: meer plaatsen bouwen
 - Past niet bij duurzame ambitie en trekt meer verkeer aan
 - Niet gewenst in relatie tot veranderende mobiliteit
2. Vraag naar parkeerplaatsen verminderen
 - Aanbieden deelmobiliteit
 - Blijft voldoende en goede fietsvoorzieningen:
 - Direct toegankelijk op begane grond
 - Veilige en droge omgeving. Ook voor elektrische, bak- en ligfietsen
 - Voldoende fietsparkeerplaatsen voor bezoekers.

R E
D C

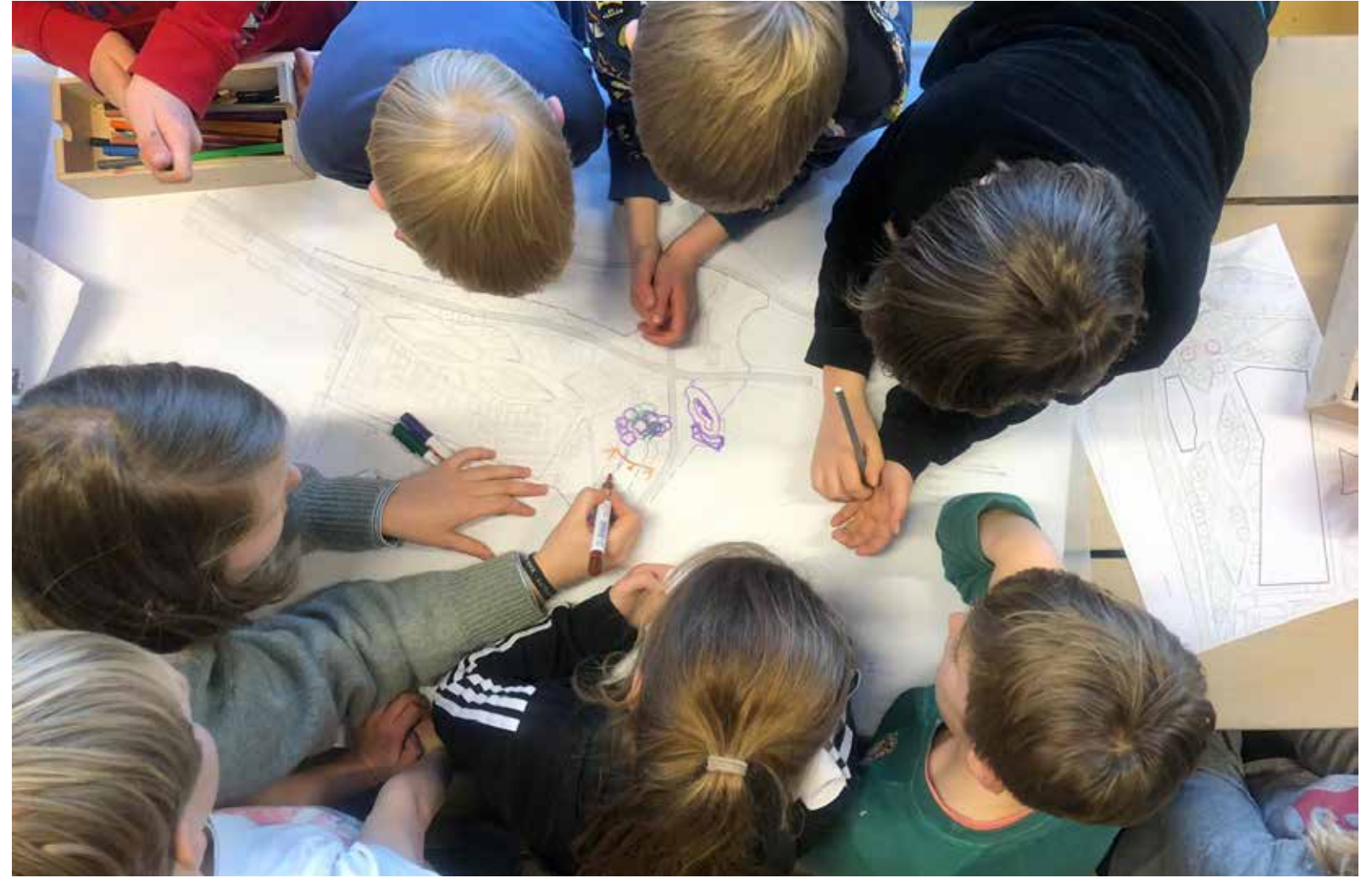


BSO Smallsteps Pollewop

MEEST VOORKOMENDE WENSEN

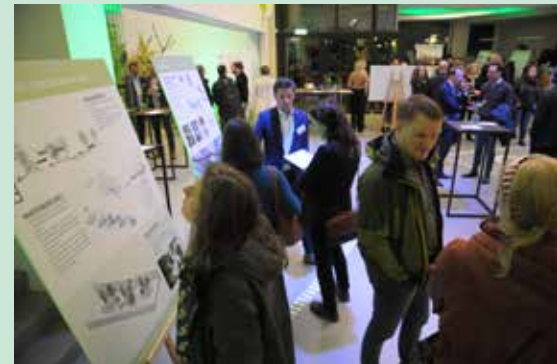
VOETBALVELD	
WATERSPEELTUIN	
SKATEBAAN	
SCHOMMEL	
GLIJBAAN	
VIS VIJVER	
VLOT	
TRAMPOLINES	
KABELBAAN	
KLIIMMUUR	
WIFIPOINT/OPLADERS	
ZWEMBAD	
CAMPEREN	
MOESTUIN / PLUKTUIN	
BOMEN/BOS	
BOOMHUT	
PICKNICKZONE (BBQ)	

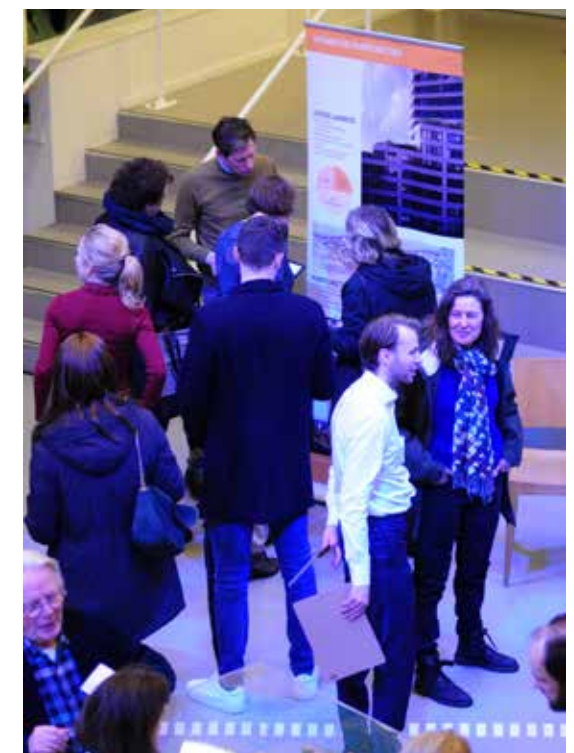




Informatiemarkt 5 maart







Bijlage 2

Uitnodigingen activiteiten

UITNODIGING

Denk mee

met **LEAD**. Stads wonen aan de Willem de Zwijgerlaan



Plangroep:
Het Gebouw
Arubapad 2 te Leiden
donderdag 20 februari 2020
19.15 tot 22.00 uur



R E
D C

POWERHOUSE

Vervolg

In februari en maart houden wij twee bijeenkomsten over LEAD. In juni van vorig jaar stelde de gemeenteraad een Nota van Uitgangspunten vast voor het initiatief. De afgelopen maanden is het ontwerp uitgewerkt binnen de kaders die de Raad met de Nota van Uitgangspunten heeft gesteld. Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd voor onderbouwing hiervan.

Begin maart houden wij een openbare informatiemarkt over alle aspecten van de uitwerking van LEAD. De datum wordt binnenkort bekend. De uitnodiging hiervoor wordt net als voorheen breed in de wijken rond LEAD verspreid.

19:30 uur: Ontvangst

19:45 uur: Start plangroep (incl. pauze)

21:45 uur: Plenaire terugkoppeling

22:00 uur: Afsluiting

Programma

Op 20 februari 2020 organiseren wij een vervolgbijeenkomst waarin wij u informeren en raadplegen over de volgende onderwerpen:

1. Verkeer, parkeren en ontsluiting

Binnenkort ronden wij de onderzoeken af naar verkeer, parkeren en ontsluiting die nodig zijn voor een nieuw bestemmingsplan. In drie gespreksrondes lichten de onderzoekers hun aanpak en resultaten toe. Zij beantwoorden uw vragen.

2. Openbare ruimte en groen

Ontwerpbureau Delva houdt een workshop over openbare ruimte en groen. De ontwerpers gaan in op het ontwerp voor het park, ecologische verbindingen, fietsen, wandelen en spelen. Voor de workshop nodigen wij ook enkele belangengroeperingen en mensen uit die nauw betrokken zijn bij de openbare ruimte, fietsen en groen in de stad alsmede burens van de locatie.

De gespreksrondes over verkeer en de workshop over openbare ruimte en groen vinden gelijktijdig plaats. U kunt dus een keuze maken uit een van beide onderwerpen. Aan het eind van de avond krijgt iedereen gezamenlijk een terugkoppeling uit de gespreksrondes en de workshop.

Plangroep

Vooruitlopend op de informatiemarkt houden wij op donderdagavond 20 februari al een plangroepbijeenkomst. Die besteedt aandacht aan de onderzoeken die wij hebben uitgevoerd naar verkeer, parkeren en ontsluiting. Gelijktijdig vindt dan ook een workshop plaats over openbare ruimte en groen.

Voor deze bijeenkomst zijn uitnodigingen verstuurd aan mensen die eerder belangstelling hebben getoond of deelgenomen hebben aan de plangroep voor LEAD. Uiteraard zijn ook andere geïnteresseerden van harte welkom, wij nodigen u hier dan ook graag voor uit. In verband met de organisatie zouden wij het zeer op prijs stellen als u zich vooraf aanmeldt via het mailadres merel@red-company.nl. Hieronder vindt u het programma van de avond.

Hoe wil jij wonen?

In LEAD is er plek voor iedereen. Van studio's voor starters tot luxe appartementen voor senioren. Er komen buurtvoorzieningen en levendige functies op de begane grond. Er is aandacht voor fietsparkeren en de ondergrondse garage geeft (elektrische) deelauto's voorrang. Wij zijn benieuwd hoe wij jouw woning en woonomgeving gezamenlijk kunnen inrichten. Kom naar de informatiebijeenkomst begin maart of geef je woonwens door op www.leadleiden.nl



- www.leadleiden.nl -

UITNODIGING

Informatiebijeenkomst LEAD

Stedelijk wonen aan de Willem de Zwijgerlaan



Informatiebijeenkomst:

Het Gebouw

Arubapad 2 te Leiden

Donderdag 5 maart 2020

19.30 tot 21.30 uur



R E
D C

POWERHOUSE

Wat is LEAD en voor wie is het bedoeld?

LEAD omvat drie woontorens van 65 tot 115 meter, ondergronds parkeren en veel groen op de plaats van het KPN-kantoor, het uitvaartcentrum van Monuta en een stuk gemeentegrond aan de Willem de Zwijgerlaan. LEAD helpt Leiden op een duurzame manier aan 580 extra woningen. Van sociaal, middensegment tot luxe: het wordt toegankelijk en betaalbaar voor iedereen. Meer informatie over het project vindt u op www.leadleiden.nl.

Wat deed de gemeenteraad met het initiatief?

In 2018 nam ontwikkelaar RED Company het initiatief voor LEAD. In september van dat jaar presenteerden we, in goede samenwerking met de gemeente Leiden, onze plannen. Die bespraken we uitgebreid met aan- en omwonenden, belanghebbenden en belangstellenden. Na enkele planaanpassingen stelde de gemeenteraad van Leiden in juni 2019 de Nota van Uitgangspunten LEAD vast.

Programma

Wat is er op 5 maart te zien? In deze informatiebijeenkomst informeren en raadplegen wij u over de uitwerking van ons initiatief. Een team van architecten, ontwikkelaars, landschapontwerpers, onderzoekers en adviseurs informeert en raadpleegt u op deze avond over de uitwerking van de plannen. We lichten de uitkomsten van diverse onderzoeken toe over onder andere verkeer, parkeren, ontsluiting, bezonning, wind en geluid. Medewerkers van de gemeente Leiden zijn aanwezig voor beantwoording van vragen over de gemeentelijke kaders en procedures.

19.15 uur: Inloop

19.30 uur: Informatiemarkt (vrije inloop)

21.30 uur: Napraten en afsluiting

Hoe ging en gaat het verder?

Binnen de uitgangspunten van de gemeenteraad hebben wij de plannen uitgewerkt. De drie torens van LEAD zijn nader vormgegeven. We stemmen de uitwerking af met belanghebbenden en leggen uit waarom zij voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en wet- en regelgeving. De participatie voor LEAD bestaat in deze fase verder uit gesprekken met aanwonenden en VVE's, een plangroepbijeenkomst over verkeer, openbare ruimte en groen en een enquête onder belangstellenden. Van de bijeenkomsten wordt een verslag gemaakt voor de gemeenteraad. De uitgewerkte plannen vormen de basis om het bestemmingsplan in procedure brengen.



Wonen in LEAD?

In LEAD is er plek voor iedereen. Van studio's voor starters tot luxe appartementen voor senioren. Schrijf je in op www.leadleiden.nl en blijf op de hoogte van alle ontwikkelingen!



- www.leadleiden.nl -



Verspreidingsgebied uitnodiging informatieavond van 5 maart



Sfeerimpressie van het flyeren voor de informatieavond van 5 maart



R E
D C

LEAD

POWERHOUSE

Informatiemarkt op donderdag 5 maart

Op donderdagavond 5 maart bent u van harte welkom bij een informatiemarkt over LEAD. Wij staan klaar van 19.30 tot 21.30 uur in Het Gebouw aan het Arubapad 2 in Leiden om u te informeren en raadplegen over de uitwerking van het ontwerp.

De afgelopen maanden hebben wij het ontwerp van LEAD uitgewerkt binnen de Nota van Uitgangspunten die door de gemeenteraad vorig jaar in juni is vastgesteld. Op 5 maart staat wij graag voor u klaar om de architectuur en vele plattegronden van de woningen te laten zien. In vergelijking met ons eerdere plan komen er wat meer relatief kleine koop- en huurwoningen bij, dus meer ruimte voor starters. De markt toont voorbeelden van verschillende woningen.

Onderzoeken

De afgelopen maanden zijn tal van onderzoeken gedaan om de plannen te onderbouwen. We laten zien wat de effecten op de omgeving zijn qua bezonning en wind. Ook naar verkeer, parkeren en ontsluiting is uitgebreid onderzoek gedaan. De wegen tussen LEAD en de Leidse Ring Noord krijgen meer verkeer te verwerken, maar kunnen de extra capaciteit aan. LEAD krijgt een ondergrondse parkeergarage voor circa 370 parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. Het project richt zich voor een deel op bewoners die geen eigen auto hebben, maar gebruik willen maken van deelauto's, fietsen en openbaar vervoer. Er komen 1.700 inpandige stallingen voor fietsen van bewoners én bezoekers.



Park

Naast de uitgewerkte plannen voor de gebouwen zijn we ook een grote stap verder met de plannen voor de openbare ruimte van LEAD. Ontwerpbureau Delva heeft een voorlopig ontwerp gemaakt voor het stadspark rond LEAD. Dat vormt de ecologische verbinding tussen Noorderpark, Driemanschapskade en de singels. De ontwerpers laten met tal van voorbeelden van bomen en beplanting zien hoe verblijven, wandelen, fietsen en spelen in het stadspark vorm krijgen.



Planning

De planning lichten we toe op de markt. De gemeente Leiden is op de markt aanwezig voor informatie over de procedures voor bestemmingsplan en omgevingsvergunning. Ook lichten medewerkers van de gemeente bij verschillende stands toe wat de gemeentelijke kaders voor de plannen zijn. De medewerkers, (landschaps)architecten, onderzoekers en adviseurs van LEAD kijken met veel belangstelling uit naar uw komst.

Enquête woonvoorkeuren LEAD

Op zoek naar een woning in Leiden? Kijk dan bij LEAD. In drie woontorens naast de binnenstad komen honderden woning in alle maten en prijsklassen. LEAD is er voor iedereen. Van penthouse tot starterswoning, van koop tot huur: LEAD biedt het allemaal. Maar wat zoekt u eigenlijk? Hoe groot? Voor hoeveel mensen? Tot welk bedrag? En met wat voor voorzieningen? Laat het ons weten in onze woonenquête. [Klik hier](#) om u (opnieuw) in te schrijven, waarna u de enquête kunt invullen. Dan helpt u ons de woningen in LEAD zo goed mogelijk te laten aansluiten bij uw woonwensen.



Contact informatie:

RED Company

+31 10 303 75 33

secretariaat@red-company.nl

www.red-company.nl

R E
D C

LEAD

POWERHOUSE

You receive this email because you are part of the RED Company mailing list.

[Forward](#) | [Unsubscribe](#) | [Contact](#)

Copyright © 2020 **RED Company** All rights reserved

Bijlage 3

Webinars

LEAD Webinar verkeer 23 maart 2020

LEAD Webinar verkeer maandag 19.30 uur

Agenda

19.30 uur	Welkom door moderator (Patricia Wiebinga) en werkwijze
19.35 uur	Voorstellen en toelichten agenda
19.40 uur	Opbrengst 20 februari en planning vervolgvragen (Gijsbert van Estrik)
19.45 uur	Vragen inventariseren over het onderzoek en het verslag (via Q&A)
19.50 uur	Beantwoorden van vragen (Joop Hoekstra en Gijsbert van Estrik)
20.20 uur	Vervolgvragen inventariseren (via Q&A)
20.25 uur	Afspraken. Verslag. Afsluiting.

LEAD Werkwijze van vanavond

LEAD Opbrengst 20 februari

- De moderator (Patricia Wiebinga) leidt het webinar.
- Deelnemers kunnen inhoudelijke vragen stellen door ze in te typen via Q&A.
- Andere opmerkingen en/of vragen via chatfunctie.
- Panel met daarin Red Company en de onderzoeker beantwoorden de vragen van de deelnemers.
- De moderator of onderzoeker kunnen een deelnemer uitnodigen een vraag of standpunt toe te lichten. Als je daartoe bereid bent: zet dan de microfoon van je computer aan.
- Alle vragen worden schriftelijk beantwoord begin april.

- Afwikkeling bouwverkeer: uitgangspunt is geen zwaar bouwverkeer door de buurt. Dit vraagt veel uitzoekwerk, zoals naar manier van bouwen en inrichting van de bouwplaats. Bij bouwlogistiek speelt ook de aannemer (nog niet geselecteerd) een rol van belang. Werkgroep met de buurt en gemeente start na de zomer 2020.
- Eventuele maatregelen voor verkeersafwikkeling op bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld suggestie voor extra drempel(s). Werkgroep met buurt en gemeente start voor de zomer 2020.
- Milieudruk op de wijk: hier wordt momenteel onderzoek naar gedaan.
- Vergelijking met Leidse straten die eenzelfde verkeersdruk hebben als omringende straten van LEAD volgt.

LEAD Afsluiting

Schriftelijke vragen uiterlijk op 29 maart naar: merel@red-company.nl

De beantwoording van *alle* vragen komt in het verslag van het webinar begin april.

Gemeente beantwoordt in het verslag de vragen over kaders en procedures.

Morgen: webinars over ontsluiting (19.00 uur) en parkeren (20.30 uur).

Woensdag: webinar openbare ruimte & groen (19.00 uur).

Apart voor elk van de bijeenkomsten aanmelden via de link uit de uitnodiging.

LEAD Webinar ontsluiting 24 maart 2020

LEAD Webinar ontsluiting dinsdag 19.00 uur

Agenda

- 19.00 uur Welkom door moderator (Patricia Wiebinga) en werkwijze
- 19.05 uur Voorstellen en toelichten agenda
- 19.10 uur Opbrengst 20 februari en planning vervolgvragen (Gijsbert van Estrik)
- 19.15 uur Vragen inventariseren (via Q&A) en daarna beantwoorden: verslag 20/2 (Gijsbert van Estrik en Bas Alferink)
- 19.30 uur Vragen inventariseren (via Q&A) en daarna beantwoorden: onderzoek (Gijsbert van Estrik en Bas Alferink)
- 19.50 uur Vervolgvragen inventariseren (via Q&A)
- 19.55 uur Afspraken. Verslag. Afsluiting.

LEAD Werkwijze van vanavond

LEAD Opbrengst 20 februari

- De moderator (Patricia Wiebinga) leidt het webinar.
- Deelnemers kunnen inhoudelijke vragen stellen door ze in te typen via Q&A.
- Andere opmerkingen en/of vragen via chatfunctie.
- Panel met daarin Red Company en de onderzoeker beantwoorden de vragen van de deelnemers.
- De moderator of onderzoeker kunnen een deelnemer uitnodigen een vraag of standpunt toe te lichten. Als je daartoe bereid bent: zet dan de microfoon van je computer aan.
- Alle vragen worden schriftelijk beantwoord begin april.
- In het verslag komt een weergave van de chats. Alle bijdragen worden in het verslag geanonimiseerd.

- Afwikkeling bouwverkeer: uitgangspunt is geen zwaar bouwverkeer door de buurt. Dit vraagt veel uitzoekwerk, zoals naar manier van bouwen en inrichting van de bouwplaats. Bij bouwlogistiek speelt ook de aannemer (nog niet geselecteerd) een rol van belang. Werkgroep met de buurt en gemeente start na de zomer 2020.
- Eventuele maatregelen voor verkeersafwikkeling op bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld suggestie voor extra drempel(s). Werkgroep met buurt en gemeente start voor de zomer 2020.
- Milieudruk op de wijk: hier wordt momenteel onderzoek naar gedaan.
- Vergelijking met Leidse straten die eenzelfde verkeersdruk hebben als omringende straten van LEAD volgt.



LEAD Afsluiting

Schriftelijke vragen voor 29 maart naar: merel@red-company.nl

De beantwoording van *alle* vragen komt in het verslag van het webinar begin april.

Gemeente beantwoordt in het verslag de vragen over kaders en procedures.

Straks om half negen: webinar parkeren.

Woensdag: openbare ruimte & groen (19.00).

Apart voor elk van de bijeenkomsten aanmelden via de link uit de uitnodiging

LEAD Webinar parkeren 24 maart 2020

LEAD Webinar parkeren dinsdag 20.30 uur

Agenda

20.30 uur	Welkom door moderator (Patricia Wiebinga) en werkwijze
20.35 uur	Voorstellen en toelichten agenda
20.40 uur	Opbrengst 20 februari en planning vervolgvragen (Gijsbert van Estrik)
20.45 uur	Vragen inventariseren (via Q&A) en daarna beantwoorden: verslag 20/2 (Gijsbert van Estrik en Ernst Bos)
21.00 uur	Vragen inventariseren (via Q&A) en daarna beantwoorden: onderzoek (Gijsbert van Estrik en Ernst Bos)
21.20 uur	Vervolgvragen inventariseren (via Q&A)
21.25 uur	Afspraken. Verslag. Afsluiting.

LEAD Werkwijze van vanavond

LEAD Opbrengst 20 februari

- De moderator (Patricia Wiebinga) leidt het webinar.
- Deelnemers kunnen inhoudelijke vragen stellen door ze in te typen via Q&A.
- Andere opmerkingen en/of vragen via chatfunctie.
- Panel met daarin Red Company en de onderzoeker beantwoorden de vragen van de deelnemers.
- De moderator of onderzoeker kunnen een deelnemer uitnodigen een vraag of standpunt toe te lichten. Als je daartoe bereid bent: zet dan de microfoon van je computer aan.
- Alle vragen worden schriftelijk beantwoord begin april.
- In het verslag komt een weergave van de chats. Alle bijdragen worden in het verslag geanonimiseerd.

- Afwikkeling bouwverkeer: uitgangspunt is geen zwaar bouwverkeer door de buurt. Dit vraagt veel uitzoekwerk, zoals naar manier van bouwen en inrichting van de bouwplaats. Bij bouwlogistiek speelt ook de aannemer (nog niet geselecteerd) een rol van belang. Werkgroep met de buurt en gemeente start na de zomer 2020.
- Eventuele maatregelen voor verkeersafwikkeling op bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld suggestie voor extra drempel(s). Werkgroep met buurt en gemeente start voor de zomer 2020.
- Milieudruk op de wijk: hier wordt momenteel onderzoek naar gedaan.
- Vergelijking met Leidse straten die eenzelfde verkeersdruk hebben als omringende straten van LEAD volgt.



LEAD Afsluiting

Schriftelijke vragen voor 29 maart naar: merel@red-company.nl

De beantwoording van *alle* vragen komt in het verslag van het webinar begin april.

Gemeente beantwoordt in het verslag de vragen over kaders en procedures.

Woensdag: openbare ruimte & groen (19.00).

Apart voor elk van de bijeenkomsten aanmelden via de link uit de uitnodiging

LEAD Webinar Openbare ruimte & groen 25 maart 2020

LEAD Webinar openbare ruimte en groen

Agenda

19.00 uur	Welkom door moderator (Patricia Wiebinga) en werkwijze
19.05 uur	Voorstellen en toelichten agenda
19.10 uur	Opbrengst workshop openbare ruimte en groen (Steven Delva)
19.20 uur	Vragen inventariseren (via Q&A) en daarna beantwoorden: ronde 1 (Steven Delva en Gijsbert van Estrik)
19.35 uur	Vragen inventariseren (via Q&A) en daarna beantwoorden: ronde 2 (Steven Delva en Gijsbert van Estrik)
19.50 uur	Vervolg vragen inventariseren (via Q&A)
19.55 uur	Afspraken. Verslag. Afsluiting.

LEAD Werkwijze van vanavond

- De moderator (Patricia Wiebinga) leidt het webinar.
- Deelnemers kunnen inhoudelijke vragen stellen door ze in te typen via Q&A.
- Andere opmerkingen en/of vragen via chatfunctie.
- Panel met daarin Red Company en Delva beantwoorden de vragen van de deelnemers.
- De moderator of onderzoeker kunnen een deelnemer uitnodigen een vraag of standpunt toe te lichten. Als je daartoe bereid bent: zet dan de microfoon van je computer aan.
- Alle vragen worden schriftelijk beantwoord begin april.
- In het verslag komt een weergave van de chats. Alle bijdragen worden in het verslag geanonimiseerd.

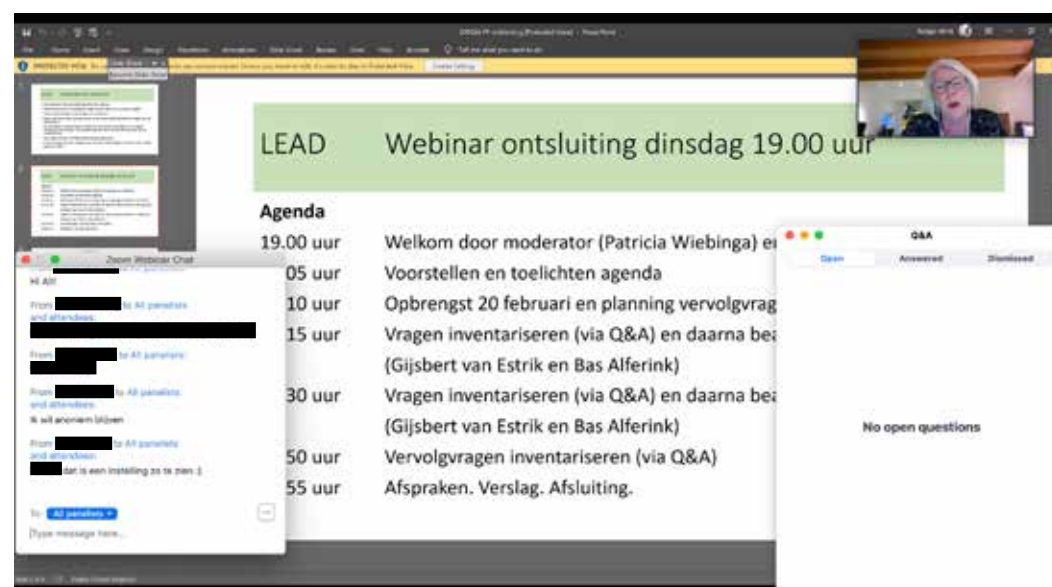
LEAD Afsluiting

Schriftelijke vragen voor 29 maart naar: merel@red-company.nl

De beantwoording van *alle* vragen komt in het verslag van het webinar begin april.

Gemeente beantwoordt in het verslag de vragen over kaders en procedures.

Van de webinars zijn op verzoek van de deelnemers geen opnamen gemaakt. Ook zijn op hun verzoek de bijdragen geanonimiseerd. Om de lezer van dit verslag toch een beeld te geven van een webinar zijn van de testsessies enkele schermafdrucken gemaakt.



Woordelijke weergave van de chatsessies tijdens de webinars

Tijdens de webinars Verkeer, Ontsluiting, Parkeren en Openbare ruimte en groen werd naast de mogelijkheid om vragen in te dienen via het Q&A-systeem ook een commentaar-chatmogelijkheid geboden. Onderstaand de weergave van alle communicatie die tijdens de verschillende webinars in die chatfunctie heeft plaatsgehad.

Bij elk webinar wordt eerst gemeld wie de panelleden waren. Daarna volgt de chat van het webinar, waarbij de namen van de deelnemers geanonimiseerd zijn, met uitzondering van de chattende panelleden: hun namen worden wel bij hun bijdragen in de chat vermeld.

Chat webinar Verkeer 23-03-2020 (geanonimiseerd)

Panel:

Gijsbert van Estrik RED Company
Real Estate Developer
Guus Tennekes RED Company
Real Estate Developer
Joop Hoekstra Buro BOOT
Verkeerskundig adviseur

From Deelnemer 1 to Everyone: 07:26 PM

ik ben er ook. groet, [Deelnemer 1]

From Deelnemer 2 to Everyone: 07:28 PM

Goedenavond, ik ook, Groet [Deelnemer 2]

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:31 PM

Wat een vreselijke manier om de participatie er zo door te willen duwen.

From Deelnemer 4 to All Panelists: 07:32 PM

hallo, kunnen we opnieuw starten?

ben net pas binnen ivm corona persconferentie

From Deelnemer 5 to Everyone: 07:36 PM

Deelnemer 5 aanwezig om te melden dat hij NIET meedoet met deze Webinar.

From Deelnemer 6 to All Panelists: 07:36 PM

ik ben er, [Deelnemer 6] is de naam

From Deelnemer 5 to Everyone: 07:37 PM

Ik vind dit onvoldoende democratisch om op objectieve manier te mogen participeren. Daarover heb ik contact met gemeenteraadsleden en college. Worden alle aantekeningen, chat en opmerkingen genotuleerd en per mail aan alle betrokkenen toegezonden?

From Deelnemer 4 to All Panelists: 07:39 PM

mag ik vragen waar deze opname beschikbaar komt ivm GDPR? is er toestemming gevraagd om de participanten akkoord zijn?

hallo? is er toestemming van de participanten? je mag niet zo maar opnames maken zonder toestemming!

From Deelnemer 7 to All Panelists: 07:41 PM

Wat doen we als het niet lukt om het zwaar bouwverkeer uit de buurt te houden?

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:41 PM

Heb je enig idee, gewoon enig idee, hoe jullie bouwverkeer

gaan regelen?

From Guus Tennekes (panellid, Real Estate Developer bij RED Company) to Everyone: 07:41 PM

Beste [Deelnemer 5], dank voor je bijdrage. De chat en de Q&A worden opgenomen in het participatie verslag.

From Deelnemer 7 to All Panelists: 07:42 PM

H

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:42 PM

Een aantakking gaat niet werken, want dat mag niet!

From Deelnemer 7 to All Panelists: 07:43 PM

Dat is geen antwoord op mijn vraag Een webinar is geen participatie

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:43 PM

Kunnen jullie mijn opmerkingen in de chat eigenlijk lezen?

From Joop Hoekstra (panellid, verkeerskundig adviseur bij Buro BOOT) to All Panelists: 07:44 PM

@Deelnemer 3 wij zien uw opmerkingen

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:44 PM

Fijn!

From Deelnemer 7 to All Panelists: 07:44 PM

Heel veel direct betrokkenen kunnen er nu niet bij zijn

From Guus Tennekes to Everyone: 07:46 PM

Ha [Deelnemer 3], de chat en de Q&A worden verwerkt in het participatieverslag.

From Deelnemer 4 to All Panelists: 07:46 PM

mag ik aandacht voor mijn eerdere vraag? of iedereen accoord is met deze opname?

From Deelnemer 7 to All Panelists: 07:48 PM

Verkeer tijdens de bouw: Hoeveel uren per dag: Hoe laat begint het hoe laat eindigt het? Mijn vraag: graag concreet: hoeveel verkeer: vrachtwagens, busjes, etc. Wat wordt georganiseerd omdat te minimaliseren. dit is aangekondigd op p3 voor vandaag

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:51 PM

Wanneer is dat? Klopt het dat ik niet alle vragen kan zien?

From Deelnemer 4 to All Panelists: 07:51 PM

ik zie de andere vragen ook niet

From Deelnemer 7 to Everyone: 07:51 PM

ja dat klopt.

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:51 PM

Wanneer zijn die tijden?

From Deelnemer 7 to Everyone: 07:52 PM

dat komt doordat sommigen (waaronder ik) niet de vragen zichtbaar heeft gemaakt voor "all attendees" ik zet mijn vragen er opnieuw op

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:52 PM

Dat betekent dat omwonenden ook buiten de spits worden lastiggevallen met bouwen!

From Deelnemer 7 to Everyone: 07:57 PM

In extra bijeenkomst van 18 maart zouden we het verkeer tijdens de bouw bespreken. Zie p3. Mijn vraag: graag concreet: hoeveel verkeer: vrachtwagens, busjes, etc. Wat wordt georganiseerd omdat te minimaliseren. Hoeveel uren per dag: Hoe laat begint het hoe laat eindigt het?pagina 3 van het verslag "ik ga ervan uit" hebben jullie nog geen ervaring??? ik word nu nog veel ongeruster

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:57 PM

Ik ook

From Deelnemer 7 to Everyone: 07:57 PM

ik haak af. ik wens jullie vele wijsheid veel wijsheid

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:59 PM

Maar dan ga je toch omwonende extra belasten? Wanneer wordt dat duidelijk? Dat zijn wel allemaal zorgen die we hebben.

From Deelnemer 7 to Everyone: 08:02 PM

Is het onderzoek naar de toekomstige luchtkwaliteit al uitgevoerd Door de toename van de verkeersintensiteit, zullen de risico's op ongevallen op het kruispunt fors toenemen. Hoeveel doden per jaar zijn acceptabel? Hoeveel gewonden per jaar zijn acceptabel? Wat wordt gedaan om de risico's te minimaliseren?

From Deelnemer 4 to Everyone: 08:02 PM

ja..ik heb een vraag over dit overleg.. zie mijn eerdere vraag over toestemming van deze opname!

From Deelnemer 6 to All Panelists: 08:02 PM

eerder gedane beloftes zoals dat er geen bouwverkeer door de wijk (over Schapenwei) worden nu opeens terug getrokken?

From Deelnemer 7 to Everyone: 08:02 PM

pagina 10: Geluid en fijnstof zullen zeer fors toenemen, zodat het ongezond zal zijn om buiten rond te lopen, laat staan om te sporten. Wat wordt gedaan om dit te voorkomen?

From Deelnemer 3 to Everyone: 08:03 PM

WE maken ons eigenlijk allemaal zorgen over de druk die gaat ontstaan op de wijk, maar die word totaal niet gedeeld door de projectontwikkelaar. Hij gaat echter niet wonen in deze wijk.

From Deelnemer 4 to Everyone: 08:03 PM

ik heb bezwaar! je hebt het niet gevraagd bij de start

From Deelnemer 7 to Everyone: 08:04 PM

pagina 6: De klassering van stedelijkheid is onjuist toegepast voor dit doel. 'omgevingsadressendichtheid' alléén zegt niet alles over de stedelijkheid van een gemeente. Daarvoor moet ook gekeken worden naar onder andere:

- de aanwezigheid en de omvang van voorzieningen in de nabijheid;
- de beschikbaarheid en de kwaliteit van openbaar vervoer;
- het gemiddeld autobezit.

From Deelnemer 3 to Everyone: 08:04 PM

Ik wil graag anoniem blijven.

From Deelnemer 7 to Everyone: 08:05 PM

Op pagina 9 staat: De toevoeging van Lead heeft maar een zeer geringe invloed op de diverse gemeten parameters. Het verkeer op de WdZlaan neemt elk jaar toe. Dat is ook precies het beleid van de gemeente Leiden. Het autobezit in de wijk blijft toenemen en zal zeer sterk toenemen als LEAD gebouwd is.

ik wil anoniem blijven

From Guus Tennekes to Everyone: 08:07 PM

Beste [Deelnemer 7], zie jij mogelijkheid om jouw
224

inhoudelijke vragen te stellen in de Q&A. Dan hebben wij een beter overzicht en kunnen wij beter jouw vragen beantwoorden. Dank

From Deelnemer 7 to Everyone: 08:07 PM

ja

From Guus Tennekes to Everyone: 08:07 PM

Dank!

From Deelnemer 4 to Everyone: 08:11 PM

EV hebben ook uitstoot, namelijk banden. Het is flauwekul te denken dat een EV "fijnstofloos" is.

From Deelnemer 8 to Everyone: 08:20 PM

Het lukt mij niet bij de Q en A. daarom hier: aan het einde van de nwe koninstraat komen diverse uitritten uit. Dit is niet meegenomen in het rapport. Waarom nielt? Er was een plan om hier een fietspad tussendoor te laten lopen (diverse uitritteneinde nwe koningstraat): achterkant LEAD; naast terein nwe koningstraat. Door diversen is hier negatief advies op gegeven. Is dit fietspad weg uit def plan? vraag voor Gijsbert [panellid, Real Estate Developer bij RED Company]: Er was een plan om hier een fietspad tussendoor te laten lopen (diverse uitritteneinde nwe koningstraat): achterkant LEAD; naast terein nwe koningstraat. Door diversen is hier negatief advies op gegeven. Is dit fietspad weg uit def plan?

nb. ook wil wel anoniem blijven in verslag

From Deelnemer 3 to Everyone: 08:21 PM

DAt stadpark is niet reeel, omdat het in de schaduw komt

From Deelnemer 4 to Everyone: 08:24 PM

You, 8:23 PM ik begrijp dat de plannen regelmatig gewijzigd worden, is het mogelijk een overzicht van de LEAD bouwwijzigingen te verkrijgen, dit om te begrijpen waar we op welk moment over spraken in de context van de bouw.

From Deelnemer 8 to Everyone: 08:27 PM

Nee.ik snap het antwoord over fietspad niet. komt dit nu wel of niet aan de achterkant van LEAD, naast het terrein van de nieuwe koningstraat
ok

From Guus Tennekes to Deelnemer 3, All Panelists: 08:27 PM

Ha [Deelnemr 3], vraag omtrent het stadspark kunnen wij woensdag meenemen in de webinar over de Openbare Ruimte

From Deelnemer 4 to All Panelists: 08:28 PM

is dat ontwerp in te zien?

From Deelnemer 3 to Everyone: 08:28 PM

Waarom wordt ik dan verrast een laad en losplek en vuilnisbakken naast mijn deur? Dat zijn constant die wijzigingen die totaal geen vertrouwen geven.

From Deelnemer 4 to All Panelists: 08:29 PM

Waarom wordt ik dan verrast een laad en losplek en vuilnisbakken naast mijn deur? Dat zijn constant die wijzigingen die totaal geen vertrouwen geven. (vandaar mijn change log vraag)

From Deelnemer 3 to Everyone: 08:30 PM

Nee

Maar het gaat over vertrouwen

Chat webinar 24-03-2020 Ontsluiting (geanonimiseerd)

Panel:

Gijsbert van Estrik RED Company

Real Estate Developer

Guus Tennekes RED Company

Real Estate Developer

Bas Alferink Goudappel Coffeng Adviseur

Mobiliteit & Ruimte

From Deelnemer 1 to All Panelists: 07:09 PM

Hi All!

From Deelnemer 2 to Everyone: 07:09 PM

Deelnemer 2 (mijn vragen & chat mogen publiek)

From Deelnemer 1 to All Panelists: 07:09 PM

[Deelnemer 1]

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:09 PM

Ik wil anoniem blijven

From Deelnemer 4 to Everyone: 07:09 PM

[Deelnemer 2] dat is een instelling zo te zien :)

From Deelnemer 5 to Everyone: 07:13 PM

Welke invloed hebben buurtbewoners op de manier waarop bouwverkeer wordt geregeld? Uiteindelijk doen jullie toch wat jullie willen.

From Deelnemer 1 to All Panelists: 07:14 PM

vergelijkbare straten, in een autoluwe wijk dan wel te verstaan hoop ik!

From Deelnemer 5 to Everyone: 07:14 PM

Precies.... en het belang van buurt wordt niet meegenomen.

Dat is wel gebleken de afgelopen jaar.

From Deelnemer 1 to All Panelists: 07:14 PM

Precies maar je kan je wel wat bij voorstellen

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:14 PM

ik zie de vraag niet

From Deelnemer 4 to Everyone: 07:19 PM

is dat 700 voertuigen in 1 dag?

From Guus Tennekes to Everyone: 07:19 PM

Ha [Deelnemer 5], het bouwverkeer leiden via de WdZL was onder andere een suggestie van de buurtbewoners, een suggestie die wij dus erg serieus nemen gezien dit het meest gunstig is voor de levendigheid in de buurt.

From Deelnemer 6 to Everyone: 07:20 PM

Nee bestemmingsverkeer is verkeer naar horeca ed

From Deelnemer 4 to Everyone: 07:21 PM

waar kan ik het rapport krijgen?

From Deelnemer 6 to Everyone: 07:22 PM

Met bestemmingsverkeer (ontsluiting naar LEAD) besdoel is verkeer dt juist niet oor bewoners is: bestelbusjes voor pakketjes ed, aanvoer voor horeca of andere winkels/bedrijven die in het gebouw van LEAD komen

From Deelnemer 5 to Everyone: 07:22 PM

Ha Guus, dat begrijp ik, maar dat betekent dat er 's avonds ook herrie gaat komen. Daar zit ik niet op te wachten.

From Guus Tennekes to Everyone: 07:24 PM

Beste [Deelnemer 6], Bijvoorbeeld voor horeca zal de toestroom voornamelijk d.m.v. de fiets zijn, mede gezien het verzoek van de omwonenden voor een koffietentje.

Hierbij nog wel even de opmerking dat de invulling van de plinten nog niet vast staat.

From Deelnemer 2 to Everyone: 07:25 PM

ahhh.. een papieren verkeersmeting dus.. met verkeersmodellen zonder de feitelijk (buurt) informatie.. mhh. ben benieuwd wat de rechter daar van gaat vinden.

From Deelnemer 6 to All Panelists: 07:27 PM

Beste Guus, uit mijn hoofd heb ik een behoorlijk groot opperv;akte gezien voor horeca en winkels, ed. Deze winkels, horeca ed zullen aanvoer van spullen moeten hebben. IK vind het niet reeel om aan te geven dat dit alleen fietsverkeer oplevert

From Guus Tennekes to Everyone: 07:27 PM

Ha [Deelnemer 5], wij proberen natuurlijk zoveel mogelijk de overlast te beperken en de veiligheid en de levendigheid te waarborgen. Dit willen wij daarom ook zo goed mogelijk met met de omwonenden afstemmen.

From Deelnemer 5 to Everyone: 07:27 PM

Mijn vraag is nog helemaal niet beantwoord

From Deelnemer 1 to All Panelists: 07:27 PM

wordt mijn vraag nog beantwoord? 7.19

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:28 PM

het zou wel netjes zijn geweest om alle vragen te beantwoorden!

Graag reageren op raise hand!

From Guus Tennekes to Everyone: 07:29 PM

Beste [Deelnemer 6], dan heb ik je opmerkingen zojuist verkeerd geïnterpreteerd aangezien je het had over horeca. Een winkel zien wij vooralsnog niet als een goede invulling voor de plint.

From Deelnemer 1 to All Panelists: 07:30 PM

nee dat is niet de vraag. de vraag is algemeen en gaat niet over details goed lezen!

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:30 PM

ik zie geen vraag van Maria

From Deelnemer 2 to Everyone: 07:30 PM

[Deelnemer 1], 7:19 PM: Een directe aansluiting voor het verkeer vanuit Lead op de WzG laan is een voorwaarde om deze wijk autoluw te houden. Ook al zijn er geen criteria voor autoluw, iedereen weet wat er mee bedoeld wordt! Ook de gemeente Leiden en Red. De vraag is of de gemeente Leiden en Red Compagnie de verantwoordelijk hiervoor nemen en de integriteit willen ten toon spreiden om dienovereenkomstig te handelen bij het maken en uitvoeren van de plannen.

From Deelnemer 6 to Everyone: 07:30 PM

Wat hebben jullie dan wel voor beeld voor de invulling van de plinten? Het blijft volgens mij zo dat alles wat daar komt bestemmingsverkeer met auto 's oplevert.

From Deelnemer 1 to All Panelists: 07:31 PM

in de chat? hij staat erboven

From Deelnemer 5 to Everyone: 07:32 PM
Hij staat gewoon bij de QeA [Deelnemer 5] 19:21: Als het bouwverkeer vanaf de WdZlaan gaat plaatsvinden buiten de uren 7-18 uur, dan wordt de buurt extra belast want dat geeft geluids en milieuoverlast (Diesel etc.) Worden de buurtbewoners daar nog voor gecompenceerd.

From Deelnemer 2 to Everyone: 07:33 PM
vraag aan Bas [panellid, adviseur Mobiliteit & Ruimte bij Goudappel Coffeng]: ben je hie wel eens geweest? Heb je de situatie wel eens bekeken? Wat denk je van het grijze huisje op de hoek van het Koningsparkje?

From Deelnemer 1 to All Panelists: 07:33 PM
[Deelnemer 1], 7:19 PM: Een directe aansluiting voor het verkeer vanuit Lead op de WzG laan is een voorwaarde om deze wijk autoluw te houden. Ook al zijn er geen criteria voor autoluw, iedereen weet wat er mee bedoeld wordt! Ook de gemeente Leiden en Red. De vraag is of de gemeente Leiden en Red Compagnie de verantwoordelijk hiervoor nemen en de integriteit willen ten toon spreiden om dienovereenkomstig te handelen bij het maken en uitvoeren van de plannen.

From Deelnemer 6 to Everyone: 07:38 PM
Kan die busstrook niet verplaats (bv naar de overkant van de weg)? Je had het over een 'busstrook'. waarom is dit moeilijk die te verplaatsen naar de noordkant (is hier naar gekeken)? Alleen maar zeggen dat dit waarschijnlijk moeilijk is, vind ik wel een mager antwoord

From Deelnemer 1 to All Panelists: 07:38 PM
Een tunnel voor de auto's en de bus rijdt er dan bovenop! lijkt je dat niet wat?

From Deelnemer 5 to Everyone: 07:39 PM
Best buurtbewoners, we zitten met een conflict waar LEAD ons mee opzadelt. Hoe gaat het verkeer... In mijn visie zit ik niet te wachten op het openen van deze kruising bij de Nieuwe Koningstraat. Dan krijgt de Edisonstraat nog meer herrie met optrekkend verkeer. Met dank aan de megalomane project. Mijn vraag is nog steeds niet beantwoord. Zowel in de QenA als in de chat.

From Deelnemer 1 to All Panelists: 07:40 PM
[Deelnemer 1], 7:19 PM: Een directe aansluiting voor het verkeer vanuit Lead op de WzG laan is een voorwaarde om deze wijk autoluw te houden. Ook al zijn er geen criteria voor autoluw, iedereen weet wat er mee bedoeld wordt! Ook de gemeente Leiden en Red. De vraag is of de gemeente Leiden en Red Compagnie de verantwoordelijk hiervoor nemen en de integriteit willen ten toon spreiden om dienovereenkomstig te handelen bij het maken en uitvoeren van de plannen. Een tunnel voor de auto's en de bus rijdt er dan bovenop! lijkt je dat niet wat?

From Deelnemer 3 to Everyone: 07:43 PM
dus lead wordt niet meegenomen want dat staat toch niet vast?!

From Deelnemer 6 to Everyone: 07:44 PM
Is er een afbeelding waar alle uitritten (ook fietsers en wandelaars als bewoners LEAD) opstaan?

From Deelnemer 2 to Everyone: 07:44 PM

voor goede orde, alle vragen in de chat & q&a worden beantwoord, juist?

From Guus Tennekes to Everyone: 07:46 PM
Beste [Deelnemer 5], je vraag is goed ontvangen. Wij zorgen ervoor dat jouw vraag schriftelijk beantwoordt zal worden.

From Deelnemer 2 to Everyone: 07:46 PM
dan nodig ik Bas (of zijn collegae) graag uit voor een bak koffie en een wandeling opdat je ter plekke op de hoogte bent van de situatie.. maar dan na 1 Juni ivm Covid-19.. dus dit is een uitnodiging.

From Deelnemer 5 to Everyone: 07:46 PM
Als alles schriftelijk wordt beantwoord, dan kan ik ze net zo goed mailen. Hoef ik hier geen uur te zitten

From Deelnemer 2 to Everyone: 07:47 PM
er dus wel al een aannemer geselecteerd?

From Deelnemer 4 to Everyone: 07:47 PM
je kan hier meer vragen krijgen door te luisteren

From Deelnemer 6 to All Panelists: 07:47 PM
Kan er ook ontsluiting komen richting de W de Zwijgerlaan voor alleen het verkeer van LEAD? En zijn knelpunten en oplossingen daarbij (bv busstrook naar de noordzijde verplaatsen) nader onderzocht?

From Deelnemer 2 to Everyone: 07:48 PM
nee. dat is niet de vraag maar zojuist, in de bewoording begreep ik dat wel

From Guus Tennekes to Everyone: 07:48 PM
Ha [Deelnemer 5], jouw input wordt erg gewaardeerd, zowel tijdens de vorige avonden waar we elkaar live hebben kunnen zien en tijdens deze webinars

From Deelnemer 2 to Everyone: 07:49 PM
Anyhow, adios.. Ik ben vooral benieuwd wat tzt de rechter er van gaat vinden. Ik ga wat nuttigers doen.

From Deelnemer 6 to All Panelists: 07:51 PM
Ik hoor Gijsbert zeggen dat alle uitritten voor fietsers van LEAD richting de Willem deZwijgerlaan zijn en richting de Driemanschapskade. Niet dus aan de kant van het terrein van de Nieuwe Koningstraat. Graag krijg ik hiervan schriftelijke bevestiging

From Deelnemer 4 to Everyone: 07:53 PM
Dank. Ik zal eerst die link zoeken. Mogelijk heb ik er overheen gelezen.

From Deelnemer 5 to Everyone: 07:59 PM
Met de VVE is er uberhaupt nog niet gesproken Er is zelfs nog geen afspraak

From Deelnemer 6 to All Panelists: 08:00 PM
voor mij graag geanonimiseerd

From Deelnemer 5 to Everyone: 08:02 PM
Maar waarom gebeurt dat dan niet geberut Er is een bestuur

.

Chat webinar 24-03-2020 Ontsluiting (geanonimiseerd)

Panel:

Gijsbert van Estrik RED Company

Real Estate Developer

Guus Tennekes RED Company

Real Estate Developer

Ernst Bos Spark Adviseur

Parkeer- en mobiliteitsvraagstukken

From Guus Tennekes to Everyone: 08:46 PM

Hi [Deelnemer 1], lukt het om de chatfunctie te vinden?

From Deelnemer 1 to All Panelists: 08:48 PM

Ja, geen vragen

Chat webinar 25-03-2020 Openbare ruimte en groen (geanonimiseerd)

Panel:

Gijsbert van Estrik RED Company Real Estate Developer

Guus Tennekes RED Company Real Estate Developer

Steven Delva DELVA Landschapsarchitect

From Deelnemer 1 to Everyone: 06:59 PM

Ja ik dacht wat voorwerk kan geen kwaad.

From Guus Tennekes to Everyone: 07:01 PM

Dank [Deelnemer 1]! Als het goed is heb jij ook al contact gehad met Merel m.b.t. een afspraak met de VVE. Dus wat betreft je laatste vraag ga ik er even vanuit dat deze beantwoord is.

From Deelnemer 1 to Everyone: 07:04 PM

Prima Prive show!

From Guus Tennekes to Everyone: 07:09 PM

Hi [Deelnemer 2], welkom. Via de Q&A (onder aan het scherm) kan je jouw vragen stellen. Wij proberen dan deze te beantwoorden.

From Deelnemer 1 to Everyone: 07:29 PM

Die foto met de planten en de zon is geen realistisch beeld. De zon is op die plek zo laag dat het er nooit zonnig zal zijn. Er komt geen zon op die plek! Het is omsloten door LEAD Ik kan dat niet zien inderdaad Belachelijk Die horen op LEAD plek terecht niet bij Skyline Ik zal er alles aan doen om dat tegen te gaan!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! NEEEEEEEE! Ook niet die laat en losplek daar! Het is toch eigenlijk idioot hoe dit plan zo wordt gepresenteerd. Alles leuk en aardig, maar voor die afvalverwerking kunnen jullie, net als met het hele LEAD plan, een andere oplossing voor bedenken! Ja dat kan! Ik word hier vreselijk boos over GODVER! Echt... IDIOOT EN IK MOET DAT OP DEZE MANIER HOREN. HET IS ONGELOVELIJK IK VIND HET EEN SMERIGE TRUCK OM OP DEZE MANIER EEN WEBINAR TE HOUDEN EN VERVOLGENS TOTAAL NIET MET ONS IN GESPREK GAAT OVER DEZE ZAKEN! ik spring uit mijn vel hier Dat doen jullie ook niet] fHelemaal niet Nou... dat is eerder ook al gezet. En er verandert helemaal NIETS! Dat is het Ja ik woon hier Vertouwen??? De beste oplossing is een kleiner LEAD

From Guus Tennekes to Everyone: 07:30 PM

Hi [Deelnemer 1], laten we ervoor zorgen dat deze chat netjes blijft, en we gezamenlijk zoeken naar de beste oplossing.

From Deelnemer 1 to Everyone: 07:41 PM

Ja.... maar waarom dan niet in gesprek te gaan met bewoners Ik ben woedend. En ik kan op geen andere manier mijn stem laten horen. Woede Dus die boom gaat er ook aan? Ik bedoelde hiermee op het gebouw zelf! Nog steeds kan ik me niet voorstellen dat een park in de schaduw een volwaardig stadspark wordt. Bestaat niet. Ik stuur de foto's wel als het zover is!

From Guus Tennekes to Everyone: 07:42 PM

Hi [Deelnemer 1], zoals al aangegeven gaan wij met de omwonenden in gesprek om deze pijnpunten nadrukkelijk te bespreken en gezamenlijk te zoeken naar passende oplossingen, die zowel werkbaar zijn voor jullie, passen binnen het beleid van de gemeente en als laatste ook voor ons passen. Dus ook met de bewoners van Skyline Next. Hoop je hier enigszins met gerust te stellen. Je kan mij ook altijd bellen morgen om hier in alle rust over verder te praten, indien je daar behoefte aan hebt uiteraard. Het aanbod staat in ieder geval.

From Deelnemer 1 to Everyone: 07:48 PM

Ik wacht liever een gesprek af. Zodat ik mensen weer in hun ogen kan kijken. Ik hoop dat er bij een dergelijk gesprek ook de gemeente wordt uitgenodigd. Ik heb geen vragen meer. Maar ben teleurgesteld en boos over de hele gang van zaken. Lach maar Ik word toch niet serieus genomen

From Guus Tennekes to Everyone: 07:51 PM

Hi [Deelnemer 1], wellicht ten overvloede, wij gaan met de omwonenden in gesprek en nemen jullie opmerkingen uiterst serieus en veel waarde hechten aan jouw opmerkingen.

From Deelnemer 1 to Everyone: 07:52 PM

Het is jammer dat we geen letterlijk stem hebben gekregen in deze gesprekken.s

Woordelijke weergave van de ingetypte vragen tijdens de webinars

Tijdens de webinars Verkeer, Ontsluiting, Parkeren en Openbare ruimte en groen hadden de deelnemers de gelegenheid vragen aan het panel in te typen in het QenA-systeem. Onderstaand alle ingetypte vragen.

QenA webinar Verkeer 23-03-2020 (geanonimiseerd)

Deelnemer 3:

Wat doen jullie met de plek het laden en lossen. Deze plaats komt nu naast mijn deur. Waarom legt u die plek niet voor LEAD? Wat gaat u met de geluidsoverlast doen?

Deelnemer 3:

De draaicirkel bij de Nieuwe koningstraat/Edisonstraat kan toch ook voor LEAD komen te liggen ipv dat het nu bij.

Deelnemer 5:

“Wordt aantekeningen gemaakt van alle vragen en alle opmerkingen en reacties in de chat?

Komt er notulen en worden de notulen naar alle betrokkenen verzonden per mail?”

Deelnemer 4:

wat is de definitie van “zwaarbouwverkeer”?

Deelnemer 4:

met de aanvullende maatregelen omtrent corona, hoe gaan jullie een fatsoenlijke inspraak/dialog garanderen?

Deelnemer 4:

als een tijdelijke aftakking voor zwaar verkeer komen, waarom niet definitief voor al het verkeer?

Deelnemer 3:

Hoe zien jullie het jullie hoe de aantakking voor het bouwverkeer wel zou mogen terwijl dat de hele ringweg zou opstoppen?

Deelnemer 6:

Wat is zwaar en niet zwaar bouw verkeer. Eerst was er sprake van geen bouwverkeer door de wijk. Nu alleen geen zwaarverkeer? Dus wel busjes?

Deelnemer 3:

Waar denken jullie dat de (af)bouwers gaan parkeren?

Deelnemer 4:

dan kan dan toch ook voor woon/werkverkeer, die tijdelijke aftakking middels stoplichten?

Deelnemer 3:

Dat betekent dat omwonenden ook buiten de spits worden lastiggevallen met bouwen!

Deelnemer 3:

Worden wij gecompenseerd voor de ellende die op ons af gaat komen?

Deelnemer 4:

dus de belofte van Nanne kan ik in de prullenbak vinden? belofte van geen bouwverkeer

Deelnemer 4:

Ja ik heb bezwaar tegen deze opname

Deelnemer 4:

ik wil graag in de notulen zien dat er geen toestemming is gevraagd voor deze opname.

Deelnemer 6:

eerder gedane beloftes zoals dat er geen bouwverkeer door de wijk (over Schapenwei) worden nu opeens terug getrokken?

Deelnemer 7:

wie voert het onderzoek uit?

Deelnemer 3:

Waarom worden de resultaten van het luchtonderzoek pas gedeeld wanneer het bestemmingsplan wordt gepresenteerd? Waarom niet nu al?

Deelnemer 4:

bij welke snelheid is een ongeval dodelijk?

Deelnemer 6:

Word er ook in het weekend gebouwd zoals bij ski line next?

Deelnemer 7:

het meest extreme scenario is niet echt het meest extreme!

Deelnemer 7:

het gaat niet om de cijfers

Deelnemer 7:

het gat om de verkeerde uitgangspunten

Deelnemer 7:

dus ga je uit van het meest ongunstige scenario van autobezit!

Deelnemer 3:

“Waarom wordt er niet gekozen voor minder woningen zodat de (verkeers)druk voor de wijk wel meer wordt, maar niet zo extreem druk? Dit verpest namelijk ons woongenot.”

Deelnemer 7: dat ging over het onderzoek naar de luchtkwal

Deelnemer 7:

wie voert het onderzoek naar de toekomstige luchtkwaliteit uit?

Deelnemer 4: “Beste [Deelnemer 4], naast jouw opmerkingen in de chat zal in de notulen komen te staan dat Patricia tijdens de sessie nog heeft gevraagd om toestemming en deelnemers op dat moment hun voorkeur hebben kunnen aantonen....

Ja... maar dat is mosterd na de maaltijd.”

Deelnemer 8:

Er was een plan om hier een fietspad tussendoor te laten lopen (diverse uitritteneinde nwe koningstraat): achterkant LEAD; naast terein nwe koningstraat. Door diversen is hier negatief advies op gegeven. Is dit fietspad weg uit def plan?

Deelnemer 7:

de vraag naar de geringe toevoeging van lead ging over de mogelijkheid dat de conclusie voorbarig is : de wdzlaan staat al onder druk. Een beetje extra kan alles doen vastlopen

Deelnemer 4:

ik begrijp dat de plannen regelmatig gewijzigd worden, is het mogelijk een overzicht van de LEAD bouwwijzigingen te verkrijgen, dit om te begrijpen waar we op welk moment over spraken in de context van de bouw.

Deelnemer 7:
welke informatie wordt gebruikt bij het onderzoek naar de toekomstige luchtkwaliteit; wie levert het aan?

Deelnemer 4:
Ik wil graag de planning van Red / Lead inzien, op hoofdlijnen incl. belangrijke besluitvormingspunten met de gemeente en bewoners. Dit is geen vraag maar een dringend verzoek.

QenA webinar Ontsluiting 24-03-2020 (geanonimiseerd)

Deelnemer 2:
Nu, met de Covid-19 crisis is er aanzienlijke minder milieu druk (ook op mijn eigen meter). Belangrijk is dus te begrijpen in welke periode er gemeten is voor de milieudruk.

Deelnemer 2:
Hoe gaat de gemeente Leiden de (verkeers) veiligheid van spelende kinderen garanderen met toenemende (bouw) verkeer in/op de Schapenwei? In deze autoluwe buurt wonen en spelen veel jonge kinderen die zich niet bewust zijn van het gevaar van auto's en fietsen. Met het Koningsparkje nu in aanleg is deze vraag dan ook zeer relevant nu en in de toekomst als er geen veilige ontsluiting komt van het Lead project.

Deelnemer 4:
wat is de uitkomst van het verkeersonderzoek uit de straten tot de stoplichten?

Deelnemer 3:
komt het bestemmingsplan in april?

Deelnemer 6:
Hoe is de ontsluiting van bestemmingsverkeer voor LEAD?

Deelnemer 2:
redelijk tot goed te noemen, maar kerel.. luister.. de situatie is nu anders met het Koningsparkje... kinderen steken straks een straat over die 2500 verkeersbewegingen heeft.

Deelnemer 1:
“Een directe aansluiting voor het verkeer vanuit Lead op de WzG laan is een voorwaarde om deze wijk autoluw te houden. Ook al zijn er geen criteria voor autoluw, iedereen weet wat er mee bedoeld wordt! Ook de gemeente Leiden en Red. De vraag is of de gemeente Leiden en Red Compagnie de verantwoordelijk hiervoor nemen en de integriteit willen ten toon spreiden om dienovereenkomstig te handelen bij het maken en uitvoeren van de plannen.”

Deelnemer 3:
Je komt skeptisch over. Kan het wel of kan het niet: al het bouwverkeer via de WdZlaan? Jij bent de expert.

Deelnemer 5:
“Als het bouwverkeer vanaf de WdZlaan gaat plaatsvinden buiten de uren 7-18 uur, dan wordt de buurt extra belast want dat geeft geluids en milieuoverlast (Diesel etc.) Worden de buurtbewoners daar nog voor gecompenseerd.”

Deelnemer 2: zal de buurt (schriftelijk) worden geïnformeerd wanneer het bestemmingsplan is in te zien?

Deelnemer 3:

wie gaat de impact van het bouwverkeer onderzoeken als Goudappel Coffeng het niet doet?

Deelnemer 4:
waar kan ik het verkeersrapport krijgen?

Deelnemer 3:
hierboven staat nog een vraag!

Deelnemer 3:
Een compliment voor het rapport: ik vind het heel goed dat er aandacht is voor de gevaren van een uitgelokte toename van roodlichtnegatie. Kun je daar nog iets meer over vertellen?

Deelnemer 3:
Over de opzet van het rapport: De vraag is: wat zal er veranderen t.o.v. nu. En daarna wat we acceptabel vinden. Daarom stel ik voor: Neem als basisvariant de huidige situatie.

Deelnemer 2: vraag aan Bas: ben je hier wel eens geweest? Heb je de situatie wel eens bekeken? Wat denk je van het grijze huisje op de hoek van het Koningsparkje?

Deelnemer 3:
Heb je ook gekeken naar een variant waarbij de fietsers de auto's niet meer kruisen, eroverheen of er onderdoor?

Deelnemer 3:
De scores in de tabellen zijn vaag. De scores graag kwantificeren!

Deelnemer 3:
De nieuwe fietsende LEAD-bewoners zie ik niet terug in de berekeningen

Deelnemer 3:
Waarom niet het gehele fietspad hoger?

Deelnemer 2:
“You, 7:34 PM vraag aan Bas: ben je hier wel eens geweest? Heb je de situatie wel eens bekeken? Wat denk je van het grijze huisje op de hoek van het Koningsparkje?”

Deelnemer 5:
“Als het bouwverkeer vanaf de WdZlaan gaat plaatsvinden buiten de uren 7-18 uur, dan wordt de buurt extra belast want dat geeft geluids en milieuoverlast (Diesel etc.) Worden de buurtbewoners daar nog voor gecompenseerd.”

Deelnemer 3:
Het is een groot risico om nu nog niet de impact van het bouwverkeer te onderzoeken. Als je het nu nog niet kunt, neem dan het worst-case scenario!

Deelnemer 3:
Als de huidige situatie niet de basisvariant wordt, dan wil ik toch tenminste een vergelijking zien van de basisvariant met de huidige situatie.

Deelnemer 1:
“[Deelnemer 1], 7:19 PM: Een directe aansluiting voor het verkeer vanuit Lead op de WzG laan is een voorwaarde om deze wijk autoluw te houden. Ook al zijn er geen criteria voor autoluw, iedereen weet wat er mee bedoeld wordt! Ook de gemeente Leiden en Red. De vraag is of de gemeente Leiden en Red Compagnie de verantwoordelijk hiervoor nemen en de integriteit willen ten toon spreiden

om dienovereenkomstig te handelen bij het maken en uitvoeren van de plannen. Ik stel deze vraag nog maar eens voor het geval er per ongeluk over heen gelezen wordt.”

Deelnemer 5:
Okay.... nu voor de vierde keer.

Deelnemer 5:
“[Deelnemer 5] 19:41 Als het bouwverkeer vanaf de WdZlaan gaat plaatsvinden buiten de uren 7-18 uur, dan wordt de buurt extra belast want dat geeft geluids en milieuoverlast (Diesel etc.) Worden de buurtbewoners daar nog voor gecompenseerd.”

Deelnemer 3:
“You 07:42 PM Al eerder gevraagd: als de huidige situatie niet de basisvariant wordt, kun je dan een vergelijking maken van de basisvariant met de huidige situatie? kwantitatief.”

Deelnemer 3:
Wat is het nu, kwantitatief en wat wordt het

QenA webinar Ontsluiting 24-03-2020

Geen vragen gesteld.

QenA webinar Openbare ruimte en groen 25-03-2020 (geanonimiseerd)

Deelnemer 1:
Kunt u uitleggen waarom een park die volledig in de schaduw van LEAD komt te liggen en die naast de ringweg ligt tot een hoogwaardig stadspark kan worden verklaard? Wie denkt u dat er met plezier doorloopt of gaat zitten? (Mag ik hier een serieus antwoord op)

Deelnemer 1:
Waarom worden er afvalverwerkingscontainers onder de neus van Skyline next geplaatst? Waarom krijgen wij deze overlast? Waarom wordt er niet gezorgd voor containers in LEAD zelf? Kan hiervoor (met klem) een andere plaats voor worden gezocht?

Deelnemer 1:
Als het toch al geen hoogwaardig stadspark is, waarom wordt er op deze plek dan niet de laad- en losplek en de draaicirkel voor vrachtverkeer gemaakt? Daarnaast kunnen dan ook de afvalverwerkingscontainers daar geplaatst worden zodat die niet onder het raam van Skyline next terecht komen, zodat wij er de overlast van krijgen (stank en herrie).

Deelnemer 1:
Wat wordt er gedaan met de overlast van geluid mbt de laad- en losplek mocht die toch op die plek komen?

Deelnemer 1:
“Hoeveel verkeer verwacht u mbt tot de bezorgdiensten op de laad- en losplek?”

Deelnemer 1:
Graag ga ik na deze sessie nog graag met u een persoonlijk gesprek aan over het onderwerp LEAD!

Deelnemer 1:
Hoe realistisch is die groenvoorziening bij sociale

woningbouw? Hoe wordt dat en door wie wordt dat gedaan?

Deelnemer 2:
Wordt in het bomenonderzoek zoveel mogelijk inheemse bomen gewaarborgt

Deelnemer 1:
Waar parkeren de bewoners van de andere torens hun fiets?

Deelnemer 1:
Wat is er met de belofte gedaan dat de boom op de hoek bij de begrafenisonderneming zou blijven staan?

Deelnemer 2:
Veel mensen gooien hun afval weg met de auto, komen de auto's na uitrijden parkeergarage langs lead containers? Anders wordt Pasteurstraat afvalcontainers overbelast

Deelnemer 1:
Is er onderzoek gedaan naar wie deze plek ook daadwerkelijk gaat gebruiken?

Deelnemer 1:
Maar er is dus geen onderzoek gedaan dat dit hoogwaardige park ook daadwerkelijk gebruikt gaat worden?

Bijlage 4

Informatiepanelen

gemeente Leiden

Nota van Uitgangspunten LEAD - beleidskaders

Verbinden
Versterken

Versterkingen Leiden oktober 2018
De in beeld zijn staat met o.a. de historische binnenstad, de Zuidoost Schied en de Rijn en landschappelijke elementen, grote hoofdstraten, velden, parken, tuinen en gebouwen.

Waar komen de meest opgeven bij elkaar?
Verder bouwen aan het stadsbeeld.

Nota van Uitgangspunten LEAD - stedenbouwkundige inpassing

Nota van Uitgangspunten LEAD - Fysieke criteria

WIND
beoordeling volgens NEN 8100

BOUW
beoordeling volgens huidige norm

Nota van Uitgangspunten LEAD - Eycline - Skyline

- Functie: Meer dan 5 verschillende functies
- Opbouw: Voor iedereen zonder specifieke doel vrij toegankelijk, diverse gebouwen
- Aantal etages: 4 etages per 100m
- Architectuur: Meer dan 50% glas en goed doorschijning
- Diversiteit: Uitgangspunten en veel gestaktes

hoogbouw is niet aanwezig

- Functie: 3 - 5 verschillende functies
- Opbouw: Voor iedereen zonder specifieke doel vrij toegankelijk
- Aantal etages: 4 etages per 100m
- Architectuur: Meer dan 50% glas en goed doorschijning
- Diversiteit: Uitgangspunten en veel gestaktes

hoogbouw wordt juist aanwezig

- Functie: 2 verschillende functies
- Opbouw: Voor iedereen toegankelijk met specifieke doel (school, winkel)
- Aantal etages: 3 etages per 100m
- Architectuur: Meer dan 50% glas en matig goed doorschijning
- Diversiteit: Matig verscheidenheid details

hoogbouw is niet dominant ten aanzien van midbouw

- Functie: Een verschillende functie
- Opbouw: Beperkt openbaar toegankelijk
- Aantal etages: 2 etages per 100m
- Architectuur: Meer dan 50% glas
- Diversiteit: Niet aanwezig

hoogbouw is niet dominant ten aanzien van midbouw

EYELINE: score bevestigde plan
aanbrengen in de top van de afbeelding (2020-2025)

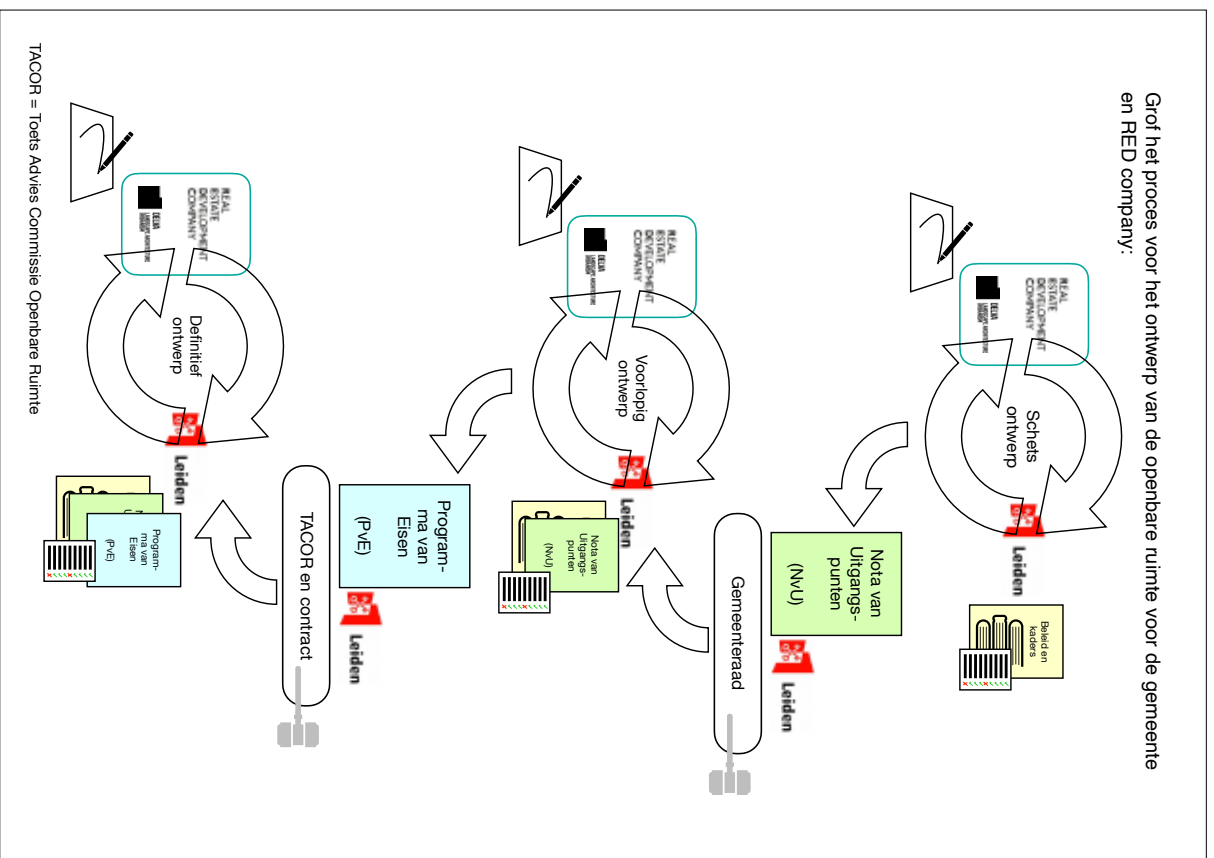
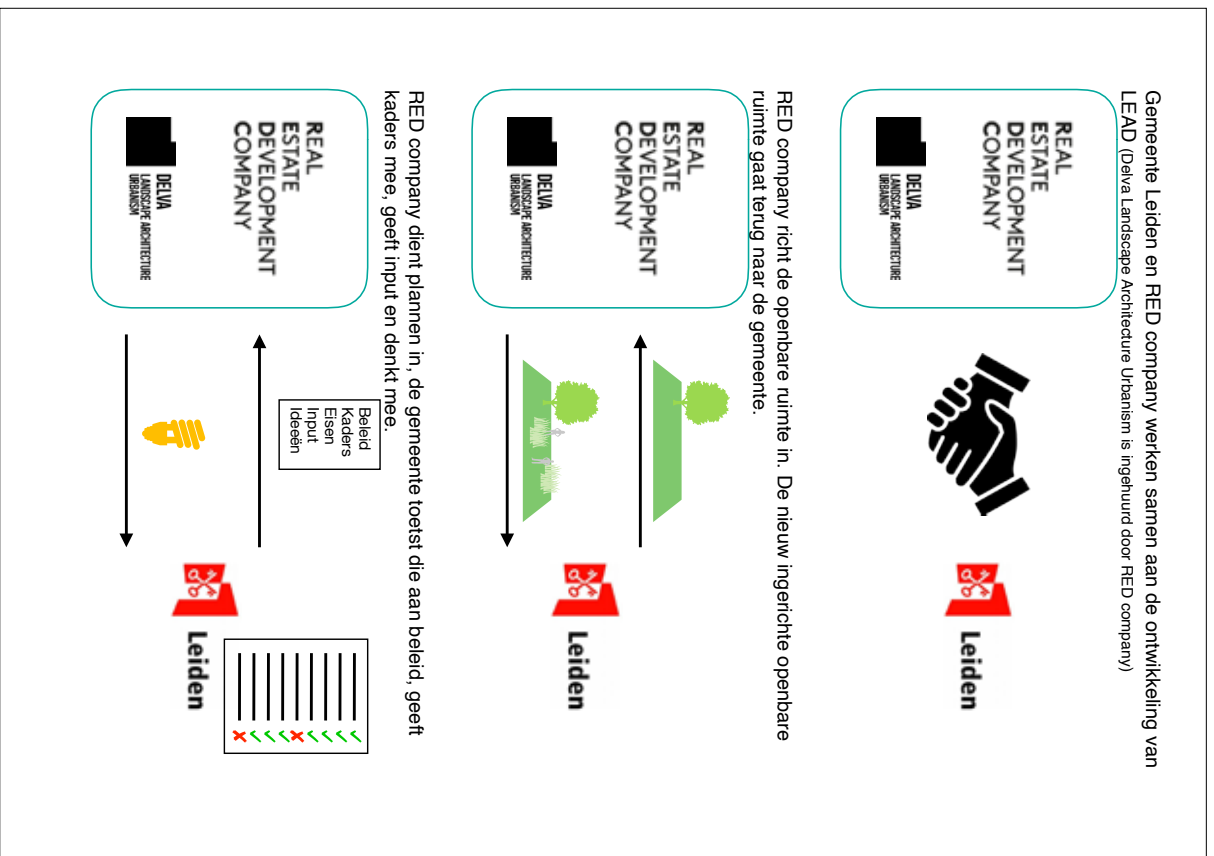
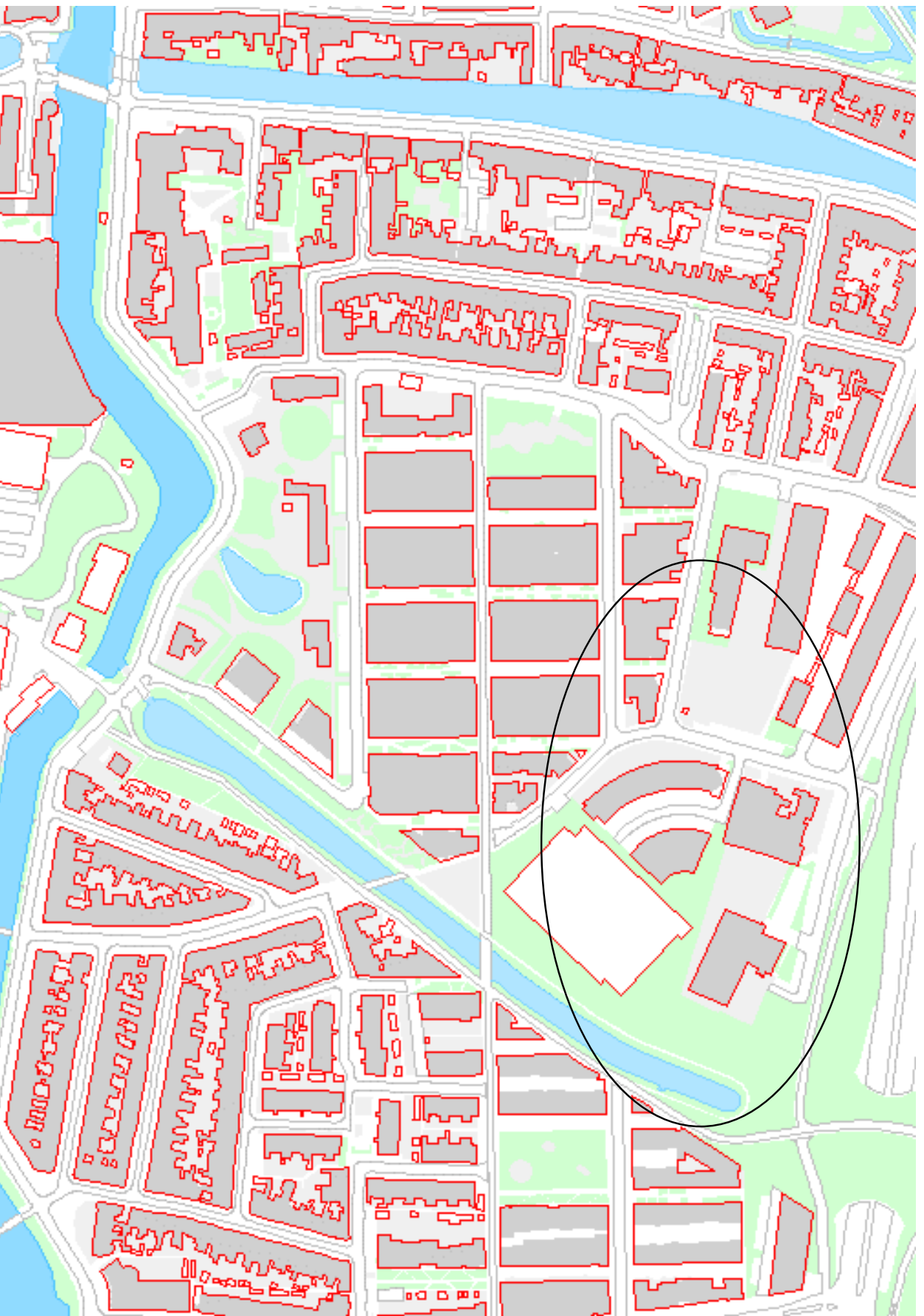
Voor de beoordeling van de aspecten van skyline, worden zichtlijnen getekend.

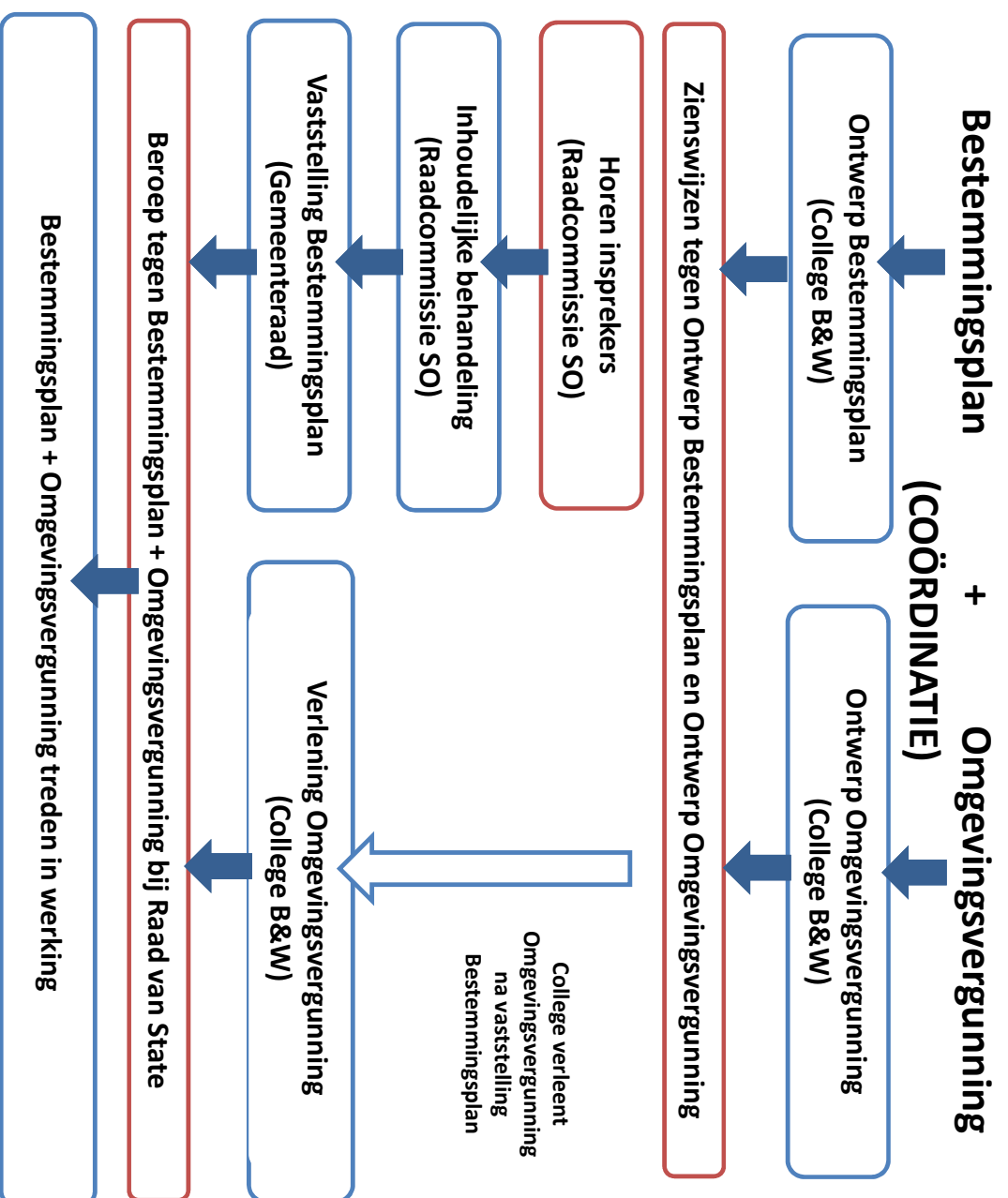
Nota van Uitgangspunten LEAD - beeldwaaier

Participatieproces

Private (bouw-)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan

<p>1e participatieronde Publieksbijeenkomst I</p> <p>Bekendmaking planinitiatief, kennismaking belanghebbenden/belangstellenden en feedback ophalen</p> <p>Vervolgens: Plangroepavonden 1,2, 3 en 4 verwerking feedback</p>	<p>Belangen kenbaar maken & meedenken</p> <p>1</p>
<p>2e participatieronde Publieksbijeenkomst II</p> <p>Presentatie feedback en planaanpassingen Input voor opstellen Nota van Uitgangspunten</p>	<p>Belangen kenbaar maken & meedenken</p> <p>2</p>
<p>Vaststelling Nota van Uitgangspunten</p>	<p>Inspreken Raadscommissie</p> <p>3</p>
<p>3e participatieronde Publieksbijeenkomst III</p> <p>Presentatie definitief plan</p>	<p>Belangen kenbaar maken / meedenken uitwerking bouwplan</p> <p>4</p>
<p>(Voorontwerp bestemmingsplan)</p>	<p>(Inspraak/reactie indienen)</p> <p>5</p>
<p>Ontwerp bestemmingsplan</p>	<p>Zienswijze indienen + inspreken raadscommissie</p> <p>6</p>
<p>Vaststelling bestemmingsplan</p>	<p>Beroep aantekenen Raad van State</p> <p>7</p>
<p>Onherroepelijk bestemmingsplan</p>	<p>8</p>





Bijlage 5

Woonenquête

Enquêtevragen LEAD

1. Zoekt u een koop- of een huurappartement?

- Koopwoning (A)
- Huurwoning (B)

A In welke prijsklasse zoekt u een koopappartement?

- tot € 250.000
- van € 250.000 tot € 350.000
- van € 350.000 tot € 500.000
- van € 500.000 tot € 750.000
- meer dan € 750.000

B In welke prijsklasse zoekt u een huurappartement?

- tot € 720 per maand (sociale huurwoning)
- van € 720 tot € 950 per maand
- van € 950 tot € 1.200 per maand
- van € 1.200 per maand en hoger

2. Hoeveel kamers wenst u, naast de woonkamer-/eetkamer, in uw toekomstige appartement?

- 1 (slaap)kamer
- 2 (slaap)kamers
- 3 (slaap)kamers of meer

3. Binnen welke periode zou u het liefst willen verhuizen?

- binnen 1 jaar
- binnen 2 jaar
- binnen 3 jaar
- maakt niet zoveel uit

4. Heeft u behoefte aan een eigen parkeerplaats?

- nee, geen behoefte aan een eigen parkeerplaats
- ja, behoefte aan één eigen parkeerplaats
- ja, behoefte aan twee of meer eigen parkeerplaatsen

5. Hoe wilt u parkeren?

- ik wil een parkeerplaats kopen
- ik wil een parkeerplaats huren
- niet van toepassing

6. In plaats van een eigen auto is het mogelijk om een auto met elkaar te delen. U betaalt alleen een vast bedrag per maand én een vergoeding voor het gebruik van de auto. Zou u overwegen om uw eigen auto weg te doen en gebruik te maken van een deelauto als deze in het gebouw aanwezig is?

- Ja dat zou voor ons een reële optie kunnen zijn
- Nee, wij hebben geen auto
- Nee, wij blijven graag in onze eigen auto rijden

7. Naast het wonen in een koop- en/of huurappartement is het mogelijk dat er in het gebouw diverse services voor bewoners komen. Denk hierbij aan een fitness, gastenkamers en/of werkplekken voor ZZP'ers. De kosten voor deze faciliteiten worden gedragen door

alle bewoners.

- Ja, dit is voor ons een aantrekkelijke optie. Het is geen probleem daar extra voor te betalen (A)
- Nee, wij hebben geen behoefte aan deze extra voorzieningen en services (7)

A Welke services spreken jou aan?

- fitness
- zwembad
- gastenkamers
- werkplekken
- ruimte voor eigen fietsonderhoud en schoonmaak
- wasmachinebar
- kookruimte met eet- & feestzaaltje
- handyman
- bezorgservice
- anders namelijk...

8. Onderin grote appartementencomplexen komen vaak voorzieningen voor de bewoners en/of de stad. Denkt u hierbij bijvoorbeeld aan een restaurant/grand café. Welke voorziening vindt u het meest aantrekkelijk?

- een restaurant
- een grand café
- een supermarkt met dagverse producten
- een fitness
- een kinderdagverblijf
- een buurtcafé
- een fysio
- geen voorzieningen
- anders, namelijk...

9. Welke functies zoek je in het park rond LEAD

- zonneweide
- terras zonder horeca
- terras met horeca
- open air fitness
- bankjes
- parkje met mooie planten
- hond uitlaten
- BBQ-plaats
- drakentuin
- klimwand
- natuurplek met water
- sportveldje
- kinderspeelplek
- peuterspeelplek
- hangplek jongeren
- hangplek ouderen
- open podium
- moestuin / groentebakken
- anders, namelijk...

10. Waarom heb je interesse in LEAD? < Meerdere antwoorden mogelijk >

- Gaaf project, ziet er fantastisch uit
- Terug naar Leiden
- Terug naar deze wijk
- Uitzicht
- Dicht bij de binnenstad
- Dicht bij station
- Verschillende mensen om me heen
- Dicht bij vrienden en familie
- Dringend op zoek naar een woning
- Rustig op zoek naar een woning
- Er is niets anders in Leiden
- Architectuur
- Anderen zoeken hier ook
- Gave plek voor mijzelf
- Gave plek voor ons gezin
- Gave plek voor ons twee
- Hoogbouw zoals LEAD spreekt mij aan
- Het type woning
- De voorzieningen
- Anders, namelijk...

11. Hoe woont u op dit moment?

- appartement
- maisonnette
- studentenkamer
- rijwoning
- twee-onder-een-kap woning
- vrijstaande woning
- anders.

12. Woont u op dit moment in een koop- of huurwoning?

- koopwoning
- huurwoning (sociaal)
- huurwoning (vrije sector)
- thuiswonend

13. Wat is uw bruto jaarlijks gezinsinkomen?

- tot € 40.000
- van € 40.000 tot € 50.000
- van € 50.000 tot € 60.000
- van € 60.000 tot € 80.000
- van € 80.000 tot € 100.000
- meer dan € 100.000

14. Wat is uw huidige gezinssamenstelling?

- Alleenstaand
- Samenwonend
- Samenwonend met kind(eren)
- Alleenstaand met kind(eren)
- Anders

15. Heeft u uw hypotheekmogelijkheden onderzocht?

- Nee, ik heb mijn mogelijkheden nog niet onderzocht
- Ja, ik weet wat ik maximaal kan hypotheek kan

krijgen

- Ja, ik weet ongeveer wat ik aan hypotheek kan krijgen'
- Niet van toepassing, ik wil graag huren

16. Hoe groot acht u de kans dat u hier wilt gaan wonen?

- Waarschijnlijk niet
- Neutraal
- Waarschijnlijk
- Zeer Waarschijnlijk

Bijlage 6

Ingezonden stukken en mails

Overzicht ingezonden stukken en mails

De namen en emailadressen van de brievenstellers zijn om privacyredenen zwart gemaakt. Dij bijdragen zijn onverkort overgenomen vanwege het grote belang dat deelnemers hechten aan het opnemen van kritische punten en reacties in de verslagen.

1. Email d.d. 19 februari 2020 – Afmelding voor participatieproces.
2. Emails d.d. 14, 19 en 20 maart 2020 – Verzoek tot verplaatsing bijeenkomst 18 maart 2020 in plaats van alternatieve invulling.
3. Email d.d. 15 maart 2020 – Afmelding bijeenkomst 18 maart 2020.
4. Email d.d. 16 maart 2020 – Verzoek tot uitstel bijeenkomst 18 maart 2020 in plaats van alternatieve invulling.
5. Emails d.d. 16 en 23 maart 2020 – Verzoek uitstel bijeenkomst 18 maart 2020 in plaats van alternatieve invulling.
6. Email d.d. 17 maart 2020 – Verzoek uitstel bijeenkomst 18 maart 2020 in plaats van alternatieve invulling.
7. Email d.d. 17 maart 2020 – Verzoek tot uitstel bijeenkomst 18 maart 2020 in plaats van alternatieve invulling.
8. Email d.d. 27 maart 2020 – Verzoek tot deelname gesprekken.
9. Email d.d. 29 maart 2020 – Zorgen over fietsontsluiting zijde Koningsstaete.

1. Email d.d. 19 februari 2020 – Afmelding voor participatieproces

From: [REDACTED]
Date: Wed, Feb 19, 2020 at 11:27 PM
Subject: RE: Plangroep LEAD op 20 februari maart vanaf 19.30 uur in Het Gebouw
To: Merel Roos <merel@red-company.nl>

Geachte mevrouw Roos,

Ik heb vorig jaar meerdere bijeenkomsten over het LEAD-project bezocht. Gezien mijn ervaringen daarmee, heb ik niet meer het vertrouwen dat het op wat voor manier dan ook zin heeft om die bijeenkomsten bij te wonen. Ik heb totaal niet de indruk dat er iets met de input van deelnemers wordt gedaan, behalve dat ermee wordt geclaimd dat er bewonersparticipatie heeft plaatsgevonden. Ik heb er geen behoefte meer aan mij daarvoor nog langer te laten gebruiken.

Ik verzoek u mijn afmelding inclusief motivatie op te nemen in uw dossier en in uw rapportage/communicatie aan de gemeente.

Hoogachtend,

[REDACTED]

2. Emails d.d. 14, 19 en 20 maart 2020 – Verzoek tot verplaatsing bijeenkomst 18 maart 2020 in plaats van alternatieve invulling

From: [REDACTED]
Date: Sat, Mar 14, 2020 at 9:04 AM
Subject: Re: Informatie voor bijeenkomst 18 maart
To: Merel Roos <merel@red-company.nl>
Cc: <f.spijker@leiden.nl>

Geachte mevrouw Roos (cc wethouder Fleur Spijker),

In het kader van de algemene volksgezondheid heeft de regering op 12 maart de Nederlandse bevolking opgeroepen om zoveel mogelijk thuis te werken en onderlinge contacten te beperken. Als gevolg hiervan is in Leiden al het onderwijs op de universiteit aan studenten gestopt en is de medewerkers gevraagd zoveel mogelijk thuis te werken. Ook kleine bijeenkomsten zijn niet langer toegestaan. Trainingen van sportclubs met kleine groepen zijn inmiddels ook grotendeels tot eind maart gestopt. Naar aanleiding hiervan wil ik u vragen of u de informatiebijeenkomst die gepland staat op 18 maart voor de plangroepen van LEAD wilt verplaatsen tot na 31 maart.

Ik betreur het zelf zeer, maar gezien 1) de landelijke maatregelen die nu van kracht zijn om de verspreiding van het nieuwe coronavirus in te dammen en 2) dat iedereen (waaronder ouderen) aan de informatiebijeenkomst zou moeten kunnen deelnemen, ben ik van mening dat het om beide redenen onverantwoord zou zijn om de bijeenkomst doorgang te laten vinden.

Mijn verzoek wordt ondersteund door de bewonersgroep Zorgen om LEAD waarin verscheidene deelnemers van verschillende plangroepen van LEAD zitten.

Ik verneem graag uw besluit naar aanleiding van mijn bericht.

Bij voorbaat hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

From: [REDACTED]
Date: Thu, Mar 19, 2020 at 9:06 PM
Subject: Re: Vervolgbijsamenkomst LEAD gaat online
To: Merel Roos <merel@red-company.nl>
Cc: <f.spijker@leiden.nl>

Beste Mevrouw Roos (cc wethouder Fleur Spijker),

Hartelijk dank voor de uitnodiging en mijn excuses voor de late reactie. Het is een hele hectische tijd als gevolg van de steeds scherpere maatregelen om de verspreiding van het corona-virus in te dammen. Zowel op werk als in de persoonlijk omgeving is iedereen bezig met het beteugelen van de crisis die dit tot gevolg heeft gehad. Ik hoop daarom op uw begrip.

Ik ben blij dat u heeft besloten de bijeenkomst op 18 maart te annuleren (ik neem aan naar aanleiding van mijn eerdere email, al heb ik hier geen persoonlijke reactie op ontvangen).

Wel heb ik met grote verbazing kennis genomen van het feit dat u de meeting wilt vervangen door een webinar. De afgelopen week heb ik voor het werk veel gewerkt met webinars voor meetings groot en klein. Mijn ervaring is dat dit echt heel moeilijk is, zeker als je een goede discussie wilt houden. Daarnaast sluit u naar mijn mening met deze tool mensen uit die niet handig zijn met dit soort systemen (problemen heb ik deze week veelvuldig voorbij zien komen, bij zowel jonge als oudere collega's).

Tenslotte is iedereen op dit moment bezig met de primaire zaken als het reguliere werklevens in goede banen te leiden evenals de gezinssituatie waarbij kinderen thuis les moeten worden gegeven. Ik spreek denk ik niet alleen voor mijzelf als ik aangeef dat in deze crisisperiode het niet acceptabel is om mensen te vragen zich goed te verdiepen in de onderzoeken die door RED Company zijn gedaan en de antwoorden die op vragen zijn geformuleerd.

Ik wil u daarom nogmaals dringend vragen de bijeenkomst uit te stellen naar een later moment waarop deze "fysiek" kan plaatsvinden en waarbij er een goede groepsdiscussie mogelijk is met mensen die de rust en tijd hebben gehad zich hier degelijk op voor te bereiden.

Ik zie uw reactie graag tegemoet.

Bij voorbaat hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

From: [REDACTED]
Date: Fri, Mar 20, 2020 at 5:54 PM
Subject: Re: Vervolgbijeenkomst LEAD gaat online
To: Merel Roos <merel@red-company.nl>
Cc: <f.spijker@leiden.nl>

Geachte mevrouw Roos,

Hartelijk dank voor uw snelle reactie. Ik zie dat u in uw mail helaas niet in gaat op mijn zorgen. Niet alleen ik, maar ook vele andere mensen uit de plangroepen hebben niet de mogelijkheden om zich goed voor te bereiden op de stukken. Het is naar mijn niet realistisch om van de plangroep deelnemers te verwachten in deze crisisperiode dat ze alle stukken voor 31 maart hebben doorgenomen.

Hierbij wil ik u daarom vriendelijk vragen om de door mij in mijn email ge-uite zorgen serieus mee te nemen in uw reactie.

Bij voorbaat hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,
[REDACTED]

3. Email d.d. 15 maart 2020 – Afmelding bijeenkomst 18 maart 2020

From: [REDACTED]
Date: Sun, Mar 15, 2020 at 11:06 AM
Subject: RE: Uitnodiging plangroep 18 maart
To: Merel Roos <merel@red-company.nl>

Merel,

Ik kom 18 maart niet naar de bijeenkomst. Twee redenen:

1. Ik geloof niet in de participatie in de huidige vorm. Als bewoner voel ik me een speelbal tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Vooral het ontbreken van werkelijke participatie door de gemeente geeft mij geen vertrouwen meer in een goede oplossing voor alle partijen.
2. In de komende week neem ik niet deel aan grotere bijeenkomsten door het coronavirus. Dit om mijn gezin, familie en mijn werkomgeving te beschermen.

[REDACTED]

4. Email d.d. 16 maart 2020 – Verzoek tot uitstel bijeenkomst 18 maart 2020 in plaats van alternatieve invulling

From: [REDACTED]
Date: Mon, Mar 16, 2020 at 7:02 PM
Subject: Re: Vervolgbijsamenkomst LEAD gaat online
To: Merel Roos <merel@red-company.nl>

Geachte mevrouw Roos,

Gezien het precaire onderwerp wil ik vragen deze bijeenkomst uit te stellen zodat we met elkaar in één ruimte eens goed kunnen overleggen ipv dit online te doen. De emoties lopen tenslotte al veel te hoog op over dit onderwerp. Online gaat dat een chaos worden.

Met vriendelijke groet,
[REDACTED]

5. Emails d.d. 16 en 23 maart 2020 – Verzoek uitstel bijeenkomst 18 maart 2020 in plaats van alternatieve invulling

Van: [REDACTED]
Datum: ma 16 mrt. 2020 om 21:26
Onderwerp: Re: Vervolgbijsamenkomst LEAD gaat online
Aan: Merel Roos <merel@red-company.nl>

Geachte mevrouw Roos, beste Merel,

Bedankt voor onderstaande mail. Dat de bijeenkomst op 18 maart niet door kan gaan is evident! Echter, het nu door Red Company geboden alternatief is niet hetgeen wij hadden verwacht. Het organiseren van een aantal webinars lijkt ons, om meerdere redenen, niet toekomen aan de importantie van het onderwerp. Wij nemen aan dat dit geen verdere uitleg behoeft.

Ook via andere kanalen zullen wij kenbaar maken dat wij uiterst teleurgesteld zijn, hoe Red Company het participatieproces op dit moment voort wil zetten.

Wij zouden het zéér op prijs stellen als de bijeenkomst van 18 maart, door de onstane situatie rondom het coronavirus, wordt uitgesteld. En dat deze zo spoedig mogelijk, als de omstandigheden dit weer toelaten, opnieuw gepland wordt. Bij voorbaat bedankt voor uw medewerking!

Met vriendelijke groet,
[REDACTED]

From: [REDACTED]
Date: Mon, Mar 23, 2020 at 4:05 PM
Subject: Re: Reminder webinar LEAD
To: Merel Roos <merel@red-company.nl>

Beste mevrouw Roos, beste Merel,

Bedankt voor het toesturen van de reminder.

Wij willen Red Company er graag aan "reminden" dat wij in een eerdere mail al hebben aangegeven de webinars niet alleen een slecht alternatief vinden voor de planbijeenkomst van 25 maart, maar zeker ook gezien de huidige situatie zeer ongepast.

De Gemeente Leiden heeft alle vergaderingen en bijeenkomsten tot na 6 april uitgesteld. Zoals u wellicht weet ben ik werkzaam in de sport en zijn de OS voor mij behoorlijk heilig. Zelfs daarvan snap ik niet dat deze (en gelukkig begint dit nu toch ook te draaien!) schijnbaar koste wat het kost door moeten gaan. En wat doet Red Company...

De mensen hebben op dit moment even andere zaken aan hun hoofd!

- Ben of blijf ik gezond?
- Zijn mijn naasten nog gezond?
- Het thuiswerken op gang krijgen.
- Blijft mijn baan behouden?
- Hoe zorg ik dat mijn bedrijf door deze crisis komt?
- etc.

U zult begrijpen dat wij de komende dagen NIET mee zullen doen aan de webinars.

Overigens, maar dat heb ik wellicht verkeerd begrepen, heb ik nog geen verslag (de vragen + de antwoorden van RC) gezien van de plangroepbijeenkomst van 20 februari.

Tot slot verzoek ik u vriendelijk deze mail door te sturen naar Nanne de Ru.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Datum: ma 23 mrt. 2020 om 18:33
Onderwerp: Re: Reminder webinar LEAD
Aan: Nanne de Ru <nanne@red-company.nl>

Goedenavond Nanne,

Onze eerste reactie was geenszins een afmelding voor de webinars. Wel een duidelijke motie van afkeuring. Naar aanleiding van de reminder van Merel achtten het nodig om dit nogmaals te bevestigen. En bovendien leek het ons wel zo netjes om ons voor vanavond af te melden.

Het feit dat de gemeente vandaag nogmaals heeft aangegeven dat de webinars door moeten gaan, geeft enerzijds aan hoe de Gemeente en Red C. gezamenlijk één blok vormen en anderzijds dat het participatietraject door de Gemeente niet serieus wordt genomen en uiteindelijk slechts een af te vinken agendapunt is.

Dat jij tegen bovenstaande anders aankijkt is ons duidelijk.

Uiteraard hebben wij nog veel vragen en onderwerpen te bespreken. Echter zijn deze lastig voor te bereiden als wij nog steeds geen antwoorden hebben gekregen op al onze vragen die gesteld zijn en door jullie genoteerd zijn bij de planbijeenkomst op 20 feb.

Wij wachten nog steeds op een verslag hiervan, met antwoorden.

Ik wens jou en 'your crew' de komende avonden veel succes bij de webinars.

Ik ga er van uit dat wij op termijn, wanneer de wereld om ons heen weer een beetje genormaliseerd is, alsnog de mogelijkheid krijgen om vragen te stellen op jullie antwoorden.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

6. Email d.d. 17 maart 2020 – Verzoek uitstel bijeenkomst 18 maart 2020 in plaats van alternatieve invulling

From: [REDACTED]
Date: Tue, Mar 17, 2020 at 3:02 PM
Subject: Re: Vervolgbijsamenkomst LEAD gaat online
To: Merel Roos <merel@red-company.nl>
Cc: f.spijker@leiden.nl <f.spijker@leiden.nl>, CDALeiden <fractie@cdaleiden.nl>, G.van.Gaal@gemeenteraadleiden.nl <G.van.Gaal@gemeenteraadleiden.nl>, v.koroglu@gemeenteraadleiden.nl <v.koroglu@gemeenteraadleiden.nl>, d.verbree@gemeenteraadleiden.nl <d.verbree@gemeenteraadleiden.nl>, a.jermoumi@gemeenteraadleiden.nl <a.jermoumi@gemeenteraadleiden.nl>, j.bleijie@gemeenteraadleiden.nl <j.bleijie@gemeenteraadleiden.nl>, m.van.schaik@gemeenteraadleiden.nl <m.van.schaik@gemeenteraadleiden.nl>, m.kersten@gemeenteraadleiden.nl <m.kersten@gemeenteraadleiden.nl>, p.krol@gemeenteraadleiden.nl <p.krol@gemeenteraadleiden.nl>

Geachte mevrouw Roos,
Geachte wethouder, beste Fleur,
Geachte raadsleden,

Allereerst natuurlijk mijn hartelijke dank voor de uitnodiging van 18 maart.

Ondanks dat we met z'n allen moeten proberen het gewone leven zo veel mogelijk te blijven lijdend, dit met de beperkingen door het COVID-19 virus, wil ik u toch met klem vragen om deze cruciale bijeenkomst anders in te richten dan dat u nu voorstelt.

Mijns inziens doet een webinar afbreuk aan hoe we met elkaar deze participatie kunnen invullen. Iets wat met zo'n dominante en cruciale wijziging van onze leefomgeving toch echt belangrijk is omdat goed en afgewogen te doen.

Met andere woorden; ik wil u met klem verzoeken af te zien van de webinars en een nieuwe datum te zoeken voor een fysieke bijeenkomst in plaats van deze die op 18 maart gehouden zou worden.

Daarbij doe ik ook een klemmend verzoek aan het College en de Gemeenteraad van Leiden om mee te gaan in mijn voorstel.

Het zou jammer zijn als betrokken wijkbewoners onvoldoende inbreng kunnen hebben, door de beperkingen die een webinar met zich meebrengt. Dat zal het democratische proces om dit plan goed in te passen schaden.

Het gaat om inpassing van mogelijk tot 580 gezinnen in een al bestaande wijk. Voor die inpassing worden alle vigerende plannen van gemeente Leiden aan de kant geschoven, zoals het Wijkontwikkelingsplan, bestemmingsplan, parkeernota, verkeersplan, bouwhoogtebesluit en stedenbouwkundig ontwerp van Nieuwe Leyden, advies van de milieuraad en gedane belofte aan de wijkbewoners van Leiden-Noord, Groenord-Noord en Nieuw Leyden. Daarbij ben ik vast nog een en ander vergeten.

Het gaat dus verder dan de kleur van de wipkip.

Mijn voorstel is dus heel concreet om de quarantaine rondom de Coronacrisis af te wachten en daarna de draad van overleggen en participeren weer op te pakken.

Een kopie van deze mail zal worden doorgestuurd naar de voorzitters van de verschillende wijk- en buurtverenigingen en andere betrokken bewoners uit de omgeving.

Met een hartelijke en bovenal Leidse groet,

[REDACTED]

7. Email d.d. 17 maart 2020 – Verzoek tot uitstel bijeenkomst 18 maart 2020 in plaats van alternatieve invulling

Van: [REDACTED]
Datum: di 17 mrt. 2020 om 16:15
Onderwerp: Re: Vervolgbijsamenkomst LEAD gaat online
Aan: Merel Roos <merel@red-company.nl>

Geachte mevrouw Roos, beste Merel,

dank voor het afgelasten van de bijeenkomst van morgenavond. Ik denk dat dat in deze tijd een verstandig besluit is. Minder verstandig vind ik echter de aankondiging van een vervangende digitale 'bijeenkomst'. Ik heb in mijn dagelijks werk ook te maken met (gemeentelijke) participatietrajecten en heb van mijn adviseurs het advies gekregen die voorlopig stop te zetten en niet digitaal te doen. De reden daarvoor was tweeledig: het is lastig om digitaal een zinvol gesprek te hebben met een grote groep en je sluit mensen zonder de vaardigheden of mogelijkheden om digitaal te participeren uit. In dit geval vind ik dat er nog een element in het nadeel spreekt van de gekozen vorm. De laatste keer liepen de emoties af en toe (hoog) op. Op een webinar zal dat helemaal lastig te managen zijn voor de gespreksleiding.

Gezien het bovenstaande zal ik dan ook geen gebruik maken van uw aanbod om deel te nemen aan een webinar. Ik verzoek u de bijeenkomst te verzetten naar een moment dat er wel een fysieke bijeenkomst mogelijk is.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

8. Email d.d. 27 maart 2020 – Verzoek tot deelname gesprekken.

From: [REDACTED]
Date: Fri, Mar 27, 2020 at 6:50 PM
Subject: Lead
To: <merel@red-company.nl>

Ik wil mij aanmelden voor de gesprekken over lead omdat wij er vlak naast wonen en ons uitzicht behoorlijk belemmerd wordt en totaal geen privacy meer hebben. Ook de ochtend zon zien we niet meer. Wij hebben het huis gekocht omdat we aan deze kant vrij uitzicht en privacy hebben en veel licht.

Mijn naam is [REDACTED] en woonachtig in Leiden [REDACTED]
Bij voorbaat vriendelijk dank

Wees voorzichtig
Gr [REDACTED]

9. Email d.d. 29 maart 2020 – Zorgen over fietsontsluiting zijde Koningsstaete.

From: [REDACTED]
Date: Sun, Mar 29, 2020 at 1:29 PM
Subject: Zorgen bij de Koningsstaete over fietsuitrit achterkant LEAD
To: gijsbert@realedc.com <gijsbert@realedc.com>
Cc: Merel Roos <merel@red-company.nl>, paul@powerhouse-company.com <paul@powerhouse-company.com>, [REDACTED]

Aan Gijsbert van Esterik,

Beste Gijsbert,

Aanvullend op het webinar van 24 maart jongstleden, stuur ik deze e-mail. Tijdens dat webinar heb ik een vraag gesteld over het definitief ontwerp van Lead met betrekking tot de inrichting aan de achterzijde van het gebouw, grenzend aan het terrein van de Nieuwe Koningstraat. Op de informatiebijeenkomst van 5 maart jongstleden werd duidelijk dat hier, in tegenstelling tot eerdere berichtgeving, plotseling een uitgang voor fietsen stond ingetekend. Zowel ikzelf als leden van het bestuur van de VVE, die ik sprak, zijn hierover onaangenaam verrast: in de eerdere gesprekken met de VVE in het kader van de participatie is telkens aangegeven dat de VVE een gesloten achtergevel van LEAD erg belangrijk vindt.

De achterzijde van LEAD grenst aan het terrein van Koningsstaete. Een achteruitgang van LEAD zal zonder twijfel overlast geven op het terrein en in de woningen van Koningsstaete. Bewoners en bezoekers van LEAD zullen het verschil niet zien tussen het eigen terrein (fietspad) en het terrein van Koningsstaete. Zij zullen het terrein van de Koningsstaete betreden en zeer waarschijnlijk ook fietsen en andere voertuigen op dit terrein plaatsen. Ook zal (fiets)verkeer van en naar Lead 's avonds en 's nachts voor geluidsoverlast zorgen. Dit alles is zeer onwenselijk.

Deze nieuwe wending in het ontwerp past niet in het karakter van de participatie-gesprekken met Koningsstaete, zoals eerder gevoerd. Overlast van bewoners en bezoekers van Lead op het terrein van Koningsstaete zal zorgen voor dagelijks irritatie. Daarom opnieuw de vraag of jullie voor het definitief ontwerp willen kiezen voor een gesloten achtergevel. Eerder is sprake geweest van een gesloten achtergevel met groen. Wellicht is een groenstrook ook een mooie aanvulling op de zonnepanelen die - dacht ik - staan ingetekend op een of meer van de daken van LEAD aan de achterzijde van het ontwerp.

Ik hoop graag reactie te ontvangen.

Vast dank en met vriendelijke groet,
[REDACTED]

Overzicht reacties RED Company op ingezonden stukken en mails

De namen en emailadressen van de brievenstellers zijn om privacyredenen zwart gemaakt. Dij bijdragen zijn onverkort overgenomen vanwege het grote belang dat deelnemers hechten aan het opnemen van kritische punten en reacties in de verslagen.

1. Reactie RED Company *(op email d.d. 19 februari 2020)*
2. Reacties RED Company d.d. 16, 20 en 23 maart 2020 *(op emails d.d. 14, 19 en 20 maart 2020)*
3. Reactie RED Company *(op email d.d. 15 maart 2020)*
4. Reacties RED Company d.d. 19 maart 2020 *(op email d.d. 16 maart 2020)*
5. Reacties RED Company d.d. 19 en 23 maart 2020 *(op emails d.d. 16 en 23 maart 2020)*
6. Reactie RED Company d.d. 18 maart 2020 *(op email d.d. 17 maart 2020)*
7. Reactie RED Company d.d. 19 maart 2020 *(op email d.d. 17 maart 2020)*
8. Reactie RED Company d.d. *(op email d.d. 27 maart 2020)*
9. Reactie RED Company d.d. 1 april 2020 *(op email d.d. 29 maart 2020)*

1. Reactie RED Company *(op email d.d. 19 februari 2020)*

De reactie d.d. 19 februari 2020 is opgenomen in het participatieverslag. Hiermee wordt voldaan aan het verzoek om dit aan de gemeente Leiden te rapporteren en communiceren.

2. Reacties RED Company d.d. 16, 20 en 23 maart 2020 (op emails d.d. 14, 19 en 20 maart 2020)

From: Merel Roos <merel@red-company.nl>
Date: Mon, Mar 16, 2020 at 6:56 PM
Subject: Vervolgbijeenkomst LEAD gaat online
To: Merel Roos <merel@red-company.nl>

Beste mevrouw, heer,

U ontving van ons een uitnodiging voor een vervolgbijsamenkomst van de plangroep LEAD op 18 maart aanstaande.

Gezien de risico's op verspreiding van het Covid-19 virus en met het oog op ieders gezondheid gaat de bijeenkomst niet door op 18 maart. We hebben in overleg met de gemeente Leiden besloten de vervolgbijsamenkomst volgende week online te houden. Voor elk onderwerp van de plangroep houden we dan een webinar van een uur.

Het schema is als volgt:

Maandag 23 maart	19.30 uur	webinar verkeer
Dinsdag 24 maart	19.00 uur	webinar ontsluiting
Dinsdag 24 maart	20.30 uur	webinar parkeren
Woensdag 25 maart	19.00 uur	webinar openbare ruimte & groen

In de loop van deze week ontvangt u van ons de inloggegevens waarmee u kunt deelnemen aan de webinars.

In de webinars kunt u uw vragen stellen over de onderzoeken die u ontving. Ook kunt u vervolgvragen stellen over het verslag van de plangroepbijsamenkomst op 20 februari. Steven Delva zal eerst een toelichting geven over hoe hij de opmerkingen heeft verwerkt uit de workshop over openbare ruimte en groen.

Uw vragen worden zoveel mogelijk tijdens het webinar beantwoord. Net als bij de bijeenkomst van 20 februari komt er een verslag waarin alle vragen, dus ook de nog resterende onderwerpen, worden beantwoord.

Voor nieuwe deelnemers geldt dat wij voor vragen die al eerder gesteld en beantwoord zijn zullen verwijzen naar het verslag van 20 februari.

Wij kijken uit naar uw deelname aan de online sessies.

Met vriendelijke groet,

Merel Roos en Gijsbert van Estrik

From: Merel Roos <merel@red-company.nl>
Date: Fri, Mar 20, 2020 at 3:59 PM
Subject: Re: Vervolgbijsamenkomst LEAD gaat online
To: [REDACTED]
Cc: <f.spijker@leiden.nl>

Beste [REDACTED]

Hartelijk dank voor uw mail over de extra bijeenkomst van de plangroep voor LEAD. Zoals u inmiddels heeft begrepen door ontvangst van de uitnodiging voor een online bijeenkomst, vervangen wij de bijeenkomst door vier webinars. Ik begrijp uw zorgen en waardeer uw betrokkenheid. Net als u onderschrijf ik het belang van een goed en zorgvuldig participatieproces. Daarom ga ik met deze mail graag uitgebreid in op uw vraag en de wijze waarop wij u nog een alternatief kunnen bieden.

Het met de gemeente afgestemde doel en de concrete invulling van deze participatieronde omvat(-te) een bijeenkomst van de plangroepen verkeer, parkeren, ontsluiting en openbare ruimte, een informatiemarkt en bestaat daarnaast uit contacten met omwonenden, een woonenquête en een spelmiddag in de lokale BSO.

Tijdens de plangroep van 20 februari hebben wij aan de deelnemers toegezegd dat er nog een informerende bijeenkomst zou volgen na toezending van de eindconcepten van de onderzoeken. Dit is dus een extra avond, het karakter is informeel.

Nu het door omstandigheden niet mogelijk is elkaar fysiek te treffen, hebben we een alternatief ontwikkeld, dat qua vorm prima past bij het karakter van de extra sessie.

Ik licht dat graag nader toe.

Hieronder ga ik eerst op de participatie en de verschillende bijeenkomsten in. Vervolgens beschrijf ik hoe wij u tegemoet willen komen.

Werkwijzer

Op 20 juni 2019 stelde de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten voor LEAD vast. Binnen de kaders van de Nota en rekening houdend met de moties, amendementen en toezeggingen, is RED Company aan de slag gegaan om de plannen voor LEAD nader uit te werken.

Voor de participatie volgden wij hierbij de leidraad van de gemeente de 'Werkwijzer voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan'. Het stappenschema is op pagina 5 van de Nota van Uitgangspunten weergegeven.

In overleg met de gemeente Leiden is een participatieprogramma afgestemd dat invulling geeft aan de Werkwijzer. De Werkwijzer draagt ons als initiatiefnemer op om niet alleen 'live' bijeenkomsten te houden maar ook te zorgen voor een adequate online ondersteuning van het participatieproces.

Plangroep

Op 20 februari 2020 kwam de plangroep LEAD in Het Gebouw bijeen om zich te buigen over de verkeersonderzoeken van RED Company en over het ontwerp voor de openbare ruimte en groen. Hiervoor werden alle (bijna vijftig) mensen uitgenodigd die zich tijdens de eerste ronde van het participatieproces opgaven voor de plangroep. Ook andere belanghebbenden die aangaven graag deel te willen nemen, konden aanwezig zijn. Daarnaast werden voor openbare ruimte en groen ook andere partijen uit de omgeving en belangengroepen uitgenodigd.

Aan de bijeenkomst op 20 februari namen uiteindelijk zo'n 25 tot 30 omwonenden en belanghebbenden deel plus een team van medewerkers van RED Company, onderzoekers en ontwerpers en facilitators. De gemeente Leiden was aanwezig met medewerkers om de kaders en procedures toe te lichten.

In de bijeenkomst hebben verschillende deelgroepen zich met de onderzoekers gebogen over de onderzoeken naar verkeer, parkeren en ontsluiting. Van deze bijeenkomst is een uitgebreid verslag gemaakt en toegezonden (bijlage). Het beantwoordt in 34 pagina's de 111 vragen die zijn gesteld in de werkgroepen voor vier onderwerpen: verkeer, parkeren, ontsluiting en openbare ruimte en groen. Aan het eind van de avond is besloten dat er nog een extra ronde zou volgen na toezending van de eindconcepten van de onderzoeken. Deze ronde wordt nu op een alternatieve wijze ingevuld in verband met de maatregelen om verspreiding van het coronavirus tegen te gaan.

Informatiemarkt

Op 5 maart werd in Het Gebouw een informatiemarkt gehouden over alle onderwerpen rond LEAD. De onderwerpen uit de plangroep kwamen opnieuw aan bod. Ook ging het ook over stedenbouw, bezonning/beschaduwning, hoogbouw, woningaanbod, plintfuncties en duurzaamheid. De markt werd bijgewoond door ruim honderd belangstellenden en belanghebbenden. De gemeente Leiden lichtte hier o.a. met panelen de Nota van Uitgangspunten, beleidskaders, het onafhankelijke verkeersonderzoek en de bestemmingsplanprocedure toe. Het uitgebreide verslag hiervan volgt binnenkort en gaat in op de vragen en reacties van de bezoekers.

Vervolg op plangroep

In de bijeenkomsten van 20 februari jl. en 5 maart jl. zijn de onderzoeksresultaten van verkeer, parkeren en ontsluiting uitgebreid aan bod gekomen. Aanvullend hebben wij tijdens de bijeenkomst op 20 februari jl. aangeboden om - zodra gereed - de eindconcepten van de onderzoeken over parkeren en verkeer te verstrekken en daarna nog een extra bijeenkomst op 18 maart te organiseren. Dit was een aanvullend aanbod op het programma om vragen te beantwoorden die de eindconcepten nog zouden kunnen opleveren.

De avond stond aanvankelijk gepland voor 18 maart. Gezien landelijke maatregelen rond het coronavirus hebben we in overleg met de gemeente Leiden gekeken welke mogelijkheden er binnen de Werkwijzer en de Covid-19 richtlijnen zijn om de aanvullende bijeenkomst online door te laten gaan. En zo de nog resterende vragen over de verkeersonderzoeken te kunnen beantwoorden. Het leek ons goed en netjes om dan voor openbare ruimte & groen uit dezelfde plangroep ook nog een online vervolg te bieden.

In onze opzet voor 18 maart zouden we (net als op 20 februari) de vier onderwerpen (drie verkeersonderzoeken en openbare ruimte en groen) behandelen in aparte groepen. Daarop besloten we vier goed gestructureerde webinars aan te bieden van elk een uur op 23, 24 en 25 maart. In de webinars worden alle vragen van de deelnemers geïnventariseerd en zoveel mogelijk beantwoordt. Van de webinars wordt een verslag gemaakt dat *alle* vragen die zijn gesteld weer beantwoordt. De gemeente Leiden neemt in dit verslag weer de beantwoording van vragen over kaders en procedures op zich.

Doel

De bijeenkomsten op 20 februari en 5 maart plus de extra webinars geven samen invulling aan wat de gemeente de initiatiefnemer opdraagt in de werkwijzer, namelijk:

- afstemming van het initiatief;
- uitleg hoe het voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en aan wet- en regelgeving;
- en registratie van reacties en uitleg hoe daarmee is omgegaan.

Volgens ons en de gemeente Leiden voldoen vier uren met goed gestructureerde webinars aan het doel van de extra vervolgbijeenkomst: het stellen en beantwoorden van vragen over de verkeersonderzoeken en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen.

Aanvulling op webinars

U en enkele andere deelnemers hebben teleurgesteld gereageerd op de uitnodiging voor de webinars en ons gevraagd de informatiebijeenkomst op een later tijdstip *live* te houden. Voor wie niet kan op de nieuwe data – of voor wie niets voelt voor een online meeting – bieden we een alternatief:

1. Vragenronde.

Aanvullend op de webinars kunnen de deelnemers tot en met 29 maart al hun vragen over de verkeersonderzoeken, het verslag van 20 februari en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen per mail aan ons richten op mailadres merel@red-company.nl. Wij streven ernaar alle vragen uit de webinars en de mails op 31 maart te beantwoorden en naar u terug te koppelen.

2. Persoonlijke gesprekken.

De mensen die ons nu een mail met hun bezwaar tegen een webinar hebben gestuurd, bieden wij deze maand een-op-een persoonlijke gesprekken aan, desgewenst via skype of een ander medium, om hun onderwerpen met ons te bespreken. We zullen ervan verslag doen in het participatieverslag.

In de aanloop naar de Nota van Uitgangspunten hebben we veelvuldig persoonlijk contact gehad met omwonenden en direct belanghebbenden over plandetails en de toekomstige uitvoering. Zodra de richtlijnen dat toestaan, zetten wij het wat omvangrijkere overleg met VVE's, organisaties en belangengroepen graag weer voort.

Ik hoop dat ik duidelijk heb kunnen maken dat wij bij het online alternatief niet over één nacht ijs zijn gegaan. En ik hoop u met een persoonlijk gesprek tegemoet te komen. Vanuit RED Company kijken wij uit naar een constructieve voortzetting van het contact in webinars en gesprekken.

Met vriendelijke groet,

Nanne de Ru

R E

D C

TALK+31 (0)10 303 75 33
VISITWesterlaan 17, Rotterdam

EXPLOREred-company.nl

CONFIDENTIALITY NOTICE: This email message could contain confidential information intended only for the use of the individual or entity named. If the reader of this message is not the intended recipient, the reader is hereby notified that any dissemination, distribution, copying or other use of this message is strictly prohibited and is hereby instructed to return or destroy this copy of this message.

From: **Merel Roos** <merel@red-company.nl>
Date: Mon, Mar 23, 2020 at 8:06 PM
Subject: Re: Vervolgbijeenkomst LEAD gaat online
To: [REDACTED]
Cc: <f.spijker@leiden.nl>

Beste [REDACTED]

Dank voor uw bericht over de webinars. Hieronder willen wij graag nader ingaan op uw laatste mails.

We begrijpen dat de huidige tijd het nodige vraagt van mensen. Tegelijkertijd streven wij ernaar om het werk zoveel mogelijk op aangepaste wijze door te laten gaan en niet helemaal stil te vallen. Juist uit dit oogpunt hebben we de participatie voor LEAD in overleg met de gemeente Leiden verruimt in tijden en mogelijkheden.

We willen er graag de aandacht op vestigen dat er al de nodige ruimte is geboden om met de onderzoekers, ons en de gemeente Leiden van gedachten te wisselen over verkeer, parkeren en ontsluiting en andere onderwerpen rond LEAD.

Op 20 februari hebben de verkeersonderzoekers en de ontwerpers van de openbare ruimte hun informatie een avond lang in Het Gebouw met de leden van de plangroep gedeeld. De onderzoeken naar verkeer, parkeren en ontsluiting werden driemaal in kleine groepen toegelicht en bediscussieerd. De vragen en antwoorden van deze sessies zijn opgenomen in het verslag van de bijeenkomst. Op 5 maart was er opnieuw discussie en toelichting over alle aspecten van LEAD mogelijk tijdens de informatiemarkt in Het Gebouw.

Als extra mogelijkheid boden we een bijeenkomst aan over de eindconcepten van de onderzoeken. Die zijn op 11 maart aan de leden van de plangroep gestuurd, ter voorbereiding op een aanvullende bijeenkomst van 18 maart.

We hebben zelf het initiatief genomen om de extra bijeenkomst te vervangen door vier webinars uit het oogpunt van ieders gezondheid. Om zoveel mogelijk plangroepleden in staat te stellen deel te nemen werden de webinars verplaatst naar drie avonden op 23, 24 en 25 maart. Om tegemoet te komen aan bezwaren van deelnemers die niet aan een webinar willen of kunnen deelnemen hebben we naast de webinars een schriftelijke mogelijkheid geboden om vragen te beantwoorden. De termijn hiervoor hebben we verlengd tot en met 29 maart. Ook bieden we u daarom een persoonlijk gesprek aan.

In de aanloop naar de Nota van Uitgangspunten hebben we veelvuldig persoonlijk contact gehad met omwonenden en direct belanghebbenden over plandetails en de toekomstige uitvoering. Zodra de richtlijnen dat toestaan, zetten wij deze contacten graag weer voort.

Met vriendelijke groet,

Nanne de Ru

R E

D C
TALK+31 (0)10 303 75 33
VISITWesterlaan 17, Rotterdam

EXPLOREred-company.nl

CONFIDENTIALITY NOTICE: This email message could contain confidential information intended only for the use of the individual or entity named. If the reader of this message is not the intended recipient, the reader is hereby notified that any dissemination, distribution, copying or other use of this message is strictly prohibited and is hereby instructed to return or destroy this copy of this message.

3. Reactie RED Company (op email d.d. 15 maart 2020)

De reactie d.d. 15 maart 2020 is opgenomen in het participatieverslag en gerapporteerd en gecommuniceerd aan de gemeente Leiden. Daarnaast is geen correspondentie over de extra bijeenkomst en alternatieve invulling hiervan meer verstrekt.

4. Reacties RED Company d.d. 19 maart 2020 (op email d.d. 16 maart 2020)

From: **Merel Roos** <merel@red-company.nl>
Date: Thu, Mar 19, 2020 at 9:40 PM
Subject: Re: Vervolgbijsamenkomst LEAD gaat online
To: [REDACTED]

Geachte [REDACTED]

Hartelijk dank voor uw mail waarin u verzoekt de webinars voor LEAD te heroverwegen. Ik begrijp uw zorgen en waardeer uw betrokkenheid. Net als u onderschrijf ik het belang van een goed en zorgvuldig participatieproces. Daarom ga ik met deze mail graag uitgebreid in op uw vraag.

Het met de gemeente afgestemde doel en de concrete invulling van deze participatieronde omvat(-te) een bijeenkomst van de plangroepen verkeer, parkeren, ontsluiting en openbare ruimte, een informatiemarkt en bestaat daarnaast uit contacten met omwonenden, een woonenquête en een spelmiddag in de lokale BSO.

Tijdens de plangroep van 20 februari hebben wij aan de deelnemers toegezegd dat er nog een informerende bijeenkomst zou volgen na toezending van de eindconcepten van de onderzoeken. Dit is dus een extra avond, het karakter is informeel.

Nu het door omstandigheden niet mogelijk is elkaar fysiek te treffen, hebben we een alternatief ontwikkeld, dat qua vorm prima past bij het karakter van de extra sessie. Ik licht dat graag nader toe.

Hieronder ga ik eerst op de participatie en de verschillende bijeenkomsten in. Vervolgens beschrijf ik hoe wij u tegemoet willen komen.

Werkwijzer

Op 20 juni 2019 stelde de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten voor LEAD vast. Binnen de kaders van de Nota en rekening houdend met de moties, amendementen en toezeggingen, is RED Company aan de slag gegaan om de plannen voor LEAD nader uit te werken.

Voor de participatie volgden wij hierbij de leidraad van de gemeente de 'Werkwijzer voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan'. Het stappenschema is op pagina 5 van de Nota van Uitgangspunten weergegeven.

In overleg met de gemeente Leiden is een participatieprogramma afgestemd dat invulling geeft aan de Werkwijzer. De Werkwijzer draagt ons als initiatiefnemer op om niet alleen 'live' bijeenkomsten te houden maar ook te zorgen voor een adequate online ondersteuning van het participatieproces.

Plangroep

Op 20 februari 2020 kwam de plangroep LEAD in Het Gebouw bijeen om zich te buigen over de verkeersonderzoeken van RED Company en over het ontwerp voor de openbare ruimte en groen. Hiervoor werden alle (bijna vijftig) mensen uitgenodigd die zich tijdens de eerste ronde van het participatieproces opgaven voor de plangroep. Ook andere belanghebbenden die aangaven graag deel te willen nemen, konden aanwezig zijn. Daarnaast werden voor openbare ruimte en groen ook andere partijen uit de omgeving en belangengroepen uitgenodigd.

Aan de bijeenkomst op 20 februari namen uiteindelijk zo'n 25 tot 30 omwonenden en belanghebbenden deel plus een team van medewerkers van RED Company, onderzoekers en ontwerpers en facilitators. De gemeente Leiden was aanwezig met medewerkers om de kaders en procedures toe te lichten.

In de bijeenkomst hebben verschillende deelgroepen zich met de onderzoekers gebogen over de onderzoeken naar verkeer, parkeren en ontsluiting. Van deze bijeenkomst is een uitgebreid verslag gemaakt en toegezonden (bijlage). Het beantwoordt in 34 pagina's de 111 vragen die zijn gesteld in de werkgroepen voor vier onderwerpen: verkeer, parkeren, ontsluiting en openbare ruimte en groen. Aan het eind van de avond is besloten dat er nog een extra ronde zou volgen na toezending van de eindconcepten van de onderzoeken. Deze ronde wordt nu op een alternatieve wijze ingevuld in verband met de maatregelen om verspreiding van het coronavirus tegen te gaan.

Informatiemarkt

Op 5 maart werd in Het Gebouw een informatiemarkt gehouden over alle onderwerpen rond LEAD. De onderwerpen uit de plangroep kwamen opnieuw aan bod. Ook ging het ook over stedenbouw, bezonning/beschaduwning, hoogbouw, woningaanbod, plintfuncties en duurzaamheid. De markt werd bijgewoond door ruim honderd belangstellenden en belanghebbenden. De gemeente Leiden lichtte hier o.a. met panelen de Nota van Uitgangspunten, beleidskaders, het onafhankelijke verkeersonderzoek en de bestemmingsplanprocedure toe. Het uitgebreide verslag hiervan volgt binnenkort en gaat in op de vragen en reacties van de bezoekers.

Vervolg op plangroep

In de bijeenkomsten van 20 februari jl. en 5 maart jl. zijn de onderzoeksresultaten van verkeer, parkeren en ontsluiting uitgebreid aan bod gekomen. Aanvullend hebben wij tijdens de bijeenkomst op 20 februari jl. aangeboden om - zodra gereed - de eindconcepten van de onderzoeken over parkeren en verkeer te verstrekken en daarna nog een extra bijeenkomst op 18 maart te organiseren. Dit was een aanvullend aanbod op het programma om vragen te beantwoorden die de eindconcepten nog zouden kunnen opleveren.

De avond stond aanvankelijk gepland voor 18 maart. Gezien landelijke maatregelen rond het coronavirus hebben we in overleg met de gemeente Leiden gekeken welke mogelijkheden er binnen de Werkwijzer en de Covid-19 richtlijnen zijn om de aanvullende bijeenkomst online door te laten gaan. En zo de nog resterende vragen over de verkeersonderzoeken te kunnen beantwoorden. Het leek ons goed en netjes om dan voor openbare ruimte & groen uit dezelfde plangroep ook nog een online vervolg te bieden.

In onze opzet voor 18 maart zouden we (net als op 20 februari) de vier onderwerpen (drie verkeersonderzoeken en openbare ruimte en groen) behandelen in aparte groepen. Daarop besloten we vier goed gestructureerde webinars aan te bieden van elk een uur op 23, 24 en 25 maart. In de webinars worden alle vragen van de deelnemers geïnventariseerd en zoveel mogelijk beantwoord. Van de webinars wordt een verslag gemaakt dat *alle* vragen die zijn gesteld weer beantwoordt. De gemeente Leiden neemt in dit verslag weer de beantwoording van vragen over kaders en procedures op zich.

Doel

De bijeenkomsten op 20 februari en 5 maart plus de extra webinars geven samen invulling aan wat de gemeente de initiatiefnemer opdraagt in de werkwijzer, namelijk:

- afstemming van het initiatief;
- uitleg hoe het voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en aan wet- en regelgeving;
- en registratie van reacties en uitleg hoe daarmee is omgegaan.

Volgens ons en de gemeente Leiden voldoen vier uren met goed gestructureerde webinars aan het doel van de extra vervolgbijsamenkomst: het stellen en beantwoorden van vragen over de verkeersonderzoeken en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen.

Aanvulling op webinars

U en enkele andere deelnemers hebben teleurgesteld gereageerd op de uitnodiging voor de webinars en ons gevraagd de informatiebijeenkomst op een later tijdstip *live* te houden. Voor wie niet kan op de nieuwe data – of voor wie niets voelt voor een online meeting – bieden we een alternatief:

1. Vragenronde.

Aanvullend op de webinars kunnen de deelnemers tot en met 25 maart al hun vragen over de verkeersonderzoeken, het verslag van 20 februari en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen per mail aan ons richten op mailadres merel@red-company.nl. Wij streven ernaar alle vragen uit de webinars en de mails op 31 maart te beantwoorden en naar u terug te koppelen.

2. Persoonlijke gesprekken.

De mensen die ons nu een mail met hun bezwaar tegen een webinar hebben gestuurd, bieden wij deze maand een-op-een persoonlijke gesprekken aan, desgewenst via skype of een ander medium, om hun onderwerpen met ons te bespreken. We zullen ervan verslag doen in het participatieverslag.

In de aanloop naar de Nota van Uitgangspunten hebben we veelvuldig persoonlijk contact gehad met omwonenden en direct belanghebbenden over plandetails en de toekomstige uitvoering. Zodra de richtlijnen dat toestaan, zetten wij het wat omvangrijkere overleg met VVE's, organisaties en belangengroepen graag weer voort.

Ik hoop dat ik duidelijk heb kunnen maken dat wij bij het online alternatief niet over één nacht ijs zijn gegaan. En ik hoop u met een persoonlijk gesprek tegemoet te komen. Vanuit RED Company kijken wij uit naar een constructieve voortzetting van het contact in webinars en gesprekken.

Met vriendelijke groet,

Nanne de Ru

R E

D C

TALK+31 (0)10 303 75 33
VISITWesterlaan 17, Rotterdam

EXPLOREred-company.nl

CONFIDENTIALITY NOTICE: This email message could contain confidential information intended only for the use of the individual or entity named. If the reader of this message is not the intended recipient, the reader is hereby notified that any dissemination, distribution, copying or other use of this message is strictly prohibited and is hereby instructed to return or destroy this copy of this message.

5. Reacties RED Company d.d. 19 en 23 maart 2020 (op emails d.d. 16 en 23 maart 2020)

From: **Merel Roos** <merel@red-company.nl>
Date: Thu, Mar 19, 2020 at 9:52 PM
Subject: Re: Vervolgbijsamenkomst LEAD gaat online
To: [REDACTED]

Geachte [REDACTED]

Hartelijk dank voor uw mail waarin u verzoekt de webinars voor LEAD te heroverwegen. Ik begrijp uw zorgen en waardeer uw betrokkenheid. Net als u onderschrijf ik het belang van een goed en zorgvuldig participatieproces. Daarom ga ik met deze mail graag uitgebreid in op uw vraag.

Het met de gemeente afgestemde doel en de concrete invulling van deze participatieronde omvat(-te) een bijeenkomst van de plangroepen verkeer, parkeren, ontsluiting en openbare ruimte, een informatiemarkt en bestaat daarnaast uit contacten met omwonenden, een woonenquête en een spelmiddag in de lokale BSO.

Tijdens de plangroep van 20 februari hebben wij aan de deelnemers toegezegd dat er nog een informerende bijeenkomst zou volgen na toezending van de eindconcepten van de onderzoeken. Dit is dus een extra avond, het karakter is informeel.

Nu het door omstandigheden niet mogelijk is elkaar fysiek te treffen, hebben we een alternatief ontwikkeld, dat qua vorm prima past bij het karakter van de extra sessie. Ik licht dat graag nader toe.

Hieronder ga ik eerst op de participatie en de verschillende bijeenkomsten in. Vervolgens beschrijf ik hoe wij u tegemoet willen komen.

Werkwijzer

Op 20 juni 2019 stelde de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten voor LEAD vast. Binnen de kaders van de Nota en rekening houdend met de moties, amendementen en toezeggingen, is RED Company aan de slag gegaan om de plannen voor LEAD nader uit te werken.

Voor de participatie volgden wij hierbij de leidraad van de gemeente de 'Werkwijzer voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan'. Het stappenschema is op pagina 5 van de Nota van Uitgangspunten weergegeven.

In overleg met de gemeente Leiden is een participatieprogramma afgestemd dat invulling geeft aan de Werkwijzer. De Werkwijzer draagt ons als initiatiefnemer op om niet alleen 'live' bijeenkomsten te houden maar ook te zorgen voor een adequate online ondersteuning van het participatieproces.

Plangroep

Op 20 februari 2020 kwam de plangroep LEAD in Het Gebouw bijeen om zich te buigen over de verkeersonderzoeken van RED Company en over het ontwerp voor de openbare ruimte en groen. Hiervoor werden alle (bijna vijftig) mensen uitgenodigd die zich tijdens de eerste ronde van het participatieproces opgaven voor de plangroep. Ook andere belanghebbenden die aangaven graag deel te willen nemen, konden aanwezig zijn. Daarnaast werden voor openbare ruimte en groen ook andere partijen uit de omgeving en belangengroepen uitgenodigd.

Aan de bijeenkomst op 20 februari namen uiteindelijk zo'n 25 tot 30 omwonenden en belanghebbenden deel plus een team van medewerkers van RED Company, onderzoekers en ontwerpers en facilitators. De gemeente Leiden was aanwezig met medewerkers om de kaders en procedures toe te lichten.

In de bijeenkomst hebben verschillende deelgroepen zich met de onderzoekers gebogen over de onderzoeken naar verkeer, parkeren en ontsluiting. Van deze bijeenkomst is een uitgebreid verslag gemaakt en toegezonden (bijlage). Het beantwoordt in 34 pagina's de 111 vragen die zijn gesteld in de werkgroepen voor vier onderwerpen: verkeer, parkeren, ontsluiting en openbare ruimte en groen.

Aan het eind van de avond is besloten dat er nog een extra ronde zou volgen na toezending van de eindconcepten van de onderzoeken. Deze ronde wordt nu op een alternatieve wijze ingevuld in verband met de maatregelen om verspreiding van het coronavirus tegen te gaan.

Informatiemarkt

Op 5 maart werd in Het Gebouw een informatiemarkt gehouden over alle onderwerpen rond LEAD. De onderwerpen uit de plangroep kwamen opnieuw aan bod. Ook ging het ook over stedenbouw, bezonning/beschaduwning, hoogbouw, woningaanbod, plintfuncties en duurzaamheid. De markt werd bijgewoond door ruim honderd belangstellenden en belanghebbenden. De gemeente Leiden lichtte hier o.a. met panelen de Nota van Uitgangspunten, beleidskaders, het onafhankelijke verkeersonderzoek en de bestemmingsplanprocedure toe. Het uitgebreide verslag hiervan volgt binnenkort en gaat in op de vragen en reacties van de bezoekers.

Vervolg op plangroep

In de bijeenkomsten van 20 februari jl. en 5 maart jl. zijn de onderzoeksresultaten van verkeer, parkeren en ontsluiting uitgebreid aan bod gekomen. Aanvullend hebben wij tijdens de bijeenkomst op 20 februari jl. aangeboden om - zodra gereed - de eindconcepten van de onderzoeken over parkeren en verkeer te verstrekken en daarna nog een extra bijeenkomst op 18 maart te organiseren. Dit was een aanvullend aanbod op het programma om vragen te beantwoorden die de eindconcepten nog zouden kunnen opleveren.

De avond stond aanvankelijk gepland voor 18 maart. Gezien landelijke maatregelen rond het coronavirus hebben we in overleg met de gemeente Leiden gekeken welke mogelijkheden er binnen de Werkwijzer en de Covid-19 richtlijnen zijn om de aanvullende bijeenkomst online door te laten gaan. En zo de nog resterende vragen over de verkeersonderzoeken te kunnen beantwoorden. Het leek ons goed en netjes om dan voor openbare ruimte & groen uit dezelfde plangroep ook nog een online vervolg te bieden.

In onze opzet voor 18 maart zouden we (net als op 20 februari) de vier onderwerpen (drie verkeersonderzoeken en openbare ruimte en groen) behandelen in aparte groepen. Daarop besloten we vier goed gestructureerde webinars aan te bieden van elk een uur op 23, 24 en 25 maart. In de webinars worden alle vragen van de deelnemers geïnventariseerd en zoveel mogelijk beantwoord. Van de webinars wordt een verslag gemaakt dat *alle* vragen die zijn gesteld weer beantwoordt. De gemeente Leiden neemt in dit verslag weer de beantwoording van vragen over kaders en procedures op zich.

Doel

De bijeenkomsten op 20 februari en 5 maart plus de extra webinars geven samen invulling aan wat de gemeente de initiatiefnemer opdraagt in de werkwijzer, namelijk:

- afstemming van het initiatief;
- uitleg hoe het voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en aan wet- en regelgeving;
- en registratie van reacties en uitleg hoe daarmee is omgegaan.

Volgens ons en de gemeente Leiden voldoen vier uren met goed gestructureerde webinars aan het doel van de extra vervolgbijeenkomst: het stellen en beantwoorden van vragen over de verkeersonderzoeken en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen.

Aanvulling op webinars

U en enkele andere deelnemers hebben teleurgesteld gereageerd op de uitnodiging voor de webinars en ons gevraagd de informatiebijeenkomst op een later tijdstip *live* te houden. Voor wie niet kan op de nieuwe data – of voor wie niets voelt voor een online meeting – bieden we een alternatief:

1. Vragenronde.

Aanvullend op de webinars kunnen de deelnemers tot en met 25 maart al hun vragen over de verkeersonderzoeken, het verslag van 20 februari en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen per mail aan ons richten op mailadres merel@red-company.nl. Wij streven ernaar alle vragen uit de webinars en de mails op 31 maart te beantwoorden en naar u terug te koppelen.

2. Persoonlijke gesprekken.

De mensen die ons nu een mail met hun bezwaar tegen een webinar hebben gestuurd, bieden wij deze maand een-op-een persoonlijke gesprekken aan, desgewenst via skype of

een ander medium, om hun onderwerpen met ons te bespreken. We zullen ervan verslag doen in het participatieverslag.

In de aanloop naar de Nota van Uitgangspunten hebben we veelvuldig persoonlijk contact gehad met omwonenden en direct belanghebbenden over plandetails en de toekomstige uitvoering. Zodra de richtlijnen dat toestaan, zetten wij het wat omvangrijkere overleg met VVE's, organisaties en belangengroepen graag weer voort.

Ik hoop dat ik duidelijk heb kunnen maken dat wij bij het online alternatief niet over één nacht ijs zijn gegaan. En ik hoop u met een persoonlijk gesprek tegemoet te komen. Vanuit RED Company kijken wij uit naar een constructieve voortzetting van het contact in webinars en gesprekken.

Met vriendelijke groet,

Nanne de Ru

R E

D C

TALK+31 (0)10 303 75 33
VISITWesterlaan 17, Rotterdam

EXPLOREred-company.nl

CONFIDENTIALITY NOTICE: This email message could contain confidential information intended only for the use of the individual or entity named. If the reader of this message is not the intended recipient, the reader is hereby notified that any dissemination, distribution, copying or other use of this message is strictly prohibited and is hereby instructed to return or destroy this copy of this message.

Van: **Nanne de Ru** <nanne@red-company.nl>
Datum: ma 23 mrt. 2020 om 17:47
Onderwerp: Fwd: Reminder webinar LEAD
Aan: [REDACTED]

Beste [REDACTED]

Ik kreeg jullie mail doorgestuurd van Merel. Jullie hebben vorige week bezwaar gemaakt tegen het houden van de webinars, daar bestaat bij ons geen misverstand over. De motivatie van ons en de gemeente om ze toch door te laten gaan, vonden jullie in de mail die we vorige week als reactie hebben gestuurd. De gemeente heeft vandaag nog eens bevestigd dat zij het belangrijk dat het gewone leven zoveel mogelijk doorgaat en daarom voor LEAD ook de webinars doorgang vinden.

We hebben jullie bezwaren klaarblijkelijk ten onrechte niet opgevat als afmelding van de webinars. Vandaar dat jullie de herinnering ontvingen. Het spijt mij dat we jullie bezwaren niet hebben begrepen als zijnde een afmelding en dat we jullie hebben gekwetst door een reminder te sturen. Dat was niet onze bedoeling! We halen jullie uit de lijst. Ik wil jullie overigens bedanken voor de deelname aan en de inbreng bij alle eerdere bijeenkomsten. Mochten er nog vragen of onderwerpen zijn die jullie willen bespreken, ons team en ikzelf staan jullie graag te woord!

Met vriendelijke groet,

Nanne de Ru

From: **Nanne de Ru** <nanne@red-company.nl>
Date: Mon, 23 Mar 2020 at 19:14
Subject: Re: Reminder webinar LEAD
To: [REDACTED] Merel Roos <merel@red-company.nl>

Beste [REDACTED]

Dank voor jullie mail. Wat betreft de notulen, volgens Merel (zie cc) zijn deze reeds aan jullie verstuurd per mail op 11 maart j.l. en daarna nogmaals op 19 maart. Voor de volledigheid heb ik ze nogmaals bijgevoegd. Bij vragen hoor ik graag,

Hartelijke groet,

Nanne

6. Reactie RED Company d.d. 18 maart 2020 (op email d.d. 17 maart 2020)

From: **Merel Roos** <merel@red-company.nl>
Date: Wed, Mar 18, 2020 at 6:36 PM
Subject: Re: Vervolgbijeenkomst LEAD gaat online
To: [REDACTED]
Cc: f.spijker@leiden.nl <f.spijker@leiden.nl>, CDALeiden <fractie@cdaleiden.nl>, G.van.Gaal@gemeenteraadleiden.nl <G.van.Gaal@gemeenteraadleiden.nl>, v.koroglu@gemeenteraadleiden.nl <v.koroglu@gemeenteraadleiden.nl>, d.verbree@gemeenteraadleiden.nl <d.verbree@gemeenteraadleiden.nl>, a.jermoumi@gemeenteraadleiden.nl <a.jermoumi@gemeenteraadleiden.nl>, j.bleijie@gemeenteraadleiden.nl <j.bleijie@gemeenteraadleiden.nl>, m.van.schaik@gemeenteraadleiden.nl <m.van.schaik@gemeenteraadleiden.nl>, m.kersten@gemeenteraadleiden.nl <m.kersten@gemeenteraadleiden.nl>, p.krol@gemeenteraadleiden.nl <p.krol@gemeenteraadleiden.nl>
>

Geachte [REDACTED]

Hartelijk dank voor uw mail waarin u verzoekt de webinars voor LEAD te heroverwegen. Ik begrijp uw zorgen en waardeer uw betrokkenheid. Net als u onderschrijf ik het belang van een goed en zorgvuldig participatieproces. Daarom ga ik met deze mail graag uitgebreid in op uw vraag.

Het met de gemeente afgestemde doel en de concrete invulling van deze participatieronde omvat(-) een bijeenkomst van de plangroepen verkeer, parkeren, ontsluiting en openbare ruimte, een informatiemarkt en bestaat daarnaast uit contacten met omwonenden, een woonenquête en een spelmiddag in de lokale BSO.

Tijdens de plangroep van 20 februari hebben wij aan de deelnemers toegezegd dat er nog een informerende bijeenkomst zou volgen na toezending van de eindconcepten van de onderzoeken. Dit is dus een extra avond, het karakter is informeel.

Nu het door omstandigheden niet mogelijk is elkaar fysiek te treffen, hebben we een alternatief ontwikkeld, dat qua vorm prima past bij het karakter van de extra sessie. Ik licht dat graag nader toe.

Hieronder ga ik eerst op de participatie en de verschillende bijeenkomsten in. Vervolgens beschrijf ik hoe wij u tegemoet willen komen.

Werkwijzer

Op 20 juni 2019 stelde de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten voor LEAD vast. Binnen de kaders van de Nota en rekening houdend met de moties, amendementen en toezeggingen, is RED Company aan de slag gegaan om de plannen voor LEAD nader uit te werken.

Voor de participatie volgden wij hierbij de leidraad van de gemeente de 'Werkwijzer voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan'. Het stappenschema is op pagina 5 van de Nota van Uitgangspunten weergegeven.

In overleg met de gemeente Leiden is een participatieprogramma afgestemd dat invulling geeft aan de Werkwijzer. De Werkwijzer draagt ons als initiatiefnemer op om niet alleen 'live' bijeenkomsten te houden maar ook te zorgen voor een adequate online ondersteuning van het participatieproces.

Plangroep

Op 20 februari 2020 kwam de plangroep LEAD in Het Gebouw bijeen om zich te buigen over de verkeersonderzoeken van RED Company en over het ontwerp voor de openbare ruimte en groen. Hiervoor werden alle (bijna vijftig) mensen uitgenodigd die zich tijdens de eerste ronde van het participatieproces opgaven voor de plangroep. Ook andere belanghebbenden die aangaven graag deel te willen nemen, konden aanwezig zijn. Daarnaast werden voor openbare ruimte en groen ook andere partijen uit de omgeving en belangengroepen uitgenodigd.

Aan de bijeenkomst op 20 februari namen uiteindelijk zo'n 25 tot 30 omwonenden en belanghebbenden deel plus een team van medewerkers van RED Company, onderzoekers en ontwerpers en facilitators. De gemeente Leiden was aanwezig met medewerkers om de kaders en procedures toe te lichten.

In de bijeenkomst hebben verschillende deelgroepen zich met de onderzoekers gebogen over de onderzoeken naar verkeer, parkeren en ontsluiting. Van deze bijeenkomst is een uitgebreid verslag gemaakt en toegezonden (bijlage). Het beantwoordt in 34 pagina's de 111 vragen die zijn gesteld in de werkgroepen voor vier onderwerpen: verkeer, parkeren, ontsluiting en openbare ruimte en groen. Aan het eind van de avond is besloten dat er nog een extra ronde zou volgen na toezending van de eindconcepten van de onderzoeken. Deze ronde wordt nu op een alternatieve wijze ingevuld in verband met de maatregelen om verspreiding van het coronavirus tegen te gaan.

Informatiemarkt

Op 5 maart werd in Het Gebouw een informatiemarkt gehouden over alle onderwerpen rond LEAD. De onderwerpen uit de plangroep kwamen opnieuw aan bod. Ook ging het ook over stedenbouw, bezonning/beschaduwning, hoogbouw, woningaanbod, plintfuncties en duurzaamheid. De markt werd bijgewoond door ruim honderd belangstellenden en belanghebbenden. De gemeente Leiden lichtte hier o.a. met panelen de Nota van Uitgangspunten, beleidskaders, het onafhankelijke verkeersonderzoek en de bestemmingsplanprocedure toe. Het uitgebreide verslag hiervan volgt binnenkort en gaat in op de vragen en reacties van de bezoekers.

Vervolg op plangroep

In de bijeenkomsten van 20 februari jl. en 5 maart jl. zijn de onderzoeksresultaten van verkeer, parkeren en ontsluiting uitgebreid aan bod gekomen. Aanvullend hebben wij tijdens de bijeenkomst op 20 februari jl. aangeboden om - zodra gereed - de eindconcepten van de onderzoeken over parkeren en verkeer te verstrekken en daarna nog een extra bijeenkomst op 18 maart te organiseren. Dit was een aanvullend aanbod op het programma om vragen te beantwoorden die de eindconcepten nog zouden kunnen opleveren.

De avond stond aanvankelijk gepland voor 18 maart. Gezien landelijke maatregelen rond het coronavirus hebben we in overleg met de gemeente Leiden gekeken welke mogelijkheden er binnen de Werkwijzer en de Covid-19 richtlijnen zijn om de aanvullende bijeenkomst online door te laten gaan. En zo de nog resterende vragen over de verkeersonderzoeken te kunnen beantwoorden. Het leek ons goed en netjes om dan voor openbare ruimte & groen uit dezelfde plangroep ook nog een online vervolg te bieden.

In onze opzet voor 18 maart zouden we (net als op 20 februari) de vier onderwerpen (drie verkeersonderzoeken en openbare ruimte en groen) behandelen in aparte groepen. Daarop besloten we vier goed gestructureerde webinars aan te bieden van elk een uur op 23, 24 en 25 maart. In de webinars worden alle vragen van de deelnemers geïnventariseerd en zoveel mogelijk beantwoord. Van de webinars wordt een verslag gemaakt dat *alle* vragen die zijn gesteld weer beantwoordt. De gemeente Leiden neemt in dit verslag weer de beantwoording van vragen over kaders en procedures op zich.

Doel

De bijeenkomsten op 20 februari en 5 maart plus de extra webinars geven samen invulling aan wat de gemeente de initiatiefnemer opdraagt in de werkwijzer, namelijk:

- afstemming van het initiatief;
- uitleg hoe het voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en aan wet- en regelgeving;
- en registratie van reacties en uitleg hoe daarmee is omgegaan.

Volgens ons en de gemeente Leiden voldoen vier uren met goed gestructureerde webinars aan het doel van de extra vervolgbijsamenkomst: het stellen en beantwoorden van vragen over de verkeersonderzoeken en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen.

Aanvulling op webinars

Enkele deelnemers hebben teleurgesteld gereageerd op de uitnodiging voor de webinars. Zij vroegen ons de informatiebijeenkomst op een later tijdstip *live* te houden. Voor wie niet kan op de nieuwe data – of voor wie niets voelt voor een online meeting – bieden we een alternatief:

1. Vragenronde.

Aanvullend op de webinars kunnen de deelnemers tot en met 25 maart al hun vragen over de verkeersonderzoeken, het verslag van 20 februari en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen per mail aan ons richten op mailadres merel@red-company.nl. Wij streven ernaar alle vragen uit de webinars en de mails op 31 maart te beantwoorden en naar u terug te koppelen.

2. Persoonlijke gesprekken.

De mensen die ons nu een mail met hun bezwaar tegen een webinar hebben gestuurd, bieden wij deze maand een-op-een persoonlijke gesprekken aan, desgewenst via skype of een ander medium, om hun onderwerpen met ons te bespreken. We zullen ervan verslag doen in het participatieverslag.

In de aanloop naar de Nota van Uitgangspunten hebben we veelvuldig persoonlijk contact gehad met omwonenden en direct belanghebbenden over plan details en de toekomstige uitvoering. Zodra de richtlijnen dat toestaan, zetten wij het wat omvangrijkere overleg met VVE's, organisaties en belangengroepen graag weer voort.

Ik hoop dat ik duidelijk heb kunnen maken dat wij bij het online alternatief niet over één nacht ijs zijn gegaan. En ik hoop u met een persoonlijk gesprek tegemoet te komen. Vanuit RED Company kijken wij uit naar een constructieve voortzetting van het contact in webinars en gesprekken.

Met vriendelijke groet,

Nanne de Ru

R E

D C

TALK+31 (0)10 303 75 33
VISITWesterlaan 17, Rotterdam

EXPLOREred-company.nl

CONFIDENTIALITY NOTICE: This email message could contain confidential information intended only for the use of the individual or entity named. If the reader of this message is not the intended recipient, the reader is hereby notified that any dissemination, distribution, copying or other use of this message is strictly prohibited and is hereby instructed to return or destroy this copy of this message.

7. Reactie RED Company d.d. 19 maart 2020 (op email d.d. 17 maart 2020)

From: Merel Roos <merel@red-company.nl>
Date: Thu, Mar 19, 2020 at 10:02 PM
Subject: Re: Vervolgbijsamenkomst LEAD gaat online
To: [REDACTED]

Geachte [REDACTED]

Hartelijk dank voor uw mail waarin u verzoekt de webinars voor LEAD te heroverwegen. Ik begrijp uw zorgen en waardeer uw betrokkenheid. Net als u onderschrijf ik het belang van een goed en zorgvuldig participatieproces. Daarom ga ik met deze mail graag uitgebreid in op uw vraag.

Het met de gemeente afgestemde doel en de concrete invulling van deze participatieronde omvat(-te) een bijeenkomst van de plangroepen verkeer, parkeren, ontsluiting en openbare ruimte, een informatiemarkt en bestaat daarnaast uit contacten met omwonenden, een woonenquête en een spelmiddag in de lokale BSO.

Tijdens de plangroep van 20 februari hebben wij aan de deelnemers toegezegd dat er nog een informerende bijeenkomst zou volgen na toezending van de eindconcepten van de onderzoeken. Dit is dus een extra avond, het karakter is informeel.

Nu het door omstandigheden niet mogelijk is elkaar fysiek te treffen, hebben we een alternatief ontwikkeld, dat qua vorm prima past bij het karakter van de extra sessie. Ik licht dat graag nader toe.

Hieronder ga ik eerst op de participatie en de verschillende bijeenkomsten in. Vervolgens beschrijf ik hoe wij u tegemoet willen komen.

Werkwijzer

Op 20 juni 2019 stelde de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten voor LEAD vast. Binnen de kaders van de Nota en rekening houdend met de moties, amendementen en toezeggingen, is RED Company aan de slag gegaan om de plannen voor LEAD nader uit te werken.

Voor de participatie volgden wij hierbij de leidraad van de gemeente de 'Werkwijzer voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan'. Het stappenschema is op pagina 5 van de Nota van Uitgangspunten weergegeven.

In overleg met de gemeente Leiden is een participatieprogramma afgestemd dat invulling geeft aan de Werkwijzer. De Werkwijzer draagt ons als initiatiefnemer op om niet alleen 'live' bijeenkomsten te houden maar ook te zorgen voor een adequate online ondersteuning van het participatieproces.

Plangroep

Op 20 februari 2020 kwam de plangroep LEAD in Het Gebouw bijeen om zich te buigen over de verkeersonderzoeken van RED Company en over het ontwerp voor de openbare ruimte en groen. Hiervoor werden alle (bijna vijftig) mensen uitgenodigd die zich tijdens de eerste ronde van het participatieproces opgaven voor de plangroep. Ook andere belanghebbenden die aangaven graag deel te willen nemen, konden aanwezig zijn. Daarnaast werden voor openbare ruimte en groen ook andere partijen uit de omgeving en belangengroepen uitgenodigd.

Aan de bijeenkomst op 20 februari namen uiteindelijk zo'n 25 tot 30 omwonenden en belanghebbenden deel plus een team van medewerkers van RED Company, onderzoekers en ontwerpers en facilitators. De gemeente Leiden was aanwezig met medewerkers om de kaders en procedures toe te lichten.

In de bijeenkomst hebben verschillende deelgroepen zich met de onderzoekers gebogen over de onderzoeken naar verkeer, parkeren en ontsluiting. Van deze bijeenkomst is een uitgebreid verslag gemaakt en toegezonden (bijlage). Het beantwoordt in 34 pagina's de 111 vragen die zijn gesteld in de werkgroepen voor vier onderwerpen: verkeer, parkeren, ontsluiting en openbare ruimte en groen. Aan het eind van de avond is besloten dat er nog een extra ronde zou volgen na toezending van de eindconcepten van de onderzoeken. Deze ronde wordt nu op een alternatieve wijze ingevuld in verband met de maatregelen om verspreiding van het coronavirus tegen te gaan.

Informatiemarkt

Op 5 maart werd in Het Gebouw een informatiemarkt gehouden over alle onderwerpen rond LEAD. De onderwerpen uit de plangroep kwamen opnieuw aan bod. Ook ging het ook over stedenbouw, bezonning/beschaduwning, hoogbouw, woningaanbod, plintfuncties en duurzaamheid. De markt werd bijgewoond door ruim honderd belangstellenden en belanghebbenden. De gemeente Leiden lichtte hier o.a. met panelen de Nota van Uitgangspunten, beleidskaders, het onafhankelijke verkeersonderzoek en de bestemmingsplanprocedure toe. Het uitgebreide verslag hiervan volgt binnenkort en gaat in op de vragen en reacties van de bezoekers.

Vervolg op plangroep

In de bijeenkomsten van 20 februari jl. en 5 maart jl. zijn de onderzoeksresultaten van verkeer, parkeren en ontsluiting uitgebreid aan bod gekomen. Aanvullend hebben wij tijdens de bijeenkomst op 20 februari jl. aangeboden om - zodra gereed - de eindconcepten van de onderzoeken over parkeren en verkeer te verstrekken en daarna nog een extra bijeenkomst op 18 maart te organiseren. Dit was een aanvullend aanbod op het programma om vragen te beantwoorden die de eindconcepten nog zouden kunnen opleveren.

De avond stond aanvankelijk gepland voor 18 maart. Gezien landelijke maatregelen rond het coronavirus hebben we in overleg met de gemeente Leiden gekeken welke mogelijkheden er binnen de Werkwijzer en de Covid-19 richtlijnen zijn om de aanvullende bijeenkomst online door te laten gaan. En zo de nog resterende vragen over de verkeersonderzoeken te kunnen beantwoorden. Het leek ons goed en netjes om dan voor openbare ruimte & groen uit dezelfde plangroep ook nog een online vervolg te bieden.

In onze opzet voor 18 maart zouden we (net als op 20 februari) de vier onderwerpen (drie verkeersonderzoeken en openbare ruimte en groen) behandelen in aparte groepen. Daarop besloten we vier goed gestructureerde webinars aan te bieden van elk een uur op 23, 24 en 25 maart. In de webinars worden alle vragen van de deelnemers geïnventariseerd en zoveel mogelijk beantwoord. Van de webinars wordt een verslag gemaakt dat *alle* vragen die zijn gesteld weer beantwoordt. De gemeente Leiden neemt in dit verslag weer de beantwoording van vragen over kaders en procedures op zich.

Doel

De bijeenkomsten op 20 februari en 5 maart plus de extra webinars geven samen invulling aan wat de gemeente de initiatiefnemer opdraagt in de werkwijzer, namelijk:

- afstemming van het initiatief;
- uitleg hoe het voldoet aan de Nota van Uitgangspunten en aan wet- en regelgeving;
- en registratie van reacties en uitleg hoe daarmee is omgegaan.

Volgens ons en de gemeente Leiden voldoen vier uren met goed gestructureerde webinars aan het doel van de extra vervolgbijeenkomst: het stellen en beantwoorden van vragen over de verkeersonderzoeken en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen.

Aanvulling op webinars

U en enkele andere deelnemers hebben teleurgesteld gereageerd op de uitnodiging voor de webinars en ons gevraagd de informatiebijeenkomst op een later tijdstip *live* te houden. Voor wie niet kan op de nieuwe data – of voor wie niets voelt voor een online meeting – bieden we een alternatief:

1. Vragenronde.

Aanvullend op de webinars kunnen de deelnemers tot en met 25 maart al hun vragen over de verkeersonderzoeken, het verslag van 20 februari en het ontwerp voor de openbare ruimte en groen per mail aan ons richten op mailadres merel@red-company.nl. Wij streven ernaar alle vragen uit de webinars en de mails op 31 maart te beantwoorden en naar u terug te koppelen.

2. Persoonlijke gesprekken.

De mensen die ons nu een mail met hun bezwaar tegen een webinar hebben gestuurd, bieden wij deze maand een-op-een persoonlijke gesprekken aan, desgewenst via skype of een ander medium, om hun onderwerpen met ons te bespreken. We zullen ervan verslag doen in het participatieverslag.

In de aanloop naar de Nota van Uitgangspunten hebben we veelvuldig persoonlijk contact gehad met omwonenden en direct belanghebbenden over plandetails en de toekomstige uitvoering. Zodra de

richtlijnen dat toestaan, zetten wij het wat omvangrijkere overleg met VVE's, organisaties en belangengroepen graag weer voort.

Ik hoop dat ik duidelijk heb kunnen maken dat wij bij het online alternatief niet over één nacht ijs zijn gegaan. En ik hoop u met een persoonlijk gesprek tegemoet te komen. Vanuit RED Company kijken wij uit naar een constructieve voortzetting van het contact in webinars en gesprekken.

Met vriendelijke groet,

Nanne de Ru

R E

D C

TALK+31 (0)10 303 75 33
VISITWesterlaan 17, Rotterdam

[EXPLOREred-company.nl](https://www.explore-red-company.nl)

CONFIDENTIALITY NOTICE: This email message could contain confidential information intended only for the use of the individual or entity named. If the reader of this message is not the intended recipient, the reader is hereby notified that any dissemination, distribution, copying or other use of this message is strictly prohibited and is hereby instructed to return or destroy this copy of this message.

8. Reactie RED Company d.d. 30 maart 2020 (op email d.d. 27 maart 2020)

From: **Merel Roos** <merel@red-company.nl>
Date: Mon, Mar 30, 2020 at 9:53 AM
Subject: Re: Lead
To: [REDACTED]

Beste [REDACTED]

Hartelijk dank voor uw aanmelding. Graag komen wij op korte termijn bij u terug met meer informatie betreffende de gesprekken.

Ook voor u sterkte in deze bijzondere tijd!

Met vriendelijke groet,

R E

D C

Merel Roos
Office Manager

TALK+31 (0)10 303 75 33
VISITWesterlaan 17, Rotterdam

EXPLOREred-company.nl

CONFIDENTIALITY NOTICE: This email message could contain confidential information intended only for the use of the individual or entity named. If the reader of this message is not the intended recipient, the reader is hereby notified that any dissemination, distribution, copying or other use of this message is strictly prohibited and is hereby instructed to return or destroy this copy of this message.

9. Reactie RED Company d.d. 1 april 2020 (op email d.d. 29 maart 2020)

Van: Gijsbert van Estrik <gijsbert@red-company.nl>
Datum: woensdag 1 april 2020 om 19:59

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: Data meeting VVE Koningsstaete

Geachte leden van VvE Koningsstaete,

Op 17 maart jl. is onze afspraak niet doorgegaan. Gelet op de vragen en opmerkingen die wij afgelopen periode mochten ontvangen willen wij voorstellen om een meeting (via Microsoft Teams, Google Hangouts of Zoom) in te plannen.

Hiervoor hebben wij de volgende data beschikbaar:

- Woensdag 8 april tussen 17.00 en 21.00 uur;
- Donderdag 9 april tussen 17.00 en 21.00 uur.

Daarnaast ontvangen wij graag eventuele vragen en opmerkingen vooraf, zodat wij tijdens de meeting hier gericht op in kunnen gaan. Uiteraard nemen wij hierin ook de vragen die wij afgelopen zondag van [REDACTED] al hebben ontvangen mee.

Graag vernemen wij of een van bovenstaande data jullie schikt.

Met vriendelijke groet,

Gijsbert van Estrik

PARTNERS

R E
D C

**POWERHOUSE
COMPANY**

iris



BOOT



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

RED Company
Westerlaan 17
3016 CK Rotterdam
+31 10 303 75 33
red-company.nl

LEAD