



**Leidschendam-
Voorburg**

Bewonersbijeenkomst Herontwikkeling Appelgaarde 2-4 12 mei 2022 Participatieavond 1: thema Proces

Aanwezigen

REB Projects:	Christian Kanters – directeur projectontwikkeling
MVSA Architects:	Thijs van de Straat – architect
OKRA:	Wim Voogt – landschapsarchitect
Gemeente Leidschendam-Voorburg:	Floor Kist – wethouder Arjan de Nooijer – stedenbouwkundige Anne Hans – gebiedsregisseur Maaïke Konijn – verkeerskundige Geert van Rhijn – stadsbeheer Michelle Petit – projectondersteuner Kristel Rijpert - projectleiding Jurriaan van den Eijkhof – projectleiding
Akro Consult:	Judith Groen - gespreksleider Juil van Hout - notulist

Introductie

Wethouder Floor Kist heet iedereen welkom in het raadhuis van de gemeente Leidschendam-Voorburg bij de eerste participatieavond over de Appelgaarde.

Tijdens deze avond zijn de volgende partijen aanwezig, die ieder betrokken zijn bij het project:

- Gemeente Leidschendam-Voorburg.
- REB Projects is ontwikkelaar en eigenaar van het voormalige kantoorgebouw en de grond.
- OKRA is de landschapsarchitect.
- MVSA Architects is de architect.
- Akro Consult begeleidt het participatietraject

Proces van participatie

Vandaag is de kick-off van het participatietraject. Het doel van het participatietraject is om de directe omgeving te betrekken bij het project en zo op te halen wat men belangrijk vindt en waar nog zorgen liggen. Dit alles om uiteindelijk einde zomerperiode een ruimtelijk kader (volgend uit de ontwikkelvisie) aan te bieden aan het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad.



**Leidschendam-
Voorburg**

Het participatietraject bestaat uit vijf themabijeenkomsten. Dit is de eerste bijeenkomst met als thema 'Proces'. Het doel van deze avond is om toe te lichten hoe het participatieproces is ingericht en hoe de belangen en aandachtspunten vanuit de omwonenden rondom benoemde thema's worden opgehaald en uitgewerkt.

De resterende vier themabijeenkomsten gaan over de volgende thema's:

1. Beeldkwaliteit en Programma (23 mei)
2. Parkeren & verkeersafwikkeling (13 juni)
3. Openbare ruimte (21 juni)
4. Afsluitende bijeenkomst (7 juli)

Meer informatie over de themabijeenkomsten kunt u vinden op www.lv.nl/appelgaarde.

Tijdens het participatietraject maken we een splitsing tussen de zaken die betrekking hebben op het project (fase 1, Appelgaarde 2-4) en de omgeving van het stationsgebied (fase 2).

Onderwerpen die geen betrekking hebben op fase 1 of fase 2 maar wel op de leefomgeving en de kwaliteit ervan kunnen aan de gebiedsregisseur (Anne Hans) en aan de projectleider van Stadsbeheer (Geert Vijverberg) worden meegegeven.

Kaders en vertrekpunt

Vertrekpunt

Het vertrekpunt van de ontwikkeling en het participatietraject is de vastgestelde ontwikkelvisie. De ontwikkelvisie is voortgekomen uit een eerder participatietraject en het ambitiesdocument. De visie gaat over fase 1 en 2 van Appelgaarde 2-4. Het participatietraject is specifiek toegespitst op fase 1. Dat betreft het plot van de herontwikkeling van het kantoorgebouw Appelgaarde 2-4.

Kaders

De kaders van het plot worden onder andere bepaald door de hoogspanningskabels die ondergronds worden geplaatst, bezonning en het geluid. De hoogte van het gebouw is begrensd tot 60 meter en sluit daarbij aan bij de Populier. Het is nog niet bepaald waar en welke woningen (qua doelgroep) er in het bouwvolume zullen komen. Het enige wat vooraf bepaald is, is dat er 30% sociale woningbouw moet komen.

De opbouw van het volume en de positionering van de hoogteaccenten worden besproken tijdens de eerste themabijeenkomst op 23 mei; 'Beeldkwaliteit en Programma'.

Themabijeenkomst 1: Beeldkwaliteit en Programma

Vraag: waar hebben we het over?

Het plot van fase 1 heeft een footprint van circa 5.000 m². Daarop wordt een nieuw volume ontwikkeld met een oppervlakte van 35.000 m² BVO, dat is het bouwvolume. In het komende participatietraject kijken we gezamenlijk naar hoe dit bouwvolume wordt vormgegeven. Op een later moment komt (participatie voor) fase 2 aan de orde, waarin gekeken wordt naar een passende invulling van de stationspassage.

Vraag: is het volume al definitief vormgegeven?

Het volume wordt bepaald door een aantal randvoorwaarden:



**Leidschendam-
Voorburg**

- Optimale stedenbouwkundige inpassing in de omgeving
- Inpassing bebouwingstypologie
- De geluidsoverlast van het openbaar vervoer/NS.
- De impact van het volume op de bezonning voor de nieuwe en huidige bebouwing. Hoe zorgen we ervoor dat met deze ingreep de bezonning zo optimaal mogelijk is?
- Wind.
- De hoogspanningskabels die ondergronds worden geplaatst. Deze zone moet vrijgehouden worden van bebouwing.

Vraag: waarover gaan de komende themabijeenkomsten en waar mogen we over meepraten?

De komende themabijeenkomsten hebben ieder hun eigen thema met een aantal zoektochten: waar willen we hoogteaccenten plaatsen? Wie zijn de potentiële bewoners/ welke doelgroepen en wat doen zij in voor wijk? Welke functies horen daarbij? Welke invulling willen we geven aan de plint? Wat gebeurt er op het maaiveld? Wat doen we met geluid, wind en bezonning? Daarover, en over meer, gaan we met u in gesprek in de komende themabijeenkomsten.

Vraag: hoeveel verdiepingen zitten er in 60 meter?

Ervan uitgaande dat de woonverdiepingen een hoogte kennen van 3 meter, dan zijn dat in totaal 20 verdiepingen, gerekend vanaf het maaiveld. De verbeeldingen die u ziet in de presentatie zijn een verkenning van deze massa, maar dat betekent niet dat het er zo uit komt te zien. De hoogte zal altijd gemaximaliseerd blijven op 60 meter, ook als de verdiepingshoogtes (bijvoorbeeld in de plint) veranderen.

Vraag: is de hoogte vergelijkbaar met de Populierenflat?

Ja, de gemeente gebruikt als referentiehoogte de Populierenflat.

Vraag: dat is hoog in vergelijking met de rest van de buurt. Welke mogelijkheden zijn er om dit volume anders in te richten?

Het doel is niet om de bouwhoogte te maximaliseren naar 60 meter, dat is enkel de bovengrens. In dit participatietraject wordt iedereen gevraagd mee te denken over hoe dat eruit moet komen te zien. Het bouwvolume (35.000 m² BVO) is voor de ontwikkelaar het uitgangspunt. Zo zijn er voorbeelden van bouwmassa's die minder ver de hoogte in gaan, maar wel het beoogde bouwvolume behalen.

Vraag: het is duidelijk dat het project sterk samenhangt met het ondergronds brengen van de hoogspanningskabels. Daarover loopt nog een aantal onderzoeken. Is dit participatietraject niet te vroeg ingezet?

Als plannen nog niet concreet zijn dan kunt u gemakkelijker meepraten en denken, dat betekent wel dat de kaders nog niet vaststaan. Als we verder zouden zijn in de planvorming dan is er nog weinig ruimte om mee te denken. Deze afweging is door de ontwikkelaar en gemeente gemaakt, waarna is besloten om nu al te starten met het participatietraject.

Vraag: is het programma 35.000 m² vloeroppervlak?

Er is nog geen programma. Het plot (van 5.000 m²) moet een bouwvolume krijgen van 35.000 m² (BVO). Wat er in dit bouwvolume moet komen, het programma is voornamelijk wonen en dat staat al vast. De bestemming van de commerciële functies is nog niet exacte duidelijk en voor een groot deel onderwerp van het participatietraject.

Vraag: is er al enig idee over hoeveel woningen er moeten komen?

Nee, dat is nog niet bekend.



**Leidschendam-
Voorburg**

Themabijeenkomst 2: Parkeren & verkeersafwikkeling

In de tweede themabijeenkomst wordt er met u gesproken over het parkeren en de verkeersafwikkeling van de nieuwbouw.

De randvoorwaarden voor deze avond zijn dat:

- Het toegevoegd parkeren vanuit de ontwikkeling wordt bebouwd (mogelijk) ondergronds opgelost
- Er komt een passende parkeernorm die aansluit bij de stationsomgeving
- P&R komt terug in het gebied
- Verkeersontsluiting is veilig

De participatieonderwerpen zijn

- Locatie Kiss & Ride
- Verbetersuggesties voor fiets-/loopoplossingen
- Voorkeur parkeerontsluiting ontwikkeling
- Toekomstig gebruik P&R

Vraag: The Mall of the Netherlands voorziet in een grote toename van de verkeersdruk in omliggende buurten, zo ook in de Appelgaarde. De herontwikkeling van Appelgaarde 2-4 zorgt voor een hoger bewonersaantal en dus ook een verkeerstoename. Er klinken geluiden over een parkeernorm van 0,5 parkeerplaatsen per woning. De omwonenden zijn daardoor bang voor verkeersoverlast, hoe zit dat? In de themabijeenkomst van 13 juni 'Parkeren & Verkeersafwikkeling' lichten we de uitgangspunten van het parkeren toe en gaan we met u in gesprek over de gewenste oplossing. Wel is er al een aantal randvoorwaarden vooraf bekend dat opgenomen is in de ontwikkelvisie:

- Parkeren van de ontwikkeling moet in een gebouwde voorziening op eigen terrein en uit het zicht worden opgelost. Het nieuwe gebouw lost dus zijn eigen parkeervraag op.
- Er moet een passende parkeernorm komen voor de gehele ontwikkeling. Hoe hoog deze parkeernorm gaat zijn is nog niet bekend en is grotendeels afhankelijk van het programma en de locatie.
- De P+R functie moet behouden blijven. De gemeente wil graag in gesprek over hoe deze nu functioneert, welke doelgroepen de P+R nu gebruiken, hoe de buurt dit ervaart en het ontwerp (massa en invulling).
- Het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente en de noodzaak voor veilige oplossingen zijn uitgangspunt.

Tijdens de themabijeenkomst over het parkeren en verkeersafwikkeling is er ruimte om te spreken over een aantal onderwerpen, waaronder de inpassing van verkeersstromen. Denk aan: waar komt de kiss+ride? Waar moet de shuttle komen? Zijn de (huidige) loop- en fietsroutes voldoende voor de toekomst? Waar takt de verkeersafwikkeling aan?

Vraag: zijn er zorgen bij de gemeente dat het project op deze locatie (met zijn eigen verkeersproblematiek) in combinatie met de parkeernorm overlast zal veroorzaken?

De gemeente is nog op zoek naar een passende parkeernorm voor deze ontwikkeling. Dat uit zich in een bandbreedte, waarvan een parkeernorm van 0,5 plek per woning een optie is, maar dit is nog niet besloten. Dat moet verder onderzocht worden aan de hand van het definitieve programma van de ontwikkeling, welke nog niet bekend is. Het is daarom ook niet nodig om daarop vooruit te lopen.



Leidschendam- Voorburg

Vraag: op dit moment staat er nog maar weinig vast. De omwonenden missen nog een aantal cijfers om grondige uitspraken te kunnen doen over een aantal zaken, denk aan: toename bewoners, auto's, parkeerplaatsen, impact van parkeren van Aegon, et cetera. Is het mogelijk om dit soort cijfers voorafgaand aan de themabijeenkomsten te ontvangen?

Veel van deze cijfers zijn nog niet bekend omdat het nog niet bekend is wat er op deze plek gaan komen. In hoeverre cijfers vooraf kunnen worden gedeeld wordt daarom nog verder onderzocht en later op terug gekomen.

Vraag: er wordt vanuit gegaan dat er 35.000 m² bouwvolume gerealiseerd moet worden. Kan dat überhaupt?

Het bouwvolume is vastgesteld in de ontwikkelvisie.

De omwonenden geven aan zich niet te kunnen vinden in de vastgestelde uitgangspunten. Volgens hen gaat de ontwikkelvisie over een visie die 'niet in beton gegoten is' en spreekt deze over een stip op de horizon. In dat kader is ook met de bewoners gesproken. Echter wordt er nu gesproken van een plan met vastgestelde uitgangspunten.

Vraag: er is gelezen dat er elektrisch vervoer zou komen van het station naar The Mall of the Netherlands, wordt dat meegenomen in de gebiedsontwikkeling?

Ja, u heeft het over de shuttle. Deze is ook opgenomen in de ontwikkelvisie maar is geen onderdeel van fase 1, waarover dit participatietraject gaat.

Themavond 3: Openbare ruimte

De thema's leefbaarheid, duurzaamheid en groen komen aan bod tijdens de themavond van 21 juni 'Openbare ruimte'. Leefbaarheid en duurzaamheid zijn belangrijke containerbegrippen die worden geconcretiseerd tijdens deze themabijeenkomst. Het is duidelijk dat van het bouwoppervlak van 5.000 m² een deel gebruikt kan worden voor groene, openbare ruimte. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk dat er in het bouwoppervlak openbare pleinen komen.

Tijdens de themabijeenkomst 'Openbare ruimte' vragen we u wat voor gebruik u verwacht op deze plek en wat voor sfeer u daarbij zou willen zien. Voor wie maak je de openbare ruimte en wie gaat daar uiteindelijk gebruik van maken? Als omwonenden zelf ideeën of beelden daarbij hebben, goed én slecht, dan kunnen we dit gebruiken als input voor de avond.

Vraag: er is een doodlopend stukje grond tussen Appelgaarde en de grens van Den Haag, aan de parkeergarage van Aegon, kunnen we daar iets mee?

Formeel gezien is dit stukje grond in eigendom van gemeente Den Haag. In het voortraject zijn er gesprekken met hen geweest die tot nu toe nog niet tot iets concreets hebben geleid. Op het moment dat het over de herinrichting van de openbare ruimte gaat verwacht men daar samen met de gemeente Leidschendam-Voorburg, gemeente Den Haag, Provincie Zuid-Holland en Nederlandse Spoorwegen uit te komen, maar het is vooralsnog geen concreet onderwerp.

Vraag: in Voorburg wordt waterberging expliciet aangepakt. Op het tramtracé en in de onderdoorgang naar het station staat soms hoog water. Wordt er in de ontwikkeling gekeken naar grondwaterstand?

Het tramtracé en de onderdoorgang naar het station zijn in principe geen onderdeel van de ontwikkelopgave. Op dit moment is de gemeente bezig met een hittestress analyse waarin gekeken wordt wat het probleem is van de waterberging in (onder andere) het gebied. Uitgangspunt van deze gebiedsontwikkeling is dat het nieuwe gebouw het waterbergingsprobleem niet groter maakt en idealiter een stuk minder. In gesprek met het Hoogheemraadschap wordt dit onderwerp verder aangekaart.

Vraag: omwonenden hebben last van trillingen door de trein die 's nachts voorbijkomt (o.a. schade in muren). Hoe gaan jullie daar rekening mee houden?



Leidschendam- Voorburg

Dat is een van de uitdagingen van deze locatie. Daar zijn verschillende middelen voor, waaronder verschillende bouwtechnieken. Binnen MVSA is er expertise aanwezig om in of op reïnsptoren te bouwen. Uiteraard zijn de bestaande normen hiervoor uitgangspunt, maar bestaande problemen kunnen niet zomaar opgelost worden.

Vraag: er zijn zorgen over straling van de hoogspanningsleidingen die de grond onder gaan. Waar gaan de kabels onder de grond en komen ze weer boven?

TenneT voert op dit moment onderzoek uit over hoe dit er precies uit moet komen te zien en waar. Straling is daarbij een van de belangrijkste onderzoekspunten. Een van de hoofdredenen dat de leidingen onder de grond gaan is zodat de straling kan worden beperkt. Dit onderzoek loopt nog.

Vraag: het is bekend dat er een positieve haalbaarheidsstudie is. Echter hebben de bewoners deze nog niet in kunnen zien. Kan TenneT in de toekomst uitleg komen geven?

De eerste haalbaarheidsstudie is door REB geïnitieerd, daar zijn destijds positieve aannames uitgekomen waar de kabels onder- en bovengronds gaan. De gemeente heeft TenneT later gevraagd of een groter deel van het tracé, dus niet enkel ter hoogte van de ontwikkellocatie, ondergronds gebracht kan worden.. Dat onderzoek wordt momenteel uitgevoerd door TenneT.

Vraag: kan de buurt meedoen in de WKO?

Deze optie wordt meegenomen.

Rond-de-tafel-gesprekken

Na de presentatie gaan aanwezigen in groepen rond-de-tafel om aan te geven waar zij het in dit participatietraject graag over willen hebben. Hieronder zijn de belangrijkste punten van elke tafel samengevat:

- Het thema 'Parkeren & verkeersafwikkeling' is belangrijk voor de omwonenden. Daar is een aantal punten aan toegevoegd waar de bewoners het graag over willen hebben:
 - Parkeren niet oplossen bij andere garages in de wijk, enkel op de eigen plot.
 - De luchtkwaliteit mag niet normoverschrijdend zijn door de nieuwe parkeerdruk en verkeersafwikkelingen.
 - Nulmetingen van de bestaande situatie van de verkeersafwikkeling zijn een goede aanvulling op het ruimtelijk kader zodat deze in het vervolg vastgesteld kunnen worden.
- Er moet een eenduidige informatievoorziening worden gecreëerd waarin de volgende zaken verduidelijkt worden:
 - Wat de status is van het project?
 - Zoveel mogelijk getallen van dingen waar de bewoners vanuit kunnen gaan, eventueel in een bandbreedte.
 - Planning van de verschillende (deel)projecten.
- Het participatietraject moet als doel hebben om toe te werken naar uitgangspunten en afspraken die gezamenlijk kunnen worden gemaakt voor het ruimtelijk kader.
- Er moet een nadrukkelijke relatie gelegd worden met het bestaande (de buurt) en de ontwikkeling: wat voegt het voor hen toe en hoe wordt er rekening gehouden met de toenemende druk? Ontwerpen en ontwikkelen in samenhang met de bestaande buurt. Bijvoorbeeld: wat is de impact van de ontwikkeling op de maatschappelijke voorzieningen in de wijk?
- Wees duidelijk in de metrages, gaat het om GO of BVO?
- Er is behoefte aan een Leefbaarheids- Effect Rapportage (LER).
- Er is behoefte aan meer duidelijkheid over de hoogspanningskabels.



**Leidschendam-
Voorburg**

- Kijk goed naar de realiteitszin van de parkeernorm en het parkeerprobleem op wijkniveau.
- Er is behoefte aan een rapportage van de Nederlandse Spoorwegen over goederenvervoer in de nacht.
- Er is behoefte aan duidelijkheid over de ontwikkelplannen van de gebieden die liggen in de gemeente Den Haag.

Nadat de drie themabijeenkomsten zijn geweest is er op 7 juli een afsluitende bijeenkomst. Hier wordt terugkoppeling gegeven van hetgeen de eerdere avonden is opgehaald en hoe dit een plek zal krijgen in het ruimtelijk kader.

Gemaakte afspraken/toezeggingen

- 1) Relevante informatie vanuit Ibabs komt overzichtelijk op de website van LV-Appelgaarde
- 2) Van alle bijeenkomsten wordt een verslag op de website van LV-Appelgaarde gezet
- 3) De onderzoeksresultaten van het onderzoek van TenneT naar het ondergronds brengen van de hoogspanningskabels worden gedeeld op de website van LV-Appelgaarde.