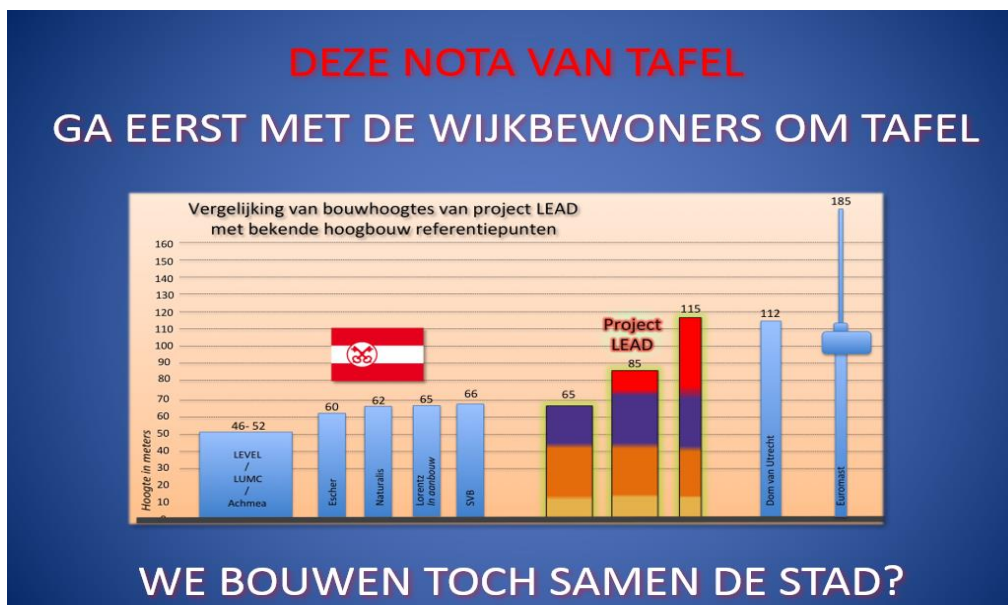


ALTERNATIEVE FACTSHEET ZORGEN OM LEAD

Hoe zit het nu echt?

27-02-2018



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord.....	2
Alternatieve Factsheet.....	3
Werkdocument Alternatieve Factsheet.....	4
Gemeente en LEAD.....	4
Voor- en tegenstanders.....	8
Informatievoorziening.....	11
Participatie.....	13
Woningbouwprogramma.....	22
Hoogbouw.....	26
Verkeersgevolgen.....	33
Parkeren.....	36
Schaduw hinder.....	40
Zichthinder.....	42
Geluid- en windhinder.....	43
Groen en duurzaamheid.....	44
Waterberging, grondwaterpeil en grondwaterkwaliteit.....	48
Leefbaarheid.....	49
Alternatieve bouw.....	51

VOORWOORD

Naar aanleiding van vragen tijdens de Raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling van 7 februari j.l. delen wij hierbij op verzoek onze Alternatieve Factsheet en het bijbehorende Werkdocument over het bouwproject LEAD.

De punten in dit document zijn aangeleverd en opgesteld door de bewonersgroep Zorgen om LEAD. Het zijn de haken en ogen die volgens ons aan het bouwproject LEAD kleven, het werpt een kritische blik op de huidige Nota van Uitgangspunten die voorligt en het is een reactie op de Factsheet die RED Company onlangs op hun website publiceerde.

De ondertitel van ons document is "Hoe zit het nu echt?". Die ondertitel is een reactie op de ondertitel van de Factsheet van de projectontwikkelaar waarin wordt gesteld "Hoe zit het nu precies?". Omdat er nog veel onduidelijk is en er tegelijkertijd wel conclusies worden getrokken door de ontwikkelaar en gemeente ten aanzien van de ontwikkeling hebben wij ons genoodzaakt gezien ook een aantal aannames te doen. We hebben hierbij zoveel mogelijk landelijke of lokale gemiddelden gebruikt en waar mogelijk de bron aangegeven. Wij hopen met ons document een tegengeluid te laten horen en onze kant van het verhaal te kunnen vertellen.

Ook hebben wij desgevraagd globaal nagedacht over "het alternatief" voor LEAD. Ons motto is immers: "Niet anti, maar anders."

Op donderdag 7 maart staat de volgende vergadering van de Raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling gepland, waarin LEAD aan de orde komt. Op donderdag 14 maart volgt de Gemeenteraadsvergadering waar LEAD geagendeerd staat. Ter voorbereiding hierop kunt u rijkelijk putten uit onze verzamelde informatie. Het geeft u hopelijk stof tot nadenken. We zijn ten allen tijden bereid e.e.a. toe te lichten.

Hartelijk dank voor de genomen moeite,

Bewonersgroep Zorgen om LEAD

ALTERNATIEVE FACTSHEET ZORGEN om LEAD

1. Voor twee LEAD-torens moet flink worden afgeweken van de Leidse Hoogbouwvisie; de onderbouwing voor de 15 en 45 meter overschrijding is diffuus en discutabel.
2. Een meerderheid van de Leidenaren (65%) wil geen hoogbouw, maar gebouwen met 6 woonlagen. Onze bewonersenquête bevestigt dat 64% vindt dat de gemeente niet van haar Hoogbouwvisie mag afwijken.
3. De parkeernorm van LEAD (380/560) is onrealistisch, gebaseerd op ramingen in de toekomst en wijkt drastisch af van de huidige parkeervisie in Leiden (660/560).
4. De verkeersafwikkeling naar de torens is gepland door de autoluwe en kindvriendelijke wijk Nieuw Leyden en rondom het Koningspark (waar straks gespeeld en gerecreëerd wordt).
5. LEAD zorgt voor een negatieve impact op de leefbaarheid van de omgeving; de leefbaarheid wordt "matig".
6. De locatie KPN/Monuta is zeker een kansrijke plek voor woningbouw en zelfs voor midden-hoogbouw, maar de hoogte en de omvang van LEAD vinden wij onnodig en onwenselijk.
7. LEAD sluit niet aan bij de actuele woonvraag van woningzoekenden en eveneens niet op de woningbouwopgave op de langere termijn.
8. Het merendeel van de woningen van LEAD valt niet onder de categorie betaalbare woningen (koopwoningen vanaf 200k€ voor slechts 50 m² en hoge servicekosten bovenop de sociale huur)
9. De sociale component van LEAD levert geen significante bijdrage aan de ambitieuze woningbouwopgave van de gemeente Leiden.
10. Participatie is een recht van bewoners en een belangrijke voorwaarde voor private bouwinitiatieven die afwijken van het bestemmingsplan. De participatie van LEAD was echter een wassen neus.
11. Van het motto van het college "Samen werken aan de stad" is bij LEAD totaal geen sprake geweest; het krijgt het rapportcijfer 3,5 en over de belangrijkste zorgpunten (hoogte en omvang) kon niet worden gesproken.
12. Tijdens de inspraakprocedure hebben zich in onze ogen onacceptabele zaken voorgedaan; voorstanders gelieerd aan en gemobiliseerd door RED Company lijken het democratisch proces te hebben beïnvloed.
13. De aanbestedingsprocedure/grondreserveringsovereenkomst is mogelijk niet goed doorlopen. Juridische stappen zullen worden gezet.
14. Het meerjaren uitvoeringsprogramma 2011-2018 van het Wijkontwikkelingsplan Leiden Noord is op deze locatie van kracht en niet gevolgd.
15. Een totaalplan ontbreekt voor ontwikkelingen in Leiden Noord, waaronder LEAD, het Groenordhallen terrein, het Energiepark, De Kooi, overige gebieden langs de Willem de Zwijgerlaan en de Ringweg Noord Leiden.
16. Extreme hoogbouw is niet duurzaam en bouwen met de BENG-eisen is vanaf 2020 voor ieder nieuwbouwproject verplicht.
17. Vergroening is zeer wenselijk in dit versteende gebied (o.a. ivm klimaatveranderingen), maar is ook op een andere manier te realiseren. De belofte van een "hoogwaardig stadspark" is sterk overdreven.

Werkdocument alternatieve factsheet Zorgen om LEAD

"De grote haast om nieuwe woningen te realiseren en het gebrek aan ervaring met hoogbouw in veel gemeenten is een risicovolle combinatie."

(citaat Prof. dr. Ellen van Bueren - TU Delft, 24-10-2018, [bron](#))

GEMEENTE EN LEAD

- **Behoorlijk bestuur/Onbehoorlijke procedure.** In de Nota van Uitgangspunten staat dat het participatieplan "LEAD in dialoog" in lijn met de Werkwijzer Participatie 2018 voor private (bouw-)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan is opgesteld en **in regie met de gemeente tot stand gekomen**. Op de displays van LEAD stond te lezen: "De gemeente **begeleidt** het participatietraject van LEAD." Op de website van LEAD staat ook: Het door RED Company opgestelde participatieplan "LEAD in dialoog" is **in goed overleg en in regie met de gemeente tot stand gekomen**." Wij hebben de gemeente eerlijk gezegd als "grote afwezige" ervaren in het participatieproces. Wij vinden niet dat hier zorgvuldig is gehandeld. De gemeente was hooguit passief aanwezig. Ze heeft de participatie nagenoeg uit handen gegeven. De wethouder gaf in een persoonlijk gesprek over onze zorgen aan "achterover te leunen en af te wachten wat de raad beslist." Wij hadden een heel andere, actievere houding verwacht bij dit grootschalige bouwproject met vergaande gevolgen. In de Nota van Uitgangspunten spreekt men toch niet voor niets over LEAD als "een omvangrijk woningbouwplan?!"

Partner Niels Jansen van RED Company is erg enthousiast over de plannen: "We hebben flink de tijd genomen om alles goed uit te zoeken zodat we een goed plan voor iedereen konden maken." Verder wil hij nog niet veel kwijt over het project: "We willen eerst met de buurt praten."



- **Gemankeerde participatie.** De **regie en de uitvoering van de participatie** lag volkomen in handen van de projectontwikkelaar. Hoe zuiver en hoe transparant is dat proces dan te noemen?
- Het is uiteindelijk de **verantwoordelijkheid van de gemeente** om de **verschillende belangen** van omwonenden, woningzoekenden, ondernemers en gebruikers **in balans** te houden: <https://gemeente.leiden.nl/inwoners-en-ondernemers/werkzaamheden-in-leiden/bouwen-aan-de-stad/leiden-noord/lead/>. Het is de vraag is of dat in dit traject gelukt is; wij menen van niet.
- De **belangenafweging** dient **zorgvuldig** te zijn en gepaard te gaan met een **deugdelijke motivering**. Het is ons niet helemaal duidelijk wat die motivering is en hoe die motivering tot stand is gekomen. In de Nota van Uitgangspunten LEAD wordt een gedegen **onderbouwing van het wenselijk zijn** van de afwijking op de Hoogbouwvisie niet gegeven. Het wordt **onvoldoende duidelijk** gemaakt waarom hoogbouw op deze plaats wenselijk is. Er wordt vooral gekeken of het technisch mogelijk is, maar niet of het wenselijk is. Met andere woorden: in welk opzicht wordt Leiden hier beter van? Deze vraag wordt naar onze mening **onvoldoende beantwoord**.
- RED Company spreekt regelmatig over en verwijst naar diverse onderzoeken die gedaan zijn. Welke onderzoeken zijn dit precies? Eigen onderzoeken? Is er **gedegen onderzoek** gedaan? Zijn alle **resultaten** inmiddels bekend? Zijn er ook **onafhankelijke onderzoeken** gedaan? Is bijvoorbeeld ook door de gemeente verkend wat verschillende **oplossingsrichtingen** zijn of is dit alleen door RED Company uitgezocht? Wie controleert en interpreteert die onderzoeken? Wij zijn nog niet overtuigd.
- **Beleidskaders.** Speerpunten en **sleutelwoorden** uit het Beleidsakkoord 2018-2022 zijn o.a: autoluw, leefbare omgeving en participatie. Komen deze punten alle drie goed uit de verf bij LEAD? Wij menen van niet.

- Het college vraagt nu aan de gemeenteraad om **kaderstellende uitspraken** te doen en de Nota aan te nemen dan wel af te wijzen. **Nader onderzoek** is volgens ons nodig. Het LEAD-plan is nu namelijk (mogelijk) in strijd met reeds **vastgesteld beleid** of staat op zijn minst haaks op:
 - Wijkontwikkelingsplan Leiden Noord (bindend)
 - Parkeernorm
 - Bouwnorm
 - Hoogbouwvisie
 - Uitkomsten Stadsenquête
 - Verstedelijkingsnotitie (referentiekader voor de omgang met lopende en nieuwe woningbouwinitiatieven tot aan de vaststelling van de omgevingsvisie, dd 08-10-2018)
 - Afspraken met de wijk Nieuw Leyden
 - Europese aanbestedingsregels
 - Grond(reserverings-)overeenkomst
 - Beleidsakkoord 2018-2022 “Samen maken we de stad”
 - Beschermd stadsgezicht
 - Bestemmingsplan
 - Omgevingsvisie
 - Participatiestatuu
 - Werkwijzer participatie 2018

- Twee “opgedoken” **overeenkomsten** rondom het omstreden bouwproject LEAD aan de Leidse Willem de Zwijgerlaan moeten goed door de raad bekeken worden. Een daarvan is het contract dat projectontwikkelaar RED Company sloot met de gemeente. Mogelijk staan er passages in die wijzen op mogelijke, ongeoorloofde afspraken:

https://m.leidschdagblad.nl/cnt/dmf20190209_3763285/plotseling-opgedoken-contracten-bedreigen-leids-torenflatproject-lead?utm_source=google&utm_medium=organic&fbclid=IwAROVYCeMGvauCWgmALfGK34jwhWk11DCfznfZzNvydhSyU5DEBjCQRyHrX8

- **Rechtsgang** wordt allereerst overwogen i.v.m. de Grondreserveringsovereenkomst LEAD 18.0363.

<https://www.gl-advocaten.nl/nieuws/2010/2010-04-16-actualiteiten-bouw-en-aanbestedingsrecht-3/>

- Een tweede contract dat aandacht behoeft: Het plangebied LEAD betreft een deel van het **Wijkontwikkelingsplan Leiden Noord**. Ter plaatse vigeert zoals aangegeven het **bestemmingsplan Leiden Noord**. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 25 september 2007 en **onherroepelijk** geworden na uitspraak van de Raad van State op 30 september 2009. Wij stellen voor om (samen met omwonenden) eerst een **nieuw Wijkontwikkelingsplan** te ontwerpen alvorens ingrijpende bouwprojecten in te plannen.

- **Buurtverenigingen**. Voorzitters van de wijkverenigingen van Leiden Noord delen de zorgen aangaande LEAD en zijn van mening dat **zij vooraf hadden moeten worden geconsulteerd** over LEAD, ook in het kader van het vigerende wijkontwikkelingsplan Leiden Noord en het participatiestatuu van Leiden Noord. Het participatiestatuu is opgesteld om de voorzitters van de bewonersverenigingen een **status van adviesorgaan** te geven om participatie van bewoners van Leiden Noord een blijvend karakter te geven (bron: Meerjaren Uitvoeringsprogramma Wijkontwikkeling Leiden Noord 2011 - 2018). Groenord-Noord maakt zich tevens terecht zorgen om de **precedentwerking** voor meer hoge torens in Leiden. Ook de **wijkwerkgroep Energiepark Noorderkwartier en Groenord** deelt de zorgen om LEAD. De wijkwerkgroep waarschuwt voor het gebrek aan visie van de gemeente Leiden op het gehele gebied in Leiden Noord en de ontwikkeling daarvan, waaronder LEAD, het Groenordhallen terrein, het Energiepark, De Kooi, overige gebieden langs de Willem de Zwijgerlaan en de Ringweg Noord Leiden.

- Uit de Verstedelijkingsnota: “Het realiseren van meer stedelijke milieus kan schuren met **de bestaande omgeving**. Per locatie zal een nadere afweging naar invulling van het precieze milieu dienen plaats te vinden. Hoogbouw is een manier van verdichting en alleen toegestaan als ‘**eyeline en skyline**’ in voldoende/goede mate bediend worden. Het gaat er daarbij om de zowel de aspecten die er toe doen voor de **beleving op straatniveau** te borgen als de aspecten die ertoe doen voor de **beleving van het complex van grotere afstand**. De afweging tot verdere verdichting vindt op stadsniveau plaats, niet op projectniveau. Hogere bebouwing is **niet dominant** ten aanzien van monumenten en zichtlijnen vanuit beschermd stadsgezicht.” Wij (en velen met ons) zijn van mening dat LEAD in deze omvang behoorlijk **schuurt met de omgeving** en **wel dominant** aanwezig gaat zijn, zeker op straatniveau. Het gaat ons hierbij niet eens alleen om dit specifieke complex, maar ook om **de ontwikkeling die ermee in gang wordt gezet**.
- Bij het opzetten van een ingrijpend en nogal extreem plan als LEAD (omvangrijk, de hoogste toren van Leiden, een drastisch verlaagde parkeernorm, verschillende meningen) dient men **zorgvuldig en doordacht** te werk te gaan. Dit plan lijkt er echter in zeer korte tijd doorheen gejaast te worden. **Tijdsdruk** speelt hier een gevaarlijk rol (zie ook citaat hierboven). Het college heeft haast. Uit de Verstedelijkingsnotitie: “We liggen goed op koers, maar we zijn er nog niet: we moeten blijven doorgaan met het ontwikkelen van nieuwe plannen om voldoende plannen te hebben om aan onze behoefte te voldoen.” Na de participatie in oktober en de goedkeuring door de gemeenteraad in maart, wilde men al in het voorjaar/de zomer van 2019 beginnen met de bouw van LEAD. Wij zijn van mening dat er veel meer **voorbereidingstijd** nodig is.

https://www.leidschdagblad.nl/cnt/dmf20180926_47847906/de-hoogste-van-leiden?utm_source=google&utm_medium=organic

https://nl.wikipedia.org/wiki/Lijst_van_hoogste_gebouwen_van_Leiden

- **Ondermijning vertrouwen burger-politiek.** Tijdens gesprekken met de inwoners van Nieuw Leyden over LEAD viel ons op dat sommige mensen schouderophalend of **cynisch reageerden** op de komst van LEAD. Ze gaven desgevraagd aan dat ze al heel veel hebben meegemaakt rondom communicatie met de gemeente, dat de gemeente allerlei eerdere toezeggingen al niet zou zijn nagekomen, dat ze geen fiducia meer hebben in de politiek en ook niet geloven in participatie (het zou slechts een formaliteit zijn, om het af te kunnen vinken).

Een bezoeker tijdens de door onze georganiseerde bijeenkomst op 2 februari: “Het is allemaal allang geregeld in wandelgangen en achterkamertjes.”

Een participant noteerde op een flipover: “Waar is de fundamentele discussie? Ik voel **afstand tussen de burger en het proces van dit project**.”

Zie ook het volgende bericht op Sleutelstad.nl:

Een enkeling die wel begon over feit dat er überhaupt gekozen is voor hoogbouw op deze locatie, werd afgekapt. “U heeft uw vertrouwen in de gemeente verloren over de totstandkoming van het project”, vatte de gespreksleider het samen, “maar daar gaat het hier vanavond niet over.”

<https://sleutelstad.nl/2018/10/19/lead-torens-krijgen-vorm-via-participatie-angst-voor-verkeer-blijft/>

Volgens ons gaat het daar wel degelijk over. Dit dossier kan zorgen voor (nog meer) **afname in de geloofwaardigheid, integriteit en het (basis-)vertrouwen van de burger in de politiek**.

- **Economische motieven.** Er gaat ook een hardnekkig gerucht dat de gemeente al financieel aan dit plan vast zit en dat het al lang in de wandelgangen geregeld zou zijn. Ook hoorden we dat het de gemeente hier waarschijnlijk alleen maar gaat om de inkomsten vanuit de WOZ-waarde van de extra dure woningen en om economische motieven. In hoeverre spelen die daadwerkelijk een rol? De gemeente heeft blijkbaar al een behoorlijk **bedrag geïnvesteerd in LEAD**. In tabel hieronder is af te lezen dat in 2017 al € 170.000 is uitgegeven. Daarnaast zijn in 2018 gemeentelijke kosten gemaakt ter waarde van € 63.197. Waaraan is dit geld precies besteed?

Krediet van binnen naar buiten werken

Tot slot bij deze prestatie nog de volgende informatie. Bij de behandeling van de 'Decemberwijziging Krediet van binnen naar buiten werken ad € 350.000' (rv 17.0108), in de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling van 14 december 2017 is toegezegd dat de raad bij de jaarrekening geïnformeerd zal worden over de besteding van dit krediet dat bestemd is om initiatieven uit de markt mogelijk te maken. In onderstaande tabel is de besteding opgenomen:

Project	Begroting 2017
911345 Nog te verdelen	63.680,00
917764 Plankosten Robijnhof	12.314,00
917765 Plankosten Plesmanlaan-Jacobs eo	13.078,00
917766 Plankosten Steenvlinder/Toussaintkade	24.962,00
917767 Plankosten Ter Haarkade 1	7.888,00
917768 Plankosten Lorentzkade fase 2	4.033,00
917769 Plankosten Rhijnvreugd	12.829,00
917770 Plankosten Sumatra	31.159,00
917771 Plankosten Scal-locatie	10.057,00
LEAD Monuta	170.000,00
Totaal	350.000,00

Bron: Jaarverslag 2017

Medewerkers van de gemeente hebben in de periode 2017-2019 ook al bijna **2000 uur** besteed aan werkzaamheden voor LEAD (zie onderstaande tabel). Het aantal direct productieve uren in een jaar is 1378 (https://kennisopenbaarbestuur.nl/media/255290/handleiding_overheidstarieven_2018.pdf).

	Uren realisatie	Totaal 2017	Totaal 2018	Totaal 2019
LEAD Willem de Zwijgerlaan	1.986	28	1.532	426
Totaal rapport	1.986	28	1.532	426

- In algemene zin is de **Nota van Uitgangspunten niet eenduidig, specifiek en meetbaar**. De tekst is niet opgesteld volgens het **'smart'-principe**. Dit principe staat voor het eenvoudig en eenduidig opstellen en controleren van doelstellingen en wordt veelvuldig gebruikt in de publieke sector, onder andere bij aanbestedingen.
- Naast het **ontbreken van een heldere doelstelling met betrekking tot het participatieproces** wordt er in de Nota van Uitgangspunten niet vermeld onder welke **meetbare/observeerbare voorwaarden** deze doelstelling wordt bereikt. Met andere woorden, nergens blijkt uit de nota hoe het participatieproces wordt beoordeeld en op basis van welke criteria het participatieproces als 'geslaagd' kan worden bestempeld. Hoe en wat wordt precies gemeten en gemonitord door gemeente? Is alleen het in beeld brengen van belangen voldoende? Is het maken en inleveren van een participatieverslag door belanghebbende RED Company voldoende? Wie maakt en controleert het verslag? Wie bepaalt de agenda? En dient het verslag door alle participanten akkoord bevonden te worden? Wie houdt in de gaten welke participanten meedoen? Wordt er gemonitord dat er diversiteit is binnen de participanten? Hoe wordt geborgd dat de participanten representatief zijn? Hoe is dit gemeten; is het aandeel toekomstige bewoners en het aandeel omwonenden gemeten? De nota (noch het participatieplan en verslag) geeft geen antwoord op deze vragen. Dat mag hier wel verwacht worden om een transparant en helder proces te waarborgen. Zeker gelet op het feit dat RED Company, als **belanghebbende en niet onpartijdige organisatie**, het participatieproces begeleidt. Nergens uit de nota blijkt een **kritische houding van de gemeente omtrent het inrichten van het participatieproces**. Dit mogen burgers wel verwachten van gemeente, als hoeder van algemeen belang.

VOOR- EN TEGENSTANDERS

- Heeft er een **eerlijk verlopen inspraakproces** plaatsgevonden? Maar liefst 23 insprekers kwamen hun verhaal doen bij de Commissie Stedelijke Ontwikkeling toen LEAD op de agenda stond. Dat was zo bijzonder dat het De Gemeenteberichten in de stadskrant haalde. Hoewel wij begrip hebben voor voorstanders en woningzoekenden, kregen we sterke vermoedens en aanwijzingen dat enkele insprekers en inzenders van brieven van **voorstanders gelieerd** zijn aan en **gemobiliseerd** zijn door RED Company. Wij zagen een oproep daarvoor op hun website staan. Dat is op zich al twijfelachtig, doorzichtig en veelzeggend te noemen. Het bericht in het Leidsch Dagblad bevestigde onze vermoedens. De zeer nauwe (!) relatiebanden van bepaalde personen met medewerkers van RED Company (vriendengroep en zelfs de partner van een medewerker van RED Company) zijn inderdaad gemakkelijk uit te zoeken en aan te tonen. Het lijkt daarbij te gaan om "incrowd", om "stromannen" en niet eens om direct belanghebbenden. Wij vragen ons af of dit gedrag niet onoorbaar en onbetamelijk is; de slager keurt hier immers zijn eigen vlees? **Beeldvorming** wordt ernstig vertroebeld. De commissie heeft mogelijk geluisterd naar geregisseerde teksten, onwaarheden en valse motieven. Uiteraard mag iedereen komen inspreken. Mobiliseren moet mogen, maar er zijn ook grenzen. Het zou toch niet zo mogen zijn dat men bij een inspraakprocedure een leugendetector nodig heeft?

Hoe letterlijk moeten wij het appartementtype "Friends apartment" van LEAD eigenlijk nemen?!
https://www.leidschdagblad.nl/cnt/dmf20190212_89919102/voorstanders-lead-hebben-link-met-ontwikkelaar?utm_source=google&utm_medium=organic

Link voorstanders met bouwer

verboden, maar moreel gezien twijfelachtig." Ook Maarten Kersten van Partij Sleutelstad vindt het vreemd. „Als dit zo is, dan is hier sprake van ongelooflijke beïnvloeding van het democratisch proces." Afgelopen donderdag ventileerden 23 Leidenaren in de raadszaal hun mening over het Lead-project. Dat is het bouwplan voor drie hoge flats aan de Willem de Zwijgerlaan. Het leeuwendeel van de insprekers is fel tegen de voorgenomen bouw, tot ijs meten hoop. Niet alle stemmen waren echter tegen Lead gericht. Tijdens de hoorzitting lieten ook zeven voorstanders zich horen en eerder onvriendelijke brief van de gemeente Leiden. Nadat duidelijk werd dat de tegenstanders zich verenigden, heeft de Rotterdamse ontwikkelaar ook enkele voorstanders benaderd. Maar zij hebben op eigen initiatief de gang naar het stadhuis gemaakt

en hebben hun eigen standpunten verwoord', aldus RED-directeur Nanne de Rui. Niet alleen D66-wethouder Spijker maar ook haar partijgenoot Sander van Diepen haalt er zijn schouders voor op. „Het staat iedere inwoner vrij om als voor- of tegenstander van een plan in te spreken." Ook Gebbe van Gaal van GroenLinks vindt dat geen sprake is van onbetamelijk gedrag. „Wij snappen dat bij een dergelijk omvangrijk project voor- en tegenstanders, mensen en groepen met belangen hierin, zich toeren."

Getroebleerd
 Bewonersgroep Zorgen om Lead kan er niet mee leven. 'Wij hadden al zeer sterke vermoedens dat enkele alzanders alsmede insprekers rechtstreeks gelieerd waren aan de projectontwikkelaar', zo staat in een reactie. 'Wij zijn door dit nieuws opnieuw teleurgesteld in de gang van zaken rondom Lead. Hierdoor is de beeldvorming ernstig getroebleerd en de geloofwaardigheid aangetast.'

Op 7 februari a.s. vergaderde de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling over LEAD. Ook zo enthousiast over onze plannen? Laat jouw mening die avond horen en meld je aan via: griffie@leiden.nl

- RED Company - 31 januari 2019

Westerlaan 17, 3016 CK, Rotterdam
lead@realedc.com | +31 (0)10-3037533

Veel insprekers over project LEAD

donderdag, 21 februari 2019

LEIDEN DAT ZIJN WIJ

In de commissie Stedelijke Ontwikkeling van 7 februari kwamen 23 Leidenaren inspreken over de nota van uitgangspunten voor het project LEAD aan de Willem de Zwijgerlaan. De insprekers gaven de raadsleden in de commissie hun mening.

Het is bijzonder dat er zo veel insprekers voor één onderwerp komen. Meestal hoort een commissie maar enkele sprekers per onderwerp. Het project LEAD maakt veel los bij de bewoners uit Leiden Noord en daarom kwamen er extra veel mensen hun verhaal vertellen. Voor de raadsleden was het een bijzondere avond om zoveel betrokkenheid te zien bij bewoners. Op 7 maart staat de inhoudelijke behandeling van het voorstel op de agenda van de commissie, dan geven de raadsleden hun eigen mening over het plan. Daarna bespreekt de gehele raad op 14 maart het plan.

Iedereen mag inspreken

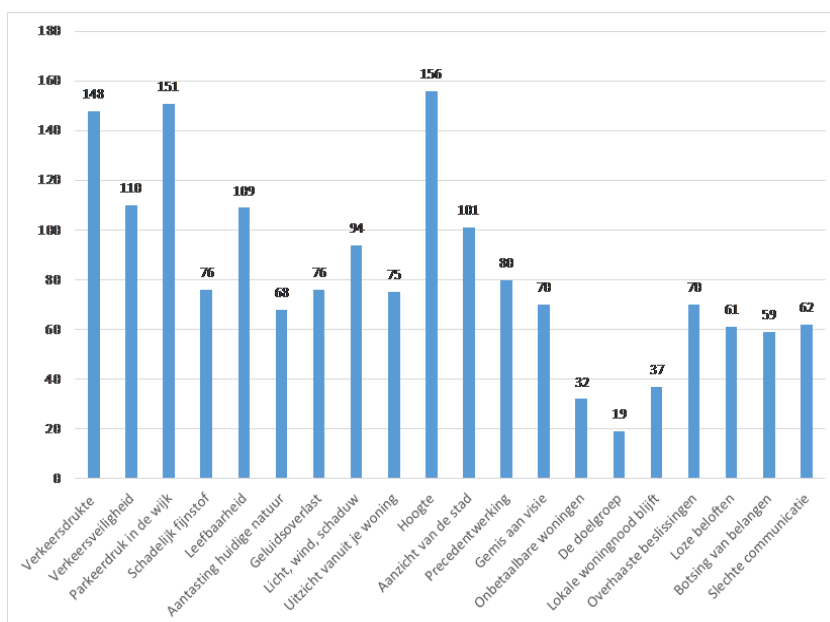
Iedereen die in Leiden woont mag inspreken over onderwerpen die op de agenda staan of die bij het werkveld van een bepaalde commissie horen. Het maakt niet uit wat de mening of achtergrond van iemand is. Bij een commissievergadering deelt een inspreker zijn of haar mening over een bepaald onderwerp aan de raadsleden. De raadsleden baseren hun eigen standpunt onder andere op wat zij van insprekers gehoord hebben.

- **Vertrouwelijk**

- In de Verstedelijkingsnotitie wordt gesproken over KPN/Monuta als **“potentiegebied”**. Daar zijn wij het volkomen mee eens. De huidige gebouwen worden door velen van ons als lelijk en vervangbaar beschouwd. Dat er (meer bescheiden) hoogbouw zou komen op de KPN/Monuta-locatie was ook bij nagenoeg iedereen bekend. Kortom, wij zijn dus niet tegen bouw en zelfs niet tegen hoogbouw. De tegenstanders worden ten onrechte weggezet en geframed als **boze burgers en NIMBY’s** (Not in my Backyard). Dat is hier niet aan de orde. Natuurlijk maken wij ons druk om onze leefomgeving, maar wij zijn eerder **bezorgde burgers**. We begrijpen heel goed dat er gebouwd moet worden in Leiden en dat deze plek zich daarvoor leent. Voorstanders en tegenstanders kunnen dus wat ons betreft zeker dichter bij elkaar komen, zoals commissielid Gebke van Gaal (Groen Links) zich tijdens de inspraak al afvroeg. Wij kaarten vooral de manier aan waarop RED Company het nu invult. Door het LEAD-plan werden wij onaangenaam verrast. Onze zorgen zijn met name **1) de extreme hoogte, 2) het enorme volume en 3) de verkeersafwikkeling en de impact op de wijk van het bouwproject in deze vorm.**
- **Hoe breed wordt dit project gedragen?** Onze bewonersenquête is door 376 respondenten ingevuld. Hiervan zijn 28 personen geïnteresseerd in een woning binnen dit project. Een ruime meerderheid van de respondenten, 66,1%, is tegen de bouw van LEAD in de huidige voorgenomen vorm. De mensen die in een woning geïnteresseerd zijn, zijn, logischerwijs, positief over de plannen. De 348 andere respondenten zijn een stuk minder positief. De belangrijkste bezwaren zijn:
 - De woontorens zijn te hoog en bevatten teveel woningen.
 - Het project past niet bij de kleinschalige laagbouw woonwijk Nieuw Leyden en ook niet bij de historische stad Leiden.
 - Er ontstaat veel extra autoverkeer en parkeerdruk in een wijk die stedenbouwkundig autoluw en kindvriendelijk is ontworpen en zo verkocht/verhuurd is aan de bewoners.
 - Daarnaast zijn er serieuze zorgen over onveilige fietsverkeerstromen, verstoring van het straatbeeld door rondslingerende fietsen en fietswrakken en onveilige kruispunten.

U leest de **uitslagen** hier terug: <http://www.nieuwleyden.net/bezwaren-tegen-LEAD-hoogbouw/>

- Circa tweehonderd ingevulde **flyers bevestigen het beeld** dat uit de eerdere bewonersenquête naar voren komt. Mensen maken zich o.a. zorgen om :



- Bij voorstanders lijkt soms sprake te zijn van **onwetendheid**. Dat blijkt uit mondelinge gesprekken en uit reacties op social media. Wat weten ze echt van dit project en hoe goed hebben ze zich erin verdiept? Beseffen ze de **consequenties/gevolgen** van de komst van LEAD? Welke informatie kregen ze precies en hoe kritisch hielden ze dit tegen het licht? Ze denken bijvoorbeeld vrij snel dat LEAD een woning voor ze gaat opleveren, zonder dan te weten wat ze er precies voor moeten gaan betalen en of ze er wel voor in aanmerking komen. Of ze denken dat de ontsluiting gaat aantakken via het knooppunt Willem de Zwijgerlaan (dat lijkt ze dan “logisch”). Of ze menen dat er voldoende parkeerplekken bij de panden komen, zoals blijkt uit de reactie van een bezoeker op onze bijeenkomst op 2 februari: “Ik maak me GEEN zorgen om LEAD. Gooi er gewoon een goede parkeergarage onder en klaar.” Dat is echter juist wat er niet gaat gebeuren en daarom één van de redenen van ons protest.
- “Gewoon” mooi, “gewoon” doen, ik wil er “gewoon” wonen. Veel voorstanders komen vaak niet verder dan dit. Dat zijn in onze ogen geen **argumenten** te noemen. Ze zijn nogal ik-gericht. Wij zouden graag zien dat de **belangen van een wijk, de omgeving en de stad Leiden** goed in de gaten gehouden worden.
- Het **esthetische plaatje** is verleidelijk. De vormgeving van LEAD oogst terecht veel waardering. Ook enkelen van ons waren in eerste instantie enthousiast over **het ontwerp** van architect Nanne de Ru of zijn dat zelfs nog steeds. Een reden om af te wijken van de Hoogbouwvisie is: de aantoonbare ruimtelijke kwalitatieve toevoeging? Wij vinden de **nadelen** van LEAD en de **tegenstrijdigheden** met het vigerende beleid echter niet tegen de prachtige “grootstedelijke” architectuur opwegen (al spreken mensen ook van: kolossen, waanzin, on-Leidse woonpalen, een verticaal dorp, een historische vergissing, een fallussymbool en een toren van Babel. Kortom: smaken verschillen!). Wij lieten ons niet langer “ver-LEIDEN en mis-LEADEN” en bekeken de plannen met een kritische blik. Wat toen naar voren kwam: (sociale) woningbouw en een vergroening kunnen daar ook op een andere manier gerealiseerd worden.
- Een Leidenaar zou zeggen: “Doe maar gewoon, dan doe je al gek genoeg!” Medewerkers van RED Company vertelden ons dat we genoeg moeten nemen met een **gebouw met minder kwaliteit** als hun plan niet doorgaat. We zouden dan weer een “gewoon gebouw met gele steentjes” krijgen. Wat is daar eigenlijk mis mee? Met de komst van De Skyline en De Prinsenhoek hebben ook veel mensen een fijne, mooie woning in de wijk verkregen.
- **Oproep aan de gemeente Leiden:**



INFORMATIEVOORZIENING

- Zijn de burgers van Leiden integer en voldoende voorgelicht? Hebben zij zich een goed beeld kunnen vormen van de voors en tegens van LEAD? Alle **informatie** die mensen tot zich konden nemen over LEAD, was **eenzijdig**, want: **afkomstig vanuit de projectontwikkelaar** (website, uitnodiging, mondelinge informatie op de informatie- en participatieavonden, informatiepanelen enz.). De gemeente Leiden verwijst zelfs op haar eigen website ook rechtstreeks door naar de pagina van RED Company voor meer informatie.
Zie: <https://gemeente.leiden.nl/inwoners-en-ondernemers/werkzaamheden-in-leiden/bouwen-aan-de-stad/leiden-noord/lead/>.
De PR-machine van RED Company heeft het op die website allemaal wel heel toegankelijk geformuleerd. Nergens was **neutrale of nuchtere informatie** over het project te vinden, laat staan een **kritisch geluid** te horen. Tegengeluiden hadden geen platform, totdat de mensen (deels participanten/deels buurtbewoners) die zo hun zorgen over LEAD hadden dit zelf regelden.



Afbeelding: Facebookpagina Gemeente Leiden met rechtstreekse verwijzing naar de website van LEAD, het lijkt wel PR!

- **Communicatie over LEAD liep ook via de ontwikkelaar.** Als mensen (kritische) vragen hadden, kregen ze antwoord via RED Company zelf. Op hun factsheet staat bijvoorbeeld: mail ons...
*“Er is de afgelopen maanden in de media veel berichtgeving over het planinitiatief LEAD aan de Willem de Zwijgerlaan in Leiden. Maar wat gaat er nu allemaal gebeuren en hoe zit het nou precies met dit bijzondere plan? Wij hebben een aantal vragen en antwoorden hier samengevat, op onze website vind je er meer! Staat je vraag er niet tussen? **Mail ons!**”*
- **Informatie** op de website van LEAD is nogal **gekleurd** (het klinkt eerder als **verkooppraatjes**): LEAD is een “landmark” de “bekroning van de Willem de Zwijgerlaan”, “een icoon voor de stad”, een “ranke toren geplaatst als hoogste toren van Leiden, die als een baken van de nieuwe ontwikkeling fungeert” en: “Met dit project willen wij Leiden boven zichzelf laten uitstijgen.” Volgens een van de projectontwikkelaars is het volkomen normaal om zo “je brood te verkopen”. Wij **missen** hier echter volledig **de nuance**. De Keuringsdienst van Waarde zou het direct fileren. Ook vragen wij ons af of Leiden écht zo nodig een icoon of landmark nodig heeft of gewoon (veel) nieuwe woningen. Is dit soms een “prestigeproject”? Moeten we echt zo’n hoge toren “scoren”? Leiden is dan metaforisch wel een wereldstad (uit openingszin informatieavond), maar is geen metropool!

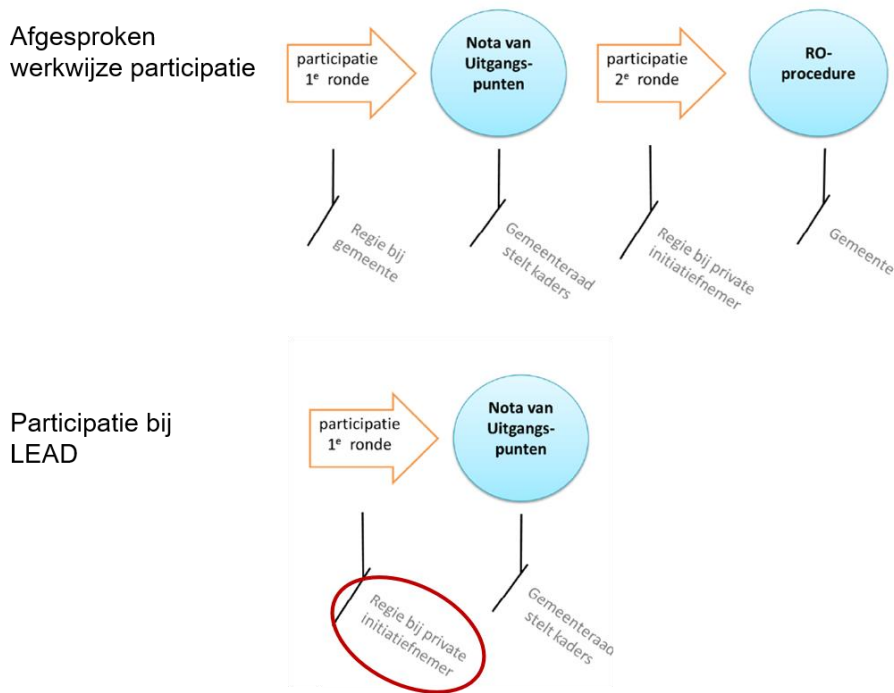
- In de **Factsheet** die LEAD kort geleden publiceerde, volgens zeggen naar aanleiding van (nadelige?!) berichten in de media (en dus na de participatie!), vertellen zij **hoe het “precies” of hoe het “echt” zit**. De **zender** is wederom de projectontwikkelaar; alles wordt derhalve rooskleurig voorgespiegeld en men praat er recht wat in onze ogen krom is.
- Journalist Jan van der Sluis van Sleutelstad noteert over de eerste informatieavond: “Natuurlijk prijst een verkoper zijn product, maar het werd soms wat veel. Haast **te mooi om waar te zijn**. De aftrap van de architect, de landschapsarchitect en de wethouder – “(plan) past binnen het beleidsakkoord” – was er één in de categorie ‘we hebben er extreem goed over nagedacht; vertrouw ons nu maar’. Niet alleen het zoveelste filmpje over het goede leven in Leiden, maar ook woordkeuze(s) wekten cynisme op. ‘Over the top’ soms, vooral omdat op cruciale vragen het antwoord nog niet gegeven kon worden.” <https://sleutelstad.nl/2018/09/12/leiden-krijgt-mogelijk-hoogbouw-die-je-niet-of-wel-ziet/>
- Op de website van LEAD staat: Uitkomsten worden opgenomen in een Nota van Uitgangspunten die ter besluitvorming wordt aangeboden aan het stadsbestuur. Maar in veel **communicatie** over het project werd al **zeer stellig** gesproken over torens die “er komen”. Woorden als “mogelijk”, “waarschijnlijk”, “eventueel” of “als de raad het uiteindelijk goedkeurt” ontbraken meestal. In een vooraanstaand tijdschrift over architectuur, op diverse architectuurwebsites, in het gemeentelijke (!) wijkblaadje van Leiden Noord en zelfs op de website van de gemeente Leiden werd dit LEAD-project ondertussen al gebracht alsof het 100% zeker was dat het doorgaat. Regelmatig pareerden de medewerkers van RED Company met een **intimiderende opmerking** als: “ Ze gaan er ook komen, we zijn al eigenaar, we zijn burens enz.” Het leek hierdoor bijna een nutteloze zaak om je dit nog verder af te vragen. Dat stuitte ons behoorlijk tegen de borst. De raad heeft immers altijd nog het laatste woord en moet het plan nog goedkeuren. De raad kan van het hele plan afzien of het laten aanpassen. De raad bepaalt dus uiteindelijk wat er in de toekomst wel of niet op deze locatie gebeurt, niet de projectontwikkelaar!



Afbeelding: Tekst uit het gemeentelijk wijkblaadje Leiden Noord waarop wel heel stellig wordt gecommuniceerd dat de torens met 560 woningen er komen.

PARTICIPATIE

- Op 3 maart 2018 is het **participatieplan** “LEAD in Dialoog” goedgekeurd. In dit participatieplan staat aangegeven “De gemeente Leiden vraagt RED Company om zelf het initiatief te nemen bij het participatietraject”. Door het **initiatief uit handen** te geven is de “Werkwijzer participatie 2018 voor private (bouw)initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan” niet gevolgd. Conform deze werkwijzer heeft in de eerste fase van een participatie-traject tot aan het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten de Gemeente Leiden het initiatief. Pas in de tweede fase, na vaststelling van de Nota komt de regie bij de private initiatiefnemer. In geval van LEAD heeft de gemeente de **gehele eerste fase van de participatie uit handen gegeven** aan de initiatiefnemer RED Company.



- Het **participatieproces** als zodanig, krijgt in onze bewonersenquête een **zware onvoldoende** (3,5 op een schaal van 10). De belangrijkste commentaren betroffen onder meer 1) dat de indruk werd gewekt dat het project in grote lijnen al vast lag en dat alleen over details kon worden gesproken, 2) dat de hoogte van het gebouw/aantal woningen en uiteindelijk ook niet de ontsluiting niet bespreekbaar was en 3) dat participatie-bijeenkomsten georganiseerd zijn door de projectontwikkelaar i.p.v. door een onafhankelijke partij.
- Een **dialoog** over een project dat al af is, is geen dialoog te noemen. De **kaders** stonden al vast.
- De participatie **startte** nota bene **op de dag dat de grondreserveringsovereenkomst werd getekend**.
- Dialoog/participatie = advies geven?** Iets dat dus niet serieus genomen hoeft te worden en naast je neergelegd kan worden? Zie afbeeldingen hieronder:

LEAD is een initiatief van ontwikkelaar RED Company. De gemeente Leiden begeleidt het initiatief om te komen tot een Nota van Uitgangspunten waar de gemeenteraad een besluit over kan nemen. De participatie van LEAD heeft het karakter van adviseren: uw reacties en ideeën worden meegenomen om tot het best mogelijke plan op deze locatie te komen.


- www.leadleiden.nl -

De kleine lettertjes onderaan de uitnodiging: De participatie van LEAD heeft het karakter van adviseren: uw reacties en ideeën worden meegenomen.

Het kader voor de participatie

Wonen voor iedereen: Sociaal (25%) / middeldure huur/ vrije sector / koop	Bestaande ontsluiting: Verkeerskundig onderzoek
Goed mobiliteitsplan: Ondergronds parkeren & fietsenstalling	Park en openbare ruimte
Stedenbouwkundige inpassing: Opbouw, zichtlijnen, bezonning en windhinder	Duurzaamheid: Bijna Energie Neutraal Gebouw
	Financieel haalbaar: 500+ woningen t.b.v. ambitie kwaliteit

Participatie = advies geven. Initiatiefnemer past toe of legt uit.
De Raad weegt af en neemt besluit.



Plenaire terugkoppeling werkgroep mobiliteit, verkeer en parkeren

Bovenstaande dia (met daarin de kaders voor participatie), komt niemand van de participanten bekend voor. Het gaat om de onderste tekst: Participatie = advies geven. Initiatiefnemer past toe of legt uit.

- De Nota van Uitgangspunten spreekt over **zelf geagendeerde** onderwerpen (!) “zon, zicht, wind en stedenbouw”, “openbare ruimte, groen en functies”, “mobiliteit, verkeer en parkeren” en “wonen en duurzaamheid”. Bewoners hadden daar graag het onderwerp: “huidig ontwerp, hoogte, volume en impact” aan toegevoegd gezien. Helaas maakte dat geen deel uit van het participatietraject.
- Het **democratisch gehalte** van deze participatie is **minimaal** te noemen omdat deze **dialog georganiseerd is door de projectleider zelf**. De participatie was dan ook **sterk geregisseerd en beperkt**. Het was beter geweest als een neutrale partij of de gemeente zelf het had georganiseerd. Verdediging op de factsheet van LEAD: “In een dialoog kun je beter horen van belanghebbenden en omwonenden wat er precies speelt.” Website LEAD: “Door goed naar elkaar te luisteren en respect te tonen voor ieders belang, zijn we in staat om **samen het plan te maken**. Het is van belang om op een zorgvuldige wijze de participatie met belanghebbenden en belangstellenden te voeren over de inpassing van de plannen en **wat daarvoor vanuit de omgeving is gewenst**.” Zorgen, knelpunten en verschillen van inzicht zijn uiteraard genoteerd. Hierbij werd echter gelijke waarde gehecht aan 1 positieve opmerking t.o.v. vele negatieve opmerkingen. Dit geeft een sterk vertekend beeld. Ook werd er verder niet constructief over van gedachten gewisseld. Er bleek dus heel **weinig mogelijk met “wat er speelde”**.
- Voorafgaand aan de participatie werd geïnventariseerd wat onze reden was om deel te nemen aan de participatie en/of wanneer we de participatie geslaagd zouden noemen. Op dat moment kregen wij, naar aanleiding van de reacties op de ingebrachte punten, al het gevoel dat RED Company ons vooral wilde laten meedenken aan “het best haalbare plan” (eigen woorden). Ofwel: **een plan dat in lijn lag met hun eigen idee**. Genoteerde punten waren als hieronder te zien:

Handwritten notes on a whiteboard:

- Goed terugkoppeling aan alle bewoners en de Raad
- Aansluiting bij andere wijken
- Geen schade aan... (partially illegible)
- Als overleg goed verloopt (luisteren)
- Roe 41 LEAD-plannen t.o.v. stad
- Uitzicht (verlies van) ... (partially illegible)
- Het idee hebben dat nu nog echt ... (partially illegible)
- Meer info over de woonrichting
- Neuzen dezelfde kant op krijgen
- Dat deze avond niet voor niets is.
- Schaduw en elcituatie ... (partially illegible)
- Afstand tot andere gebouwen
- Plannen worden gecancelled of verplaatst naar ... (partially illegible)
- Weten hoe ... (partially illegible)
- Goed overtuigen
- Gehoord worden
- Verkeersstroomzorgen wegnemen
- Concreet informatie over de woningen en het verkrijgen ervan
- Zeker weten dat de wijk leefbaar blijft
- Horen dat de bouw lager wordt
- Schapenwei ontlasten
- Parkersituatie acceptabel
- Dingen beten over leefbaarheid
- Openbaar vervoer moet geregeld zijn
- Sociale/culturele voorzieningen die er komen, helder krijgen
- Wensen goed kunnen vertalen
- Plan verbeteren
- Plan breed gedragen krijgen
- Nieuwe ideeën en inzichten
- Vragen beantwoord krijgen
- Meerwaarde landschap op locatie

Handwritten notes on a whiteboard with a flowchart:

- Hoogte aangepast van de gebouwen (lager)
- Positieve bijdrage leveren

Flowchart:

```

graph TD
    A[initiatiefnemer overleg bewoners] --> B[plan]
    B --> C[raad]
    C --> D[inspraak]
    D --> E[goedkeuring?]
    E --> F[Het best haalbare plan.]
  
```

Other notes: idee visie, randvoorwaarden, toetsing beleid.

- Er verrijzen straks drie woontorens, waarvan twee de huidige bouwhoogte in Leiden ruim overtreffen. De hoogbouwvisie van de gemeente Leiden moet ervoor opengebroken worden. Zo hoog en dan geen dialoog? In de Nota van Uitgangspunten staat: "Uiteraard is er ook gediscussieerd over de wenselijkheid van hoogbouw. Daar is op de bijeenkomsten alle ruimte voor geboden." Zo hebben wij dat absoluut niet ervaren! Hier heeft **geen discussie** over plaatsgevonden. Lager bouwen was geen optie. Projectontwikkelaar(s) lijken nu de **visie van Leiden** te gaan bepalen i.p.v. dat er een gedragen visie is door de inwoners van Leiden en door de gemeente.
- Het college heeft als **motto "Samen maken we de stad"**. Samenwerken aan de stad, in hoeverre hebben we dat hier gehad?
- Op de factsheet van LEAD staat: "De initiatiefnemer heeft ervoor gekozen om met een goed uitgewerkt plan te komen, zodat er een realistisch en zorgvuldig **bedacht plan** wordt **voorgelegd** bij de omwonenden." Op de flyer voor de informatieavonden, het visitekaartje van LEAD en de website staat echter met grote uitnodigende letters de tekst: "**Denk mee.**" En: "**Denk mee met het ontwerp voor LEAD**". Maar echt **meedenken over essentiële zaken** kon vervolgens niet. Relatief veel ruimte was er wel voor meedenken **over de omgeving**: het groen op en om de panden heen; de wensen voor mogelijke activiteiten in de plint en over de uiteindelijke inrichting van een woning. Die onderwerpen zijn eigenlijk nog niet relevant als nog niet door de gemeenteraad besloten is of deze woontorens er in de huidige vorm daadwerkelijk komen. Nogmaals: meedenken over het aantal woningen of torens, de hoogte van de torens, het benodigde aantal parkeerplaatsen e.d. kon niet. Terwijl daar de **discussie** volgens ons juist of ook over had moeten gaan.



- **Belangen** van omwonenden en geïnteresseerden in een woning bleken tijdens de participatie te **botsen**. Het is natuurlijk lastig op te brengen om iets aan te horen over een kleine of grote badkamer als er in jouw ogen eerst nog maar eens goed nagedacht moet worden over de wenselijkheid van de komst van dit project of als de verkeersafwikkeling door jouw straat/wijk loopt of als jouw uitzicht verpest wordt. Andersom is het lastig om kritisch na te blijven denken en de tegengeluiden uit de wijk te respecteren als je er in de toekomst heel graag zou willen gaan wonen.
- **Niet goed voorbereid**. Conform het participatieplan "LEAD in Dialoog" had voor de eerste participatieronde de volgende informatie beschikbaar moeten zijn: "de uitkomsten van onderzoeken m.b.t. zichtlijnen, zonnestudie, impact verkeerscapaciteit en windhinder" om "de dialoog in een vroegtijdig stadium met voldoende feiten te kunnen voeden." Veel van de aangegeven **informatie** was **nog niet beschikbaar** bij de start van de plangroep bijeenkomsten. Daarnaast was het **tempo** van de opeenvolgende bijeenkomsten **dermate hoog** dat het voor RED Company niet mogelijk was om de benodigde informatie voor de tweede plangroep bijeenkomst beschikbaar te krijgen. Voor de plangroep verkeer en mobiliteit kwam de eerste informatie betreffend impact verkeerscapaciteit pas

beschikbaar bij de 3e en 4e extra ingeplande plangroep bijeenkomsten. De **informatie van windhinder is tot op heden nog niet beschikbaar**.

- Factsheet LEAD: “In een dialoog wordt er genuanceerd gewerkt aan een oplossing. Na overleg tussen de initiatiefnemer van LEAD en de gemeente is er daarom voor gekozen om als **participatievorm de dialoog** te gebruiken in plaats van een enquête. Enquêtes hebben als nadeel dat je er niet per se de mening van alle belanghebbenden mee onderzoekt, aangezien niet alle belanghebbenden de enquête invullen.” Er hebben echter maar max. 40 mensen geparticipeerd. Is dat aantal **representatief** te noemen? Is dat een **afspiegeling** van de wijken en van Leiden? Van de Leidenaar? Wij vragen de raad bij de afweging rekening te houden met 1) de uitkomsten en de mening van de deelnemers aan de bewonersenquête, 2) de mensen die aangeven een referendum te willen, 3) de groep mensen die de moeite nam om onze flyer in te vullen om zo hun zorgen over LEAD kenbaar te maken en aan te geven dat wij namens hen inspraken en 4) de wijkverenigingen die ons steunen.
- Meerdere inwoners die wij attendeerden op LEAD wisten nog helemaal niets van dit project en gaven ook aan de **folder niet ontvangen** te hebben, zoals ook te lezen in de reacties onder dit bericht. https://sleutelstad.nl/2018/08/27/ontwikkelaar-werkt-aan-plan-supertoren-van-honderdvijftien-meter-langs-willem-de-zwijgerlaan/?fbclid=IwAR1Y4zCd8OfCeR0ZATI0dfuiYCAE0zHzcJt_tQTnSdYkqmOnHcllyUV1wk Het zou ook kunnen zijn dat zij de folder als reclamemateriaal hebben beschouwd.
- Wil je alle belanghebbenden bereiken, dan zijn andere methoden nodig dan participeren in een kleine groep. Wij hebben voorgesteld om een **enquête** uit te zetten om uit te zoeken hoe dit plan valt in de wijk (en/of de stad). Toen dit niet werd opgepikt door RED Company, hebben wij dit (zo goed en zo kwaad als een gewone burger het kan) zelf gedaan. De vraagstellingen hebben wij zo neutraal mogelijk geformuleerd. De uitkomsten vallen niet te ontkennen. Deze zijn inmiddels aangeboden aan de raad.
- Nota van Uitgangspunten: “Het college heeft op positieve wijze kennis genomen van het studiedocument en daarom besloten om samen met RED Company het planinitiatief nader op haalbaarheid en middels een uitvoerig participatieproces op **maatschappelijk draagvlak** te gaan onderzoeken/verkennen.” Aan de eis van de gemeente om draagvlak te creëren voor dit project is echter niet voldaan, omdat er naast **onwetendheid** inmiddels ook behoorlijk wat **weerstand** is.
https://www.leidschdagblad.nl/cnt/dmf20190203_64119630/veel-verzet-tegen-extreme-woontorens?fbclid=IwAR2InsV14A0d6ojqLZGrXlZhKPw0FrV54U29oQ1YRsdRFHgPuNdpGtAKe8o&utm_source=www.facebook.com&utm_medium=referral&utm_content=/
<https://sleutelstad.nl/2019/02/04/protest-lead-roept-op-tot-minder-woningen-en-nieuw-participatieproces/>
<http://www.schuurman1942.nl/2019/01/21/het-bouw-project-lead-heeft-gewoon-te-veel-woningen/>
https://www.omroepwest.nl/nieuws/3759435/Leidenaren-protesteren-tegen-hoge-woontorens?fbclid=IwAR3N1HVtMJPMRqwlBYGa5QbwajHu30_pW2kLmnyHSgAfVdX00hKAwWsMcWM
- LEAD: **Overeenstemming** is volgens RED Company over 51 punten bereikt. (Maar over welke? Over allemaal kleine punten?) Op 15 punten is **geen overeenstemming** bereikt. (Welke zijn dat? Dat zijn waarschijnlijk juist onze (grote) zorgen!) Deze informatie zonder **nadere context** is ook voor velerlei uitleg mogelijk en is misleidend. Het kan nu positief gebracht worden, maar hoeft dit niet te zijn.
- Website LEAD: OMGEVINGSPLAN. Op grond van het Voorlopig Ontwerp wordt een **ontwerp bestemmingsplan** opgesteld. Het concept wordt besproken met de omgeving en andere stakeholders tijdens een derde publieke informatiebijeenkomst. Het concept wordt indien nodig aangepast in overleg met de plangroep van stakeholders, inwoners en toekomstige gebruikers en ingediend bij de gemeente. Mogelijk vindt nog een extra bijeenkomst plaats over het aangepaste concept-omgevingsplan.

- Factsheet LEAD: “Naar aanleiding van de eerste participatie en dialoogsessies is het plan op *een flink aantal punten* aangepast om zo beter rekening te houden met de wensen van de omwonenden. Zo zijn de torens verschoven en zijn de contouren aangepast. Het ontwerp van het gebouw is in overleg met de plangroep en de omwonenden **fysiek op 6 punten aangepast.**” Deze aanpassingen betroffen echter **kleine aanpassingen**. Ze zijn weliswaar een prettige uitkomst en komen enigszins tegemoet aan de wensen van enkele buurtbewoners die op de panden gaan uitkijken, maar ze maken natuurlijk geen wezenlijk verschil. N.a.v. de aanpassingen aan de onderzijde komt er zelfs ook weer ergens een etage op. Het lijkt dus een hele concessie, maar het **totaalresultaat** van de dialoogsessies is door ons in het algemeen als **teleurstellend** ervaren.
- Factsheet LEAD: Door juist in dialoog te gaan met omwonenden kan men gezamenlijk tot meer precieze oplossingen komen. Helaas bleek het tegendeel waar. Weliswaar zijn aanpassingen gedaan, maar die zijn minimaal omdat **over grote aanpassingen** (zoals minder woningen, een toren minder, de solitaire toren niet of lager bouwen) **steeds niet verder gesproken** kon worden. Steeds weer werd dan gewezen op het “alles of niets principe”- en het financiële rekensommetje dat eraan ten grondslag lag (= rendabel project). Is het nu de gemeente die de **richtlijnen** uitzet of de projectontwikkelaar?
- Factsheet LEAD, Video LEAD en Soundclouds: “De initiatiefnemer wil zeker verder gaan met de dialoog met de omwonenden om het plan en het park in de komende tijd nog verder te ontwikkelen. In komende participatiebijeenkomsten willen wij hier dieper op ingaan. Over 23 punten (34%) wordt er samen doorgewerkt.” Nota van Uitgangspunten: “Het participatieproces is, bij vaststelling van de Nota van Uitgangspunten LEAD door u, **niet afgerond**, maar loopt door.” Precies, dat is exact de huidige status van de participatie: we waren/zijn nog niet klaar! De verkeersafwikkeling alleen al is bijvoorbeeld een inherent onderdeel van de beslissing om zo’n groot complex neer te zetten. Daarom adviseren we de raadscommissie om de **huidige Nota niet goed te keuren**. Het plan moet terug naar de tekentafel!
- LEAD stelt: “De leden van de plangroep hebben vrijwel allemaal aangegeven in de rondvraag de werkwijze op prijs te stellen en het overleg te willen voortzetten in de plangroep. Initiatiefnemer gaat de **werkgroepen** ook zeker **voortzetten** en stelt de dialoog met omwonenden zeer op prijs.” Ook wij waren bereid om verder te praten, bijvoorbeeld over het verkeer. Tot het moment van inspreken begin februari 2019 ontvingen wij echter geen enkele reactie meer van RED Company. Kort voor deze datum ontvingen twee personen een mail voor een nadere afspraak over verkeer. De overige leden van de plangroep Verkeer en Mobiliteit zijn voor zover ons bekend niet geïnformeerd.
- We voerden de slogans: “Niet anti, maar anders” en “Constructief meedenken over een alternatief”. Maar **in verdere participatie** met de projectontwikkelaar hebben enkele oud-participanten inmiddels **weinig vertrouwen** meer. Zij vermoeden dat het weinig tot niets gaat opleveren en zijn teleurgesteld door de recente gebeurtenissen in de inspraakprocedure. Als de raad dit plan onverhoopt goedkeurt en als de komst van LEAD dus echt een feit is, wordt verder praten pas weer nader overwogen. We zullen dan wel moeten.
- RED Company heeft overduidelijk geprobeerd om de **participatie ten gunste van zichzelf te beïnvloeden**. Ze probeerden om participanten te werven die positief tegenover LEAD staan: die kregen dan namelijk voorrang op een woning! Op het inschrijfkartje voor de participatie en op de banner op een informatieavond staat dat te lezen:

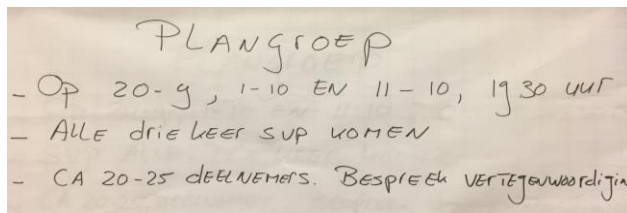


Tekst op inschrijfkaartje voor de participatie: Denk mee door je interesse te tonen in LEAD en kom als eerste in aanmerking voor jouw favoriete woning!



Tekst bovenaan de banner: "Schrijf je als participant in om als eerste in aanmerking te komen voor jouw favoriete woning."

- Bij bouwinitiatieven die afwijken van het bestemmingsplan dient **vroegtijdige burgerinspraak** geregeld te worden. Ondanks dat de gemeente en de initiatiefnemer al 2 jaar bezig zijn met de planvorming, is het publiek pas zeer recent geïnformeerd. Sindsdien ligt het **tempo van werken** bij LEAD erg hoog. Op 11 september 2018 was de aftrap met een informatieavond, op 20 september en op 1, 11 en 31 oktober volgden achter elkaar drie à vier participatieavonden met plangroepen. Op 18 oktober is een tweede algemene publieksbijeenkomst gehouden met de presentatie van de uitkomsten van het participatie-traject. Begin februari stond de inhoudelijke behandeling van de, op 11 december aangeboden, Nota van Uitgangspunten voor LEAD op de agenda van de commissie Stedelijke Ontwikkeling en zouden de insprekers te horen zijn. Een week later zou er al over vergaderd worden en vervolgens zou besloten worden door de raad (de inhoudelijke behandeling en de vergadering van de gemeenteraad werden later uitgesteld naar begin maart). In het voorjaar of in de zomer zou gestart worden met de bouw. Dit duizelde ons en om ons heen vernamen we dat dit ook **niet gebruikelijk** is. Zelfs volgens journalist Chris de Waard van Sleutelstad leek dit proces wel “onder stoom en kokend water” te staan: <https://soundcloud.com/sleutelstad/2018-09-11-bouwwethouder-fleur> De reden daarvan is ons onduidelijk. Zou het ermee te maken kunnen hebben dat de grondreserveringsovereenkomst half maart afloopt? Wij menen in ieder geval dat dit **werktempo** geen goed **werkklimaat** opleverde.
- Met betrekking tot de **planning van participatie** was er een behoorlijke **drempel** om deel te nemen aan de participatieavonden. Wilde je na de informatieavond op 11 september deelnemen aan de plangroepen eind september en in oktober? Dan moest je wel (vrij onverwachts en al snel) drie weken achter elkaar (veel) tijd hebben. Een (gewenste) extra afspraak voor de groep Mobiliteit en Verkeer was nauwelijks in te plannen. Korte tijd na de eerste 3 plangroepbijeenkomsten zijn de concluderende uitkomsten van het traject al plenair gepresenteerd. De status van sommige knelpunten (bv. verkeer) was toen niet eens bekend. Sommige participanten konden niet aan alle avonden deelnemen.



- Tijdens de informatieavond op 11 september werd gecommuniceerd dat het **maximum aantal inschrijvingen** voor de plangroep bijeenkomsten **vastgesteld** was op 25. Na de bijeenkomst bleek dat verscheidene mensen niet op de hoogte waren geweest van de bijeenkomst op 11 september of er niet aanwezig hadden kunnen zijn. De maximum inschrijving voor de plangroepen was bereikt en mensen werden daarom op een wachtlijst geplaatst. Uiteindelijk is toch iedereen toegelaten maar de vraag blijft: **Hoeveel mensen zijn afgehaakt als gevolg van dit “Wie het eerst komt, wie het eerst maalt”-principe?**
- Een vreemde, op zijn minst bijzondere omstandigheid bij de aanmelding voor de participatie heeft zich voorgedaan. Van iemand die zich had aangemeld bij RED Company voor deelname aan de participatie bleek een **achtergrondcheck** gedaan te zijn (te verifiëren bij ons). Is dit gebruikelijk bij participanten?
- Er was een **disproportioneel groot aantal vertegenwoordigers van de gemeente en van RED Company** aanwezig in de plangroep-bijeenkomsten. In de eerste bijeenkomst waren er bijvoorbeeld 17-18 personen aanwezig, waarbij maar liefst 20 personen van de gemeente of RED Company de participanten van antwoord dienden. Je was als participant dus in de minderheid. Diverse participanten geven aan dat dit voor hen belemmerend heeft gewerkt op een vrije uitwisseling van ideeën.
- In een van de plangroepen gaf de gespreksleider aan dat de aanwezige vertegenwoordiger van de gemeente moest bepalen of er over een gegeven onderwerp **overeenstemming** was bereikt. Hierbij

werd dus door de gespreksleiding aangestuurd op het **opgeven van de informerende, neutrale functie** die men van een **gemeenteambtenaar** mag verwachten.

- Het college van burgemeester en wethouders vindt dat in het participatieproces de verschillende meningen en belangen voldoende in beeld zijn gebracht en vraagt nu aan de gemeenteraad om de Nota van Uitgangspunten goed te keuren.
<https://gemeente.leiden.nl/inwoners-en-ondernemers/werkzaamheden-in-leiden/bouwen-aan-de-stad/leiden-noord/lead/nota-van-uitgangspunten-naar-de-gemeenteraad/>
Wij zijn echter van mening dat deze concludering niet klopt, omdat de participatie in onze ogen een **schijnparticipatie** betrof.
- Opvallend detail in deze: meerdere participanten hebben zich gedurende het participatieproces **tegen LEAD gekeerd** en hebben zich juist aangesloten bij de bewonersgroep Zorgen om LEAD.
- Het verhaal gaat dat deze **wijze van participeren** voor de gemeente een “**experiment**” is. Ook de medewerkers van de projectontwikkelaars gaven bij ons aan dat het “**nieuw**” voor ze was. Wij hopen dat in toekomstige projecten in Leiden niet geparticipeerd wordt “conform LEAD” en dat ingezien wordt dat deze aanpak, die wellicht gemakkelijk te organiseren lijkt, niet de schoonheidsprijs verdient. Het Energiepark, het Koningspark, de Stadsenquête en Leiden 2040 zijn overigens betere voorbeelden van mogen meedenken met projecten in de stad.
- **Kaders.** Sander van Diepen (D’66) stelt in een interview met Sleutelstad terecht dat er hele duidelijke kaders moeten zijn voor met participatie wordt begonnen, want anders denken mensen dat ze over alles mogen meedenken. De vraag is bij LEAD echter wel **wie die kaders hier neerzette**: de projectontwikkelaar of de gemeente? En of die **kaders correct opgesteld** zijn, gezien de punten waarop LEAD afwijkt van het huidige beleid van de gemeente.

“Wij stellen de kaders, anders kunnen de inwoners wel over alles meepraten.” Van Diepen wijst op de enorme behoefte aan woningen – ‘in Nederland moeten er 1 miljoen woningen worden gebouwd’ -, waardoor niet met iedereen rekening kan worden gehouden. “Bij participatie moet het heel duidelijk zijn waarover je wel en niet kunt meepraten”, aldus het D66-raadslid. “En er moet duidelijk zijn dat je niet altijd je zin kunt krijgen.”

“Ik heb het gevoel dat de Leidenaar alleen kan meepraten over de kleur van de plinten en niet over de hoogte van de bouwplannen”, stelt raadslid Roeland Storm (CDA) in Politiek071. Hij vindt dat er al teveel normen zijn vastgelegd over bouwprojecten, waardoor er bij participatie niets meer over essentiële onderdelen van de plannen kan worden gezegd.

https://sleutelstad.nl/2019/01/21/participatie-bij-bouwprojecten-grote-lijnen-bepalen-of-slechts-de-kleur-van-de-plinten/?fbclid=IwAR3CAYDGDRXMGV_oNMN8NOOazEM8vnl21BfMZ251Sj9VvyhP-RyM3WM4YkM

- In de Nota van Uitgangspunten staat op pag. 7 en 8 een opsomming van de voornaamste zorgen, belangen en feedback uit de eerste en tweede ronde van het participatieproces. Dit is echter **geen goede weergave van de werkelijkheid**. Het belangrijkste punt van omwonenden, namelijk het megalomane aspect van het plan en de zorg voor té veel, té groot en té hoog, wordt er niet benoemd. Met ander woorden, **het meest principiële punt van kritiek wordt niet beschreven**; deze olifant in de participatie-kamer wordt zorgvuldig ontweken in de Nota.
- In de Nota wordt op pagina 8 **aangegeven dat het participatieproces wordt voortgezet bij vaststelling van de Nota**. Het **nut en de waarde** van een vervolg na vaststelling is **volstrekt onduidelijk**. Wat heeft het voor zin om te participeren als alles al is vastgesteld door de gemeenteraad? **De volgorde** zou moeten zijn: eerst het participatieproces afronden en dan de formele afhandeling door de raad. Immers, hoe kan het doorlopen van een participatieproces als voorwaarde worden meegegeven voor het verlenen van medewerking aan het project als dat participatieproces bij vaststelling van de Nota nog niet is voltooid? Dat is onzorgvuldig en misleidend.

- **Citaat van Gijs Holla** bij de Algemene Beschouwingen: “Een stad maak je niet alleen, dat doe je samen.” Verkiezingsflyer PvdA spreekt eveneens over: “Leiden maken we samen.” Wij zijn van mening dat er bij LEAD weinig van terecht is gekomen.



- Het Beleidsakkoord 2018-2022 “Samen maken we de stad” van D’66, Groen Links en PvdA, gepresenteerd op 17 mei 2018. Wordt hier bedoeld **samen met de bewoners of samen met de projectontwikkelaars**? Bij LEAD lijkt het vooral op het laatste.



WONINGBOUWOPGAVE

- Beleidsakkoord: “We werken deze raadsperiode aan meer **betaalbare woningen**. Om voor woningzoekenden een betaalbare stad te kunnen blijven, hebben we duizenden extra woningen nodig. Er is vooral behoefte aan sociale huurwoningen en middeldure koopwoningen. Die hebben voor ons prioriteit. Betaalbare woningen zijn **nauwelijks beschikbaar**.”
- Regionale Woonagenda (RWA): De Leidse **woningbouwopgave** omvat 5790 RWA binnenstedelijk en 2390 suburbaan. Via bestaande bouwplannen (exclusief LEAD) is voorzien in 6155 woningen binnenstedelijk en 1715 suburbaan (zie onderstaande tabel). **De totale opgave is welgeteld 1 woning!** Op basis van het huidige planaanbod is er **vooral een tekort aan woningen in de categorie suburbaan**. Dit betreft een behoefte van huishoudens die “(relatieve) rust en ruimte (zijn gaan) prefereren boven het gemak dat de nabijheid tot stedelijke voorzieningen met zich meebrengt, bijvoorbeeld omdat de komst van kinderen daarom is gaan vragen.” LEAD is in ieder geval **niet per definitie “nodig”** om te voorzien in de woningbouwopgave van Leiden:

TABEL : behoefte, realisatie en planaanbod (van initiatief t/m realisatie) voor Leiden, onderverdeeld naar woonmilieus (bron: NBM2018-2, RWA, peildatum juli 2018)

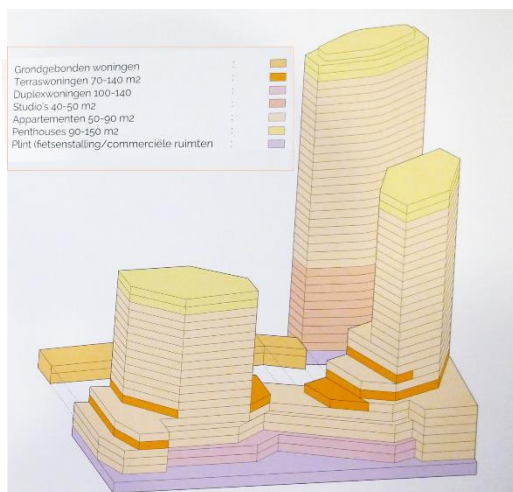
Behoefte RWA 2017-2030	Behoefte RWA 2017-2030	Realisatie jan 2017 – juni 2018	Planaanbod vanaf juli 2018 (excl. planuitval)
Stedelijk	5790	617	6155
Suburbaan	2390	604	1715
totaal	8180	1221	7870

- Standpunten Groen Links Leiden: “De vraag naar woningen in Leiden is groot. Gevolgen van deze krapte op de woningmarkt zijn lange wachttijden voor een sociale huurwoning en stijgende huizenprijzen. **Vooral voor de lage- en middeninkomens wordt het steeds lastiger een goede woning te vinden**. Goede redenen om extra woningen in Leiden te bouwen. We willen niet dat **wonen in de stad alleen nog maar bereikbaar is voor mensen met een hoog inkomen**. Van de nieuwe woningen moet **35% sociale huur/koop** zijn om de diversiteit van de stad te behouden. Maar ook voor studenten en starters zijn extra woningen noodzakelijk.”
- **Faktonrapport** ‘Leiden in stedelijke transitie’: “In kwantitatief opzicht sluiten planaanbod en vraag op totaalniveau op elkaar aan. Vanuit kwalitatief opzicht is er sprake van een **overaanbod van huurappartementen** (zie onderstaande tabel). Wij adviseren om het aantal huurappartementen in het planaanbod terug te brengen.” Waarom moeten er met LEAD dan 336 huurappartementen (60% van 560 appartementen) worden gerealiseerd? Waarom wordt bijvoorbeeld niet gekozen voor een combinatie van de bouw van sociale, grondgebonden huurwoningen en middeldure grondgebonden koopwoningen ter hoogte van het Koningspark, gecombineerd met middeldure koopappartementen in het verlengde van Skyline Next? Op deze manier zou de gemeente goed inspelen op de daadwerkelijke woningbouwopgave. Een bijkomend voordeel is dat veel van de problemen die nu spelen bij LEAD rondom de verkeersafwikkeling en nadelige effecten op het leefklimaat van de wijk Nieuw Leyden dan niet van toepassing zijn.

Eigendom	Woningtype	Prijsklasse	Planaanbod (p.j.)	Effectieve vraag (p.j.)	Verschil (p.j.)	Vraagdruk
Huur	Grondgebonden	Goedkoop	8	33	-25	
		Middelduur/duur	4	81	-77	
	Appartementen	Goedkoop	235	177	58	
		Middelduur/duur	547	197	350	
Subtotaal huur			794	488	306	
Koop	Grondgebonden	Goedkoop	0	52	-52	
		Middelduur/duur	36	160	-124	
	Appartementen	Goedkoop	4	115	-111	
		Middelduur/duur	151	194	-43	
Subtotaal koop			191	521	-330	
Totaal			984	1.009	-25	

Tabel 8: Confrontatie woningmarktvrage en planaanbod. Kleuren vraagdruk: geel (neutraal), lichtgroen (hoge woonbehoefte) en donkergroen (zeer hoge woonbehoefte).

- **De Rekenkamer** Leiden en Leiderdorp onderzoekt de woningbouwopgave nog. <https://sleutelstad.nl/2019/01/18/rekenkamer-leiden-en-leiderdorp-onderzoekt-woningbouwopgave/>
- **Doelgroep.** De Verstedelijkingsnotitie signaleert een groeiende groep nieuwkomers van buitenaf. Evenals een aantal andere Nederlandse steden genoot Leiden het afgelopen decennium een groeiende populariteit, vooral onder studenten en hoogopgeleide jongeren uit het binnen- en buitenland. Groei van het aantal 18 tot en met 26-jarigen. Toename aantal eenpersoonshuishoudens. Vergrijzing. Wat heeft deze doelgroep te besteden voor een woning? Het niet of onvoldoende meebewegen met de groeiende woningbehoefte zal de druk op de woningmarkt alleen maar doen toenemen. Het leidt tot sterke **prijsstijgingen** en daarmee tot een **slinkende toegankelijkheid van de stad voor mensen met een kleinere beurs**.
- **Demografische ontwikkelingen en actualiteit.** In het Beleidsakkoord: “Steden in de randstad zijn populair bij woningzoekenden.” Mensen uit de regio trekken naar de stad, Mensen uit Amsterdam trekken naar omliggende gemeenten. De Brexit gaat ook verhuizingen opleveren. **Voor wie bouwen we hier** en hoe zorgen we dat vooral Leidse woningzoekenden aan een woning geholpen worden? In de Verstedelijkingsnotitie staat: Als gevolg van een structureel geboorteoverschot, een trend van kleiner wordende huishoudens én een trek naar steden vanuit meer landelijke gebieden, groeit de Leidse woningbehoefte. Wanneer het woningaanbod achterblijft bij die behoefte – zoals dat de afgelopen jaren het geval was – stijgen zowel koop- als huurprijzen en worden wachtlijsten langer. De stad wordt daardoor minder toegankelijk voor starters en mensen met een kleinere beurs.
- Hoe waar is de belofte “**LEAD voor iedereen**” en zijn de uitspraken “LEAD wordt toegankelijk en betaalbaar voor iedereen” of “Woonkansen voor iedereen.” RED Company spreekt trots over een gemixt aanbod. Het project heeft inderdaad ook een sociale component (25%), maar **richt zich grotendeels op het hogere segment**. Zie de aangekondigde prijzen: 40% koopwoningen vanaf circa €200.000 voor slechts 50 m² (een studio/klein appartement), 15% middeldure huur en 20% vrij huren vanaf €1100+ (bron: Factsheet LEAD). Zijn dat betaalbare prijzen te noemen?
- Er zijn veel **onduidelijkheden over welk type woningen en van welke formaat** er precies komen in LEAD. Op de factsheet van LEAD staat “De grootte van de koopwoningen varieert van 50-250 m², waarbij het overgrote deel valt tussen de 50 en 100 m²”. De verhouding woningen van 50 versus 100 m² is onduidelijk, terwijl dit wezenlijk andere typen woningen zijn. Tijdens de 2^e publieksbijeenkomst werd het onderstaande overzicht gepresenteerd.



Het overgrote deel van de woningen in dit overzicht valt in de categorie “**appartementen 50-90m²**”. De onderste 10 verdiepingen van de hoogste toren zijn gereserveerd voor **studio's** van 40-50 m² en de bovenste 2/3 verdiepingen van de 3 torens voor **penthouses** van 90-150 m². Ook worden er **duplex woningen** van 100-140 m² gerealiseerd en **terraswoningen** van 70-140 m².

Itt de gegevens op de factsheet, staan er geen woningen van 250 m² ingetekend. En tot onze grote verbazing staan in deze figuur ineens **grondgeboden woningen** ingetekend naast de 115 meter hoge toren!

- Het is ook niet duidelijk wat de **precieze verhoudingen en exacte prijzen** van de verschillende woningen gaan zijn. RED Company gaf aan dat zelf nog niet te weten. Wat is bv. “een aanzienlijk deel” als ze daarover spreken? Een “huurprijs tot of vanaf” een bepaald bedrag of een koopprijs van “circa” is ook onduidelijk. Hoeveel gaan de duurdere/grotere/hoger gelegen appartementen nu werkelijk kosten? De penthouses bovenop? De appartementen van 250 m²? Hoe hoog worden de **servicekosten**? Dit is allemaal nog niet helder.

- Ook uit de documenten van LEAD blijkt dat er nog veel **onduidelijkheden zijn over welk type woningen** er precies komen in LEAD. Wat wel duidelijk is: 40% worden koopwoningen, 35% middeldure/dure huurwoningen, en 25% sociale huurwoningen. De vrije sector huur varieert van 0% tot 15% en 35% in 3 verschillende documenten. Zie schema hieronder:

Hoeveel woningen komen er nu precies? En hoeveel % vrije sector huur?

	Factsheet LEAD dd 010219		Verkeers- onderzoek BOOT dd 291018		Onderbouwing parkeerbehoefte LEAD dd 091018	
Totaal aantal woningen	540		584		560	
Huur sociaal	135	25 %			140	25 %
Huur middelduur	108	20 %				
Huur midden/goedkoop	243	45 %	345	59 %	140	25 %
Vrije sectorhuur	81	15 %	0	0 %	196	35 %
Koop woning			10	2 %		
Koop Etage, duur			114	20 %		
Koop Etage, midden			70	12 %		
Koop Etage, goedkoop			45	8 %		
Koopwoningen	216	40 %	239	41 %	224	40 %

- Sociale huurwoningen:** Bron: Grondreserveringsovereenkomst project LEAD dd 3 september 2018: “Het beoogde woonprogramma is in de Studie omschreven en dient nader te worden uitgewerkt met een aandeel van ten minste 25% sociale huurwoningen van het totaal aantal van circa 560 woningen.” “Uit het gemeentelijk beleid volgende - verplichting om sociale huurwoningen gedurende ten minste twintig jaar als zodanig te (laten) verhuren, alsmede deze aan huurders aan te (laten) bieden via WoningNet”. Sociale huurwoningen zijn in 2019 in huur begrensd tot €720,42 (was €710,68 in 2018). Dit is een **drempelwaarde voor kale huur**, daarboven is het geen sociale huur meer. Kale huur is de huur exclusief servicekosten. De ervaring leert dat een huurappartement met een kale huur van €720,42 vermoedelijk al snel €900 all-in zal kosten, is dat sociaal te noemen?

- Beleidsakkoord:**

1 Voor sociale huurwoningen is een maximale huurprijs vastgelegd in de wet. In 2018 is dat € 710,68
 2 Voor 'middeldure koopwoningen' bestaat geen wettelijke norm; het gaat om koopwoningen die - indicatief - tussen de € 175.000 en € 300.000 kosten.

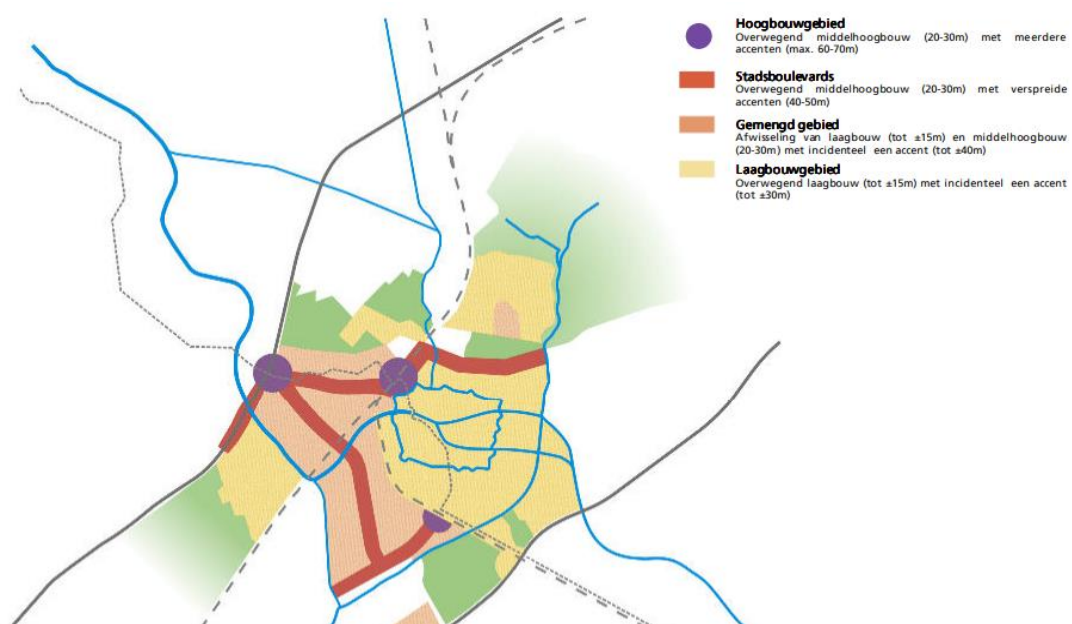
- Verstedelijkingsnotitie: In het beleidsakkoord is afgesproken dat we **per saldo 30% sociale huurwoningen** bouwen. Beleidsakkoord: “De gemeente streeft bij haar projecten per saldo naar 30% sociale woningbouw.” Groen Links heeft het in haar standpunten zelfs over 35%! Is het percentage van 25% van LEAD dan eigenlijk **niet weinig te noemen**?
- Goedkope koopwoningen:** Van heel LEAD wordt **slechts 8% een “goedkope” koopwoning**. Hoe goedkoop is overigens “goedkoop”? Is er een maximale prijs en quotum vastgesteld voor “sociale koop”? PvdA en Groenlinks Zuidplas adviseren in ieder geval een woningprijs tot €185.000 voor sociale koop, waarmee woningen bereikbaar worden voor mensen met een jaarinkomen tot €42.000, zoals bijvoorbeeld een docent, agent of verpleegkundige (bron: [Link naar discussienota definiering betaalbare koop](#)). Conform het **rapport Fakton Verstedelijking**, Prijssegment: de gemeente Leiden maakt onderscheid in studentenwoningen, goedkope woningen (tot €187.500,-) en middelduur/duur woningprogramma (> €187.500,-). Met 8% in het laagste segment vanaf circa €200.000 voor een kleine 50 m² kan een docent, agent of verpleegkundige zich deze woningen al niet permitteren. Al helemaal niet als het om een alleenstaande gaat. Conform de eigen regels van Leiden worden er in LEAD dus geen goedkope woningen gerealiseerd, als de startprijs circa €200.000 is. Daarnaast is het aandeel van die woningen (slechts 8%) wel erg klein.
- Uit recent onderzoek blijkt eveneens dat 92% van de **starters** aan een **hypotheek** kan komen van maximaal €150.000 voor een eenling en €230.000 voor een stel.
- In de Hoogbouwvisie wordt de (ooit nog enigszins betaalbare) Skyline-appartementen genoemd als voorbeeld van zeer gewilde appartementen waarvan **de prijs enorm omhoog** gegaan is. Hoe

voorkomen we dat er gekocht en vervolgens gespeculeerd wordt met de woningen van LEAD? Wordt er een speculatiebeding opgenomen?

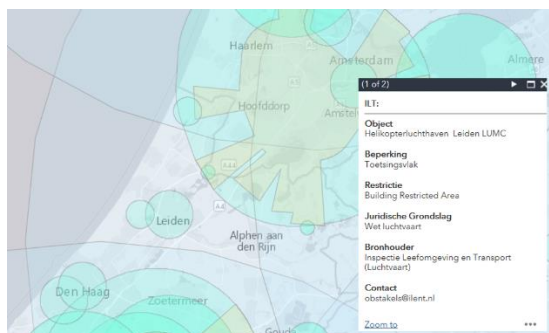
- Zijn de genoemde prijzen van LEAD **gefixeerde prijzen**? Sinds 2015 zijn de prijzen van nieuwbouw met 50% gestegen, volgens het CBS.
- **Speculatie.** Koophuizen worden vaak **opgekocht** en direct verhuurd: <https://www.ad.nl/politiek/koophuis-in-grote-stad-wordt-vaak-opgekocht-en-direct-duur-verhuurd~aa2335e8/> Ook de Skylineappartementen waren betaalbaar, maar zijn inmiddels zeer sterk in prijs gestegen.
- Is **doorstroming** een argument dat pleit voor het duurdere segment van LEAD? Wat levert dat concreet voor effect op in het hele plaatje?
- Hoe gaat RED Company zo hoog en betaalbaar en duurzaam bouwen? Omdat een deel van de appartementen wel betaalbaar moet zijn, zullen er ook duurdere appartementen moeten komen en zal men zo hoog en zo veel woningen moeten bouwen om de goedkopere appartementen te kunnen bekostigen. Met een andere keuze hoeft dat **hefboomeffect** niet te spelen.
- Tijdens een participatieavond werd nogal geïrriteerd gereageerd door de medewerkers van RED toen ingebracht werd dat RED Company wel eerlijk moet vertellen hoe het zit. RED stelde: “We gaan echt iets moois neerzetten voor Leiden.” Maar een participant wees er toen op dat hier natuurlijk toch een **commercieel proces** gaande is. RED Company is een bedrijf. Er gaan miljoenen in om. Er zit een verdienmodel achter LEAD. RED streeft naar winstmaximalisatie of op z'n minst naar een rendabel project. Onze slogan is dan ook: “Commercie wint hier van de democratie”.
- Wat is precies de reden dat de **gemeente zo pro-LEAD** lijkt te zijn? Voor een “rood” en “groen” college lijkt het eigenaardig. De **PvdA Leiden** onderschrijft in haar standpunten de noodzaak voor meer woningen voor mensen met een kleine beurs. We hebben te weinig betaalbare huizen (Damen). Uit de standpunten van **Groen Links Leiden**: De gemeente moet voldoende woningen creëren, om het woningtekort terug te dringen en wonen betaalbaar te houden. Vooral voor studenten, starters en mensen met lage- en middeninkomens moet het eerst gebouwd worden. LEAD is niets van dat alles. Ook de **VVD** spreekt over een woningbouwopgave waarbij met name aandacht moet zijn voor klimaatneutrale starterswoningen. De **SP** wil met een kritische blik naar betaalbaarheid/opzet gemixt woningaanbod kijken. Ze willen eveneens dat er meer sociale en betaalbare huurwoningen komen (Theeuwen).
- Voor een **aandeel sociale woningbouw in LEAD** is weliswaar gezorgd. Maar het **merendeel van de appartementen van LEAD is nog altijd het hogere segment**. Het college zou theoretisch gezien **andere keuzes** kunnen maken en op een andere manier voor de beschikbaarheid van meer betaalbare woningen kunnen zorgen. Dit kan bijvoorbeeld door in overleg met woningbouwverenigingen, een andere projectontwikkelaar of zelfs met RED een alternatief op te zetten voor deze locatie, waardoor uiteindelijk veel meer sociale woningbouw gerealiseerd kan worden dan de nu toegezegde 25% binnen LEAD. Dat zullen overigens slechts ca. 135 woningen zijn. Dat is in feite een **marginale bijdrage** aan de grote woningbouwopgave in Leiden en geen reden om zo toe te happen.

HOOGBOUW

- Wij missen een **totaalplan**. Er is geen **ruimtelijke visie op het hele ontwikkelgebied**: Groenord, Leiden Noord, de Industriezone (vanaf het gebied Groenordplaza, via de KPN-centrale tot het Energiepark aan de Langegracht).
- Ook missen we een bredere visie: de **Omgevingsvisie Leiden 2040 is immers nog in voorbereiding** en nog niet door de gemeenteraad vastgesteld.
- In de **Hoogbouwvisie** uit 2007 is aangegeven in welke delen van Leiden hoogbouw voorstelbaar is en wat daarbij de **aandachtspunten en eisen** zijn. De voorgeschreven **hoogbouwtoets** richt zich op de betekenis van hoogbouw voor de stad en de impact op de omgeving. Bij LEAD is sprake van extreem hoog en compact bouwen met een hoge dichtheid. U kunt zich wel voorstellen dat LEAD een enorme **impact op de wijk** gaat hebben. Slim verdichten is een prima plan, maar bewaak dan wel de grenzen. Met verandering en groei is op zich ook niets mis, de tijd of situatie kan er wellicht om vragen. Maar welke stappen neemt de gemeente daarin (en waarom)?
- De Website van LEAD brengt het als volgt: “De plek aan de Willem de Zwijgerlaan leent zich ervoor om **op een verantwoorde manier de hoogte in te gaan, met enig, maar beperkt effect op de omgeving.**” Dat beperkte effect wordt niet door iedereen zo ervaren. In de Nota van uitgangspunten staat overigens ook: De vrijstaande woontoren is in beginsel een afwijking van criterium 1 van eyeline die echter stedenbouwkundig een “**krachtigere compositie**” maakt. Met dit plan ontstaat een “**kenmerkend stadssilhouet**” . Dit lijkt elkaar tegen te spreken.
- Lead wil de “bebouwing bekronen met een hoogteaccent”, een “sterk stedelijk silhouet” of een “Landmark” van 115 meter realiseren. Maar we hebben ook een bouwgrens in Leiden en een door het Rijk beschermd stadsgezicht (Verstedelijkingsnotitie)! De schoorsteen van de energiecentrale/ lichtfabriek is nu het hoogste bouwwerk in Leiden, met 85 meter. Het LEAD-plan overschrijdt de maximale bouwhoogte van 70 meter zoals aangegeven in de Hoogbouwvisie. Dat wordt al een “accent” genoemd. Aan de **huidige bouwgrens** wordt dus maar liefst 45 meter toegevoegd. Dat is weinig subtiel te noemen. Zo’n hoge toren is **ingrijpend en onomkeerbaar**. Is de sky vanaf nu the limit?
- Het KPN-Monuta gebied staat op onderstaande kaartje uit de Hoogbouwvisie **niet eens aangemerkt als Hoogbouwgebied**:



- Hoogbouwvisie: De Hoogbouwvisie is kaderstellend en als zodanig **zelfbindend** voor de gemeente. Er kunnen zich omstandigheden voordoen waarbij afwijking van de Hoogbouwvisie gewenst is. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan gevallen waarbij sprake is van een aantoonbare ruimtelijk kwalitatieve toevoeging van hogere bebouwing dan die in de visie genoemd is. Een eventuele afwijking van de visie dient **voldoende onderbouwd** te worden. Het college ziet volgens de Nota van Uitgangspunten goede **ruimtelijke onderbouw** aanwezig om van de afwijkingsmogelijkheid in de Hoogbouwvisie gebruik te maken. Hoogbouwvisie: “70 Meter kan als een soort **natuurlijke grens** worden beschouwd. Het kan zijn dat een ontwerp voor een specifieke plek aanleiding geeft tot overschrijding van de hoogtegrens. Dit moet dan altijd goed gemotiveerd worden.” Wat zijn die argumenten bij LEAD precies en zijn ze steekhoudend en zwaarwegend? Wij vinden ze diffuus en discutabel.
- Heeft de **Hoogbouwtoets** plaatsgevonden? De in de Hoogbouwvisie genoemde lijst met aandachtspunten kan worden beschouwd als het **toetsingskader voor hoogbouwinitiatieven**. In de besluitvorming rond hoogbouwplannen moet deze lijst **gehanteerd** worden, **voor elk gebouw hoger dan 40 meter** en in laagbouwgebieden en gemengde gebieden voor gebouwen hoger dan 25 meter. Deze hoogbouwtoets wordt onderdeel van het ruimtelijk beleid en het welstandsbeleid (de meeste aandachtspunten maken daar overigens nu ook al deel van uit). Het meest geschikte moment om de toets uit te voeren is het moment dat een concreet bouwplan wordt voorbereid. Alle bouwplannen worden in het kader van het welstandsbeleid getoetst door de Welstands- en Monumentencommissie Leiden (WML). De Hoogbouwtoets wordt als onderdeel van dit welstandsbeleid door de VML (voormalig ARK) uitgevoerd. Onderdeel A van de toets (Betekenis voor de stad) komt in grote lijnen ook al in een eerdere fase van het planproces aan de orde, bij het voorbereiden van een bestemmingsplan of de artikel 19 procedure. De afdelingen Stedenbouw en Ruimtelijk Beleid van de gemeente beoordelen in dat geval of hoogbouw inpasbaar is. De beoordeling van de architectonische uitwerking, waar de Hoogbouwtoets dus een onderdeel van wordt, blijft een verantwoordelijkheid van de VML.
- Nota van Uitgangspunten LEAD mbt **hoogtebeperkingen**: “De initiatiefnemer dient aan te tonen dat het planinitiatief met de maximale bouwhoogten niet wordt beperkt door Schiphol, straalpaden, molenbiotopen en dergelijke”. Behoeft “en dergelijke” geen nadere specificatie? In Leiden zijn hoogtebeperkingen van kracht in het kader van de **helicopterluchthaven LUMC**. Dient het bouwproject niet ook daaraan getoetst te worden?



Hoogtebeperkingen vierer voor obstakels en bouwwerken als gevolg van de militaire en civiele luchtvaart in Nederland

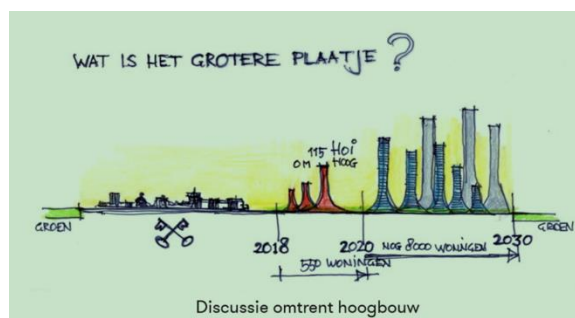
<https://ez.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=8eaadf232049849ad9841d35cd7451>

- Aan de solitaire toren van LEAD de (twijfelachtige) eer om **de hoogste toren van Leiden** te worden. In Den Haag geldt deze hoogte (115 m) als **‘buitencategorie’**. Is die **ontwikkeling** door iedereen gewenst? Weten de Leidenaren dat dit in hun stad staat te gebeuren en krijgen zij de kans zich over deze ontwikkeling uit te spreken? Niet iedereen ziet LEAD als een “waardevolle kans voor de wijk”, als een “kans voor de stad”. In het Beleidsakkoord staat: “Samen buigen we ons over de gewenste ontwikkeling van de stad tot het jaar 2040.” In de Nota van Uitgangspunten zelf staat nota bene te lezen: Het is duidelijk geworden dat de **meningen** ten aanzien van de bouwhoogte **verschillen** van “te hoog en daarmee niet passend in Leiden” tot “mooi initiatief dat de stad nodig heeft !” Is dit een stadsvernieuwingsproject die in de samenleving breed gedragen wordt? Gezien de historische nieuwe hoogte die twee woontorens aantikken zou een **volkspeiling** op zijn plaats kunnen zijn. Wat de Leidenaar denkt over hoogbouw is overigens ook al uit *Leiden2040* gekomen! Dat is niet LEAD!

- Op de website van LEAD staat het weer fraai geformuleerd: “Het ontwerp bestaat uit drie ranke torens oplopend van 60, 85 tot 115 meter hoogte. Hierdoor sluit het ontwerp goed aan op de bestaande hoogbouw.” Op foto’s van de torens worden de torens gepresenteerd als een “oplopend trapje” en omschreven als “het afmaken van een krachtige compositie”. Maar het perspectief vertekent. De solitaire toren wordt gewoon gigantisch! De Domtoren in Utrecht is 112 meter. De Eschertoren is 60 meter, de hoogste Skylinetoren is 55 meter! De Prinsenhoek heeft een hoogte die daarmee vergelijkbaar is. Leiden Noord, Groenord en Nieuw Leyden bestaan met name uit laagbouw en middenbouw. Lead is qua hoogte simpelweg **niet passend bij de omgeving**.
- Soms is de logica ver te zoeken. Hoe valt te rijmen dat **andere toekomstige hoogbouwprojecten in Leiden** (bv. het Wernink-terrein) slechts ca. 40 - 60 meter zullen zijn? Dat tussen de Ananasweg en de Lammenschansweg bij 375 woningen wel van een “megacomplex” wordt gesproken.

https://sleutelstad.nl/2019/01/28/honderden-nieuwe-woningen-in-megacomplex-langs-lammenschansweg/?fbclid=IwAR0rRQKq4qMMJsAG_I4eMHMhiQhifFJU7xwVThVzq7Ntn-1pIXvUy9zbMo

- Steeds zijn er in de stad **protesten** tegen “Toekantorens” die er haast wel lijken te moeten komen: in de Merenwijk, de Mors, Leiden Zuid-West. De discussie loopt al langer. Het CDA stelt: “Leiden wil geen Hong Kong aan de Rijn zijn.” Die signalen geven aan dat het veel Leidenaars niet gaat om woningbouw of hoogbouw an sich, maar wel om **de schaal** van een project. De **onomkeerbaarheid** van het proces dat LEAD in gang zet is in handen van de raad.
- De Verstedelijkingsnotitie laat op basis van inzicht zien waar en hoe de stad door het **toevoegen en concentreren van woningen** duurzaam kan verstedelijken. Dus op een zodanige wijze dat het karakter van de stad behouden kan blijven door juist bepaalde delen te vrijwaren van grotere bouwontwikkelingen! Ter overweging: Valt de locatie Willem de Zwijgerlaan/locatie KPN-Monuta werkelijk onder de **definitie “Randen van de stad waar “echte” hoogbouw mogelijk is”**?
- Groen Links wil architectuur naar Leiden halen. In hoeverre is er ruimte om te **onderzoeken** of de **situering** van het LEAD-complex wellicht **elders (beter) te plaatsen is**? Een plek waar dit gebouw omliggende wijken zo min mogelijk/minder belast. Denk bijvoorbeeld aan het nog te ontwikkelen Bio-Sciencepark, tegenover Holiday Inn. Het is maar een suggestie.
- Nota van Uitgangspunten: “Hoge gebouwen vallen uiteraard op. Het is **ongewenst dat een hoog gebouw de historische binnenstad domineert**.” Gesteld wordt dat daar in dit geval geen sprake van is. Uit de uitgevoerde studie naar zichtlijnen en schaduw hinder blijkt dat de torens maar vanuit een beperkt aantal plekken in de openbare ruimte van de binnenstad te zien zijn en dat deze het beeld niet domineren. Wij denken dat de extreem hoge torens van LEAD wel degelijk een **versturende werking** hebben. Men zal er niet omheen kunnen.
- Hoe is het zicht op de torens van LEAD **vanuit het Groene Hart**? Volgens de Hoogbouwvisie mag een hoog gebouw in Leiden dit beeld (zicht op de **horizon van de stad**) niet verstoren: “Er is een opgave om de Leidse skyline vanuit de grote open landschappelijke eenheden in het Groene Hart en de Kagerplassen zo min mogelijk zichtbaar te maken. In deze gebieden is de beleving van het landschap het belangrijkste.”
- **Precedentwerking**: wat wordt **het grote plaatje in Leiden**? Is na 115 meter het hek van de dam?



Bron: participatieverslag LEAD

- Hoogbouw = duurbouw. Extreme hoogbouw is duur (hoge kosten om te bouwen, maar ook dure collectieve voorzieningen). Uit de Hoogbouwvisie: Hoe hoger een gebouw is, hoe hoger ook de **bouwkosten** zijn. Hoogbouw vergt **extra investeringen**, zoals speciale gevelsystemen, sprinklerinstallaties, zwaardere fundering en constructie, ingewikkelde bouwlogistiek. Uit een onderzoek van een Amsterdams ontwikkelingsbedrijf naar de bouwkosten bij woontorens blijkt dat de investeringskosten boven de 70 meter fors stijgen. Dit heeft vooral te maken met een kwaliteitssprong in de uitvoering, zowel aan de buitenkant, als aan de binnenkant. De verkoopprijs wordt bij hogere gebouwen hoger, en om de woningen aantrekkelijk te houden voor potentiële kopers wordt een hoog kwaliteitsniveau gerealiseerd. Ook moet met langere leegstandsperioden worden gerekend en die moeten ook in de prijs worden verdisconteerd. Daarnaast moet het parkeren veelal inpandig worden opgelost, wat ook kostenverhogend werkt. (Bron: Wonen in de Wolken, Amsterdam, 2003)
- Sociale woningbouw is lastig te financieren. Dat kan natuurlijk een reden zijn voor het college om ogenschijnlijk zo blij te zijn met LEAD. Maar moet deze “sociaal inclusieve koppeling” van LEAD werkelijk de reden zijn om **aan het gehele plan fiat** te verlenen? Krijgen projectontwikkelaars het zo niet voor het zeggen in de stad, als zij zich verschuilen achter een deel sociale woningbouw?
- **Visualiseren is lastig.** Getallen zijn moeilijk voor te stellen en de “**artist impressions**” van RED Company brengen alles heel **gunstig in beeld**. Veel Leidenaren beseffen (nog) niet goed hoe een toren van 115 meter (LEAD: De hoogste van Leiden) er in werkelijkheid uit gaat zien. Als je uitlegt dat dit zo hoog is als de Dom van Utrecht, vertelt dat dit 35 meter hoger is dan de beroemde schoorsteen van de lichtfabriek in Leiden, dat het twee keer zo hoog is als de Eschertoren of de door ons gemaakte plaatjes laat zien, drong het vaak pas echt goed tot mensen door. Tijdens onze bijeenkomst op 2 februari j.l. zetten wij bijvoorbeeld met rood-wit lint het gebied af waar de toren moet verschijnen. Onze slogan was: “Sta even stil. Is dit echt wat je wil?” De reactie van een omwonende op de Legotorens die wij tijdens die bijeenkomst lieten zien (ten opzichte van een woonhuis in Nieuw Leyden) was illustratief: “Nu zie je pas echt de waanzin van dit project.” Ook de eigen maquette van LEAD van RED Company liet de omvang en hoogte van het project ten opzichte van de omgeving al iets beter afgebeeld zien (vergelijk de glazen torens met de bouwblokjes eromheen):



Maquette LEAD



Stedelijke wand met niet zo'n ranke toren



Impressie van de hoogte van de torens t.o.v. de bestaande Skyline hoogbouw (rechts) en de LUBA toren (links).



Impressie van de hoogte van de torens in duplo. Let op het kleine gele blokje links is een woning in Nieuw Leyden.

- In de Hoogbouwvisie wordt gemeld dat het onwenselijk is dat in de **hoogbouwclusters** en langs de stadsboulevards **schermen en wanden van hoogbouw** ontstaan. Het begint er met de komst van LEAD toch behoorlijk op te lijken. Zie impressie hieronder (fotograaf Arthur Roetman).

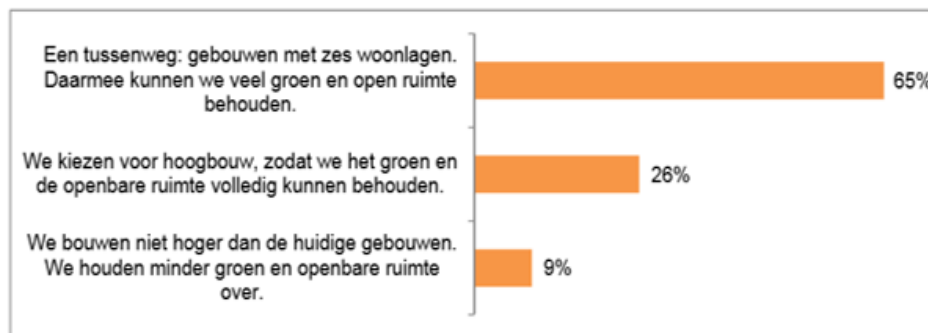


- “Als LEAD er niet komt, moet er gekeken worden naar waar die woningen dan wel komen,” zo werd ons uitgelegd tijdens een huisbezoek door Maarten de Crom. Los van het feit dat wij positief staan tegenover de komst van woningen op de locatie, zijn er veel (creatieve) **alternatieven en scenario’s voor de woningbouwopgave** te vinden: <https://www.socialelvraagstukken.nl/nieuwe-hoogbouw-eeen-hachelijke-ontwikkeling/> <https://www.amsterdamsebinnenstad.nl/nieuws/index.html?nieuws=89>
- Een studie die het bureau De Zwarte Hond recentelijk heeft gedaan voor gemeente Leiden laat zien dat er gelukkig **veel (meer) mogelijk op het gebied van bouwen** in Leiden, ook met **kleinere ontwikkelingen**. <https://www.dezwartehond.nl/actueel/blauwe-kamer-2017>
- Uit de Verstedelijkingsnota: Bij de discussie over **verdichting** van de stad hoort ook dat er helderheid gegeven wordt over hoogbouw. Voor het creëren van nieuwe omgevingen met een stedelijke dichtheid, en daarmee draagvlak voor een breed aanbod aan buurtgebonden voorzieningen, is **hoogbouw niet perse noodzakelijk**. Zo zijn 37 de Barcelonese en Parijse bouwblokken heel efficiënt in het creëren van grote hoeveelheden woningen in een milieu zonder hoogbouw. Op een vergelijkbare wijze wordt ook in het Holland Park in Diemen gebouwd aan een nieuw stuk stad, zonder heel hoog te bouwen. Hoogbouw sluiten we niet uit, maar is ook geen must. Er zijn ook **kansen met beperkte schaal** in de stad.
- Wat het college betreft geeft LEAD op een goede wijze invulling aan de Leidse verstedelijkingsopgave, maar hoe noodzakelijk is de opgave tot zo extreem bouwen precies? Uit recente berekeningen zou blijken dat er **geen noodzaak** meer is tot bouwen en dat er met alle plannen die er nu zouden liggen al voldoende woningen bijkomen en vrijkomen. Het overschot aan huurappartementen op de lange termijn is bekend (advies om dit terug te dringen is gegeven). Bij het argument “We moeten wel” plaatsen wij dan ook onze vraagtekens.
- **Toekomstbestendig? De “varkenscyclus”** is het verschijnsel in de economie dat **overschotten en tekorten** van een bepaald product elkaar afwisselen. Op dit moment zijn er veel woningen nodig, maar **op de langere termijn** vergrijsst Nederland en zullen er woningen leeg komen te staan. Die zijn dan lastig te herbestemmen. Des te meer reden om heel goed uit te rekenen wat nu precies voor acties nodig zijn. Beleidsakkoord: Rond 2040 hebben we een overschot aan 75- en 85-plussers.
- De gemeente Leiden wordt door ruimtegebrek steeds meer gedwongen om de oplossing te zoeken in hoge gebouwen. De Leidse regio en Leiden hebben, zoals onder andere in de Leidse Nota Wonen 2020 en de Regionale Woon Agenda is aangegeven, te maken met een **zeer hoge vraag naar woonruimte**.

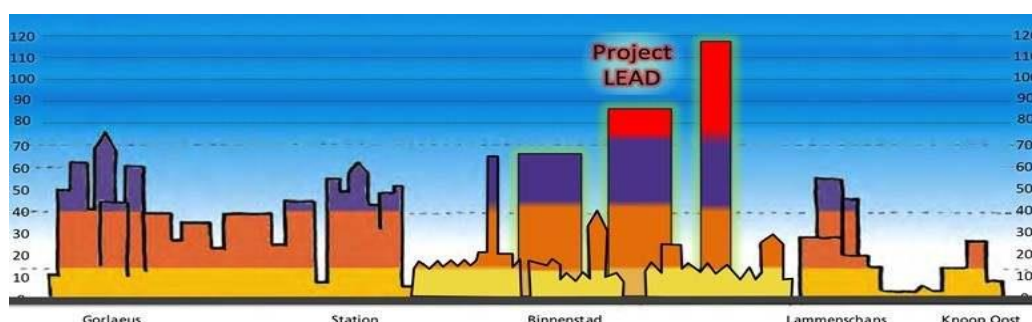
Het is ons inziens **onrealistisch** om te verwachten dat de dichtbebouwde stadgemeente Leiden alleen al 8500 woningen kan leveren binnen de beperkte ruimte die er is. Dat is in onze ogen een veel té ambitieus plan. **Regionale samenwerking** met bijvoorbeeld Valkenburg kan ook verlichting op de krappe markt brengen. Wij adviseren het college zich op de regio te (blijven) richten en de stad Leiden niet helemaal vol te bouwen.

- D'66 gaat zich de komende jaren inzetten voor een fusie tussen Leiden en de regiogemeenten. Groen Links beoogt ook een **regionale aanpak**: “Een regionale visie ontwikkelen, om het bouwen samen met buurgemeenten aan te pakken. De regio zal de komende tijd 15.000 woningen moeten bouwen, we willen dat de gemeente zich aan dat doel vast blijft houden.” (Standpunten Groen Links Leiden).
- Stadsgesprekvrage: In Leiden hebben we meer woningen nodig. Welk scenario vindt u bij Leiden passen?” Het antwoord is duidelijk: 65% kiest voor een **tussenweg**: gebouwen met zes woonlagen. Resultaten Stadsenquête: Gemiddeld genomen is 22,5 % voor meer hoogbouw en een overgrote meerderheid voor **gebouwen met maximaal zes woonlagen**. De hoogste toren van LEAD krijgt ca. dertig verdiepingen!

8. In Leiden hebben we meer woningen nodig. Welk scenario vindt u bij Leiden passen?



- In de Nota van Uitgangspunten wordt gesproken over “op een ambitieuze en volwaardige manier afronden van Nieuw Leyden”. In deze context wordt geciteerd uit het boekje ‘Nieuw Leyden, recept voor stedelijk wonen’: “Naast de laagbouw wordt de andere helft van de woningen in Nieuw Leyden gerealiseerd in nog te bouwen hoogbouw aan de Willem de Zwijgerlaan.” De laagbouw en de reeds gerealiseerde hoogbouw tezamen zijn in woningaantallen vergelijkbaar met de geplande woningaantallen in het project LEAD. De in het citaat aangegeven **verhouding tussen laagbouw en hoogbouw** van 50-50 wordt met de realisatie van LEAD dan ook heel anders dan in het citaat wordt voorgespiegeld: woningen in hoogbouw hebben dan de ruime meerderheid ten opzichte van woningen in laagbouw. De verhouding zal dan eerder uitkomen op 70-30. Overigens wordt met de term hoogbouw in het citaat hoogbouw tot 45 meter bedoeld, heel wat anders dan de hoogtes in LEAD. Het project LEAD een volwaardige afronding van Nieuw Leyden noemen en daarmee zinspelen op het vervolmaken van eerdere ambities is een onjuiste voorstelling van zaken. Juist vanuit de wijk Nieuw Leyden klinken ook protesten tegen LEAD.



Skyline Leiden – Na bouw LEAD (Bron: aangepaste versie van figuur p 38 Hoogbouwvisie Leiden)

- Uit de Verstedelijkingsnotitie: Hoogbouw, echter wel **binnen de bestaande kaders** (zoals Verder met de Binnenstad) en **op die schaal die passend is bij en dienend aan de wijk** (!). Is LEAD passend bij de huidige bebouwing van de omgeving? Oordeelt u zelf. Bijgevoegde foto's zeggen meer dan duizend woorden:



VERKEERSGEVOLGEN

- Het **autoverkeer** dat door de beoogde nieuwbouw wordt gegenereerd was een aangekaart knelpunt rondom verkeer dat tot op heden (nog) niet is opgelost. Volgens de projectontwikkelaar moet dat onderdeel **nog nader uitgewerkt** worden. Participatieverslag: “In het kader van verkeer & parkeren gaan de gemeente, initiatiefnemer en omwonenden gezamenlijk alternatieven voor de afwikkeling van verkeer en bouwverkeer **onderzoeken**.” Daar zijn wij het helemaal mee eens. Het betekent ons inziens wel dat je op dit moment dus **nog geen goedkeuring aan de huidige Nota** moet/kunt geven. Dat dit onderdeel nog niet goed geregeld is, is mede de oorzaak van ons protest.
- Factsheet LEAD: Een uitgebreide **verkeersstudie** heeft onderzocht wat de **impact** is van het project LEAD op de doorstroming van de Willem de Zwijgerlaan, maar ook de veiligheid en leefbaarheid van overige straten. Hieruit blijkt dat de invloed van LEAD op de doorstroming van het autoverkeer op de Willem de Zwijgerlaan **erg gering** is. Wij vragen ons af wat die uitgebreide studie behelst en wat precies “erg gering” te noemen is?
- Verslag verkeersonderzoek: Door middel van verkeersslussen zijn het aantal **verkeersbewegingen** gemeten. Daaropvolgend is er een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Die laat zien dat de **verkeersintensiteit** op de bestaande infrastructuur **significant toeneemt** door LEAD, maar daarbij binnen de gangbare normen blijft. Het totaal aantal autoritten zal toenemen van 550 naar 2410 op een reguliere werkdag! In een spitsuur rijden nu circa 50 motorvoertuigen door de Schapenwei. Als gevolg van LEAD zal dit toenemen naar 224 motorvoertuigen in een spitsuur (rapportage BOOT). Dit betekent dat elke 15 seconden een motorvoertuig door de Schapenwei zal rijden (bewoners kunnen als gevolg hiervan als het ware al hun (verplicht gebouwde) ondergrondse garage/carport niet meer verlaten in de spits).
- De **verkeersgeneratie** door project LEAD is berekend op basis van de minimale verkeersgeneratie conform CROW normen en niet een voorzichtige, maximale verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie is daarnaast berekend op basis van een bepaalde verdeling in typen woningen. Dit betreft 59% huur midden/goedkoop met slechts een verkeersgeneratie van 1,8 ritten; 8% goedkope koopappartementen (2,8 ritten); 12% middeldure koopappartementen (3,7 ritten); en 20% dure koopappartementen en 2% koopwoningen met een verkeersgeneratie van 5,4 ritten. Er zijn geen vrije sector huurwoningen in het verkeersgeneratiemodel meegenomen. Verhoging van het percentage vrije sector huurwoningen van 0% (zoals gebruikt in de verkeersrapportage van BOOT) naar 15% (factsheet LEAD en communicatie college) of zelfs naar 35% (onderbouwing parkeernorm) zal bij een gelijk percentage sociale huurwoningen tot een sterke stijging van het aantal verkeersbewegingen leiden. Ook zijn de verkeersbewegingen t.b.v. de “levendige plint” in LEAD en de 30 nieuwe lofts in het 50 kV station die binnenkort worden opgeleverd niet meegenomen in het verkeersgeneratiemodel.
- Kunnen de **omliggende wegen en straten** extra verkeersstromen wel aan? Denk aan de Schipholweg, De Rijnsburgerweg? Ze slibben nu al dicht. In een **verkeerskundige analyse** uitgevoerd door Goudappel Coffeng in 2016 was de **verkeersafwikkeling** op de Willem de Zwijgerlaan als gevolg van de kruisingen Gooimeerlaan en Pasteurstraat **niet optimaal**, waardoor het verkeer op de Willem de Zwijgerlaan langer stil moet staan dan gewenst. Ook op de Gooimeerlaan en Pasteurstraat liggen de verliestijden in de avondspits **boven de richtlijnen** als gevolg van de koppeling van beide verkeerslichten in combinatie met de **hogere belasting van het kruispunt**. Zie onderstaande figuur:



Figuur 7.2: Afwikkelingskwaliteit autoverkeer Willem de Zwijgerlaan - Gooimeerlaan

Door LEAD komen er minimaal zo'n 340 auto's en 1860 motorvoertuigbewegingen bij door de straat/wijk! De nieuwe bewoners van het 50 KV gebouw met hun auto's (plus bezoekers, bezorgdiensten enz.) komen er binnenkort ook bij. Het kan niet anders dan dat door dit extra verkeer de **kruisingen nog verder onder druk** komen te staan met een verdere vertraging op de Leidse Ring Noord tot gevolg.

- Factsheet LEAD: "Ongeacht de toekomstige verdeling van het verkeer blijven de toegangswegen ver **onder de maximale waarde** waardoor de leefbaarheid in de wijk gewaarborgd blijft". De uitgerekende intensiteit van motorvoertuigbewegingen op de Schapenwei gaan van 550 naar 2410 per dag. Die toename heeft een negatieve impact op de leefomgeving. De **leefbaarheid scoort daarmee "matig"**. De leefbaarheid in de wijk blijft daarmee dus niet gewaarborgd.
- Nota van Uitgangspunten – **mobiliteitsnota**: "De andere wegen direct grenzend aan en rondom het plangebied zijn in de Mobiliteitsnota gecategoriseerd als erftoegangswegen (30km/h gebied). Op dit type weg is **verblijven het belangrijkste** en behoort de **verkeersbelasting beperkt** te zijn." Dit is niet te rijmen met datgene wat is verwoord in de Nota aangaande de ontsluiting van LEAD: "De ontsluiting van het planinitiatief zal in ieder geval via de bestaande ontsluiting van Nieuw Leyden op de Willem de Zwijgerlaan (Nieuwe Koningstraat-Schapenwei-Pasteurstraat en vice versa) moeten en kunnen plaatsvinden".
- Er komen op deze locatie opeens veel meer bewoners bij (50KV en LEAD). Tel daarbij op: hun visite, de bezorgdiensten, servicediensten enz. Welke **infrastructurele maatregelen** worden genomen? Wij hebben daar geen goed beeld van. Een **30 km/h zone** mag alleen worden toegepast indien iedere weg in het gebied voornamelijk een verblijfsfunctie heeft (uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens). **Aan- en afvoer** van een "**verticale woonwijk**" als LEAD door een 30 km/h zone is derhalve niet geoorloofd. De Schapenwei is al **niet op zodanige wijze ingericht** dat deze uitnodigt tot het rijden van maximaal 30 km/h (conform de voorschriften voor 30 km/h zones). De huidige bestaande **infrastructuur** voldoet niet aan de huidige richtlijnen en principes voor veilige en geloofwaardige weginrichting voor een 30 km/h zone. Hiervoor is de weg te recht uitgevoerd. Als gevolg daarvan worden hele hoge snelheden behaald in deze straat, met de bijbehorende risico's. De monitor verkeersveiligheid 2018 laat zien dat het aantal doden in 30 km/h zones is toegenomen. Conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 - Veilig van deur tot deur (05-12-2018) van de overheid is naar onze mening een **risico-analyse** voor verkeersveiligheid gewenst, mede gezien de recreatieve functie van het aanstaande Koningspark. De inrichting van de Schapenwei e.o zal grondig moeten worden aangepast indien men onverhoopt akkoord gaat met de geplande aanrijroute.
- **Koningspark**: Al jaren wachten bewoners op dit park, aan omwonenden beloofd als een **groene zone** om te kunnen **recreëren** (waarvan een deel al is afgesnoept met "frutwoningen", maar dat terzijde).. De aanleg van het parkje gaat dit najaar eindelijk plaatsvinden. De **rust** wordt er straks helaas danig verstoord door auto's, bestelbusjes, scooters en vrachtwagens die door de Schapenwei gaan rijden. De **veiligheid** van spelende kinderen op het basketbalveldje en de klimtoestellen van het Koningspark komt daarmee in het geding. Het is bijna onlogisch te noemen dat de **verkeersstroom van LEAD** rond deze locatie cirkelt. Dit gaat een gevaarlijke verkeerssituatie worden!
- Bewoners van de Pasteurstraat en de Schapenwei zijn het zware bouwverkeer door de woonstraten zat. Welk **plan** ligt er voor het **sloop- en bouwverkeer** en de opslag van materialen voor LEAD? Medegedeeld is dat **bouwverkeer** van LEAD niet door de Schapenwei gaat rijden. Is dat gegarandeerd?
- **Bouwverkeer via de Schapenwei** is niet wenselijk aangezien dat de woonbaarheid en de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van Nieuw Leyden ernstig zal schaden. De projectontwikkelaar stelt dat voor het slopen en bouwen een plan opgesteld wordt met de aan- en afvoer van materialen naar en van de bouwplaats op vastgestelde tijden. Vooralsnog is het totaal onduidelijk hoe een dergelijk plan eruit zou zien. Hoe denkt de ontwikkelaar de bouwplaats te kunnen bereiken zonder daar een complete verkeersinfarct te veroorzaken die de toegang naar de wijk zal doen dichtslippen of schade aan bestaande woningen zal veroorzaken? Wanneer krijgen de bewoners de plannen te zien hoe dit bouwverkeer toegang krijgt tot de bouwplaats? Hoe denkt de ontwikkelaar e.e.a te gaan bewerkstelligen en hebben bewoners hier nog iets over te zeggen?

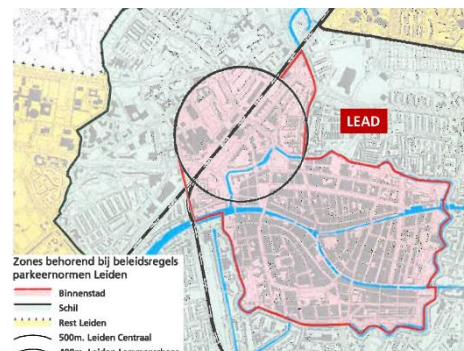
- Hoe levendig wordt de plint? Er komt: “**Een levendige plint**”. Er komen “Strategisch geplaatste voorzieningen”, “Een restaurant en een kinderdagverblijf?” (LEAD). We weten nog helemaal niet welke bedrijven zich er echt (willen) gaan vestigen. Het **ondersteunende programma in de plint** in een bandbreedte van circa 600 m2 tot 1.000 m2 dient nog nader ingevuld te worden. Ook de hoeveelheid **verkeer** die dit gaat **genereren** is daarmee weliswaar nog onbekend, maar het is onbetwist dat hier sprake van zal zijn. Denk aan **klanten en toeleveranciers**.
- **Aanrijroute/mobiliteitsstromen**: we zijn niet overtuigd geraakt van de geruststellende woorden van de projectontwikkelaar. **Onze verwachting** is: gevaarlijke situaties, meer stilstaand verkeer, een verkeersinfarct bij de Pasteurstraat, verslechtering van de doorstroming op de Willem de Zwijgerlaan, sluiproutes door de hele wijk en onveiligheid rondom de school Mareland en het kinderdagverblijf in de wijk en Russisch roulette voor een parkeerplaats.
<https://sleutelstad.nl/2018/10/19/lead-torens-krijgen-vorm-via-participatie-angst-voor-verkeer-blijft/>
- De **ontsluiting** van het planinitiatief zal via de bestaande ontsluiting van Nieuw Leyden op de Willem de Zwijgerlaan (Nieuwe Koningstraat-Schapenwei-Pasteurstraat en vice versa) plaatsvinden. De resultaten van een eerste verkennende verkeersstudie (!) geven volgens LEAD aan dat deze bestaande ontsluiting de extra verkeersbewegingen als gevolg van het planinitiatief technisch kan verwerken. Wij zouden het prettig vinden als er meer verkeersstudies worden uitgevoerd en als de genoemde verkeersbewegingen worden **afgezet tegen de term “autoluwe en kindvriendelijke wijk”**.
- Hoe goed zijn de **huidige OV- en fietsverbindingen** aan de Willem de Zwijgerlaan eigenlijk te noemen? Waar zijn de bushaltes precies gesitueerd? Hoeveel bussen rijden er, welke bussen en hoe vaak rijden (ze) er? Als je het woonproject vooral afstemt op fiets- en ov-gebruikers, moet dit deugen.
- Een participant wees erop dat er aan de Driemansschapskade nu al veel **bijna-ongelukken** met fietsers gebeuren bij de in- en uitritten.
- **Kulargument** uit het verkeersonderzoek: het verdwijnen van KPN en Monuta zorgt weer voor een afname in verkeer. Dit is volgens ons verwaarloosbaar.
- Met betrekking tot **fietsgebruik** wordt in de Nota van Uitgangspunten gesteld dat deze **versterkt** wordt door het realiseren van een inpandige fietsenstalling. Onduidelijk is **hoe de aanwezigheid van een stalling fietsgebruik stimuleert**. In de nota wordt niet duidelijk gemaakt op welke wijze fietsgebruik extra wordt gestimuleerd. Er wordt wel een bewering gedaan, maar deze wordt niet onderbouwd. Je kunt vijf fietsen bezitten, plus een auto. Je kunt een fiets hebben, maar deze niet vaak gebruiken enz. Overigens dient ieder nieuw te realiseren wooncomplex ruimte te maken voor het stallen van fietsen, dit is dus geen bijzondere toevoeging aan het gebouw.
- Er worden 1700 **fietsparkeerplaatsen** gerealiseerd. Nederland kent 17 miljoen inwoners en 23 miljoen fietsen (bron: Fietsfeiten, Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid). Dit is gelijk aan 1,35 fietsen per inwoner. Uitgaande van circa 1350 bewoners van LEAD (bron: kerncijfers), is dit gelijk aan 1826 fietsen. Kortom, de 1700 fietsparkeerplekken zijn niet uitzonderlijk hoog. En waar gaan bezoekers die met de fiets komen hun fiets parkeren en hoe wordt voorkomen dat deze rond het gebouw worden geplaatst?

PARKEREN

- Het aantal geplande parkeerplekken bij LEAD is **bewust gelimiteerd** tot 380 en correspondeert dus niet met het aantal woningen/bewoners en de parkeernorm die de gemeente hanteert. Conform het huidige **parkeerbeleid** en gestelde **parkeernormen** is een aantal van circa 660 autoparkeerplaatsen conform de norm zone “schil” vereist en op basis van norm zone “schil bij station” een aantal van circa 550 autoparkeerplaatsen (0,98-1,17 parkeerplaats per woning). RED Company rekent gemakshalve slechts met 380 parkeerplekken per 560 woningen (0,68 parkeerplaats/woning). Ook zijn er zelfs nog lagere normen genoemd (zie onder). Hoe realistisch zijn hun ramingen? Een nieuwe parkeervisie moet nog opgesteld worden; een nieuwe Mobiliteit- en Parkeervisie **op basis van trends**, maar dit verschil is wel gelijk heel erg groot. Het is koffiedik kijken! Hoe pakt dit uit in de praktijk? De inschatting kan heel verkeerd uitpakken en achteraf bezien toch voor grote problemen zorgen.
- Sleutelstad FM: “De **huidige norm** voor het aantal parkeerplekken per woning in Leiden is tussen de 0,6 en 1,7, maar de gemeente Leiden wil dat volgend jaar gaan aanpassen. RED Company rekent daarom voor het gemak alvast met 0,3 parkeerplek per woning.”
<https://sleutelstad.nl/2018/10/19/lead-torens-krijgen-vorm-via-participatie-angst-voor-verkeer-blijft/>
- CROW: “Wijkt de parkeerbehoefte van de doelgroep daadwerkelijk af van de kencijfers of de norm die op die locatie gehanteerd wordt? De **verleiding is groot om een ideaal mobiliteitsgedrag toe te kennen** aan bepaalde typen bewoners, zeker als dit de **haalbaarheid van een bouwproject ten goede** komt. De vraag is echter of dit **in werkelijkheid** ook zo is. De ontwikkelende partij zal dus met overtuigend bewijs moeten komen, bijvoorbeeld op basis van onderzoeksgegevens, dat hun specifieke **doelgroep daadwerkelijk minder auto’s bezit en anders reist**, voordat de eis naar beneden kan worden bijgesteld”.
- De **beleidsregels parkeernormen Leiden** zijn vastgesteld op 19 mei 2015. Conform artikel III4.d mag het bevoegd gezag afwijken van de regels, indien “door middel van **onderzoek naar praktijkervaringen** wordt aangetoond dat met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan; in dat geval kan het bevoegd gezag een lagere parkeernorm bepalen dan die in artikel 2a is bepaald, maar **niet lager dan de norm** die behoort bij ruimtelijke activiteiten binnen een straal van 500 meter rond NS-station Leiden Centraal (voor activiteiten in de zone ‘binnenstad’) of de norm die behoort bij ruimtelijke activiteiten binnen een straal van **400 meter rond NS-station Lammenschans** (voor activiteiten in de zone ‘schil’ en de zone ‘rest gemeente’)”.
- Volgens de **beleidsregels parkeernormen Leiden** valt project LEAD in de zone ‘schil’. In dit gebied geldt een parkeernorm van 0,16 m² voor geormerkte studentenhuysvesting van <40 m² tot 1,7 voor een koopwoning van meer dan 120 m². De parkeernorm is **inclusief de vraag van bezoekers**. Conform CROW is dit 0,3 voor bezoekers van woningen. Indien onderbouwd wordt afgeweken mag geen lagere norm worden gehanteerd dan geldend voor zone ‘schil bij station’ (zie ook onderstaande tabel).

Parkeernormen woningen

functie en [normgronds]ag	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
- koopwoning boven 120 m ² b.v.o. [per woning]	1,5	1,3	1,7	1,5	2
- koopwoning tussen 90 en 120 m ² b.v.o. [per woning]	1,4	1,2	1,6	1,4	1,8
- huurwoning groter dan 100 m ² b.v.o. [per woning]	1,2	1,0	1,4	1,2	1,6
- koopwoning tussen 65 en 90 m ² b.v.o. [per woning]	1,2	1,1	1,4	1,2	1,5
- huurwoning tussen 65 en 100 m ² b.v.o. [per woning]	1,0	0,9	1,2	1,0	1,3
- koopwoning tot 65 m ² b.v.o. [per woning]	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8
- huurwoning tot 65 m ² b.v.o. [per woning]	0,6	0,4	0,6	0,4	0,6
- wonen met zorg (serviceflat, aanleunwoning, zorgwoning) [per woning]	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6
- zelfstandige wooneenheden voor geïntegreerde studentenhuysvesting groter dan 40 m ² b.v.o. [per eenheid]	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5
- onzelfstandige wooneenheden [per eenheid]					
- zelfstandige wooneenheden voor geïntegreerde studentenhuysvesting tot 40 m ² b.v.o. [per eenheid]	0,1	0,1	0,15	0,15	0,2



- Document Onderbouwing Parkeerbehoefte LEAD: “De norm op basis van ‘schil bij station’ is passend bij de maatregelen die genomen gaan worden om alternatieven aan te bieden voor autobezit en is door initiatiefnemer gehanteerd voor de berekening van de parkeerbehoefte van de bewoners.” “Uit onderzoek is gebleken dat de – vaak landelijk – gehanteerde norm van 0,3 plaats per woning voor bezoek veel te hoog is.” (referentie ontbreekt hier) “Indien de helft van de norm (0,15) wordt gehanteerd, levert dat voldoende marge voor eventuele momenten van extreem veel gelijktijdig bezoekersparkeren.” “Gelet op de nadere uitwerking van het ontwerp en woningbouwprogramma is de bepaling van de parkeerbehoefte op basis van de parkeernormen een gerichte benadering.” “LEAD bestaat voor circa 25% uit huurwoningen in het sociale segment, circa 35% huurwoningen voor vrije sector met een oppervlakte van maximaal 100 m² en circa 40% koopwoningen. Ruim 60% van de koopwoningen heeft een oppervlakte van meer dan 90 m² de rest betreft kleinere koopwoningen”. In de onderstaande tabel staat aangegeven waar RED Company op uitkomt:

Als de normen voor de “schil bij station” en de norm van 0,15 bezoekersparkeerplaats wordt gehanteerd dan ontstaat het volgende beeld.

Functie	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Wonen						
Bewoners koop	111	199	221	133	177	155
Bewoners huur	59	106	117	70	94	82
Bezoekers	17	70	0	52	87	61
Overig						
Voorzieningen begane grond	3	1	0	6	0	0
SkyLineNext - compensatie	10	10	10	10	10	10
Totaal	190	375	338	261	358	298
Parkeercapaciteit	380	380	380	380	380	380
Overschot/tekort	190	5	42	119	22	82

- Op basis van de parkeernormen in de zone ‘schil’, zone ‘schil bij station’, en zone ‘schil bij station LEAD’ hebben wij zelf berekend dat conform de **geldende norm 660 parkeerplaatsen** gerealiseerd moeten worden, conform ‘schil bij station’ **548 parkeerplaatsen**, en conform ‘schil bij station LEAD’, waarbij een gehalveerde bezoekersnorm is gehanteerd, 464 parkeerplaatsen. Voor de koopwoningen zijn we bij de berekening uitgegaan van de percentages en b.v.o. opgegeven door RED Company. Voor de huurwoningen is de aanname gedaan dat de sociale huurwoningen <65 m² zullen zijn en de vrije sector huurwoningen tussen de 65 en 100 m². Bij alle methodieken komen we ver boven het door LEAD gehanteerde aantal parkeerplaatsen uit. Daarbij zijn alle berekeningen excl bezoekers aan de “levendige plint” en afspraken i.v.m. compensatie Skyline Next.

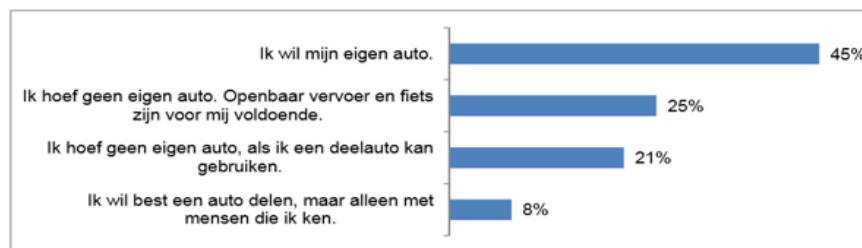
Berekening conform geldende parkeernorm				
	schil incl bezoekers**	parkeerplaatsen bewoners+bezoekers		
Appartementen totaal LEAD	560			
sociale huur (tot 65m2)	140	0.6	84	
vrije sector huur max 100m2	196	1.2	235	
koop > 90 m2	134.4	1.6	215	
koop < 90 m2	89.6	1.4	125	
Voorzieningen plint?*			660	excl bezoekers plint, excl afspraken Skyline Next
*gegevens ontbreken mbt het oppervlak van de gehele plint en het type voorzieningen - kan een aanmerkelijke extra parkeerdruk geven				
**op basis van document Beleidsregels parkeernormen Leiden, vastgesteld 19 mei 2015				
Berekening conform verlaagde parkeernorm "schil bij station"				
	parkeernorm schil incl bezoekers**	parkeerplaatsen bewoners+bezoekers		
Appartementen totaal LEAD	560			
sociale huur (tot 65m2)	140	0.4	56	
vrije sector huur max 100m2	196	1.0	196	
koop > 90 m2	134.4	1.4	188	
koop < 90 m2	89.6	1.2	108	
Voorzieningen plint?*			548	excl bezoekers plint, excl afspraken Skyline Next
*gegevens ontbreken mbt het oppervlak van de gehele plint en het type voorzieningen - kan een aanmerkelijke extra parkeerdruk geven				
**op basis van document Beleidsregels parkeernormen Leiden, vastgesteld 19 mei 2015				
Berekening conform door LEAD bijgestelde parkeernorm				
	parkeernorm schil station excl 0.3 bezoekers***	parkeerplaatsen bewoners***	parkeerplaatsen bezoekers (verlaagde norm 0.15)	totaal bewoners+bezoekers
Appartementen totaal LEAD	560			
sociale huur (tot 65m2)	140	0.1	14	21
vrije sector huur max 100m2	196	0.7	137	29
koop >90 m2	134.4	1.1	148	20
koop < 90 m2	89.6	0.9	81	13
Voorzieningen plint?*			380	84
				464
*gegevens ontbreken mbt het oppervlak van de gehele plint en het type voorzieningen - kan een aanmerkelijke extra parkeerdruk geven				
***op basis van norm zoals voorgesteld in document '09 oktober 2018 Onderbouwing parkeerbehoefte LEAD"				

- Hoe verloopt de **toewijzing van woningen en parkeerplaatsen** in de praktijk? Kan het wel **afgedwongen** worden dat bewoners van LEAD fietsers en ov-gebruikers zijn? Je kunt **autobezit** moeilijk **verbieden**.
- Rond de straten bij het Koningspark wordt de huidige **geldende parkeernorm** aangehouden. Tijdens de participatie werd gepleit voor het weghalen van de parkeerplaatsen aldaar, ten behoeve van meer groen of een stoep/wandelpad. Dit is niet gehonoreerd. De gemeente wilde de parkeerplaatsen toch behouden (met het oog op LEAD?). In het kader van het **gelijkheidsbeginsel** kan het toch niet zo zijn dat er dan 6 meter verderop een andere parkeernorm wordt gehanteerd?
- In de Nota van Uitgangspunten wordt onder het kopje Autoparkeren melding gemaakt van het mogelijk **hanteren van tarieven** in de door initiatiefnemer te bouwen parkeervoorziening. Er wordt gesteld dat deze **tarieven zodanig zijn dat dit ertoe leidt dat de plaatsen niet gebruikt worden**. Dit is een te vage en vrijblijvende voorwaarde en biedt omwonenden **onvoldoende zekerheid** dat dit plan niet leidt tot **extra parkeerdruk in de omgeving**.
- Mogen de **parkeertarieven bij LEAD anders zijn dan die in de aangrenzende parkeerzone?**
- **Pas in de bestemmingsplanprocedure** zal de **parkeertoets** uitgevoerd worden gebaseerd op het dan geldende parkeerbeleid. Waarom niet al nu in deze fase, als voor het concept LEAD ingestemd moet worden?
- Nanne de Ru: “Als er meer parkeerplekken moeten komen, dan doen we dat, maar uit alle onderzoeken blijkt dat dat niet nodig is.” Een **garage met meer capaciteit** was tijdens de participatie absoluut onbespreekbaar, want dat werd te duur en zou consequenties hebben voor het verdienmodel van het project (dan moesten er ergens woningen bij of op).
- Informatie website LEAD: “Parkeren wordt **geheel ondergronds opgelost**. Een moderne parkeergarage waarin onder andere ruimte geboden wordt aan innovatieve deel-auto concepten, elektrische oplaadplaatsen en fietsparkeren.” NB In deze formulering staat in eerste instantie nog geen woord over de **bepaalde parkeerplaatsen** en het feit dat je waarschijnlijk ook **geen parkeervergunning** kunt krijgen!
- Factsheet LEAD: “Toekomstige bewoners (inclusief bezoek!) parkeren in de daarvoor bestemde parkeergarage en komen **niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat** waardoor de rest van de buurt **geen overlast** ondervindt.” Maar ... Is dit concept er al definitief doorheen? Wat vindt de raad van dit idee? Is het ook na te leven, te handhaven, is erop toe te zien? Hoe dan?
- Uit de Verstedelijkingsnotitie: En hoe zeer de **duurzame vervoerswijze** ook **gestimuleerd** worden, het **autobezit en - gebruik is de laatste tijd nog toegenomen**. Het Planbureau voor de Leefomgeving constateert tot 2030 een verdere stijging van autobezit met 1,5% meer auto's in 2030. De **nieuw op te stellen parkeernota** kan een bijdragen leveren in de ambitie de duurzame vervoerswijzen te stimuleren, maar kan **autogebruik niet per definitie tegengaan**.
- Bij de parkeercapaciteit voor het aantal nieuw geplande woningen moet ook rekening worden gehouden met **bijbehorende (verjaardags-)visite, post- en pakketbezorgers, maaltijddiensten, boodschappenservice, servicediensten, de vuilnisophaaldienst enz.** die allemaal ergens moeten/willen parkeren. De beoogde activering in de plint zorgt hoogstwaarschijnlijk ook voor **extra benodigde parkeerplekken**. Zijn (te) weinig parkeerplaatsen voor de deur of in de garage overigens niet een eventuele **belemmering** voor ondernemers om zich in de plint te vestigen?
- **Fietsparkeren:** Goed dat fietsen gestimuleerd wordt. Leiden is een fietsstad. Maar kunnen we al die fietsen op dat plekje herbergen? LEAD: “Er komen maar liefst 1700 **in pandige stallingen**”. Is dit echt zo ruim? In Nederland zijn 1,35 fietsen per inwoner. Uitgaande van circa 1350 bewoners (bron: kerncijfers), is dit gelijk aan 1826 fietsen. Daarnaast leert de ervaring dat niet iedere bewoner of bezoeker zijn/haar fiets elke keer netjes binnen in de berging zal stallen. Hoe gaat de omgeving er in

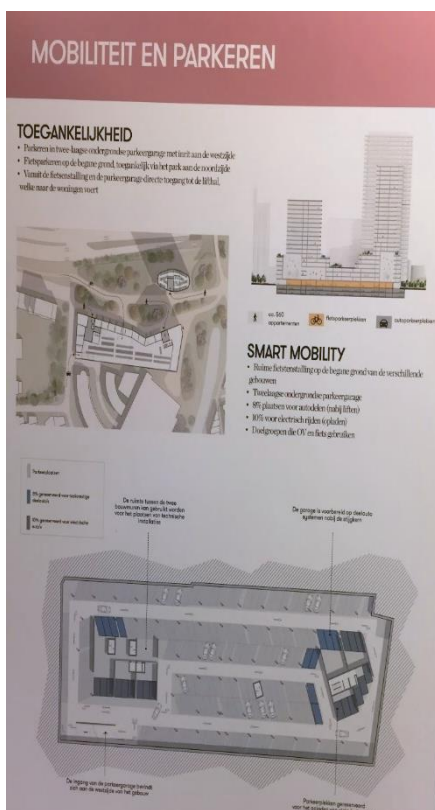
de praktijk uit zien? Komen er ook voldoende **fietsnietjes** buiten, voor alle bezoekers en voor tijdelijke stalling als je even iets gaat pakken of als je straks weer weg moet?

- Website LEAD: “Met het station dichtbij zal LEAD vele bewoners trekken die kiezen voor de combinatie van fiets, OV en deelauto in plaats van een eigen auto”. Gesproken wordt van een **trend**. Hopelijk is dat inderdaad de situatie in de toekomst. Zo ver is het echter nu nog niet en dus kun je daar ook nog niet vanuit gaan. Uit de recente Stadsenquête blijkt ook dat het merendeel van de mensen (nog) gewoon **een eigen auto** verkiest.

10. Hoe denkt u over de toekomst van autobezit?



- De geplande **ringstructuur** leidt doorgaand verkeer om het stadscentrum van Leiden. Maar **bouwen nabij het snelwegennet** voor auto’s (Leidse Ring/Ring Leiden Noord) zal echter ook meer autogebruik genereren.
- Onder het kopje Duurzame Mobiliteit in de Nota van Uitgangspunten wordt onvoldoende duidelijk welke **kwantificeerbare eisen** worden gesteld aan de initiatiefnemer. De berekening van de parkeervraag wordt **niet gebaseerd op de Beleidsregels Parkeernormen Leiden**. Onduidelijk is welke andere meetbare eisen de gemeente hier aan initiatiefnemer stelt. Het voornemen van initiatiefnemer is om minder parkeerplaatsen te realiseren dan er volgens de geldende norm vereist zijn en als onderbouwing voor deze afwijking wordt verwezen naar een verschuiving van autobezit naar autogebruik. Deze gedachtegang wordt echter niet gestaafd door feiten: het Planbureau voor de Leefomgeving constateert juist een andere trend, namelijk een stijging van autobezit van 1,5% meer auto’s in 2030. Het afwijken van de parkeernota op grond van een vermeende trend is weinig geloofwaardig en lijkt erg op **wensdenken**. Het is dan ook niet aannemelijk dat de parkeerdruk in de omgeving als gevolg van het planinitiatief niet zal toenemen.



- Dat er een **2-laagse volledig verdiepte parkeergarage** komt staat overal te lezen (zie banner hierboven). Er wordt ook wél verteld dat er een ondergrondse parkeergarage komt en dat er plek is voor **autodelen** en **elektrische auto's**, maar er werd dan vaak met geen woord gerept over het **gelimiteerde aantal parkeerplaatsen**. Belangstellenden voor een woning moesten wij daar soms tijdens de participatie-avonden op wijzen: “Heeft u een auto? Het zou kunnen zijn dat u uw auto er niet kunt parkeren, is dat bij u bekend? Bent u dan nog steeds in een woning geïnteresseerd?”
- In totaal wordt 10% van de parkeerplaatsen gereserveerd voor het **opladen van elektrische auto's** en 8% voor **autodelen** (zie Smart Mobility op banner links). Van de 380 parkeerplaatsen zijn dus slechts 312 parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners met eigen auto en bezoek. En is 10% parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's voldoende? Naar ons idee is het niet in overeenstemming met de **ambitie van duurzame mobiliteit** en het **regerakkoord** dat **alle nieuwe auto's per 2030 emissieloos** zijn.

SCHADUWHINDER

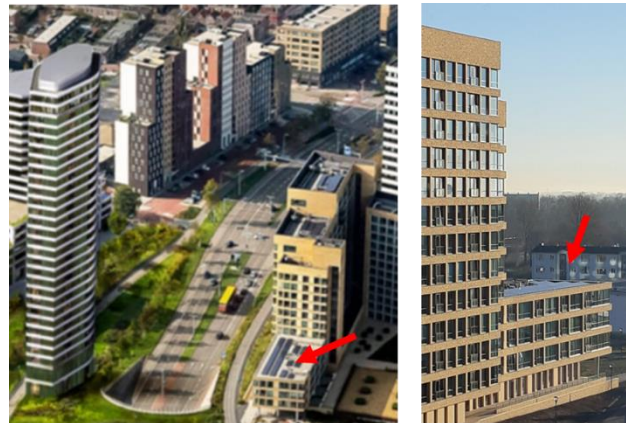
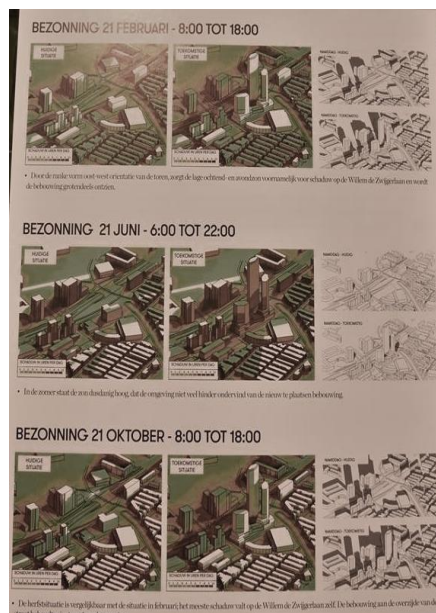
- Factsheet LEAD: Het plan van LEAD moet voldoen aan de **landelijke wettelijke normen** van geluid, wind en bezonning en mag op deze punten **minimale hinder** veroorzaken. Om dit te borgen worden er in de ontwerpfase onafhankelijke metingen (bijv. een windtunneltest) en rapporten gemaakt door externe onderzoekbureaus zoals TNO. Wat betreft bezonning en het werpen van schaduw op omliggende bebouwing, het ontwerp van LEAD voldoet aan de strenge eisen van TNO (minimaal 3 zonuren per dag op de gevel).
- De bomen in deze impressie geven schaduw tot halverwege de Willem de Zwijgerlaan (rode pijl), maar de **LEAD torens geven geen enkele schaduw**. Let ook op de **schaduw van de LUBA-toren** (witte pijl). **misLEADing?**



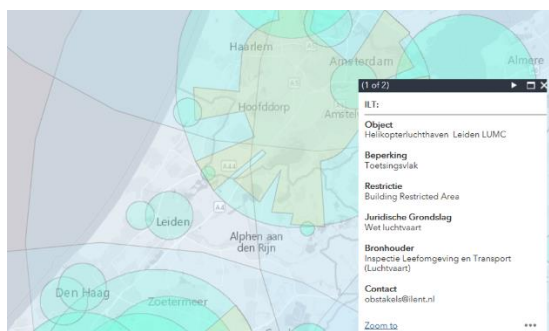
- Nota van Uitgangspunten. 2.3 Participatie: Belanghebbenden hebben een goed inzicht in schaduweffecten gekregen. Op hoofdlijnen is **hinder van schaduw** beperkt. Op individueel niveau verschillen de schaduweffecten.
- Sommige bewoners krijgen substantieel minder zonlicht. Uit de Studie zichtlijnen LEAD: “Door goed te hebben bestudeerd wat het verloop van de zon is door het jaar heen is er een ontwerp gemaakt dat een minimale schaduw werpt op de omliggende buurt, zodat de hele buurt optimaal van een *zomeravond* kan genieten...” Reactie buurtbewoner: “**Nu is er ook overdag zon!**”
- Studie zichtlijnen en schaduwhinder: Conform de hoogbouwtoets, zoals verwerkt in de Leidse Hoogbouwvisie dienen de effecten in beeld gebracht te worden via een bezonningsstudie op gemiddelde zonnemomenten (21 maart en 21 september). Gevolgen directe burens op 21 april, locatie A, Oosthoek Skyline Next schaduw van LEAD tussen 9h00 en 11h30. **Bijna de hele ochtend schaduw, terwijl dat nu niet zo is!** Locatie B, Prinsenhoek schaduw tussen 11h30 en 14h00. Dit is geen beperkte hinder van schaduw te noemen.



- Op de Prinsenhoek zijn **zonnepanelen** op het dak geplaatst (zie onderstaande foto, rechts). Door LEAD zullen deze panelen in de periode rond het middaguur gedurende 2,5 uur in de **schaduw** liggen. **Niet duurzaam** naar onze mening.
- Het binnenkort aan te leggen **Koningspark** gaat ook **last van de schaduw** krijgen. Hoe prettig wordt dat park nog? Heeft het gevolgen voor de beplanting?
- Hoogbouwvisie mbt schaduwwerking: effecten in beeld brengen via **bezonningsstudie** op gemiddelde zonnemomenten (21 maart en 21 september). Gepresenteerd tijdens de publieksbijeenkomst: **februari, juni, oktober** (foto links).



- In de Nota van Uitgangspunten wordt **gesuggereerd dat daken van gebouwen in de omgeving (Tennet, moskee?) mogelijk gebruikt gaan worden voor plaatsing van zonnepanelen**, waarschijnlijk vanwege het te verwachten gebrek aan voldoende dakoppervlak op de eigen torens? Dit als **mogelijke oplossing voorstellen** is vanuit bouwregelgeving simpelweg **niet toegestaan**. Dat er in een gemeentelijke nota gezinspeeld wordt op iets wat vanuit bouwregelgeving niet mag, is bijzonder kwalijk. En als er al een uitzondering gemaakt zou worden op deze regel, zal dat ongewenste precedentwerking tot gevolg hebben.
- Een vertegenwoordiger van de moskee bezocht toevallig onze bijeenkomst op 2 februari. Hij was inderdaad niet blij met de komst van LEAD, omdat de **moskee** juist aan het nadenken is over de aanleg van **zonnepanelen**, maar veel **last van de schaduw** van LEAD krijgt, dat recht tegenover de moskee wordt gebouwd.
- Nota van Uitgangspunten LEAD mbt **hoogtebeperkingen**: “De initiatiefnemer dient aan te tonen dat het planinitiatief met de maximale bouwhoogten niet wordt beperkt door Schiphol, straalpaden, molenbiotopen en dergelijke”. Behoeft “en dergelijke” geen nadere specificatie? In Leiden zijn hoogtebeperkingen van kracht in het kader van de **helicopterluchthaven LUMC**. Dient het bouwproject niet ook daaraan getoetst te worden?



Hoogtebeperkingen viewer voor obstakels en bouwwerken als gevolg van de militaire en civiele luchtvaart in Nederland

<https://ez.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=8eaadfac232049849ad9841d35cd7451>

ZICHTHINDER

- Beleidsakkoord: Grote en ingewikkelde opgaven voeren we uit op een manier die past bij de gemeente Leiden, met **respect voor de historie van Leiden**.
- Verstedelijkingsnotitie: “Met ruim 1200 rijksmonumenten, 1600 gemeentemonumenten en een intact gebleven historische opbouw is dit niet voor niets **een door het Rijk beschermd stadsgezicht**.” LEAD wordt een beeldbepalend project; het gaat de skyline van Leiden bepalen. Je kan “de hoogste toren van Leiden” straks vanuit heel veel plekken in Leiden zien, bijvoorbeeld naast het veel gefotografeerde monument Molen de Valk:



- Studie zichtlijnen en schaduwhinder: Alhoewel er op deze locatie de hoogste toren van Leiden zal worden gerealiseerd, is **vanuit de binnenstad de hoogbouw niet te zien**, doordat er bewust is gekozen de vrije doorzichten vanuit de binnenstad intact te laten.
- **Visuele integriteit:** zowel de pr-foto's van het project als de foto's van het zichtlijnenonderzoek vertekenen. Er staat vaak net een boompje of object voor, waardoor het allemaal lijkt mee te vallen, er rijden slechts vier autootjes op de Willem de Zwijgerlaan, de hoge toren is vaak afgesneden, de Eschertoren lijkt hoger dan de andere torens, de schoorsteenpijp in de verte is piepklein en de LEAD torens worden gunstig afgebeeld in de ochtendzon en zelfs de schaduw van de hoogste LEAD-torens is weg gefotoshopt...enz.



Achter de parkeergarage zie je LEAD niet.



Afgesneden en afgebeeld in ochtendzon.

- In de Hoogbouwvisie is privacy een aandachtspunt: oriëntatie van gebouwen; inkijk op gebouwen; omgeving. Het **vrije uitzicht** en de **privacy** van de bewoners van de oostkant van de Skyline Next, van Koningsstaete, alsmede de bewoners van tegenover gelegen kant van de Prinsenhoek worden drastisch aangetast met de komst van LEAD.

GELUID- EN WINDHINDER

- Hoge gebouwen hebben **invloed op de luchtstromen**. Met meer torens is meer **turbulentie** te verwachten. Wordt geluid straks **akoestisch binnen gehouden** tussen de hoge gebouwen aan weerszijden van elkaar? Gaat de wind er rondzingen? Wordt het hier geen tochtgat? Zijn de wind- en geluidstudies al gedaan? Hoogbouwvisie: Windhinder: toetsen aan de norm. Boven de 30 meter is altijd onderzoek verplicht, tussen 15 en 30 meter wordt een beoordeling gemaakt aan de hand van een **windhinderadvies**.
- **Geluidsoverlast** door langdurige blootstelling aan **geluid van het verkeer**. Een toename van lawaaioverlast veroorzaakt door verkeersstromen wordt verwacht. Wachtende en optrekkende auto's bij de stoplichten van de Pasteurstraat. Er komen meer en meer auto's op de Willem de Zwijgerlaan. Een verlaging van geluidshinder is ook te bereiken door een **rustige achterzijde** aan de woning of door de aanwezigheid van rustige plekken in de buurt van de woning (Actieplan omgevingslawaaï Leiden 2018). LEAD zorgt voor verstoring van de relatieve rust aan de balkonzijde van de Skyline Next-panden en het Koningspark! Ook bewoners van de Schapenwei spreken nu al over echo's.
- Op pagina 44 onder het kopje Verkeer en Parkeren wordt in de Nota van Uitgangspunten gesteld dat de ontsluiting in ieder geval via de bestaande ontsluiting van Nieuw Leyden op de Willem de Zwijgerlaan moet kunnen plaatsvinden. Er wordt gesteld dat de bestaande ontsluiting de extra verkeersbewegingen als gevolg van LEAD kan verwerken. Deze conclusie is voorbarig, wellicht dat dit verkeerstechnisch mogelijk is, maar er dient ook rekening gehouden te worden met de toename van de geluidbelasting op de **gevels van de bestaande woningen**. Deze mag de huidige **grenswaarde**, op basis waarvan de woningen destijds ontworpen en gebouwd zijn, niet overschrijden. Maatgevend voor het aantal toegestane extra verkeersbewegingen is dus niet alleen de verkeerstechnische afwikkeling, maar ook de te verwachten **geluidbelasting**.
- De snelheid in Nieuw Leyden is beperkt tot 30 km/h. Op basis van de **Wet Geluidhinder** valt een 30 km/h zone niet in een geluidszone, maar dienen **geluidbelasting berekeningen** wel te worden gedaan indien aannemelijk is dat de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde (zie onderstaande tabel voor kwalificatie geluidniveau's). Berekeningen van expertbureau Peutz laten zien dat de geluidbelasting aan de gevels van woningen aan de Schapenwei bij 2000 motorvoertuigbewegingen per etmaal 63 dB zal zijn, **ver boven de voorkeursgrenswaarde** van 47 dB. Bij 2000 verkeersbewegingen wordt de voorkeursgrenswaarde van geluid dus al zwaar overschreden. Wat wordt deze bij >2400 verkeersbewegingen?

Echte rust wordt bereikt bij 42 dB Lden of lager. Dit geluidniveau zou in landelijke en recreatiegebieden als grens gesteld kunnen worden, en kan in woongebieden als grens voor slaapverstoring worden gehanteerd.

Tabel 1 'Kwalificatie' geluidniveau's uit Gezondheidseffectscreening (GES), Gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming, versie 1.6 juni 2012 (Geluidsbelasting aan de gevel).

Geluidbelasting* Lden dB	Ernstig gehinderden (%)	Geluidbelasting Lnight dB	Ernstig slaapverstoorden (%)	GES score	"kwalificatie"
<43	0	<34	<2	0	Zeer goed
43-47	0-3	34-38	2	1	Goed
48-52	3-5	39-43	2-3	2	Redelijk
53-57	5-9	44-48	3-5	4	Matig
58-62	9-14	49-53	5-7	5	Zeer matig
63-67	14-21	54-58	7-11	6	Onvoldoende
68-72	21-31	59-63	11-14	7	Ruim onvoldoende
≥73	≥31	≥64	≥14	8	Zeer slecht

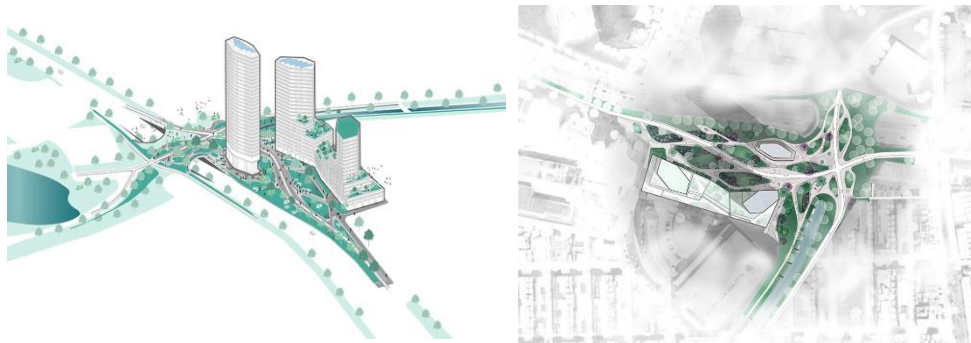
* zonder aftrek artikel 110g Wgh

1. Gezondheidseffectscreening-Gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming. Handboek voor een gezonde inrichting van de leefomgeving. GGD Nederland, versie 1.6 juni 2012

GROEN EN DUURZAAMHEID

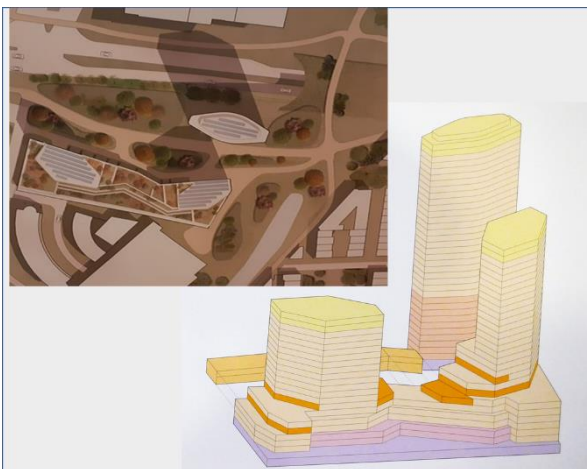
- In onze bewonersenquête geven respondenten aan dat er **behoefte is aan veel groen met behoud van volgroeide bomen**. Het is maar een gedachte, maar de gemeente zou er theoretisch gezien (!) ook voor kunnen kiezen om op deze locatie te slopen en hier een groot **stadspark** te maken zonder de drie woontorens, als **tegenwicht voor alle fijnstof** bij de Willem de Zwijgerlaan. Groen Links stelt bijvoorbeeld op haar website: Bij de nieuwe plannen voor de binnenstad wordt **vergroening prioriteit**. Martine Leewis (PvdA) is bezig met **Tiny Forests** in de stad i.s.m. IVN Natuureducatie. Leent deze plek zich daar niet prima voor? Er zou ook gedacht kunnen worden aan een **kweektuin** voor het nabijgelegen Singelpark of een tweede **stadsmoestuin** in navolging van Het Zoete Land.
- **Milieuaspecten**. Groen Links wil een visie op luchtkwaliteit. Wij verwachten meer **vervuiling** van de omgeving en meer **fijnstofuitstoot** door LEAD. Mag er eigenlijk wel zo dicht bij de weg gebouwd worden? De gemeente heeft ook haar verantwoordelijkheid om te zorgen voor de gezondheid van de omwonenden van de Ring Leiden. Voldoet de locatie nu aan de de milieunormen voor fijnstof? Gelet op het groeiende verkeer worden alle omwonenden hoogstwaarschijnlijk blootgesteld aan waarden die boven de normen liggen.
- Leiden is nu al de **minst schone stad** van Nederland.
<https://indebuurt.nl/leiden/nieuws/leiden-minst-schone-stad-van-nederland~46714>
https://www.leidschdagblad.nl/cnt/dmf20180926_69852949/de-lucht-is-schoon-waarschijnlijk
- In de Programmabegroting 2018 staat dat de opgave om voldoende en juiste woningen te realiseren moet plaatsvinden in een omgeving die **leefbaar, goed bereikbaar** en economisch krachtig is en blijft, met oog voor behoud van waardevolle landschappen, klimaatverandering en **vermindering van CO2 uitstoot**. <https://programmabegroting.leiden.nl/>
- Verstedelijkingsnotitie: Omgevingswaarden (o.a. geluid en milieuproblematiek). Leiden kent een aantal **plekken** waar reeds sprake is van **verhoogde omgevingswaarden**. Regelgeving en gepaste maatregelen zorgen er voor dat knelpunten worden aangepakt en dat deze omgevingswaarden binnen de normen vallen. Bij verstedelijking kunnen problematische plekken worden verbeterd. **Bij verdere verdichting kan daarbij ook een discussie gevoerd moeten worden over het instandhouden dan wel de situele aanpassing van eventuele normen**. Deze ruimte geeft de **Omgevingswet**. In de **Omgevingsvisie Leiden 2040** wordt dit nader uitgewerkt.
- **Duurzaam bouwen**. LEAD voldoet aan de zogenoemde BENG-indicatoren (een Bijna Energie Neutraal Gebouw) en het is goed dat er **circulair en natuurinclusief gebouwd** wordt. Maar duurzaam bouwen wordt door LEAD als een speerpunt gepresenteerd terwijl dat vanaf 2020 gewoon **wettelijk verplicht** is bij ieder nieuwbouwproject (zelfs minder streng dan huidige EPC=0). Recente berichten laten ook zien dat de nieuwe BENG-norm nieuwbouw woningen **minder duurzaam** maken.
<https://www.duurzaamnieuws.nl/nieuwe-norm-maakt-nieuwbouwwoningen-minder-duurzaam/>
- **Hoogbouw is niet altijd een duurzame keuze**. Indien de gemeente werkelijk serieus is in haar duurzame doelstellingen dan zou zij op voorhand hoogbouw boven 70 meter uitsluiten. Dergelijk hoge torens zijn door hun geometrie van nature niet energiezuinig en klimaatvriendelijk. Doordat ze aanmerkelijk hoger zijn dan breed en lang hebben ze een erg ongunstige verhouding tussen verliesoppervlak en winstoppervlak: het dakvlak (vaak gebruikt als winstoppervlak door mogelijkheid van pv panelen) is erg klein in verhouding tot het verliesoppervlak (de gevels). Daarnaast verbruiken ze, vanwege de omvangrijke installaties, meer energie dan minder hoge bouwwerken. Meer info: <https://www.bnr.nl/player/audio/10108935/10369617>
- Nota van Uitgangspunten: Ten aanzien van de aspecten archeologie, ecologie, bodem, luchtkwaliteit & gezondheid, externe veiligheid en de vormvrije MER-beoordeling dienen er **nog nadere onderzoeken** te worden verricht en/of is **meer informatie nodig**. Het lijkt ons zinnig om deze onderzoeken uit te voeren alvorens in te stemmen.

- Nota van Uitgangspunten: “De opgave is om een straatbeeld te creëren met aantrekkelijke, groene verblijfsruimte. Het **parkkarakter** dient optimaal te zijn.” Kun je het huidige plan voor Het “Willem de Zwijgerpark” van LEAD echt een **“hoogwaardig stadspark”** noemen, een term waar LEAD mee schermt? Het zijn volgens sommigen van ons meer “postzegeltjes groen”, als ook te zien op de onderstaande schetsen. Het geheel ziet er wel wat versnipperd uit, constateerden enkele deelnemers aan de plangroep Groen. Die werkgroep werd overigens verder uitstekend begeleid door Delva, daarover niets dan lof.



Beeld: Powerhouse Company / Delva Landscape Architecture Urbanism

- Wij zijn ons ervan bewust dat **(slim) verdichten een manier is om te vergroenen**. Maar bestudeer bovenstaande en onderstaande plaatje(s) heel goed. **Hoeveel ruimte** is hier in de omgeving van die torens nu echt voor de aanleg van dat zogenaamde hoogwaardige stadspark? Kent u de locatie? Veel van hier afgebeelde groen is nu ook al groen. De versterking rond Monuta is een feit, meer groen en kwalitatief beter groen is vanzelfsprekend wenselijk, maar zijn ook op een andere manier te realiseren.



*Links:
Is dit nu alles? Het lijken eerder bloemperkjes...
Vergeet niet dat er ook nog wegen doorheen
gaan.*

*En, als de extra grondgebonden woningen in
het verlengde van de hoogste toren worden
gerealiseerd dan blijft er helemaal geen groen
over.*

*Onder: Misleitend - veel afgebeeld groen is nu
ook al groen.*



- Wie gaat er overigens graag **recreëren pal naast een drukke autoweg en een fietsknooppunt** en in de schaduw van hoge torens? Onderstaande foto's geven een realistisch beeld van de Willem de Zwijgerlaan op een doordeweekse werkdag (links vanaf het Westen zonder LEAD en rechts vanaf het Oosten met impressie LEAD):



- De **groennorm** in Leiden ligt rond de 50-75m² per woning met een verwijzing naar het bestemmingsplan De Waard uit 2013 of 26 m² per inwoner, genoemd in het rapport "Groene meters" van Alterra instituut in Wageningen, verricht in opdracht van de minister in 2002 om het beoordelingskader Groen in de stad te toetsen. De landelijke richtlijn 75 m² is (Nota Ruimte). Volgens rapport "Groene meters" haalt Leiden de norm niet en presteert het matig in vergelijking met andere grote steden in Nederland. Zoveel woningen toevoegen met LEAD zonder toevoeging van een substantiële hoeveelheid extra groen leidt tot een verdere verslechtering van de hoeveelheid groen/inwoner. De bebouwingsdichtheid van Nieuw Leyden is al 2x zo hoog als "normaal" met een zeer lage hoeveelheid groen/inwoner.
- Factsheet LEAD: "LEAD zorgt ervoor dat er meer groen in de wijk komt, vooral omdat de huidige KPN en Monuta locatie bijna geheel verhard zijn." De **drie woontorens zullen ook beton en glas en staal met zich meebrengen** en de hoeveelheid toegevoegd groen per nieuwe bewoner in LEAD ligt ver onder de groennorm.
- Enkele grote, oude **bomen** die er staan (en die belangrijk zijn voor de fijnstof) moeten nu helaas het veld ruimen. Een markante boom kon uiteindelijk behouden worden omdat bewoners erop bleven hameren dat we het belangrijk vonden om de bomen die er nu staan te laten staan. "Als ze die parkeergarage iets dieper graven, dan kunnen die belangrijke bomen allemaal blijven staan," aldus stadsbioloog Roelant Jonker.
- De parkeergarage loopt ver door onder het zogeheten "groen". Allerlei ecologische functies die zulk groen zou moeten hebben (CO₂ opname, klimaatadaptatie) zijn dan erg beperkt. Er kunnen nu eenmaal geen bomen diep wortelen. **Bekabeling** bleek ook een hinderlijk knelpunt voor plaatsen van bomen bij het Koningspark. In hoeverre speelt dit straks een rol bij de aanleg van bomen in het "stadspark"? Het "Willem de Zwijgerpark" wordt dan vooral een "oppervlakkig stadspark".
- Met de **klimaatveranderingen** dus extremen in het weer is extra capaciteit nodig om regenwater af te voeren of op te slaan.
- Van het groen op de gebouwen hebben we nog geen **ecologische beschrijving** gezien. We vragen ons ook af wie dat groen in de praktijk gaat aanleggen en gaat onderhouden? De praktijk leert dat het aanleggen en vervolgens onderhouden een zeer kostbare aangelegenheid is. Wie gaat hiervoor zorgdragen? Komt er een tuinman, is het iedereen zelf doen, wat betekent dit voor de betaalbaarheid van servicekosten?

- “Eerst zien dan geloven,” zeggen de buurtbewoners over de belofte van een Stadspark. Zij hebben meegemaakt dat de komst van alleen al het **Koningspark langer dan 8 jaar** duurt en **geloven er niet meer in**. Bij de “artist impression” van de “fruitwoningen” aan het Faradaypad voor de Skyline Next waren bijvoorbeeld ook groene daken getekend. Die zijn er uiteindelijk ook niet gekomen: er liggen gewoon kiezels op het dak. De hier ingetekende bomen achter het 50 KV gebouw zijn ook niet gerealiseerd (het betegelde gebied blijft ook zoals het is, er komt gelukkig wel een smalle kleine vlinderstrook -voorgesteld tijdens de participatie over dit park!-).



Groenplannen worden vaak mooier voorgedaan dan dat ze in werkelijkheid worden.

- Bij de plangroep groen ontstonden mooie ideeën voor een “**metamorfose van de lelijke Willem de Zwijgerlaan**”, zoals de aanleg van een “**talud**”; een soort groene **geluidswal** en een verdere **uitloop** van het geplande groen richting de Skyline (zogenoeten **tentakels**). Dit idee werd enthousiast ontvangen, genoteerd en uitgetekend). Maar wie geeft op dit moment de **garantie** dat zo iets echt gerealiseerd gaat worden? Is daar wel budget voor? Wie gaat dat betalen, aanleggen en ook hierna onderhouden?
- Kunnen de **groene verbeteringen van dat versteende gebied** er eigenlijk niet sowieso komen? Vanuit de gemeente geïnitieerd, zonder de LEAD-torens? De gemeente heeft de campagne “Tegel eruit, plant erin”; er kunnen daar heel wat tegels eruit! Vergroening van de stad is een speerpunt van het college. Meer groen in de stad is ook door inwoners gewenst (uitkomst Leiden 2040). LEAD pretendeert netto voor meer groen te zorgen en heeft een rekenmodel om dat aan te tonen. Maar de verstening in Nieuw Leyden kan ook aangepakt worden bij geen of bij minder torens. Hoognodig, i.v.m. de bestrijding van hitte-eilanden.
- In de Nota van Uitgangspunten wordt onvoldoende duidelijk gemaakt **welke kwantificeerbare eisen** worden gesteld aan de initiatiefnemer met betrekking tot **klimaatadaptief bouwen**. Er worden verschillende, algemene ideeën gepresenteerd, maar nergens staat omschreven onder welke **meetbare/observeerbare voorwaarden** een klimaatadaptief plan wordt bereikt. Er wordt gesproken over het tegengaan van oververhitting door uitkragende balkons, maar er wordt niet gerept over **oververhitting door intern warmtransport**, een verschijnsel in hoge torens (schoorsteenwerking) dat kan leiden tot ondraaglijke hitte bovenin het gebouw.
- Ook onder **Afvalstromen** worden ook geen duidelijke doelstellingen geformuleerd. Er wordt iets gezegd over circulaire economie, maar het is niet duidelijk wat de gemeente hier als kader hanteert. Eveneens wordt niet vermeld onder welke meetbare/observeerbare voorwaarden deze doelstellingen worden bereikt. Het is nu nog een **te vrijblijvend verhaal**, waarbij er bijvoorbeeld geen concrete eisen gesteld worden aan het percentage recyclebare, hernieuwbare, hergebruikte materialen.

WATERBERGING, GRONDWATERPEIL EN GRONDWATERKWALITEIT

- Conform de Nota van Uitgangspunten “Gestreefd wordt om bij de nieuwe inrichting 100% **waterberging** met vertraagde afvoer op eigen percelen/openbare ruimte te realiseren, zodat riolen niet onnodig worden belast en piekbuien opgevangen kunnen worden.” Dit is zeer vaag. Conform de beleidsregel compensatie verhard oppervlak eist Rijnland dat “de toename van verharding wordt gecompenseerd door aanleg van open water”. Op plaatsen waar aanleg van open water geen optie is, dan is waterberging een mogelijkheid. Aan alternatieve waterbergingen zijn echte strikte voorwaarden gekoppeld en deze zijn vergunningplichtig (op grond van de Keur en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo)). De nieuwe grondeigenaren zullen de verplichting hebben de de alternatieve waterberging te onderhouden (met de bijkomende kosten).
- In LEAD zal een ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd. **Ondergrondse objecten kunnen barrières** vormen die de grondwaterstromingen beïnvloeden. Wat gaan de effecten van de ondergrondse parkeergarages van LEAD op het freatische grondwaterpeil zijn in de omgeving en wat zijn de effecten voor de woningen met kruipruimtes in het gebied tijdens de bouw en erna? In de Nota van Uitgangspunten wordt dit niet genoemd of toegelicht.
- Teneinde het energieverbruik van de torens terug te dringen zal **warmte-koude-opslag (WKO)** worden toegepast. In de Nota van Uitgangspunten staat niet vermeld of dit een open of gesloten systeem zal zijn. Gezien de omvang van het LEAD-project is het aannemelijk dat er een open systeem zal worden toegepast. Worden er eisen gesteld aan de **kwaliteit van het toegepaste systeem** en de aanleg ervan? Hoe wordt het **beheer** geregeld? Wie zorgt ervoor dat de **vergunning** wordt aangevraagd bij de provincie? Het zou goed zijn als dit wordt gespecificeerd in de Nota.

Het toepassen van WKO brengt **verschillende risico's** met zich mee, waaronder milieurisico's. Daarnaast onttrekt een dergelijk groot project een groot deel van de aardwarmte van de omliggende woonwijken waardoor andere huizen mogelijk geen gebruik meer kunnen maken van WKO, indien gewenst op termijn.

Voorbeelden van mogelijke negatieve effecten:

- verspreiding van bestaande **bodemverontreiniging** door de werking van het systeem
- **grondwaterverlagingen** die leiden tot zettingen bij ondiepe systemen
- **vermindering van natuurwaarden** door negatieve effecten op de grondwaterstand
- negatieve beïnvloeding **grondwateronttrekkingen**
- negatieve beïnvloeding van **andere ondergrondse energieopslagsystemen**

Meer informatie is te vinden in deze rapportages:

<https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/607050009.pdf>

<https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/gebouwen/warmte-en-koudeopslag>

LEEFBAARHEID

- Leefbaarheid.** Duurzame verstedelijking is opgenomen in het Beleidsakkoord. Van de website van de gemeente Leiden: “Bouwen aan de stad Leiden wordt steeds mooier! Samen met inwoners en partners investeert de gemeente in een financieel gezonde, leefbare en duurzame stad.” Verstedelijkingsnotitie: “Duurzame verstedelijking houdt in dat woningbouw daar plaatsvindt, waar zij bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid en duurzaamheid van de stad.” Gijs Holla (PvdA) op dichtbij.nl: “Houd wijken leefbaar en sociaal.” Om met de woorden van de projectontwikkelaar te spreken: Binnenstedelijk ontwikkelen en stedelijk verdichten is een complex en integraal proces waar veel **belangen** moeten worden afgewogen.” In hoeverre wordt de **balans** tussen slim verdichten en leefbaarheid in de wijk bij LEAD goed in de gaten gehouden en door wie?



- Op de website van LEAD staat: “In LEAD komt het allemaal samen. LEAD staat voor een open samenleving waarin iedereen zich veilig kan voelen, toegang kan hebben tot voorzieningen en kan deelnemen aan de gemeenschap.” Uit de Studie Zichtlijnen LEAD: Voor het slagen van het project is het van groot belang dat er een goede coherente buurt ontstaat waar men op een goede manier met elkaar om gaat. In LEAD proberen we hiervoor de ideale omstandigheden te realiseren.” Wij spraken ook mensen die zich juist zorgen maken over de **anonimiteit in zo’n groot wooncomplex** en een letterlijke **scheiding tussen arm en rijk** in de goedkopere beneden- en de dure bovenwoningen. Bovendien zijn sommige mensen ook van mening dat er **hier al genoeg verdicht** is. Op deze plek is immers al veel woningbouw op een klein oppervlak gerealiseerd met de komst van de Skyline Next en de Prinsenhoek. Ook in de Eschertoren worden nu (vanwege leegstand) woningen verhuurd. Maar hoeveel mensen wil/kun je kwijt op een gecentreerde plek? En waar spelen straks de kinderen van de twintigste verdieping? Bron: <https://soundcloud.com/sleutelstad/2018-09-11-bewoonster-dorothea>
- Vanuit de participanten kwam het verzoek om een **leefbaarheidsonderzoek** te laten doen, vanwege de negatieve impact die de komst van LEAD mogelijk heeft op de omgeving. Zo’n onderzoek leek ons van belang, gezien de grote invloed die de hoogte, het volume, de hoge dichtheid van woningen, de komst van zoveel fietsen, bewoners en de geplande verkeersafwikkeling van dit bouwproject met zich mee kunnen brengen. Er komen op **relatief klein stukje grond** in een keer 560 woningen bij; dat zijn net zoveel woningen als in de wijk Nieuw Leyden (een verticale wijk, dus). Het onderzoek is er tot op heden (nog) niet gekomen. Wij zouden het op prijs stellen als de gemeente dit onderzoek alsnog uit laat voeren, gezien de genoteerde zorgen van omwonenden. Ter illustratie op de volgende pagina een foto en enkele losse notities van de door ons verspreide flyer:

ZORGEN OM LEAD

Aan de bewoners van Nieuw Leyden, Gooimeerd en Leiden Noord

Waarom heeft u al die opzeggings- en herverhuurproblemen? Het antwoord is: LEAD. Dit is het resultaat van de realisatie van LEAD in de wijk Nieuw Leyden, Gooimeerd en Leiden Noord. De realisatie van LEAD heeft geleid tot een toename van de verkeersdruk, het aantal fietsers en de hoogte van de woontorens. Dit heeft geleid tot een toename van de verkeersdruk, het aantal fietsers en de hoogte van de woontorens.

Technische informatie: De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie. De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie.

Wat zijn de problemen? De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie. De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie.

Wat zijn de problemen? De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie. De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie.

Wat zijn de problemen? De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie. De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie.

IK MAAK ME ZORGEN OM LEAD

Aan de bewoners van Nieuw Leyden, Gooimeerd en Leiden Noord

Wat zijn de problemen? De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie. De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie.

Wat zijn de problemen? De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie. De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie.

Wat zijn de problemen? De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie. De huidige verkeersdruk is 1000 auto's per dag. Dit is een toename van 50% ten opzichte van de huidige situatie.

IK GEMEENTE IK MAAK ME ZORGEN OM LEAD

e zorgen over de komst van LEAD in onze buurt. De inspraak bij de gadering van 7 februari aanstaande geldt derhalve ook namens mij!

Verkeersdruk
Verkeersveiligheid
Parkeerdruk in de wijk
Schadelijke fijnstof
Leefbaarheid
Aantasting huidige natuur
Geluidsoverlast
Licht, wind en schaduw
Uitzicht vanuit je woning
Hoogte

Aanzicht van de stad
Precedentwerking
Gemis aan visie
Onbetaalbare woningen
De doelgroep
Lokale woningnood blijft
Overhaaste beslissingen
Loze beloften
Botsing van belangen
Slechte communicatie

Ik maak mij zorgen over:

- Teveel mensen op een plek.
- De gezondheid van de bewoners van Leiden.
- Het stalten van fietsen wordt een groot probleem
- Vooral verkeerslawaai, fietsen en fijnstof.
- Wind: gevaarlijke situaties voor voetgangers, fietsers, omvallende bomen.
- Aanrijroute voor bewoners langs speelplaats. Kinderen in een kinderrijke buurt.
- Het feit dat alle wegen rond de Willem de Zwijgerlaan dichtslibben vanwege een volle WdZ-laan
- Meer problemen in de buurt.
- De hoogte en de negatieve uitstraling op het stadsbeeld als mede de gevoelens van onveiligheid en anonimiteit, die haaks staan op het beleid van de stad om SAMEN de stadsamenleving te vormen. Met anonieme woontorens bereik je dat niet.

- De **Christen Unie** is een partij die **meer aandacht wil voor de leefbaarheid van woonwijken bij nieuwbouwprojecten**. Projectontwikkelaars krijgen als het aan de CU Leiden ligt niet langer de vrije hand, maar moeten door de gemeente strenger aan regels worden gehouden over kwaliteit van het ontwerp, goede en groene openbare ruimte en goede verkeersafwikkeling (Krol).

ALTERNATIEVE BOUW

- Tijdens de raadsvergadering vroegen de commissieleden aan de insprekers exact die vragen die wij tijdens de participatie ook al aan RED Company stelden (Kan het lager? Kan het minder? Kan het anders?). Tijdens het participatieproces was er **geen ruimte voor zulke vragen** over aanpassingen aan het ontwerp van LEAD.
- De leden van de Commissie Stedelijke Ontwikkeling vroegen ons wat een **goed alternatief** voor LEAD zou zijn. Eigenlijk zijn we van mening dat het niet (alleen) aan ons is om over een alternatief na te denken. We hopen dat we samen met de gemeente in een nieuw en onafhankelijk participatietraject de mogelijkheden voor woningbouw in dit gebied verder kunnen uitwerken, in **samenspraak** met meerdere omwonenden.
- De Verstedelijkingsnotitie spreekt over: “In onbruik geraakte stukken, die in negatieve zin bijdragen aan het functioneren en de uitstraling van de omliggende buurten”. Voorbeelden daarvan zijn het gebied rondom het Groenord-plaza (het entreegebouw van de vroegere Groenordhallen), en aan de overzijde van de Willem de Zwijgerlaan de omgeving van de KPN-centrale. Wij zijn het hiermee eens. **Wij zijn zeker niet tegen woningbouw op die locatie** en hebben ook altijd geweten dat er gebouwd gaat worden. We stelden m.b.t. Lead dan ook: “Niet anti, maar anders.”
- Onze **drie belangrijkste, gedeelde punten** van zorg zijn: de extreme hoogte, het grote volume en de impact op de wijk door o.a. problemen met verkeer/parkeer/ontsluiting. Er zijn **verschillende meningen** over een alternatief plan in onze groep, dat maakt onze groep authentiek. De een vindt zo’n grote toren juist mooi, al mag het wel ietsje minder en wil er dan wel een grotere parkeergarage bij. Voor de ander is de gigantische hoogte onbespreekbaar; de skyline van Leiden wordt voorgoed aangetast. Weer iemand anders vindt het teveel van het goede en wil vooral dat het aantal woningen omlaag gaat, voor een ander geldt dat vooral de prijs van de woningen omlaag moet. Een betere ontsluitingsroute is voor meerdere mensen een belangrijke voorwaarde. We zijn er van overtuigd dat we met meer tijd, **samen met de gemeente tot een goed alternatief plan** kunnen komen.
- Per definitie zal **meer tijd nodig** zijn om een plan voor bebouwing nader uit te werken. De **cijfers** en de **randvoorwaarden** moeten ook helder(der) zijn. Er is voor de gemeente al allerlei informatie voorhanden waarmee gewerkt kan en moet worden bij het vormgeven van een alternatief voor LEAD of een aangepaste vorm van LEAD.
- E.e.a. aan meningen over wat wel wenselijk is is door ons geïnterviewd via een **enquête** en een **flyer**. Die **uitkomsten** zouden meegenomen moeten worden in uw overweging. Tevens is reeds nuttige informatie bekend uit o.a. de Stadsenquête 2040.
- Hiernaast liggen er al **afspraken en normen** vast rondom bouwhoogtes en parkeernormen (of komen nieuwe binnenkort beschikbaar). Het Wijkontwikkelingsplan Leiden Noord is leidend. De nieuwe Omgevingsvisie moet (nog) geformuleerd worden.
- Wat dan wel? Wij willen vooropstellen dat wij niet deskundig zijn op dit gebied. Wel hebben we er met elkaar over gediscussieerd, naar aanleiding van de vragen vanuit de commissie om dit te doen.

Desgevraagd komen wij tot een volgende **voorzet**:

- Een nieuw participatie proces (doel: plan opstellen dat breed gedragen wordt).
- Een uitwerking van meerdere mogelijkheden en alternatieven voor de locatie, zodat er ten minste verschillende keuzes en opties zijn. Er is nu slechts een plan gepresenteerd, waar ook niets meer op af te dingen viel.
- De visie op de wijkontwikkeling van heel Leiden en Leiden-Noord e.o. moet helder zijn. Wat wordt het grote plaatje?
- Hoe groot, hoe hoog? Hoeveel woningen? Het gaat ons hier om de menselijke maat! Geen extremiteiten, maar bouwen naar Leidse maatstaven.

- Geen torens van 85, (91 werd overigens ook ooit genoemd) of 115 meter, blijf binnen de huidige bouwnorm van 60-70 meter, passend bij de historische stad en bestaande bouw van de omgeving.
- Geen drie torens, maar bijvoorbeeld één of hooguit twee die gewoon voldoen aan de hoogbouwvisie.
- Bouw nog één gebouw zoals Skyline met (middeldure) koopappartementen en ruim de rest van de ruimte in voor grondgebonden goedkope koopwoningen. Dit sluit aan bij de werkelijke woningbehoefte van Leiden (zie Faktonrapportage), laat doorstroming toe, en past volledig binnen de bebouwde omgeving.
- Geen 560 woningen, maar terugbrengen naar bijvoorbeeld hooguit 150. De oplossing voor veel problemen en bezwaren is simpelweg het terugbrengen van het aantal woningen. Dan kan je de hoogte terugbrengen, heb je meer ruimte voor groen, minder parkeeroverlast, minder verkeersoverlast, minder zwerffietsen enz.
- Geen ontsluiting via de autoluwe en kindvriendelijke wijk Nieuw Leyden, maar verder op zoek gaan naar varianten. Een mooie korte aftakking vanaf de Willem de Zwijgerlaan, die de Skylinebewoners zo min mogelijk belast (te denken valt ook aan: tunnel, overkluizing).
- Onderzoeken van RED Company controleren en eigen onderzoeken laten uitvoeren (verkeerskundig, zichtlijnen, schaduw enz.) naar de impact van LEAD op de wijk (inclusief een leefbaarheidsonderzoek!).
- Onderzoek naar andere locaties in Leiden die geschikt zijn voor “echte” hoogbouw om het “verlies” van LEAD op te vangen
- Alternatieve en creatieve scenario’s aanwenden voor aanpakken woningtekort. Regionale aanpak.
- -Focus op de typen woningen waar een daadwerkelijk plantekort aan is om overschot op termijn te voorkomen.
- Wel de duurzaamheidseisen/duurzaamheidsambitie behouden.
- Duurzaam bouwen met groene gevels, groene daken en balkons, zonnepanelen). Wellicht een tweede groene flat als de woontoren aan de Vijf Meilaan:
https://www.leidschdagblad.nl/cnt/dmf20190126_70261031/woontoren-vijf-meilaan-wordt- een-verticaal-bos?utm_source=google&utm_medium=organic
- Wel een gemengd aanbod van woningen en een sociale component (minstens 30 % sociale woningbouw, zoals het college nastreeft of zelfs meer).
- Wel bouw met kwaliteit. Enige architectonische uitstraling is wenselijk i.v.m. ligging nabij de wijk Nieuw Leyden. Maar gebouwen als Daendelspad, Prinsenhoek en Skyline zijn “goed genoeg”.
- Beter aansluiten bij actuele en toekomstige woonvraag: starterswoningen, studentenwoningen, betaalbare eengezinswoningen en eenpersoonshuishoudens. Huur in middensegment.
- Voldoende en veelal inbandige parkeerplaatsen (ook plek voor de visite en bezorg- en servicediensten). Volgens de huidige parkeernorm of de nog nieuw te formuleren mobiliteitsvisie van de gemeente Leiden.
- Wij staan achter het idee om (in heel Leiden) gericht te blijven op het verder stimuleren van schone mobiliteit zoals fiets, openbaar vervoer, elektrisch vervoer en deelauto’s.
- Zorgen voor echt goede OV-voorzieningen.
- Veilige fiets- en wandelverbindingen.
- Veilige, autoluwe wijk voor kinderen behouden.
- Benodigde en wenselijke logistieke aanpassingen.
- Voldoende inbandige fietsparkeerplekken, maar ook rondom het gebouw.
- Hoe groener hoe beter geldt voor dit deels versteende gebied. Dat kan ook bij een ander of kleiner project een uitgangspunt blijven. Wat groen is behouden. Meer groen en biodiversiteit toevoegen.

