

## RAADSVOORSTEL

Rv. nr. : RV 25.0087

B en W-besluit d.d. : 28-10-2025

B en W-besluit nr. : WJT-72-2024

### **Naam Programma:**

Programma 6: Stedelijke Ontwikkeling

### **Onderwerp:**

Vaststelling bestemmingsplan Schipholweg 101 A t/m K

### **Aanleiding:**

#### Gebiedsvisie Schipholweg

Op 8 oktober 2020 heeft uw raad de 'Gebiedsvisie Schipholweg' vastgesteld. Deze gebiedsvisie Schipholweg geeft het kader waarbinnen het Schipholweggebied herontwikkeld kan worden van een monofunctionele kantoorlocatie tot een levendige stadswijk met een divers programma (woningen, kantoren, maatschappelijke functies, etc.) en ruimte voor meer groen.

De gemeente Leiden is geen eigenaar van panden in het gebied en kan dus niet actief tot herontwikkeling overgaan. De gebiedsvisie nodigt de eigenaren van de diverse bestaande kantoorpanden uit om tot herontwikkeling te komen.

Eén van de eigenaren die dit heeft opgepakt is Schipholweg Beheer B.V.. Deze ontwikkelaar heeft een plan gemaakt voor het bestaande kantoorpand aan de Schipholweg 101 A t/m K.

#### Bouwplan Schipholweg 101 A t/m K

In dit plan wordt het bestaande kantoorpand gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw.

Het nieuwe gebouw dat hier is getekend bestaat uit één gebouw met een stedelijke plint met daarin ruimte voor auto- en fietsparkeren, wonen en kantoren. Op deze plint komt een toren van 72 meter hoog, de 'Maretoren'.

Het programma van de nieuwbouw is als volgt:

- maximaal 215 woningen;
- maximaal 5.830 m<sup>2</sup> kantoor.

### Procedure

Om het nieuwbouwplan mogelijk te maken dient het omgevingsplan aangepast te worden: het omgevingsplan staat op deze locatie alleen kantoren toe. Deze aanpassing wordt gedaan door een nieuw bestemmingsplan te maken voor dit specifieke bouwplan. Omdat het ontwerpbestemmingsplan voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024) ter visie is gelegd, kan er een bestemmingsplan volgens de oude Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden vastgesteld. Dit bestemmingsplan maakt dan, nadat het door uw raad is vastgesteld, onderdeel uit van het omgevingsplan van rechtswege.

Uw raad is bevoegd om het bestemmingsplan vast te stellen en daarmee de bouw mogelijk te maken.

### **Doel:**

Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt een belangrijke vervolgstap gezet in de ontwikkeling van de Schipholweg. Nadat uw raad het bestemmingsplan voor de Schipholweg 66-128 heeft vastgesteld, is dit het tweede bestemmingsplan dat is gebaseerd op de gebiedsvisie voor de Schipholweg.

Dit bestemmingsplan voorziet in duurzame nieuwbouw van ruim 200 nieuwe woningen en moderne kantoorruimte nabij station Leiden Centraal. Het plan draagt hiermee bij aan belangrijke programmatische-

en duurzaamheidsdoelstellingen van uw raad: het bouwen van woningen nabij het station.

#### **Kader:**

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet (Ow) in werking getreden. Voorheen gold de Wet ruimtelijke ordening (Wro) als belangrijkste wettelijke kader voor de juridisch-planologische procedure.

Voor dit bestemmingsplan geldt de Wro nog als kader: omdat het ontwerp van dit bestemmingsplan voor 1 januari 2024 ter visie is gelegd, moet de hele procedure nog onder de 'oude' wet worden afgehandeld. Om deze reden krijgt u een bestemmingsplan ter vaststelling aangeboden.

Nadat dit bestemmingsplan door uw raad, al dan niet gewijzigd, is vastgesteld, gaat het bestemmingsplan automatisch onderdeel uitmaken van het omgevingsplan van rechtswege.

Naast het wettelijke kader gelden uiteraard de door uw raad vastgestelde kaders:

- de omgevingsvisie Leiden 2040, versie 1.1;
- de gebiedsvisie Schipholweg;
- overige sectorale visies waaronder de parkeervisie, woonvisie, etc..

#### **Overwegingen:**

##### Aanleiding

De Schipholweg in Leiden loopt vanaf het Schuttersveld tot aan de Ypenburgbocht. Deze weg is onderdeel van de Leidse Ring Noord en vormt een schakel van deze ringweg tussen de Stationspleintunnel en de Willem de Zwijgerlaan.

De Schipholweg is ontstaan in de jaren '70 van de vorige eeuw als onderdeel van grote infrastructurele werken in en rond Leiden. De Schipholweg werd aangelegd op het zogenaamde Schuttersveld, een tot dan onbebouwd gebied ten noorden van de binnenstad. Nadat de weg klaar was, verscheen er grotendeels in de jaren '80 van de vorige eeuw bebouwing aan weerszijden van deze weg. Deze bebouwing bestaat voornamelijk uit monofunctionele kantoorpanden.

Een deel van deze kantoorpanden voldoet niet meer aan de huidige eisen. Ook is het gebied nu met name in de avonduren een onaantrekkelijk stukje stad door de matige architectuur en het ontbreken van functies die buiten kantoor tijden voor reuring en sociale veiligheid kunnen zorgen.

Om van de (omgeving van) de Schipholweg een aantrekkelijk gebied te maken en om de kansen die in dit gebied, gelegen naast station Leiden Centraal, liggen optimaal te benutten heeft uw gemeenteraad op 8 oktober 2020 een gebiedsvisie voor de Schipholweg vastgesteld.

Deze gebiedsvisie Schipholweg beschrijft het kader waarbinnen het Schipholweggebied herontwikkeld kan worden van een monofunctionele kantoorlocatie met dominante aanwezigheid van infrastructuur tot een levendige stadswijk met een divers programma en ruimte voor meer groen.

De gebiedsvisie nodigt de eigenaren van de diverse bestaande kantoorpanden uit om tot herontwikkeling te komen.

Eén van de eigenaren die dit heeft opgepakt is Schipholweg Beheer B.V., eigendom van Urban Development Partners en Citystone Group. Deze ontwikkelaar is eigenaar van het pand met adres Schipholweg 101 A t/m K en heeft voor dit pand een plan gemaakt. Hiermee is dit plan, na het plan voor de Schipholweg 66-128 van Ontwikkelcombinatie Schipholweg B.V. (bestaande uit VORM en Oudendal) het tweede plan dat op basis van de gebiedsvisie wordt ontwikkeld.

##### Intentieovereenkomst

Op 13 juli 2021 is een intentieovereenkomst getekend tussen Schipholweg Beheer B.V. en de gemeente Leiden. Hierin hebben deze partijen afspraken gemaakt over de verdere ontwikkeling van het bestaande kantoorpand aan de Schipholweg 101 A t/m K tot een nieuw en duurzaam gebouw.

#### Uitwerking van de plannen

Na het tekenen van de intentieovereenkomst zijn de plannen verder uitgewerkt. Om het nieuwbouwplan mogelijk te maken dient er een nieuw bestemmingsplan te komen: het nieuwbouwplan is in strijd met het huidige bestemmingsplan 'Schuttersveld e.o.' voor deze locatie dat op 1 januari 2024 is opgegaan in het omgevingsplan van rechtswege.

Het ontwerpproces van de beoogde nieuwbouw, inclusief beoordeling door de Welstandscommissie, en het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan zijn parallel doorlopen. Op die manier biedt het nu voorliggende bestemmingsplan een maatwerkoplossing voor het beoogde plan van Schipholweg Beheer BV. Dit is terug te zien in onder andere de verbeelding van het bestemmingsplan waar bijvoorbeeld de diverse bouwhoogtes precies zijn vastgelegd, zelfs de vormgeving van de bijzondere top, de 'kroon'.

#### Participatie

Bij het opstellen van de gebiedsvisie is een uitvoerig participatietraject doorlopen. Op basis van dat traject is de visie tot stand gekomen en door uw raad vastgesteld.

Specifiek voor het plan Schipholweg 101 A t/m K is ook een apart participatietraject doorlopen. Dit proces is tot nu toe positief verlopen. De resultaten hiervan zijn (samengevat) opgenomen in het bestemmingsplan.

Ook is het participatieverslag als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

#### Het nieuwbouwplan

Het nieuwbouwplan gaat uit van volledige sloop van het kantoorpand met adres Schipholweg 101 A t/m K. Dit pand maakt plaats een nieuw gebouw, genaamd de 'Maretoren'.

Het nieuwe gebouw dat hier is getekend bestaat uit één gebouw met een stedelijke plint met daarin ruimte voor auto- en fietsparkeren, wonen en kantoren. Op deze plint komt een toren van 72 meter hoog.

Het programma van de nieuwbouw is als volgt:

- maximaal 215 woningen;
- maximaal 5.830 m<sup>2</sup> kantoor.

Hieronder is een impressie van het bouwplan opgenomen:



*Zicht op het bouwplan vanaf de Schipholweg*



*Zicht op het bouwplan vanaf de Parmentierweg*

#### Procedure bestemmingsplan en omgevingsplan

Het nieuwbouwplan is in strijd met het omgevingsplan van rechtswege, bestaande uit bestemmingsplan Schuttersveld eo. In het omgevingsplan zijn uitsluitend kantoren toegestaan op deze locatie. Ook zijn in het huidige omgevingsplan alleen de bestaande bebouwingscontouren en -hoogtes toegestaan.

Om de nieuwbouw mogelijk te maken dient dus het omgevingsplan aangepast te worden.

Deze aanpassing gebeurt via een bestemmingsplanprocedure: omdat het ontwerpbestemmingsplan voor 1 januari 2024 ter visie is gelegd, geldt de oude Wro als wettelijk kader voor de gehele procedure. Er wordt dus een bestemmingsplanprocedure gevoerd. Om deze reden krijgt uw raad een bestemmingsplan ter vaststelling aangeboden en niet een omgevingsplanwijziging. Nadat uw raad dit bestemmingsplan heeft vastgesteld, gaat het onderdeel uitmaken van het omgevingsplan van rechtswege.

### Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende een periode van zes weken voor zienswijzen ter visie gelegen. Gedurende deze termijn zijn 10 zienswijzen ingediend, waarvan twee gelijkluidend.

Alle zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in een zienswijzennota. Deze zienswijzennota maakt als bijlage bij de toelichting onderdeel uit van het bestemmingsplan.

Naar aanleiding van ingediende zienswijzen is het bestemmingsplan op enkele onderdelen aangepast:

- de Hoogbouweffectrapportage is aangepast: hierin zijn de cumulatieve effecten voor bezonning en windhinder opgenomen;
- er is een dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning' opgenomen in de planregels (artikel 5);
- een nadere Bomen Effect Analyse (BEA) is uitgevoerd en als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Deze wijzigingen zijn opgenomen in de staat van wijzigingen die ook als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

### Ambtelijke wijzigingen

Behalve wijzigingen vanwege ingediende zienswijzen is het plan ook ambtelijk aangepast. Ook deze aanpassingen zijn in de staat van wijzigingen opgenomen. De belangrijkste wijziging is dat de toren 40 centimeter naar het noordoosten is opgeschoven. Dit is gedaan vanwege de constructie van het gebouw. Uit de aangepaste onderzoeken blijkt dat deze verschuiving geen nadelige effecten met zich mee brengt.

### Vervolg procedure

De aanpassing van het plan en de aanvullende onderzoeken zijn de reden dat er een langere tijd dan gebruikelijk zit tussen de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan en het moment van aanbieding aan uw raad van het vast te stellen bestemmingsplan.

Uw raad is het bevoegd gezag om een bestemmingsplan vast te stellen. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt het plan opnieuw voor een termijn van zes weken ter visie gelegd. In deze periode kan door belanghebbenden bij de Raad van State beroep tegen het plan worden ingesteld. Na afloop van de beroepstermijn treedt

het nieuwe bestemmingsplan in werking, tenzij een voorlopige voorziening is aangevraagd. Wordt de voorlopige voorziening toegekend dan treedt het bestemmingsplan niet in werking. Het plan treedt wel in werking als het verzoek om voorlopige voorziening wordt afgewezen.

Nadat de Raad van State een uitspraak heeft gedaan over het beroep is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden.

### Crisis- en herstelwet (Chw)

Op dit bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing. Dat houdt onder andere in dat, na vaststelling van het bestemmingsplan door uw raad, bij het indienen van beroep in het beroepschrift moet worden aangegeven welke beroepsgronden worden aangevoerd tegen het besluit. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Ook doet de Raad van State in principe binnen zes maanden uitspraak. Deze maatregelen zijn bedoeld om de woningbouw te versnellen en beroepsprocedures voortvarend te kunnen behandelen.

### Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet (Ow) in werking getreden. In het overgangsrecht van die nieuwe wet is geregeld dat een bestemmingsplanprocedure die wordt opgestart voor 1 januari 2024 (dat wil zeggen: waarvan het ontwerp voor 1 januari 2024 ter visie wordt gelegd) ook na die datum onder het 'oude' recht, dus onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) afgehandeld moet worden. De gehele bestemmingsplanprocedure kan dus ook na 1 januari 2024 worden afgerond volgens de Wro. Dit is het geval bij dit bestemmingsplan:

het ontwerp is in 2023 ter visie gelegd waardoor de bestemmingsplanprocedure van toepassing is. Na vaststelling gaat het bestemmingsplan onderdeel uitmaken van het omgevingsplan van rechtswege.

#### Inhoud van het bestemmingsplan

##### *Klimaatadaptatie*

Het bestemmingsplan verplicht de bouwer om -conform de hemelwaterverordening- minimaal 60 liter water per m<sup>2</sup> verhard oppervlak vast te houden of te bergen.

Daarnaast voorziet het bouwplan in een aantal collectieve daktuinen die ook boven straatniveau voor schaduw en biodiversiteit moeten zorgen.

##### *Duurzaamheid*

Dit bestemmingsplan voldoet aan de uitgangspunten van duurzame stedenbouw: geen nieuwe uitleggebieden in het groen maar sloop/hergebruik van bestaande bouw en deze nieuwbouw bouwen in hoge dichtheid in de onmiddellijke nabijheid van openbaar vervoer en de binnenstad: vanuit de Schipholweg zijn beiden op loopafstand gelegen.

De ambities uit de gebiedsvisie Schipholweg, die ook uitgaan van duurzame stedenbouw, zijn vertaald naar het bestemmingsplan en het bouwplan.

De nieuwbouw zal via aardwarmte worden verwarmd en kent geen gasaansluitingen meer.

Het bestemmingsplan voldoet aan de regels van het Hoogheemraadschap (De Keur) en de Hemelwaterverordening en verplicht de bouwer om -conform de hemelwaterverordening- minimaal 60 liter water per m<sup>2</sup> verhard oppervlak vast te houden of te bergen. Daarnaast voorziet het bouwplan in een aantal collectieve daktuinen die voor schaduw en versterking van biodiversiteit in het gebied moeten zorgen. Daarmee worden deze horizontale vlakken warmte werend en verkoelend ingericht. De waterbergende functie van het dak wordt gecombineerd met tenminste één van de volgende functies: Ontmoetingsruimte, Groen dak met ecologische functie, en Energieopwekking (PV)

Er wordt natuurinclusief gebouwd. Denk aan groene gevels, op diverse niveaus groene daken en het plaatsen van neststenen voor onder meer mussen, zwaluwen, vleermuizen. Het gebied moet geschikt blijven en versterken voor soorten die nu in het gebied voorkomen. Het puntensysteem waarin het gevraagde ambitieniveau staat is toegepast op de ontwikkeling. De bestaande groene gebieden en bomen in de openbare ruimte worden zo veel als mogelijk behouden en in aansluiting met de omgeving ecologisch versterkt.

Voor het bouwplan is de GPR (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn) en BCI (Building Circulariteit Index) score bepaald. GPR onderzoekt de prestaties op de thema's Gezondheid, Gebruikskwaliteit, Toekomstwaarde, Milieu en Energie. BCI onderzoekt de thema's Milieu, CO<sub>2</sub> en Circulariteit. Beide meetinstrumenten zijn breed gedragen standaarden voor duurzaamheid en circulariteit. Zowel de GPR en BCI scores voldoen aan de gestelde ambities.

Voor de materialen die via sloop van de huidige gebouwen aan de Schipholweg vrij komen wordt aantoonbaar een andere bestemming gegeven. Zo kunnen de materialen op een ander project direct worden hergebruikt. Er wordt onderzocht of we hierbij 80% herbestemd als ondergrens kunnen hanteren.

Er wordt onderzoek gedaan of en op welke wijze de gemeente een GPR-assessor tijdens de verdere planuitwerking en realisatie kan inzetten. Om toe te zien op het daadwerkelijk behalen van deze scores.

##### *Inpassing in de stad*

Het bestemmingsplan Schipholweg 101 A t/m K maakt de bouw van een toren van 72 meter hoog mogelijk.

Dit heeft niet alleen invloed op de directe omgeving, maar ook op de (binnen)stad. Er is een uitgebreide zoektocht gedaan om het volumes zo goed mogelijk in te passen en om de effecten op de historische binnenstad zo beperkt mogelijk te laten zijn.

Dit bestemmingsplan is dan ook getoetst aan het -voor dit bestemmingsplan- vigerende hoogbouwbeleid.

Deze toets houdt onder andere in dat er een zogenaamde Hoogbouw Effect Rapportage (HER) uitgevoerd moet worden. Hierin worden de thema's zichtlijnen, schaduw en windhinder behandeld.

De HER is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en geeft inzicht in de effecten van de hoogbouw op de nabije en verdere omgeving, alsmede op de binnenstad. Hierbij is nadrukkelijk ook gekeken naar de cumulatieve effecten van dit plan met het plan voor de Schipholweg 66-128.

Uit de conclusies van de HER blijkt het volgende:

#### Zichtlijnen:

Door bureau Inbo is een zichtlijnenstudie opgesteld, waarin een drietal relevante zichtpunten vanuit de historische binnenstad is onderzocht. Deze zichtpunten zijn afgestemd met de stedenbouwkundige van de gemeente Leiden. Dit betreffen de zichtlijnen vanuit de Marebrug, Molen de Valk en de Turfmarktbrug Noord. Uit de zichtlijnenstudie volgt dat de voorgenomen ontwikkeling wel herkenbaar, maar niet dominant of storend is.

#### Windhinder en -gevaar:

Door bureau Peutz is een windklimaatonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek volgt dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot een ongunstig windklimaat in de omgeving van het plan. Wel dient aandacht te bestaan voor de entrees ter plaatse van de onderdoorgang in het plan.

#### Bezonning:

Door bureau Peutz is ook een bezonningsonderzoek uitgevoerd. Hieruit volgt dat er geen woningen in de omgeving zijn die ten gevolge van de geplande bebouwing niet meer voldoen aan de door de gemeenten Leiden gestelde (TNO) eisen aan de bezonning van woningen.

#### Uitzicht, privacy:

Hoogbouw met een woonfunctie heeft in beginsel effect op uitzicht en privacy. Gezien de reeds aanwezige bebouwing in de omgeving en de hoogstedelijke omgeving is er echter geen sprake van een significant negatieve beperking van uitzicht en privacy en is het plan vanuit het oogpunt van deze aspecten stedenbouwkundig acceptabel.

#### *Woningbouwprogramma*

Het nieuwbouwplan voorziet in een gevarieerd woningaanbod, waar mensen uit alle lagen van de samenleving een woning moeten kunnen vinden. In totaal worden maximaal 215 woningen gerealiseerd, waarvan minimaal 30% in het sociale huursegment. Deze afspraak is gemaakt bij het afsluiten van de intentieovereenkomst in 2021, dit is voor het nieuwe Beleidsakkoord 2022-2026 waarin 35% sociale woningbouw als uitgangspunt is opgenomen. Wel is het in overeenstemming met de gebiedsvisie voor de Schipholweg waar ook minimaal 30% sociale huur wordt voorgeschreven, de gebiedsvisie is immers ook van voor het Beleidsakkoord 2022-2026.

Het overige woonprogramma wordt ingevuld met middeldure huur, betaalbare koop en vrije sector woningen.

De verplichting om minimaal 30% sociale woningbouw te realiseren is niet in de regels van het bestemmingsplan opgenomen maar in de toelichting. Daarnaast is deze verplichting vastgelegd in de Anterieure Overeenkomst (AOK) die met de ontwikkelaar is gesloten.

De reden van bovenstaande is dat er uitsluitend een verplichting (via de regels) tot de bouw van sociale woningbouw in het bestemmingsplan kan worden opgenomen als voldaan wordt aan de meest actuele versie van de Doelgroepenverordening. In dit geval kan dat niet, omdat de afspraken met de ontwikkelaar zijn

gemaakt op basis van een oudere versie van de Doelgroepenverordening. De verschillen zitten met name in de instandhoudingstermijn van de sociale woningen.

Concrete afspraken over minimale aantallen sociale huurwoningen landen dus in de privaatrechtelijke afspraken met de ontwikkelaar en niet in het publiekrechtelijke plan.

De ontwikkelaar is voornemens om de sociale woningbouw onder te brengen bij een corporatie. Mocht dit uiteindelijk toch niet lukken, dan treden de regels uit de gebiedsvisie in werking over minimale aantallen middeldure huur en -koop.

### *Kantoorprogramma*

Eén van de uitgangspunten van de gebiedsvisie voor de Schipholweg is dat het kantorenprogramma per deelgebied minimaal gelijk moet blijven. Dit houdt in dat de bestaande m<sup>2</sup> kantoorruimte in oppervlakte dient terug te keren in de nieuwbouw. Dit gebeurt concreet in de stedelijke plint van het gebouw: hier is ruimte om kantoren op te nemen.

Naast het genoemde woningbouwprogramma biedt onderhavig bestemmingsplan ruimte om het bestaande kantoorprogramma terug te brengen. In het ontwerp wordt 5.830 m<sup>2</sup> bvo teruggebracht. Dit is een negatief verschil van circa 514 m<sup>2</sup> bvo ten opzichte van de huidige situatie (6.344 m<sup>2</sup> bvo kantoorruimte) en daarmee strikt genomen in strijd met de gebiedsvisie. Ondanks dat feit stellen wij u voor om dit bestemmingsplan vast te stellen. Daarover het volgende:

Het huidige kantoor is in de jaren tachtig van de vorige eeuw gebouwd als klassiek 'cellenkantoor'. Inmiddels is de kantooromgeving doorontwikkeld naar open of halfopen kantoorconcepten voor 'activiteit gerelateerd werken', ook wel 'het nieuwe werken' genoemd, dat ook flexwerken mogelijk maakt.

De 5.830 m<sup>2</sup> bvo kantoorruimte in het huidige ontwerp is ontstaan vanuit een logische planopzet om op de eerste drie bouwlagen kantoorruimte te realiseren. De vloerafmetingen zijn bij uitstek geschikt voor halfopen kantoorconcepten. Dit oppervlak zal meer arbeidsplekken kunnen huisvesten, dan het te slopen traditionele gebouw. Met het juist inrichten van de kantoorruimtes dat aansluit bij de huidige tijd en de logica om op de eerste drie bouwlagen kantoorruimte te realiseren, wordt er met 5.830 m<sup>2</sup> bvo kantoorruimte meer capaciteit aan arbeidsplekken en werkplekken gehaald dan de bestaande situatie van 6.344 m<sup>2</sup> bvo kantoorruimte. Geconcludeerd kan worden dat dit - in beginsel negatieve verschil - als positief beschouwd kan worden.

Daarnaast geldt dat in de totale ontwikkeling van de Schipholweg er ook gecompenseerd kan worden. In het bestemmingsplan voor Schipholweg 66-128 worden meer m<sup>2</sup> kantoren mogelijk gemaakt in de nieuwe situatie dan in de huidige situatie. Per saldo, over de gehele gebiedsontwikkeling tot nu toe gezien, worden de kantoren dus conform de gebiedsvisie gecompenseerd.

Binnen de kantoorfunctie is ook ondergeschikte horeca mogelijk. Dat is horeca ten behoeve van de kantoren. Moderne kantoren worden meer en meer ontmoetingsruimtes: horeca in een kantoor verschijnt vaak in de vorm van een werkcafé met ruimte voor overleg en ontmoeting.

### *Parkeren*

De parkeerbalans behorende bij dit bouwplan is gebaseerd op de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Leiden.

Deze locatie valt voor autoparkeren in de 1e schil rond de binnenstad en voor fietsparkeren in de schil. Daarbij is, conform de beleidsregels, onderscheid gemaakt tussen de bewoners, hun bezoek en de overige functies waaronder kantoor.

Het nieuwbouwpand biedt ruimte aan een éénlaagse ondergrondse parkeergarage met 55 autoparkeerplaatsen, waarvan minimaal 42 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn conform de op te lossen parkeereis (na afwijken voor het bewonersdeel in de parkeereis die volgt uit de opgestelde parkeerbalans bij dubbelgebruik op basis van de Beleidsregels Parkeernormen 2020), ten behoeve van de bezoekers van woningen en de bezoekers en het personeel van de kantoren. Nieuwe bewoners ontvangen conform het beleid geen parkeervergunning om op straat te parkeren.

In totaal zijn (afgerond) 657 fietsparkeerplaatsen benodigd, waarvan 431 voor bewoners, 108 voor bezoekers van bewoners en 118 voor de kantoren.

In het complex zijn in totaal drie inpandige fietsparkeervoorziening aanwezig met in totaal 675 fietsparkeerplaatsen. Stalling 1 met 424 fietsplekken staat exclusief ter beschikking van bewoners. Stalling 2 met 236 fietsplekken wordt gebruikt door bezoekers van bewoners (normatief 108 plaatsen) en de kantoren (normatief 118 plaatsen) als ook het restant van de bewonersplaatsen (normatief 7 plaatsen). Dit aanbod is ruim voldoende indien voor een deel - op de fietsplekken voor bezoekers van bewoners en kantoren - dubbelgebruik wordt toegepast op basis van de door de gemeente Leiden ook voor fietsen benoemde aanwezigheids-percentages.

Aanvullend zijn er in een derde stallingsruimte nog 15 plaatsen voor fietsen met een afwijkende maat (o.a. bakfietsen) beschikbaar. Het totaal aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen is hiermee ruim voldoende om de normatieve fietsparkeerbehoefte te faciliteren.

#### *Compenseren van parkeerplaatsen*

Als gevolg van de gewijzigde beëindiging van de Parmentierweg vervallen negen openbare parkeerplaatsen. Op basis van artikel 2, lid 2 van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 dienen openbare parkeerplaatsen die door een ruimtelijke activiteit komen te vervallen, in de openbare ruimte binnen de maximale loopafstanden gecompenseerd te worden.

In artikel 11, lid 4 van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 is opgenomen dat het bevoegd gezag voor wat betreft het compenseren van openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte (zoals bedoeld in artikel 2, lid 2) onder voorwaarden kan afwijken. Artikel 11, lid 4 is hieronder weergegeven.

#### *Artikel 11*

*4. Het bevoegd gezag kan wat betreft het compenseren van openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte als bedoeld in art. 2, lid 2 afwijken, indien:*

*a. het een ruimtelijke activiteit betreft in de binnenstad of stationsomgeving; of*  
*b. de parkeerdruk in de openbare ruimte, na het opheffen van de openbare parkeerplaatsen, minder dan 85% overdag (6:00 – 18:00 uur) en minder dan 90% op de overige momenten van de dag en in gebouwde openbare parkeervoorzieningen minder dan 90% bedraagt; of*

*c. c. aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet mogelijk is, doordat:*

*1. de fysieke ruimte hiervoor ontbreekt binnen de maximale loopafstanden (bijlage 4);*  
*of*

*2. de aanleg van de parkeerplaatsen ten koste gaat van groenvoorzieningen; of*

*3. de aanleg van de parkeerplaatsen ten koste gaat van de verkeersveiligheid.*

*Momenteel wordt onderzocht of de parkeerdruk in de wijk aanleiding geeft tot het compenseren van parkeerplaatsen en zo ja, of deze parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen worden gecompenseerd (zie artikel 11, lid 4 sub c). Indien niet wordt voldaan aan artikel 11, lid 4 sub b en c, dan zullen de vervallen openbare parkeerplaatsen conform artikel 11, lid 5 op eigen terrein, behorende bij de ruimtelijke activiteit, moeten worden gecompenseerd en zullen deze parkeerplaatsen openbaar moeten zijn en blijven."*

De te vervallen openbare parkeerplaatsen worden gecompenseerd in de directe omgeving, te weten nabij het kantoorgebouw aan de Parmentierweg waar thans Hecht/GGD is gevestigd.

### *Ontsluiting*

De nieuwbouw krijgt twee voorgevels: aan de Schipholwegkant en aan de Parmentierwegkant. De hoofdingang voor de in het pand opgenomen functies komt in de nieuwe straat die als onderdoorgang wordt gebouwd. Hier wordt ook de fietsenstalling ontsloten. De in- en uitrit van de parkeergarage is aan de kant van de Parmentierweg. Autoverkeer kan via de Parmentierweg zijn weg vinden naar de Schipholweg. Ook kan via de Marislaan richting het Schuttersveld worden gereden.

De effecten van het bouwplan op de doorstroming van nabijgelegen kruispunten is minimaal en daarmee verwaarloosbaar.

Laden en lossen vindt eveneens plaats aan de Parmentierweg. Hiertoe komt er een 'keerhamer': een voorziening waardoor vrachtverkeer aan het einde van de Parmentierweg kan keren.

### *Molenbiotoop*

Een deel van het plangebied is gelegen binnen een molenbiotoop van de Maredijkmolen. De bescherming van de molenbiotoop is geregeld in de Provinciale Omgevingsverordening.

De molenbiotoop van de Maredijkmolen is aangewezen als zogenaamde bijzondere molenbiotoop. Het oprichten van nieuwe bebouwing binnen een dergelijke molenbiotoop is toegestaan mits de molen en molenbiotoop op een goede manier ruimtelijk worden ingepast. Dit bestemmingsplan voorziet niet in bebouwing binnen de molenbiotoop die hoger is dan de reeds bestaande bebouwing. Aangezien als gevolg van het plan de bestaande hogere bebouwing binnen de molenbiotoop wordt gesloopt en daarvoor in de plaats lagere bebouwing binnen de molenbiotoop terugkomt, wordt voldaan aan de regels uit de verordening. De molenbiotoop wordt immers niet verder aangetast als gevolg van het plan waar voorliggend bestemmingsplan ruimte aan biedt. Er is daarmee sprake van een goede ruimtelijke inpassing.

### *Geluid*

De nabije aanwezigheid van het station Leiden Centraal, alsmede van de binnenstad, LBSP en Leidse Hout maken de Schipholweg tot een aantrekkelijke woonlocatie waarbij de modal split (verdeling van de verkeersaantrekkende en -genererende werking) in het voordeel van fiets en openbaar vervoer zal uitvallen. Een nadeel van deze locatie is echter dat het een locatie is met een zware geluidsbelasting.

Bouwen op zo'n locatie kan uitsluitend indien en nadat de Omgevingsdienst West-Holland (ODWH) een zogenaamde

'hogere grenswaarde' heeft vastgesteld. Deze hogere grenswaarde is verleend en als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Zo'n besluit hogere grenswaarde betekent dat toegestaan wordt dat er geluidsgevoelige functies (zoals woningen) gebouwd worden op een locatie waar er te veel geluid op de gevel komt. Als toetsingskader dient het geluidsbeleid van de omgevingsdienst.

In dit geval worden ook de voorkeurswaarden van het Leidse geluidsbeleid overschreden. Om in dat geval zo'n hogere waarde te verlenen eist de Omgevingsdienst West-Holland aanvullende compenserende maatregelen zodat de woningen toch voldoen aan een goed binnenklimaat ten aanzien van geluid. De meest toegepaste oplossing is een afsluitbaar balkon: door deze dicht te zetten ontstaat er achter het balkon een geluidluwe gevel. Ook worden extra geluidsisolerende maatregelen tussen de woningen en installaties voorgeschreven.

De voorwaarden die de omgevingsdienst in het hogere grenswaardebesluit heeft geformuleerd zijn via een zogenaamde 'voorwaardelijke verplichting' ook in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Hiermee wordt geborgd dat de nieuwe woningen een goed woon- en leefklimaat krijgen.

### *MER-beoordelingsbesluit*

Dit bestemmingsplan maakt omvangrijke nieuwbouw planologisch mogelijk. Dit nieuwbouwprogramma wordt

aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject (D 11.2) zoals opgenomen in de D-lijst van het Besluit m.e.r..

In het geval van dit plan valt de activiteit onder de drempelwaarde. Omdat een wijziging van het bestemmingplan wel nodig is, is er sprake van een plan of besluit, zoals genoemd in de tabel. Om deze reden moet er een zogenaamde vormvrije MER-beoordeling opgesteld worden waarover een MER-beoordelingsbesluit wordt genomen.

Deze MER-beoordeling is opgesteld en bij het bestemmingsplan gevoegd. De Omgevingsdienst West-Holland (ODWH) heeft op basis hiervan een MER-beoordelingsbesluit genomen.

De conclusie van de vormvrije MER-beoordeling luidt als volgt:

"De gevolgen zijn allen lokaal en er zijn ter plaatse geen andere ontwikkelingen waarmee de effecten tot grote gevolgen zouden kunnen cumuleren. De conclusie is daarom dat, mits de voorgestelde maatregelen in acht worden genomen, er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu."

#### *Overige onderzoeken*

Naast de hierboven genoemde aandachtspunten is ook nog een aantal andere onderzoeken uitgevoerd die in het kader van de bestemmingsplanprocedure noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld (in willekeurige volgorde) naar niet gesprongen explosieven, stikstof, bodem, archeologie, ecologie, etc.

Uit deze onderzoeken zijn geen bijzondere aandachtspunten naar voren gekomen die op dit moment extra aandacht behoeven. Wel vragen wij in het algemeen uw aandacht voor de resultaten van deze onderzoeken: ze geven de effecten van het bestemmingsplan op de omgeving goed weer.

#### Afwijkingen ten opzichte van de gebiedsvisie

Naast de genoemde toets aan het hoogbouwbeleid is het plan ook getoetst aan de gebiedsvisie voor de Schipholweg. Dit vormt immers het door uw raad vastgestelde stedenbouwkundige kaders. De gehele toets is opgenomen in het bestemmingsplan.

Uit deze toets blijkt dat dit bestemmingsplan grotendeels voldoet aan de kaders van de gebiedsvisie, op een tweetal uitzonderingen na.

De twee afwijkingen ten opzichte van de gebiedsvisie zijn de volgende:

- De nieuwe doorgang tussen de Schipholweg en de Parmentierweg dient minimaal 9 meter hoog te zijn. In het plan is deze hoogte 7,8 meter. Deze hoogte correspondeert met de verdiepingshoogten van de onderste twee bouwlagen van de nieuwbouw. Deze nieuwe doorgang is echter met allure ontworpen als hoofdingang met alle entrees van de bovenliggende functies hieraan gelegen. Veel glas biedt goed zicht tussen binnen en buiten en vice versa. Dit geeft een kwaliteit die minstens zo goed is als beoogd is met de spelregel uit de gebiedsvisie dat de hoogte minimaal 9 meter moet zijn. Deze afwijking op de gebiedsvisie vinden wij daarom stedenbouwkundig acceptabel. Wij vragen u om hier ook mee in te stemmen.
- De toren overschrijdt beperkt (circa 2,5 meter) de bebouwingsgrens van 70 meter. Dit vinden wij stedenbouwkundig acceptabel omdat de toren slanker blijft doordat de hoeken verkant zijn (schuin verjongt). Dit levert een beter silhouet op. Op de lagere etages blijft de massa juist extra terug ten opzichte van de bebouwingsenveloppe. Dit verbetert de kwaliteit van het profiel van de Parmentierweg. Wij vragen u om ook met deze afwijking in te stemmen.

Zoals in deze paragraaf is aangegeven is het bestemmingsplan op twee onderdelen niet in overeenstemming met de gebiedsvisie. Vanwege de -naar onze mening- beperkte afwijkingen en het feit dat deze afwijkingen ten goede komen aan het ontwerp als geheel vragen wij u om in te stemmen met deze twee afwijkingen ten opzichte van de door u vastgestelde gebiedsvisie.

### **Voorstel**

Wij stellen uw raad voor om in te stemmen met de zienswijzennota en de staat van wijzigingen behorende bij het bestemmingsplan Schipholweg 101 A t/m K en dit bestemmingsplan vast te stellen.

Hiermee wordt een grote vervolgstap gezet in de ontwikkeling van het stationsgebied en de Schipholweg. Dit plan voegt ruim 200 woningen waarvan minimaal 30% sociale huur en een groot deel in het betaalbare segment aan de stad toe. Daarnaast komt er bijna 6.000 m<sup>2</sup> bvo moderne kantoorruimte in de plaats van verouderde kantoorruimte. Al deze functies zijn verpakt in een karakteristiek gebouw dat met zijn groene daktuinen, hoogteaccent en kroon een aansprekend icoon aan de stad toevoegt.

### **Financiën:**

Ook voor de financiële aspecten van het bestemmingsplan geldt dat de Wro nog het wettelijke toetsingskader is.

Op basis van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), dienen gemeentelijke kosten die worden gemaakt bij de uitvoering van bepaalde bouwplannen te worden verhaald. Wettelijk gezien dient hiervoor een exploitatieplan opgesteld te worden. De Wro biedt de mogelijkheid hiervan af te zien, als het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

In dit geval is het kostenverhaal verzekerd door het afsluiten van een anterieure overeenkomst (AOK) met de initiatiefnemer van dit project.

Het opstellen van een exploitatieplan ex artikel 6.12 Wro is daarom niet nodig.

De gemeente heeft het bouwplan beoordeeld op financiële haalbaarheid. Met de beschikbare informatie wordt het plan als financieel haalbaar beoordeeld waarmee de economische uitvoerbaarheid van het bouwplan is aangetoond.

Hiermee is het kostenverhaal verzekerd en is het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar.

### **Inspraak/Participatie:**

Al in een vroegtijdig stadium heeft participatie op diverse niveaus plaatsgevonden. Als eerste stap heeft uw raad, na een uitvoerig participatietraject, de gebiedsvisie voor de Schipholweg vastgesteld. Dit vormt het kader voor alle bouwplannen.

Bij dit participatietraject zijn omwonenden betrokken, maar ook wijkverenigingen, de ondernemersvereniging voor de Schipholweg eo, alsmede belangenpartijen zoals de HVOL.

Na vaststelling van de gebiedsvisie is een aanvullend participatieproces opgestart, meer specifiek gericht op dit bouwplan voor de Schipholweg 101 A t/m K.

Tijdens de diverse participatiemomenten is om inbreng gevraagd. Dit heeft geleid tot een ontwerp dat in procedure gebracht kon worden.

Het bestemmingsplan heeft vervolgens de wettelijk voorgeschreven procedure doorlopen: de zienswijzenprocedure. Tijdens die procedure kan eenieder een zienswijze indienen. Naar aanleiding van deze zienswijzen is het plan aangepast. Het uiteindelijke plan, zoals dat nu aan uw raad ter vaststelling voorligt, is vervolgens nog een keer tijdens een informatiebijeenkomst gepresenteerd. Ook heeft daarna nog een informatiebijeenkomst plaatsgevonden om het ontwerp voor de openbare ruimte aan de wijk voor te leggen.

Er is dus sprake van een goed en uitvoerig participatietraject voorafgaand aan en tijdens de procedure. Dit heeft geleid tot een beter plan, het plan dat nu voorligt.

### **Evaluatie:**

Niet van toepassing.

**Bijgevoegde informatie:**

1. Bestemmingsplan Schipholweg 101 A t/m K bestaande uit:
  - a. toelichting
  - b. regels
  - c. verbeelding
  - d. bijlagen bij toelichting
  - e. bijlagen bij regels
2. Zienswijzennota
3. Staat van wijzigingen

## RAADSBESLUIT:

De raad van de gemeente Leiden:

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders (Raadsvoorstel RV 25.0087 van 28 oktober 2025),  
mede gezien het advies van de commissie Stedelijke Ontwikkeling,

### BESLUIT

1. in te stemmen met de zienswijzennota met betrekking tot het bestemmingsplan 'Schipholweg 101 A t/m K';
2. in te stemmen met de wijzigingen in het bestemmingsplan 'Schipholweg 101 A t/m K' zoals opgenomen in de staat van wijzigingen;
3. ten behoeve van dit bestemmingsplan 'Schipholweg 101 A t/m K' geen exploitatieplan vast te stellen;
4. het bestemmingsplan 'Schipholweg 101 A t/m K' met identificatienummer NL.IMRO.0546.BP00179-0301 digitaal en analoog vast te stellen;
5. de ondergrond o\_NL.IMRO.0546.BP00179.dwg van het bestemmingsplan 'Schipholweg 101 A t/m K' vast te stellen.

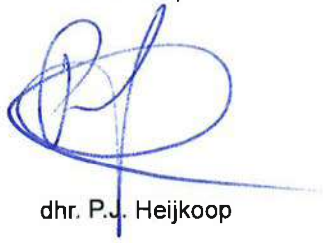
Gedaan in de openbare raadsvergadering van 18 december 2025,

de griffier,



dhr. G.F.C. van Leiden

de voorzitter,



dhr. P.J. Heijkoop