Nota van Uitgangspunten

Herontwikkeling Plot oude gemeentehuis

reactie OVC 03-09-2026



!

14-07-2026

De gemeente heeft de vrijgave van de documenten uitgesteld van 20 augustus 2026 naar 25 augustus 2026.

Wij vragen ons af waarom deze documenten niet eerder zijn vrijgegeven. Door het late beschikbaar stellen van de stukken blijft er nauwelijks voldoende tijd over om deze zorgvuldig te beoordelen en afstemming te zoeken met onze achterban.

Om die reden hebben wij verzocht de behandeling uit te stellen. Dit verzoek is echter door de gemeentelijke projectleider afgewezen.

Inhoud

Inhoud **1**

1. Inleiding **1**

1.1 Bestaande situatie en plangebied 1

1.2 Nieuwe ontwikkeling 2

1.3 Doel 2

1.4 leeswijzer 3

2. Wonen **4**

2.1 Uitgangspunten wonen 4

2.2. Toelichting uitgangspunten wonen 6

Toelichting percentages sociaal, betaalbaar en vrije sector 6

De ontwikkelaar heeft een inspanningsverplichting voor overeenstemming met woningcorporatie 6

Van het aandeel sociale huur is 10% bestemd voor bijzondere (zorg)doelgroepen 6

Toelichting doelgroepen woonprogramma 6

Toelichting koperkeuzetraject voor het levensloopbestendig maken van woningen 7

3. Stedenbouw en ruimtelijke structuur **9**

4. Verkeer en parkeren **14**

4.1 Uitgangspunten verkeer en parkeren 14

4.2 Toelichting uitgangspunten verkeer en parkeren 14

Mobiliteitsbeleid 14

Verkeersveiligheid 15

Verkeersafwikkeling 16

Fietsparkeren 17

Parkeren 17

Ontsluiting parkeergarage 18

Een acceptabele parkeerdruk 19

5. Groen en water **20**

5.1 Uitgangspunten groen en water 20

5.2 Toelichting groen en water 21

Toelichting Engelendaal als groen-blauwe ruggengraat 21

Kernkwaliteit Groen Wonen 21

Toelichting aansluiten bij wijksfeer 21

Inheemse beplanting & biodiversiteit 22

De 3, 30, 300 regel voor bomen 22

Ligging plangebied in relatie tot de locaties van het Natuurmeetnet 23

Toelichting water & infiltratie 23

6. Ruimtelijke ordening **24**

6.1 Uitgangspunten ruimtelijke ordening 24
6.2 Toelichting ruimtelijke ordening 24
Strijdigheid met het omgevingsplan 24
Voorkeur voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit 25
Beoordelingsregels BOPA 25
Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) 25
Milieu- en omgevingsaspecten 26
7. Duurzaamheid 27
7.1. Uitgangspunten duurzaamheid 27
7.2. Toelichting duurzaamheid 28
Energieprestaties 28
Figuur 10: detailkaart met specifieke lokale warmte- en koudebronnen die als meest voor de hand liggend zijn gevonden. De sterren geven aan waar deze bronnen liggen en wat de potentie is (kwalitatief) Bron: CE Delft (2025), Lokale warmte Leiderdorp. 30
Natuurinclusief 30
Toelichting klimaatadaptatie 31
Duurzame bouw 33
8. Openbare ruimte 34
8.1. Uitgangspunten openbare ruimte 34
8.2. Toelichting openbare ruimte 34
8.2.1. Wegen en riolering 34
8.2.2. Openbare verlichting 35
8.2.3. Afvalinzameling 35
8.2.4. Straatmeubilair 35
8.2.6. Spelen 35
9. Plintvoorzieningen 37
Stadsverzorgende bedrijvigheid 37
Diversiteit voorzieningenaanbod 37
Levendige plek met ruimte voor ontmoeting 38
10. Communicatie en participatie 39
10.1. Uitgangspunten communicatie en participatie 39
10.2. Toelichting communicatie en participatie 39
Participatieniveaus 39
Participatie en communicatie bij de totstandkoming van de Nota van Uitgangspunten 39
Participatie en communicatie bij de uitwerking van het bouwinitiatief 43
Participatie en communicatie bij de uitwerking van het Statendaalderplein 43
Participatie en communicatie bij de besluitvormingsfase en uitvoeringsfase 44

1. Inleiding

In het hart van Leiderdorp ligt het winkelcentrum Winkelhof. Op het naastgelegen plein aan de Statendaalder stond vroeger het gemeentehuis. In 2012 is het gemeentehuis gesloopt om plaats te maken voor een uitbreiding van Winkelhof. De eigenaar zag echter als gevolg van veranderende marktomstandigheden af van de uitbreiding. Sinds die tijd kwamen nieuwe plannen voor de voormalige locatie van het gemeentehuis ter tafel. Ze werden om diverse redenen niet uitgevoerd en/of geschikt bevonden. Als gevolg daarvan ligt de locatie al lange tijd braak.

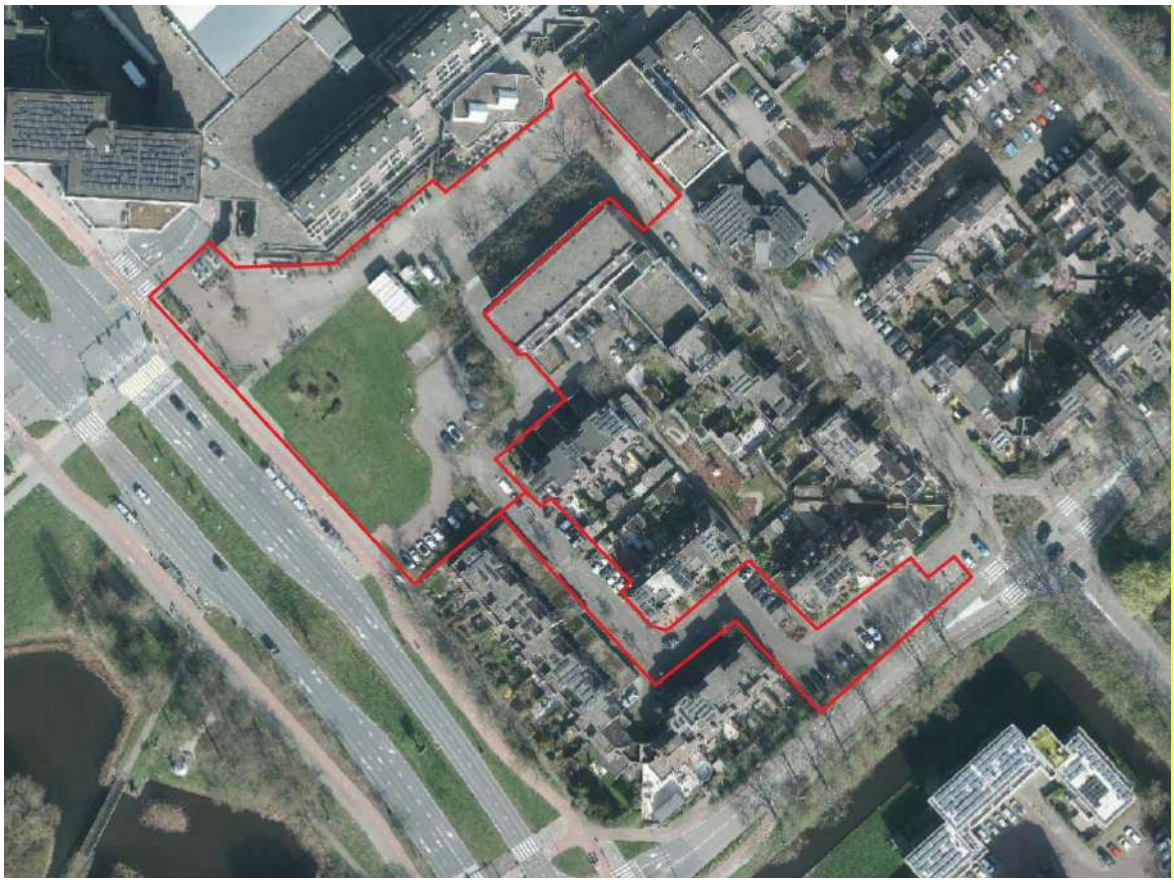
Bij de besluitvorming over de Visie op Bouwhoogtes is in november 2022 door de raad middels een amendement een bouwhoogte van 12 meter als uitgangspunt voor deze locatie vastgesteld. De eigenaar heeft mede naar aanleiding daarvan aangegeven vooralsnog af te zien van een ontwikkeling naar woningbouw.

De gemeenteraad heeft daarop eind 2023 aan het college gevraagd te verkennen of woningbouw op de plek toch mogelijk is. Het college heeft daarna verkennende gesprekken met de eigenaar van Winkelhof en de beoogde projectontwikkelaar gevoerd. Beide partijen gaven aan dat het niet lukt om een ontwikkeling te realiseren binnen 12 meter hoogte, zoals de gemeenteraad bepaalde. Dit was voor het college aanleiding opnieuw naar de stedenbouwkundige uitgangspunten voor nieuwbouw op de locatie en voor de openbare ruimte te kijken.

Er is daarbij nadrukkelijk gekeken naar de omgeving en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en aangegeven wat qua hoogte en afstand tot de bestaande bebouwing, gebaseerd op de uitgangspunten van de Visie op Bouwhoogtes, passend is. Daarnaast is bekeken welke functie en globale uitgangspunten voor het Statendaalderplein (en het entreeplein/keerlus) passend zijn bij een ontwikkeling naar woningbouw in plaats van de geplande uitbreiding van het winkelcentrum. Op 27 januari 2025 is de gemeenteraad akkoord gegaan met de stedenbouwkundige uitgangspunten voor de ontwikkeling. Door het vergroten van de maximale bouwhoogte, ziet de ontwikkelaar nu wel mogelijkheden om een haalbaar plan te maken om woningbouw met commerciële voorzieningen te ontwikkelen op de locatie. Ook zal de ontwikkelaar/Wereldhave financieel bijdragen aan het verbeteren van het Statendaalderplein. Om kaders mee te geven voor deze ontwikkeling, is deze Nota van Uitgangspunten opgesteld.

1.1 Bestaande situatie en plangebied

Het plangebied ligt in de hoek tussen het Statendaalderplein en Engelendaal, in de wijk Winkelhof in Leiderdorp. Ten noorden van het plangebied ligt het winkelcentrum Winkelhof en het Statendaalderplein. In het zuidwesten loopt de Engelendaal. Ten oosten van het plangebied staat een gebouw met voorzieningen en appartementen erboven en de grondgebonden woningen aan de Karolusgulden. Aangezien naar aanleiding van de ontwikkeling maatregelen worden getroffen in de Karolusgulden is dit als separaat plangebied meegenomen.



Figuur 1: het plangebied van het project Plot oude gemeentehuis

In de bovenstaande figuur is het plangebied van de ontwikkeling te vinden. Dit plangebied is deels in eigendom van Wereldhave en grenst aan het openbaar gebied. De totale oppervlakte van het volledige plangebied is ca. 8.200 m2. Hiervan is circa 6250m2 van de nieuwbouw en het plein en circa 1950 m2 van de Karolusgulden.

In het raadsbesluit van 27 januari 2025 staat een aantal van circa 70 appartementen. Meer appartementen geeft meer verkeersbewegingen en parkeerdruk.

1.2 Nieuwe ontwikkeling

Het plan van de initiatiefnemer omvat een nieuw te bouwen woongebouw van 70 - 80 appartementen en voorzieningen in de plint. Dit past bij de landelijke opgave om te verdichten door woningbouwontwikkelingen op inbreidlocaties te faciliteren.

1.3 Doel

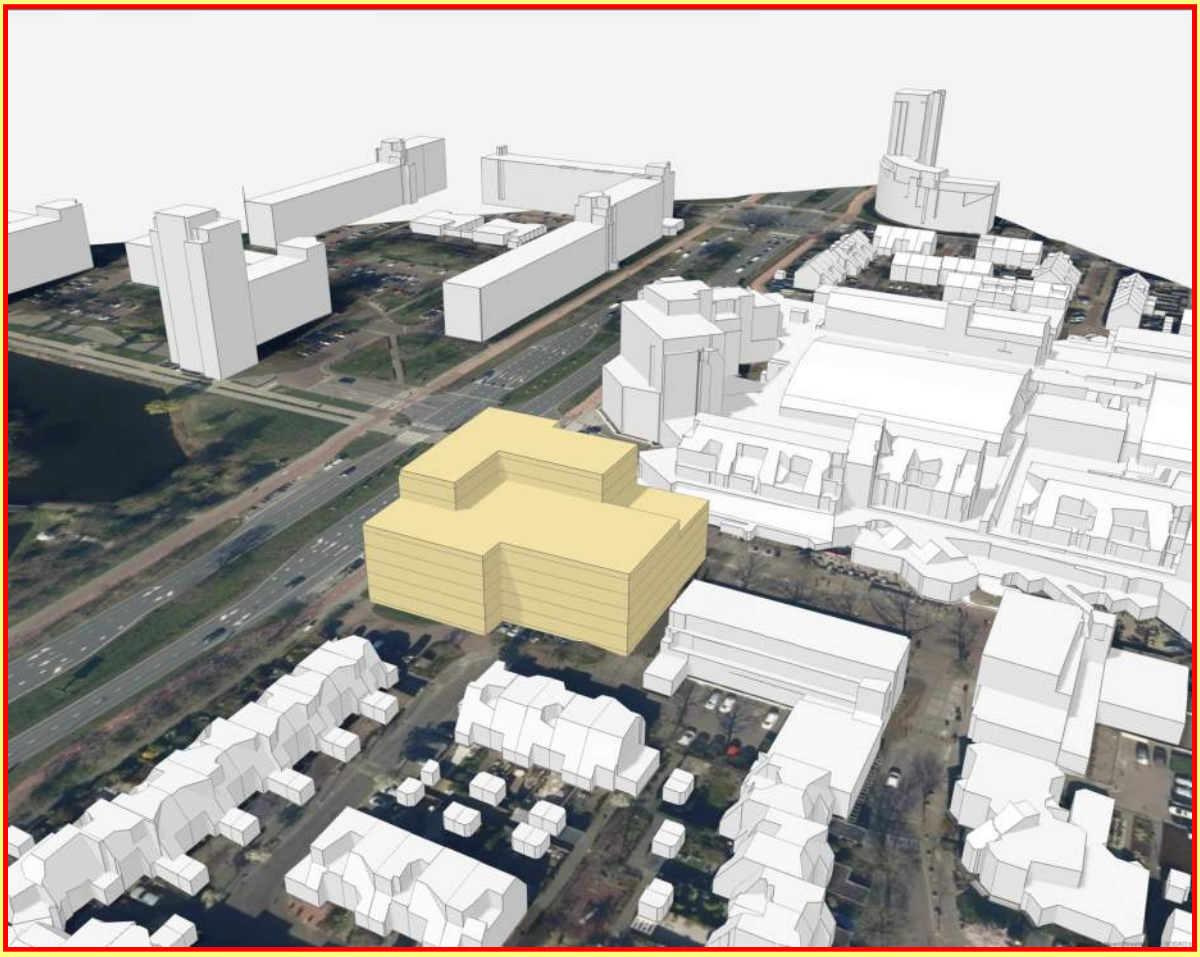
De gemeente speelt bij een (nieuwbouw)ontwikkeling een belangrijke rol. Zij draagt namelijk zorg voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en streeft een zo hoog mogelijke kwaliteit voor haar inwoners na. Om dit te bereiken heeft de gemeente deze Nota van Uitgangspunten opgesteld. Hierin worden de randvoorwaarden voor de ontwikkeling aan de initiatiefnemer meegegeven. Deze zijn gebaseerd op het beleid van de gemeente of van andere overheden. Als voor deze ontwikkeling door de gemeente wordt afgeweken van lokaal beleid, dan wordt dat in deze Nota van Uitgangspunten gemotiveerd.

Deze Nota van Uitgangspunten vormt, na vaststelling door de gemeenteraad, het toetsingskader voor de planologische procedure. Daarnaast is het ook een handvat en toetsingskader voor de verdere uitwerking van het ontwerp voor de nieuwbouw op het Plot oude gemeentehuis en de herontwikkeling van het Statendaalderplein.

1.4 leeswijzer

In de Nota van Uitgangspunten zijn per thema uitgangspunten aangegeven. Per thema staat eerst benoemd welke uitgangspunten (minimaal) van toepassing zijn. Daaronder wordt in de tekst een toelichting gegeven op de uitgangspunten.

3D beeld in opdracht van OVC gemaakt van de geplande nieuwbouw in deze NvU. De OVC is van mening dat deze massa te groot is in relatie met de omgevings om als kwalitatieve verbetering van de locatie te worden aangemerkt



De beschreven uitgangspunten en de tabellen op de volgende twee pagina's wekken verwachtingen die niet aansluiten bij de realiteit. Een 2 kamperappartement is pas vanaf circa 49 m2 GO (gebruikksoppervlak) mogelijk en een 3 kamer appartement vanaf ongeveer 60 m2 GO. Als een appartement levensloop bestendig gemaakt moet worden dan moet er meer vierkante meters GO beschikbaar zijn in de woning om draaicirkels etc te kunnen realiseren. Levensloopbestending moet je in het ontwerp meenemen en kan niet in een koperstraject.

2. Wonen

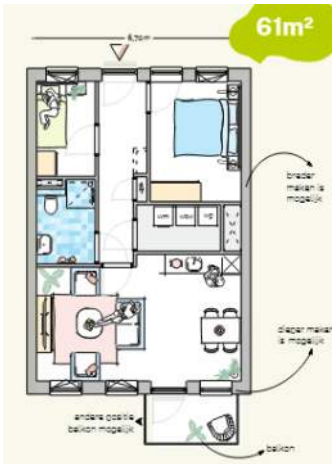
2.1 Uitgangspunten wonen

Op 27 januari 2025 is door de gemeenteraad besloten dat het woonprogramma van de ontwikkeling Plot oude gemeentehuis enigszins af mag wijken van het beleid. In samenhang met andere factoren om de ontwikkeling haalbaar te maken, is bepaald dat het woonprogramma dient te bestaan uit minimaal 33% sociale huurwoningen, minimaal 32% middeldure woningen en maximaal 35% vrije sector woningen. De ontwikkelaar heeft de mogelijkheid om het woonprogramma te realiseren conform vigerend beleid (minimaal 35% sociaal en minimaal 30% middeldure sector). Ten aanzien van het woonprogramma gelden de volgende uitgangspunten.

- Minimaal 33% van het woonprogramma wordt in de sociale huursector gerealiseerd. Hiervoor gelden de volgende aanvullende uitgangspunten:
    i. Er worden in ieder geval 2 en 3 kamerwoningen gerealiseerd;
    ii. Minimaal 40%[1] van de sociale huurwoningen wordt onder de aftoppingsgrens gerealiseerd;
    iii. De minimale oppervlakten van de sociale huurwoningen moet voldoen aan de gegevens die zijn weergegeven in tabel 1.
    iv. De instandhoudingstermijn van sociale huurwoningen is minimaal 30 jaar.
- Minimaal 32% van het woonprogramma wordt in de middeldure sector gerealiseerd;
    i. Er worden in ieder geval 3 kamerwoningen gerealiseerd;
    ii. De instandhoudingstermijn van middeldure huur is minimaal 20 jaar óf minimaal 10 jaar bij goedkope of betaalbare koop.
- Een gedifferentieerd woonprogramma voor diverse doelgroepen wordt gerealiseerd. In ieder geval geschikt voor jongeren en ouderen.
- 10% van de sociale huurwoningen voor een bijzondere (zorg)doelgroep.
- Woningen zijn door- en toegankelijk, kwalitatief, veilig én comfortabel (zie tabel 2).
- De koopwoningen kunnen middels een koperkeuzetraject levensloopbestendig worden gemaakt.

Naast deze uitgangspunten zijn in onze beleidsregels voorwaarden per woningcategorie opgenomen. De woningen in deze ontwikkeling moeten daar ook aan voldoen. Deze voorwaarden zijn in de onderstaande tabel opgenomen:





Voorbeeld van een twee-kamer appartement vanaf circa 49 m2 GO en een drie-kamerappartement vanaf circa 61 m2 GO. Om deze levensloop te maken dienen de appartementen groter te zijn zodat het toegankelijk wordt voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers.

[1] De minimale eis van 40% speelt in op de nieuwe gewijzigde portefeuillestrategie van woningcorporatie Rijnhart Wonen waarmee Rijnhart Wonen beter kan inspelen op de veranderde woningmarkt.

Tabel 1: Woningcategorieën afkomstig uit Beleid doelgroepen betaalbare woningbouw Leiderdorp 2025, geïndexeerd naar 2026 en aangepast naar aanleiding van het raadsbesluit van 27 januari 2025.

Woningcategorie (prijspeil 2026)	**Aandeel**	**Oppervlakte GBO**
Sociale huur (<liberalisatiegrens, 2026 <€ 932,93) met differentiatie: • Sociale huurwoningen tot de kwaliteitskortingsgrens (€ 498,20)[2] • Sociale huurwoningen tot de eerste aftoppingsgrens (€ 713,02) (1/2 persoonshuishoudens) • Sociale huurwoningen tot de 2e aftoppingsgrens (€ 764,14) (voor huishoudens van 3 of meer personen). • Sociale huurwoningen boven de aftoppingsgrens (meer dan € 764,14).	Minimaal 33%	Niet mogelijk als 2 kamer appartement ~~Minimaal 30 m2~~ niet mogelijk als 2 kamer appartement ~~Minimaal 45 m2~~ mogelijk als 2 kamer appartement Minimaal 50 m2 mogelijk als 2 kamer appartement Minimaal 50 m2
Middensegment bestaande uit: • Middeldure huur <€ 1.228,07 (tot 187 punten WWS[3]) of • Sociale koop <€ 234.760 • Goedkope koop <€ 304.000 of • Betaalbare koop <€ 420.000	Minimaal 32%	Minimaal 55 m2 mogelijk als 2 kamer appartement Minimaal 55 m2 Minimaal 62 m2 Vanaf 62 m2 mogelijk als 3 kamer appartement Minimaal 65 m2
Vrije sector huur of koop • Huur >€ 1.228,07 (≥187 punten WWS) • Koop >€ 420.000	35%	Gevarieerd

Uitgangspunten voor de (ouderen)woningen

Tabel 2: de uitgangspunten voor een door- en toegankelijkheid, kwalitatief, veilig én comfortabele woning voor ouderen.

Thema	Uitwerking
Toegankelijkheid	Nultredenwoning*, rolstoeltoegankelijk en doorgankelijk (brede deuren), drempelloos en bij voorkeur levensloopbestendig.
Kwaliteit	Minimaal 3 kamer woning, ruimte voor verzorging aan bed, ruimte voor scootmobiel, inclusief oplaadpunt.
Veiligheid en comfort	Goede verlichting omgeving, veilige bereikbaarheid voorzieningen, zitmogelijkheden in de openbare ruimte.

* Dat wil zeggen dat de woning vanaf de straat zonder traplopen is te bereiken (externe toegankelijkheid).

Deze eisen leiden tot een woning van minimaal 65-70 m2 gebruiksoppervlakte. Kan de gemeente toelichten in welk woonsegment deze worden aangeboden?

[2] De kleinere sociale huurwoningen zijn bedoeld voor bijzondere doelgroepen. Dat zijn huishoudens die wel zelfstandig wonen, maar de nodige begeleiding en eventueel zorg vragen. Een deel van deze groep komt uit beschermd wonen en maatschappelijke opvang. Maar het gaat ook om ouderen die meer zorg en ondersteuning nodig hebben, maar niet in aanmerking komen voor een verpleeghuis. De gewenste grootte van de woningen varieert passend bij de woon- en zorgbehoefte van de bewoners.

[3] Woningen tot 187 punten in het woningwaarderingsstelsel, prijspeil 1 januari 2025. Dit is de gedefinieerde puntengrens voor middeldure huurwoningen door de Rijksoverheid.

De ambitie zoals beschreven zien wij niet terug in de effecten de de nieuwbouw op de bestaande woonomgeving heeft.

2.2. Toelichting uitgangspunten wonen

De initiatiefnemer wenst een plan te realiseren van 70 – 80 woningen met een mix van sociale, middeldure en vrijesectorwoningen. De ontwikkeling aan het Statendaalderplein past binnen de kaders uit de omgevingsvisie omdat het een inbreiding betreft binnen het bestaande dorpsgebied. Het draagt bij aan een kwalitatief hoogwaardige woonomgeving met aandacht voor duurzaamheid, leefbaarheid en groenvoorzieningen. Daarnaast is er aandacht voor verschillende doelgroepen door een divers en betaalbaar woningaanbod. De gemeente Leiderdorp heeft een flinke woningbouwopgave. De herontwikkeling aan het Plot oude gemeentehuis kan zowel kwalitatief als kwantitatief een bijdrage leveren aan deze woningbouwopgave.

Toelichting percentages sociaal, betaalbaar en vrije sector

De uitgangspunten voor de realisatie van het woonprogramma van het Plot oude gemeentehuis zijn geformuleerd op basis van het woonbeleid van de gemeente en de Regionale Woonagenda Holland Rijnland 2023 (hierna: RWA). Dit is samengevat weergegeven in onderstaande tabel. In de Regionale Realisatieagenda (Woondeal) is afgesproken dat elke gemeente toegroeit naar een sociale huurvoorraad van 30%. Momenteel bestaat ongeveer 24% van de woningvoorraad in de gemeente Leiderdorp uit sociale huurwoningen. Bij nieuwbouw- of herontwikkelingsprojecten hanteert de gemeente daarom, op grond van ons coalitieakkoord en de Beleidsregel sociale woningbouw en middensegment Leiderdorp 2025, als uitgangspunt en voorwaarde minimaal 35% sociale huurwoningen, minimaal 30% middensegment[4] en maximaal 35% vrije sectorwoningen. In de raadsvergadering van 27 januari 2025 is besloten om op deze locatie minimaal 33% sociale en minimaal 32% middensegment huurwoningen toe te staan. Hiermee wordt het minimale aandeel van 65% betaalbare woningen behaald.

De ontwikkelaar heeft een inspanningsverplichting voor overeenstemming met woningcorporatie

De ontwikkelaar heeft een aantoonbare inspanningsverplichting om overeenstemming te bereiken met een woningcorporatie over de realisatie of overname van het verplichte aandeel sociale huurwoningen. Het doel hiervan is om dit aandeel door een woningcorporatie te laten realiseren, waardoor dit segment verzekerd is van duurzame sociale huurwoningen.

Van het aandeel sociale huur is 10% bestemd voor bijzondere (zorg)doelgroepen

De ontwikkeling van het Plot oude gemeentehuis kan zowel kwantitatief, van 70 – 80 woningen, als kwalitatief bijdragen aan de lokale woningbouwopgave. Overeenkomstig de prestatieafspraken met woningcorporatie Rijnhart Wonen is afgesproken om gemengde woonvormen te realiseren. Bij nieuwbouwprojecten geldt als uitgangspunt dat minimaal 10% van de woningen bestemd wordt voor bijzondere (zorg)doelgroepen.

Toelichting doelgroepen woonprogramma

Voor de geplande woningbouwontwikkeling nabij voorzieningen is het belangrijk om een heldere keuze te maken voor de doelgroep. Door goed aan te sluiten bij de lokale woningbehoefte en de kwaliteiten van de locatie, vergroten we de kans op een succesvol, toekomstbestendig woonproject dat ook bijdraagt aan gemeentelijke doelstellingen.

[4] Middensegment: Het middensegment bestaat uit: middeldure huur tot 187 punten van het woningwaarderingsstelsel (prijspeil 2025: tot € 1.84,82) (dit is de gedefinieerde puntengrens voor middenhuurwoningen door de Rijksoverheid), sociale koopwoningen tot € 227.260, goedkope koopwoningen tot € 288.412 (prijspeil 2025) en betaalbare koopwoningen tot € 405.000 (prijspeil 2025).

Uit analyse van de woningmarkt blijkt het volgende:

- Sterk groeiende groep ouderen, terwijl het aanbod aan geschikte, levensloopbestendige woningen zeer beperkt is.
- Starters en jonge werkenden hebben moeite om betaalbare koop- of huurwoningen te vinden, mede door stijgende woningprijzen.
- Lange wachttijden voor sociale huur- en middenhuurwoningen.
- Behoefte aan woningen die passen bij doorstroming: wanneer ouderen verhuizen naar passende woningen, komen grotere gezinswoningen vrij voor jonge gezinnen.

Uit een korte locatie-analyse blijkt dat de ontwikkellocatie wordt omgeven door diverse voorzieningen. De nabijheid van een winkelcentrum, apotheek, huisartsenpraktijk, tandarts en een bushalte met goede OV-verbindingen, in combinatie met een veilige en toegankelijke openbare ruimte, maakt deze locatie bij uitstek geschikt voor ouderen. Dit draagt bij aan sociale verbondenheid en biedt ouderen de mogelijkheid om zo lang mogelijk zelfstandig, veilig en sociaal actief te blijven wonen.

- ✓ Dit maakt de locatie bijzonder geschikt voor ouderen, die behoefte hebben aan nabijheid van zorg, winkels en sociale contacten.
- ✓ Door de goede bereikbaarheid per OV is de locatie ook aantrekkelijk voor starters en jonge werkenden die minder afhankelijk zijn van de auto.

Tabel 3: Advies doelgroepbepaling

Doelgroep	Argumentatie
Ouderen	Door de vergrijzing is er een groeiende behoefte aan levensloopbestendige, gelijkvloerse en veilige woningen. Deze zijn idealiter in de nabijheid van zorg, winkels en openbaar vervoer.
Starters/ jonge werkenden	Grote vraag naar betaalbare huur- en koopwoningen, goede OV-verbinding, nabij werkgelegenheid.
Statushouders	In verband met de taakstelling is het wenselijk dat in iedere nieuwbouwontwikkeling enkele woningen bestemd worden voor statushouders.
Bijzondere (zorg)doelgroepen	Hieronder verstaan we uitstromers uit intramurale voorzieningen zoals de maatschappelijke opvang, beschermd wonen en de jeugdzorg.

Toelichting koperkeuzetraject voor het levensloopbestendig maken van woningen

Het uitgangspunt “De koopwoningen kunnen middels een koperkeuzetraject levensloopbestendig worden gemaakt” is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten. Met dit uitgangspunt is het mogelijk om een woning levensloopbestendig te maken vóórdat het wordt opgeleverd. Dit maakt het aantrekkelijker voor ouderen om naar dit appartementencomplex te verhuizen en uiteindelijk de doorstroom op gang te brengen. Onder het begrip levensloopbestendige woning verstaan wij het volgende:

Toelichten hoe de gemeente denkt de woningen tijdens het koperskeuzetraject levensloop bestendig gemaakt kan worden. Zie eerdere opmerkingen.

“Een woning die zo is aangepast of gebouwd, dat de bewoners er hun hele leven in kunnen wonen. Zelfs als er zorg nodig is of als de bewoners slecht ter been zijn.

Dit betekent dat de woning gelijkvloers is. Je hoeft geen trap te lopen om bij de voordeur of een woonruimte te komen zoals de badkamer of de slaapkamer. En er zijn geen drempels in huis. Er zijn

Levensloopbestendige appartementen moeten beschikken over voldoende draaicirkels voor rolstoelgebruikers in slaapkamers, badkamers, keukens en entrees. De benodigde extra ruimte vergroot de oppervlakte van het appartement en moet daarom vanaf de ontwerpfase worden meegenomen.

ruime deuren en gangen. Hiermee worden valpartijen voorkomen als bewoners slechter ter been zijn. En het is een must voor mensen die zich met behulp van een rollator of rolstoel voortbewegen.

De badkamer heeft een inloopdouche, zonder opstapje, en de mogelijkheid om stevige beugels aan de muur te bevestigen. Er is voldoende ruimte voor zorgmedewerkers om de cliënt te ondersteunen. Bij voorkeur is badkamer vanuit de slaapkamer te bereiken.
De woning moet zijn voorzien van voldoende mogelijkheden voor goede verlichting. Hiermee worden woningen zorggeschikt of kunnen woningen zorggeschikt gemaakt worden".

3. Stedenbouw en ruimtelijke structuur

3.1 Uitgangspunten stedenbouw

Hieronder staan de uitgangspunten voor de verdere stedenbouwkundige uitwerking voor het Plot oude gemeentehuis vermeld. Ze zijn gebaseerd op Ruimtelijke Structuurvisie Leiderdorp uit 2015, Visie op Bouwhoogtes uit 2022 en de door de gemeenteraad op 27 januari 2025 vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten voor de nieuwbouw en buitenruimte en de motie over groene daken en gevels. De uitgangspunten zijn onderverdeeld in uitgangspunten voor de nieuwbouw en voor de opknapbeurt van het Statendaalderplein.
Tijdens de raadsvergadering van 27 januari 2025 is besloten over de hoogte van de nieuwbouw en afstanden tot de bestaande omliggende bebouwing. Zie hiervoor figuur 2.

Uitgangspunten nieuwbouw

We missen het bezonningsonderzoek en de windstudie waarop de massa is aangepast zodat het plein ook daadwerkelijk aantrekkelijk blijft.

- Het nieuwe wooncomplex met voorzieningen in de plint en de herinrichting van het openbaar gebied maken het mogelijk om een aantrekkelijk centrumgebied te realiseren dat als visitekaartje voor Leiderdorp geldt;
- De nieuwbouw beschikt op de begane grond, grenzend aan de pleinen, over een levendige plint.
- De bouwhoogte van de plint is verhoogd en circa 4 meter.

hoger dan 4 kan niet ivm de maximale bouwhoogte

- De nieuwbouw onderscheidt zich van zijn omgeving door zijn opvallend en herkenbaar ontwerp.

Het moet in eerste instantie passend te zijn qua uitstraling

- Het woongebouw is opgebouwd met een horizontale geleding.
- Het bouwblok heeft een alzijdige uitstraling, waarbinnen ook aandacht besteed moet worden aan de binnentuin.
- De installaties op het dak zijn vanuit het straatbeeld niet zichtbaar. Dit wordt gerealiseerd met een verhoogde dakrand van maximaal 1,2 meter, die tevens bijdraagt aan een aantrekkelijke kroon in het gevelbeeld.
- De nieuwe bebouwing sluit goed aan op zijn omgeving door aan te sluiten op de bestaande rooilijnen;
- Op de nieuwbouw worden begroeide groene daken toegepast.
- De gevels van de nieuwbouw sluiten aan op de omliggende flora en fauna en zijn voorzien met nestkasten, klimop of andere planten;

Een flora en fauna onderzoek zou moeten aangeven hoe er aansluiting gevonden kan worden op de omliggende flora en fauna ipv een standaard maatregelen

- De groene binnentuin in de nieuwbouw wordt natuurinclusief en klimaatadaptief vormgegeven en biedt ruimte voor ontmoeting en ontspanning voor de bewoners.
- Het parkeren voor het woonprogramma wordt aan het zicht onttrokken door een gebouwde parkeervoorziening. De parkeerplaatsen op maaiveld worden op een natuurlijke wijze ingepast.

Uitgangspunten Statendaalderplein

- De gemeente is verantwoordelijk voor het ontwerp voor en de uitvoering van de herinrichting van het Statendaalderplein.
- Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt zorgvuldig rekening gehouden met fietsvriendelijke straten en veilige routes, waardoor zowel voetgangers als fietsers op een comfortabele en veilige manier zich kunnen verplaatsen;

DIt geldt niet voor de Karolusgulden, zie verkeersonderzoek

- Op het Statendaalderplein wordt rekening gehouden met voldoende ruimte voor de standplaatshouders en activiteiten;

Er is onvoldoende ruimte om de benodigde bezoekersparkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren. De gemeente stelt voor deze op te vangen aan de Merelstraat, waardoor de parkeerdruk in de Karolusgulden en Florijn verder toeneemt. In plaats van het bouwprogramma af te stemmen op de beschikbare ruimte, worden de nadelige effecten bij de omwonenden neergelegd.

- Om de uitstraling van het centrumgebied te versterken, worden aanpassingen gedaan aan de bestrating om deze aantrekkelijker en eenduidiger te maken. Daarnaast wordt de verblijfskwaliteit verhoogd door het toevoegen van extra zitmogelijkheden, voetnieuwe bomen en plantvakken.
- Bij het ontwerp van het plein wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid voor diverse groepen.



Figuur 2: Ruimtelijke randvoorwaardenkaart Plot oude gemeentehuis (raadsbesluit 27 januari 2025)

3.2 Toelichting stedenbouw en ruimtelijke structuur

Voor de ontwikkeling aan het Plot oude gemeentehuis is een ruimtelijke randvoorwaardenkaart opgesteld (Zie figuur 2). Daarnaast is ook een 3d afbeelding van deze ruimtelijke uitgangspunten gemaakt (zie figuur 3). Hieraan wordt de ontwikkeling getoetst.

Rooilijnen

Langs de Engelendaal valt de zuid-oost rooilijn samen met het naast gelegen appartementencomplex Statenhof. De rooilijn richting de bestaande woningen aan de Karolusgulden is bepaald vanuit de zuid-westgevel van het bestaande appartementencomplex aan Statendaalderplein. De maatvoering voor een 6 meter brede doorgang tussen de Karolusgulden en het Statendaalderplein is behouden gebleven vanuit het huidige bestemmingsplan waarbinnen gebouwd mag worden. De noord- westelijke rooilijn richting de terraswoningen bovenop het Winkelhof is mede bepaald waar oorspronkelijk het oude gemeentehuis heeft gelegen. Vervolgens is er gekozen voor een bredere maatvoering dat voldoende is voor het verbeteren van wandelen en fietsen.

Groen

De bestaande bomen in het projectgebied van het Plot oude gemeentehuis zullen behouden blijven of op een andere locatie verplant worden. Als dit niet mogelijk blijkt, zorgt de initiatiefnemer voor nieuwe aanplant ter vervanging conform de verordening op de beplanting en het bomenbeleidsplan.

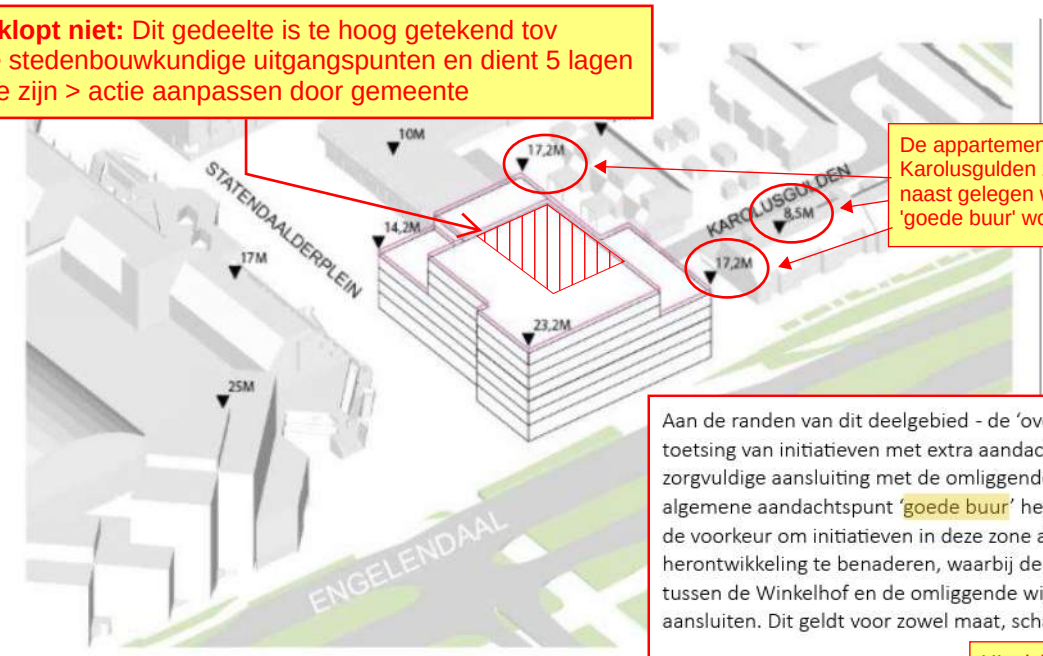
Bouwhoogtes

De basishoogte bedraagt maximaal vier en vijf bouwlagen met een verhoogde plint van ca 4 meter (in totaal ca. 13 tot 16m). De plint van 4 meter zorgt namelijk voor een aantrekkelijker straatbeeld en draagt bij aan een levendige plint. De hoogte van de basislaag is niet meer dan 1 tot 2 lagen hoger dan de naastgelegen woonbebouwing. Bouwhoogte tot 6-7 bouwlagen (ca. 19 tot 22m) is daarin ook mogelijk zolang deze maar terugliggen. Hierbij geldt een setback van minimaal 3 tot 5 meter boven op de basislaag. De totale ontwikkeling bedraagt niet meer dan ca. 6300 vierkante meter gbo.

Voor de setback richting de bestaande woningen aan de Karolusgulden en het appartementencomplex van 3 bouwlagen hoog aan de Statendaalderplein is een grotere setback van minimaal 5 meter gewenst zodat het nieuwe woongebouw stedenbouwkundig op een trapsgewijze manier beter aansluit op de bestaande woningen. Voor het gevelbeeld wordt rekening gehouden met een verhoogde dakrand van maximaal 1.2m. Dit zorgt voor aantrekkelijke kroon in het gevelbeeld en houdt de installaties op het dak uit het zicht. De bouwhoogte bij maximaal 4-5 bouwlagen is daarom ca.14,2m resp.17,2m en bij 6-7 bouwlagen ca. 20,2m resp. 23,2m;

De Visie op de Bouwhoogtes (2022) beschrijft dat gebouwen boven de basishoogte in een 2e lijn liggen. Voor het hoogteaccent aan de Statendaalder en aan het voorplein wordt van deze algemene visie afgeweken, vanwege de ruime maat van de straatprofielen. De setback van minimaal 3 meter tot 5 meter komt op deze hoek hiermee te vervallen.

Afbeelding klopt niet: Dit gedeelte is te hoog getekend tov vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten en dient 5 lagen ipv 7 lagen te zijn > actie aanpassen door gemeente



De appartementen aan de zijde van de Karolusgulden zijn twee keer zo hoog als de naast gelegen woningen. Aan de spelregel 'goede buur' wordt niet voldaan.

Aan de randen van dit deelgebied - de 'overgangszone'- wordt bij de toetsing van initiatieven met extra aandacht gekeken naar een zeer zorgvuldige aansluiting met de omliggende bestaande woonwijken. Het algemene aandachtspunt 'goede buur' heeft hier extra prioriteit. Het heeft de voorkeur om initiatieven in deze zone als onderdeel van een integrale herontwikkeling te benaderen, waarbij de stedenbouwkundige structuur tussen de Winkelhof en de omliggende wijken meer op elkaar gaan aansluiten. Dit geldt voor zowel maat, schaal als korrel.

UIt visie op bouwhoogtes

Figuur 3: Maximale hoogtes verdeeld over verschillende bouwlagen

Oriëntatierichtingen

De bebouwing is goed zichtbaar vanaf de Engelendaal en draagt bij aan het imago voor dit deelgebied. Het is belangrijk dat de bebouwing met de voorzijden of representatieve zijden zich voornamelijk richt naar de Engelendaal, het plein in het verlengde van Laan van

Berendrecht én Statendaalderplein, zodat die bijdraagt aan de entree richting het Winkelhof, de herinrichting van Statendaalderplein het plein in het verlengde van Laan van Berendrecht. Er wordt rekening gehouden met een zichtlijn vanaf Statendaalderplein richting Houtkamp waarbij de fysieke verbinding niet ten koste gaat.

De aansluiting op de Karolusgulden wordt niet omschreven. Hier is geen aandacht aan gegeven ondanks de participatie.

Levendige plint

Nieuwe bebouwing moet ontmoeting en saamhorigheid stimuleren. De onderste laag van het gebouw wordt de plint genoemd en is een belangrijk onderdeel van deze locatie. Tussen de plint en het leven op straat vindt de meeste interactie plaats. Vanuit de sociale controle en levendigheid is het belangrijk dat de begane grond op de juiste manier wordt ingevuld. Dit kan bijvoorbeeld door in de onderste lagen van nieuwbouw geen dichte parkeergarages te situeren, voordeuren aan de straat te stimuleren en/of een herkenbare ruime hoofdentree, of winkels/voorzieningen met een open uitstraling naar buiten toe. Diverse functies, zoals de entree van de parkeergarage, bergingen, traforuimte of de afvalverzamelplaatsen kunnen soms alleen op de begane grond worden gesitueerd. Er moet voorkomen worden dat de plint uitsluitend wordt ingevuld door dit soort functies.

Zorgvuldige opbouw van een gebouw

Een gebouw is zorgvuldig opgebouwd en bestaat uit drie onderdelen: een ‘basement’ of ‘voet’, een middenstuk, en een afronding bovenin. De begane grond moet een relatie met de openbare ruimte hebben. Hiernaast kan afwijkende vormgeving (bijvoorbeeld in materialisering of architectuur) zorgen dat het gebouw goed ‘landt’ op straat. Bij hogere bebouwing, of dat nu de basislaag, terugliggende laag of het accent is, kan extra aandacht gegeven worden aan de architectuur van het gebouw, zodat een kroon gevormd wordt. Dit kan door de bovenste bouwlaag nog iets verder terug te laten liggen, of door in verdiepingshoogte af te wijken, zoals omschreven in de Visie op de Bouwhoogtes (november 2022).
De Visie op de Bouwhoogtes (2022) beschrijft dat gebouwen boven de basishoogte in een 2e lijn liggen. Voor het hoogteaccent aan de Statendaalder en aan het voorplein wordt van deze algemene visie afgeweken, vanwege de ruime maat van de straatprofielen. De setback van minimaal 3 meter tot 5 meter komt op deze hoek hiermee te vervallen.

Aansluiten bij vormgeving omgeving

Er is gekozen voor een woongebouw met een horizontale geleding, zodat het gebouw op een natuurlijke wijze aansluit bij de bestaande architectuur van de omgeving. De naastgelegen appartementencomplexen langs de Engelendaal kenmerken zich eveneens door een sterke horizontale opbouw in zowel de gevels als de bouwmassa. Door deze architectonische opzet over te nemen, ontstaat een duidelijke samenhang in het straatbeeld en sluit de nieuwe bebouwing aan bij de beeldkwaliteit en het karakter van de omgeving. Hierdoor wordt de ruimtelijke continuïteit langs de Engelendaal versterkt en voegt het woongebouw zich op een zorgvuldige wijze in het bestaande bebouwingsbeeld.

De horizontale geleding wordt benadrukt door doorlopende elementen zoals borstweringen, balkonbanden, kozijnlijnen en metselwerkaccenten. Onderbrekingen in deze horizontale lijnvoering worden zoveel mogelijk beperkt en, waar noodzakelijk, zorgvuldig geïntegreerd in het ontwerp.

Beeldkwaliteit

Het bouwblok heeft een alzijdige uitstraling, waarbinnen ook aandacht besteed moet worden aan de binnentuin. Deze ruimte moet de beleefbaarheid van het woonblok verhogen. Voor de gewenste uitstraling, sfeer en het karakter van de gebouwen en de openbare ruimte worden deze richtlijnen nader uitgewerkt in een beeldkwaliteit- en inrichtingsplan. In de ruimtelijke procedure en bij de

aanvraag omgevingsvergunning wordt aan deze specifieke regels en de dan geldende regels voor beeldkwaliteit- en inrichtingsplan getoetst.

Verkeer en parkeren

De entree van de parkeergarage van dit bouwblok wordt vanuit de Karolusgulden ontsloten. Het parkeren voor het woonprogramma wordt zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken door het gebruik van hagen en heggen. De nieuwe parkeerplaatsen op het maaiveld worden aangelegd in grasbetonstenen.

Verbeteren van de verblijfskwaliteit en toegankelijkheid van het plein

Het Statendaalderplein is onderdeel van het centrum van Leiderdorp. Uit de participatie is gebleken dat het Statendaalderplein niet de gewenste verblijfskwaliteit heeft. Bij de renovatie van het plein wordt de verblijfskwaliteit verhoogd. Om dit te bereiken wordt de bestrating vernieuwd. Er wordt meer eenheid gebracht in het plein. Ook zijn zichtbaarheid, veiligheid, wind- en geluidshinder belangrijke onderwerpen bij de renovatie. Indien mogelijk worden speelelementen toegevoegd aan het plein. Daarbij wordt onderzocht of de voetbalkooi kan worden behouden in de nabije omgeving. Ook moet het plein toegankelijk zijn voor diverse doelgroepen.

Ruimte voor standplaatshouders en activiteiten

Op het Statendaalderplein zijn de standplaatshouders twee keer per week te vinden. In de renovatie van het plein wordt rekening gehouden dat er voldoende ruimte overblijft voor de standplaatshouders. Waar mogelijk wordt de inrichting van het plein afgestemd op de standplaatshouders. Denk hierbij aan mogelijkheden om een standplaats te verankeren. Ook moet voldoende ruimte zijn voor (kleinschalige) activiteiten. Dit bevordert de levendigheid van het plein.

Fietsvriendelijke straten en veilige routes

Het plein wordt zowel door voetgangers als fietsers gebruikt. De route vanaf de Laan van Berendrecht, over het Statendaalderplein en tot en met het Staringpad behoort tot een gedeeld fiets- en voetpad (zie figuur 4). Beide mobiliteiten moeten hier veilig en fijn kunnen verplaatsen. Op het plein is de wisselwerking tussen fietser en voetganger niet optimaal. Bij de herinrichting moet het plein fietsvriendelijker ingericht worden met veilige routes, waardoor zowel voetgangers als fietsers op een comfortabele en veilige manier zich kunnen verplaatsen. Mogelijkheden om dit te bereiken is onder andere verschil in kleur van bestrating, legverband van bestrating, pictogrammen in de bestrating en de plaatsing van straatmeubilair om fietsers te begeleiden. De exacte maatregelen worden in de ontwerpfase verder verkend.



Figuur 4: het gedeelde fiets- en voetpad in Leiderdorp

De bestaande fietsroute door de Karolusgulden (zie verkeersonderzoek) vervalt. In het verkeersonderzoek wordt aangegeven dat het voor de fietsers onaantrekkelijker gemaakt moet worden. Zie onze opmerkingen in verkeersonderzoek

Het is momenteel nog onduidelijk hoeveel parkeerplaatsen er binnen en buiten het gebouw noodzakelijk zijn. Gezien de beperkte beschikbare ruimte verzoeken wij om een conceptberekening waaruit blijkt dat het voorgestelde woonprogramma parkeertechnisch haalbaar is. Indien uit deze berekening blijkt dat onvoldoende ruimte beschikbaar is, dient het woonprogramma hierop te worden aangepast.

4. Verkeer en parkeren

4.1 Uitgangspunten verkeer en parkeren

De uitgangspunten voor verkeer en parkeren zijn gebaseerd op de mobiliteitsvisie uit 2020 en de uitwerkingen van deze visie in de Nota Circulatie en de Nota Langzaam Verkeer. Het parkeerbeleid is in 2012 vastgelegd, met aanscherpingen in het addendum in 2016. In de Nota Parkeernormen Leiderdorp 2025 zijn de eisen die de ge
vastgelegd. Alle verkeerskundige belei
www.leiderdorp.nl/verkeer.

Niet akkoord. De effecten en consequenties moeten nu transparant worden gemaakt, zodat de gemeenteraad op basis van juiste en volledige informatie een oordeel kan vormen. Bij het besluit om de ontsluiting via de Karolusgulden te realiseren, is de raad destijds verkeerd voorgelicht. Verwezen wordt naar de brief van de OVC aan de gemeenteraad van februari 2026.

- De ontwikkeling moet aantoon
  mobiliteitsvisie *Bereikbaar en*
- ~~Het autoverkeer gaat van en naar het gebouw via de Karolusgulden.~~
- ~~De ontwikkelaar dient de verkeersgeneratie van de toekomstige situatie inzichtelijk te maken en aan te tonen dat het wegennet dit verkeer te allen tijde adequaat en veilig kan verwerken.~~
- De (toekomstige) openbare ruimte wordt aangepast/ingericht conform de CROW-richtlijnen en de LIOR van de gemeente Leiderdorp.
- Er wordt een verkeersplan opgesteld.
- Er moet voldaan worden aan de Nota Parkeernormen 2025.
- Vanuit de planontwikkeling wordt conform het STOMP-principe prioriteit gelegd op langzaam verkeer
- De inrit van de Gallaslaan naar de Karolusgulden wordt aangepast.
- De bestaande drempel in de Karolusgulden wordt zichtbaarder gemaakt.
- De parkeerplaatsen bij de laadpalen worden ingekort.
- Daar waar- op basis van de zichtlijnen nodig- zal het groen worden teruggesnoeid en opgesnoeid tussen de Gallaslaan en Karolusgulden.
- Er worden aanvullende maatregelen getroffen om de zichtbaarheid onder andere in de bochten verder te vergroten.
- Parkeerplaatsen voor de voorzieningen worden niet in de Karolusgulden aangelegd.
- De parkeergarage van de nieuwbouw moet via optie 1 of 2 worden ontsloten (zie figuur 6).
- De parkeerdruk in de Karolusgulden monitoren om te zorgen dat het acceptabel blijft. Indien nodig maatregelen treffen.

Dit verbaasd ons. Wat is er de afgelopen periode dan onderzocht?

Hier wordt al een voorschot genomen op de te verwachten problemen

4.2 Toelichting uitgangspunten verkeer en parkeren

Mobiliteitsbeleid

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Leiderdorp is vastgelegd in de mobiliteitsvisie *Bereikbaar en op Weg* (2020). Uitwerkingen van deze visie zijn te vinden in de *Nota langzaam verkeer* en de *Nota Circulatie*. Het mobiliteitsbeleid formuleert een aantal doelstellingen voor 2030, waaraan ook de ontwikkeling van de locatie Plot oude gemeentehuis een bijdrage moet leveren. Belangrijke doelen zijn:

- Volledig netwerk voor langzaam verkeer
- Prioriteit geven aan de duurzame modaliteiten
- Herkenbaar en veilig
- Het juiste verkeer op de juiste plaats

Opvallend is dat in de verschillende stukken uitgangspunten worden benoemd die niet terug te zien zijn in de aangedragen oplossingen. Sterker nog, sommige oplossingen lijken haaks te staan op deze uitgangspunten.

Voetgangers en fietsers staan voorop en krijgen prioriteit op lokaal niveau. In de mobiliteitsvisie worden de voorkeursmodaliteiten lopen verbonden aan alle bestemmingen die binnen 800 meter afstand liggen. Binnen deze 800 meter loopafstand ligt Basisschool De Schakel, het Winkelhof én de naastgelegen apotheek, huisarts en tandarts. De bushalte aan de Engelendaal ligt naast het toekomstige gebouw. Ook de bushalten aan de Heinsiuslaan en de Engelendaal liggen binnen loopafstand. Daarnaast is de Houtkamp binnen 800 meter te bereiken. In de Nota Langzaam Verkeer zijn zowel Gallaslaan als de Engelendaal als doorfietsroute aangegeven. Vanaf de Laan van Berendrecht en over het Statendaaderplein loop een gedeeld fiets en voetpad dat is aangegeven als lokale fietsroute. Deze lokale fietsroutes sluiten weer aan op de doorfietsroutes op de Engelendaal en Gallaslaan. De ontwikkeling moet aangesloten worden op de bestaande en gewenste loop- en fietsroutes. De fietsenstalling in het gebouw moet een directe verbinding krijgen met de aanliggende fietsnetwerken op de Statendaalderplein en de Engelendaal. Voor voetgangers geldt dat de entree op een logisch aanliggend voetgangersnetwerk wordt aangelegd.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid dient te allen tijde geborgd te worden. De initiatiefnemer dient daarom voor de verkeerskundige inrichting aan te sluiten bij de ontwerprichtlijnen van het kennisinstituut verkeer en vervoer CROW. In de Karolusgulden zullen meer auto's gaan rijden. De ontwikkelaar dient ervoor te zorgen dat hierdoor geen significante verslechtering van de verkeersveiligheid optreedt. Eventuele noodzakelijke maatregelen komen ten laste van de ontwikkelaar.

In opdracht van de gemeenteraad is onderzocht of de Karolusgulden in de huidige en beoogde toekomstige situatie de verkeersgeneratie aan kan. Indien nodig moeten maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te waarborgen. Op verzoek van bewoners heeft Goudappel op de memo auto-ontsluiting Plot oude gemeentehuis, waarin is geconcludeerd dat de Karolusgulden de beste auto-ontsluiting is volgens het mobiliteitsbeleid, een second opinion uitgevoerd (zie bijlage 1). Goudappel heeft aangegeven dat het aanwijzen van de Karolusgulden als beste auto-ontsluiting op basis van het mobiliteitsbeleid een logische conclusie is. Daarnaast heeft Goudappel enkele adviezen gegeven over de navolgbaarheid van het document. Dit is in de memo verkeerskundige auto-ontsluiting Plot oude gemeentehuis versie 2.0 (bijlage 2) opgenomen.

Uit verkeerstellingen die zijn uitgevoerd voor dit project blijkt dat er nu ongeveer 170 autobewegingen per werkdag zijn in de Karolusgulden en 289 op een drukke zaterdag. Door de nieuwbouw komen er naar verwachting 650 autobewegingen bij. Dit betekent ongeveer 820 bewegingen op een werkdag en 950 op een drukke zaterdag.

Uit het onderzoek (door het bureau Goudappel (zie bijlage 3)) is naar voren gekomen dat ook in de nieuwe situatie de hoeveelheid verkeersbewegingen (gemiddelde 820 mvt/etmaal en tot maximaal 950 mvt/etmaal) van auto's ruim onder het maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 2.200 mvt/etmaal blijft (gebaseerd o.b.v. de vormgeving van de weg). Desondanks heeft de gemeente besloten om maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid in de Karolusgulden in de toekomstige situatie te versterken. De volgende maatregelen zullen worden uitgevoerd:

- De inrit van de Gallaslaan naar de Karolusgulden wordt aangepast. Dit wordt uitgevoerd in het project Heinsiuslaan.

Wij geloven niet in deze oplossing. De automobilsten zullen eerst kijken of ze dichtbij kunnen parkeren in de Karolusgulden/Florijn. Als het hier vol is zullen ze uitwijken naar parkeergarage en pas in laatste instantie naar de Merelstraat.

- De bestaande drempel in de Karolusgulden wordt zichtbaarder gemaakt.
- De parkeerplekken bij de laadpalen worden ingekort.
- Daar waar- op basis van de zichtlijnen- nodig wordt het groen teruggesnoeid en opgesnoeid tussen de Gallaslaan en Karolusgulden.
- Er worden aanvullende maatregelen getroffen om de zichtbaarheid onder andere in de bochten verder te vergroten.

Dit wordt juist afgeraden door Goudappel omdat de verkeersveiligheid dan verslechterd!

Daarnaast wordt voorgesteld om de parkeerplekken voor de bezoekers van de voorzieningen te verplaatsen naar de Merelstraat. Door deze ingreep neemt de toename van het verkeer met ongeveer 242 bewegingen af. Dan blijven er circa 406 extra bewegingen over. Dat is 37% minder. In dat geval resteren er ongeveer 576 bewegingen op een werkdag en 706 op een drukke zaterdag.

Ook tijdens de bouwperiode dient de verkeersveiligheid te worden gewaarborgd. Hiervoor moet de initiatiefnemer een plan opstellen. Dit plan dient ter goedkeuring aan de gemeente te worden voorgelegd. De kosten voor tijdelijke maatregelen zijn ook voor initiatiefnemer.

De deur wordt op een klier gezet door de gemeente om bouwvberkeer door de Karolusgulden te laten plaats vinden. Wij zullen dat niet accepteren.

Verkeersafwikkeling

De ontwikkellocatie bevindt zich aan de Statendaalder. Op deze locatie stond vroeger het gemeentehuis. Het gemeentehuis is in 2012 gesloopt. In de huidige situatie is er een grasveld en een klein openbaar parkeerterrein. De bouw van appartementen levert nieuw verkeer op. Er komen meer voetgangers, meer fietsers en meer auto's. De initiatiefnemer dient de verkeersgeneratie van de toekomstige situatie inzichtelijk te maken en aan te tonen dat het wegennet dit verkeer adequaat en veilig kan verwerken gedurende de dag. Het uitgangspunt daarbij is dat de huidige verkeersafwikkeling gewaarborgd blijft.

De Engelendaal is onderdeel van het regionale doorfietsroutenetwerk. De Statendaalder is op lokaal niveau belangrijk voor fietsverkeer en zorgt voor een verbinding tussen de wijk Binnenhof en de fietsroute langs de Engelendaal. Op en aan het plein zijn openbare fietsenstallingen. De te realiseren fietsenstalling in het bouwplan moet een directe verbinding krijgen met de aanliggende fietsnetwerken op de Statendaalder en de Engelendaal.

Aan de Engelendaal ligt ter hoogte van het nieuw te bouwen complex een HOV-halte (R-net). Voetgangers moeten deze halte vanuit het gebouw direct en veilig kunnen bereiken.
Het complex is met de auto te bereiken vanaf de Engelendaal (hoofdstructuur), via de Gallaslaan en de Karolusgulden. De Karolusgulden heeft vooral een functie voor bestemmingsverkeer voor de aanliggende woningen. Vanuit de wegencategorisering is de weg benoemd als erftoegangsweg. Het meeste autoverkeer op de Karolusgulden is bestemmingsverkeer en moet bij de aanwezige woningen zijn. Dit geldt dus ook voor de nieuwe woningen. De nieuwe woningen zullen tot extra verkeer leiden. Ontwikkelaar dient aan te tonen dat de Karolusgulden en de Gallaslaan de verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie aan kan. Daarbij is met name de spitsperiodes (ochtend- en avondspits) belangrijk.
Eventuele noodzakelijke aanpassingen in de openbare ruimte komen ten laste van de ontwikkelaar. Afspraken dienaangaande worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

Door deze bepalingen worden de oplossingen van de belangrijke problemen naar de toekomst door geschoven.

Fietsparkeren

Er moeten voldoende fietsparkeervoorzieningen (zowel voor bewoners, gebruikers als bezoekers) gerealiseerd worden. De Nota Parkeernormen Leiderdorp 2025 vermeldt hoeveel fietsparkeerplekken tenminste moeten worden gerealiseerd. Daarbij moet het deel van de fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers openbaar toegankelijk zijn. Overeenkomstig de Nota Parkeernormen Leiderdorp 2025 is het ook mogelijk om de Amsterdamse bouwbrief toe te passen. Bij het toepassen van de Amsterdamse bouwbrief komt er inpandig een gemeenschappelijke fietsenberg. Dit is vanuit de gemeente gewenst.

Parkeren

In de kern is het parkeerbeleid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen erop gericht dat parkeren volledig op eigen terrein wordt opgevangen. Om de parkeervraag inzichtelijk te maken dient gebruik te worden gemaakt van de Nota Parkeernormen 2025. Met een parkeerbalans moet vervolgens aangetoond worden dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd om in de parkeervraag te voorzien, zowel voor bewoners, gebruikers als bezoekers van het te bouwen complex.

Er kan rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen als er verschillende functies zijn die op verschillende momenten van de dag in bedrijf zijn. Indien uitwisseling van parkeerplaatsen plaatsvindt met naastgelegen kavels, dan dient de initiatiefnemer dit te onderbouwen met een gebiedsgerichte parkeerbalans. Initiatiefnemer moet ook aantonen dat eigenaren van omliggende kavels het hiermee eens zijn. Als hiervan gebruik gemaakt wordt dan dient aangesloten te worden bij de aanwezigheidspercentages voor verschillende functies zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen 2025 van Leiderdorp.

In 2012 is het oude gemeentehuis van Leiderdorp gesloopt. De omliggende parkeerplekken die bij het gemeentehuis hoorden zijn gehandhaafd gebleven in afwachting van de uitbreiding van het Winkelhof. De uitbreiding van het Winkelhof heeft nooit plaatsgevonden. De omliggende parkeerplekken zijn tijdelijk in gebruik gebleven tot de nieuwe invulling van het plot zou worden gerealiseerd.

Deze bepaling is niet acceptabel. We voelen ons hierdoor onnodig voor het blok gezet. Het parkeeronderzoek uit 2005 liet al zien dat er geen parkeeroverschot in de wijk is. De geplaatste hekwerken rondom de parkeergarage van de Winkelhof leidt er nu al toe dat bezoekers van de appartementen op de Winkelhof in de wijk parkeren.

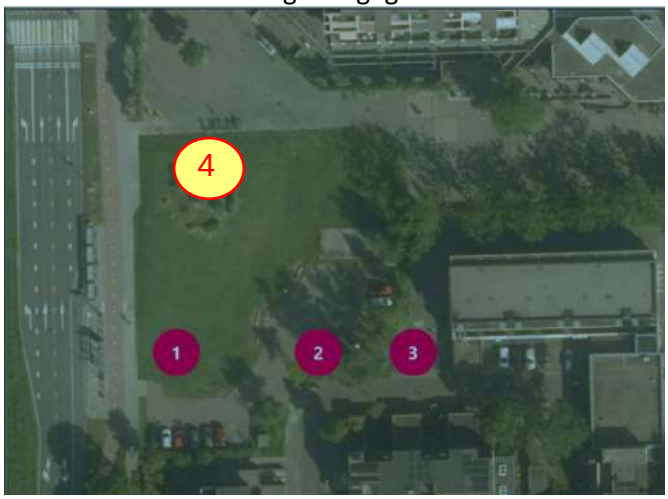
Conform het addendum uit 2016 op het verkeersbeleid mogen parkeerplaatsen worden toegerekend aan de nieuwe ontwikkeling van de te amoveren (gesloopte) functie. Het beleid maakt onderscheid tussen functies die maximaal vijf jaar geleden zijn geamoveerd en functies die langer dan vijf jaar geleden zijn geamoveerd. In dit geval is de functie langer dan vijf jaar geleden geamoveerd. Daarnaast is in het addendum uit 2016 opgenomen dat parkeerplaatsen op openbaar eigen terrein, mits gehandhaafd, worden toegeschreven aan de nieuwe situatie. Dit betekent dat deze parkeerplekken meegenomen mogen worden in de parkeerbalans van de nieuwe ontwikkeling. In figuur 5 zijn de parkeerplaatsen op openbaar eigen terrein (geel omlijnd) en openbaar publiek terrein (rood omlijnd) weergegeven. Het aantal parkeerplaatsen dat gehandhaafd is gebleven op openbaar eigen terrein bedraagt tien. De acht parkeerplekken in figuur 5 rood zijn omlijnd, bevinden zich op openbaar terrein en dienen eveneens behouden te blijven.



Figuur 5: de gehandhaafde parkeerplaatsen bij het plot oude gemeentehuis. Geel omlijnd zijn de parkeerplaatsen op openbaar eigen terrein en in het rood de parkeerplaatsen op openbaar publiek terrein.

Ontsluiting parkeergarage

Tijdens de participatie zijn drie auto-ontsluitingen van de parkeergarage van de nieuwbouw voorgelegd (zie figuur 6). Uit de participatie is gekomen dat optie 1 en 2 voor de auto-ontsluiting van de parkeergarage van de nieuwbouw als meest gewenst naar voren gekomen. Dit is aan de ontwikkelaar als zodanig meegegeven.



Figuur 6: de mogelijke ontsluitingen van de parkeergarage van het gebouw

Zie opmerking verkeersplan over ontsluiting 4

Een acceptabele parkeerdruk

In de buurt leven zorgen over de parkeerdruk. Verschillende ontwikkelingen kunnen impact hebben op de parkeerdruk in de Karolusgulden. Met het verplaatsen van de parkeerplaatsen voor de voorzieningen zijn we nog niet klaar. Er zal ook gestuurd worden op het gebruik van de daarvoor bestemde parkeerplaatsen. Maatregelen/regulering wordt hiervoor onderzocht. Daarbij wordt de parkeerdruk in de Karolusgulden gemonitord. In het coalitieakkoord is aangegeven waar de eerste aandacht voor het nemen van parkeermaatregelen naar toe gaat. De ervaring die in die gebieden wordt opgedaan kan vervolgens gebruikt worden om maatregelen rond het Plot oude gemeentehuis uit te werken (wanneer dat na realisatie van de nieuwbouw daadwerkelijk noodzakelijk blijkt). Als de parkeerdruk hoger is dan 90%, moet de gemeente conform het Parkeerbeleidsplan Leiderdorp d.d. 7 februari 2012 maatregelen onderzoeken.

Mooie lijst maar een groot deel van de punten zijn wettelijk verplicht. Die horen niet in een NvU. De groen gemarkeerde onderdelen zijn wettelijke eisen, danwel gemeentelijk of noodzakelijk voor het verkrijgen van vergunningen.

5. Groen en water

De gemeente heeft ambitie als het gaat om vergroening. Vanwege verwachte extremere weersomstandigheden in de toekomst is een robuuste, groene en toekomstbestendige leefomgeving belangrijk. Daarom zijn uitgangspunten voor groen en water opgesteld. Deze uitgangspunten komen voort uit het biodiversiteitsprogramma en de klimaatadaptatiestrategie, het Groenstructuurplan, de Gemeentelijke Ecologische Hoofdstructuur (GEHS), het Bomenbeleidsplan en Beleid groene bermen, het Waterstructuurplan en de eisen van het Hoogheemraadschap.

5.1 Uitgangspunten groen en water

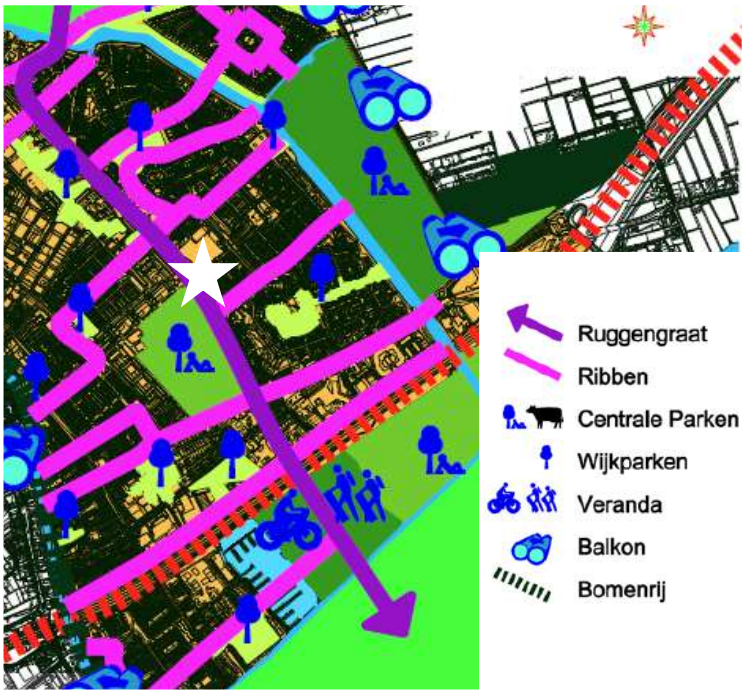
- De NDFF (Nationale Databank Flora en Fauna) dient te worden geraadpleegd. Er dient op basis daarvan rekening te worden gehouden met zeldzame of kwetsbare (Rode Lijst) soorten. Bij alle nieuwe opdrachten en contracten op deze terreinen nemen we op dat natuurwaarnemingen in de NDFF moeten worden gezet. Bij nieuwe aanplant wordt gestreefd om inheemse beplanting aan te leggen.
- Er moeten maatregelen worden getroffen die kunnen helpen om de biodiversiteit te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.
- Faunavoorzieningen moeten worden aangemeld bij de gemeente.
- De inrichting van het gebied sluit aan bij de wijksferen ‘Winkelcentrum’ en ‘Woonwijken met centraal groen’ uit het groenstructuurplan.
- Bij het (her)ontwerp van het gebouw en de openbare ruimte wordt gestreefd om te voldoen aan de 3, 30, 300 regel voor bomen. (Cobra adviseurs).
- Plantvakken dienen als tijdelijke waterberging/ infiltratie, en moeten dan ook dusdanig geprofileerd worden.
- In de ontwerpfase van het project moet een groentoets worden opgesteld. Voorafgaand hieraan wordt ook een ecologische quickscan uitgevoerd.
- Bestaande bomen worden zoveel als mogelijk ingepast in het ontwerp volgens de richtlijnen in Handboek Bomen 2022 of – indien mogelijk - verplant binnen het projectgebied. Als uit onderzoek (groentoets) blijkt dat verplanting niet mogelijk is dan moeten de bomen één op één worden gecompenseerd.
- Nieuw aan te planten bomen worden in het ontwerp ingepast volgens de ontwerpregels van het Handboek Bomen 2022.
- Bestaande hagen worden zoveel mogelijk ingepast in het ontwerp. Tijdens de uitvoering worden de bestaande hagen beschermd conform maatregelen zoals opgenomen in de groentoets.
- Het beheerniveau van de openbare ruimte op de locatie is beeldkwaliteit B volgens de Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte van de CROW (2018). Bij de oplevering van de nieuwbouw dient de openbare ruimte op beeldkwaliteit A+ te zijn.
- Het plan moet voldoen aan de Waterschapsverordening ‘de Rijnlandse Keur’.
- Er moet meer of kwalitatief beter groen terugkomen en het ontwerp moet het aanwezige groen in het plangebied versterken.

De teksten hieronder zijn algemeen van aard en vooral een wassen neus. Tijdens de participatie werd enthousiast gevraagd waar we vergroening wilden zien. Al snel werd duidelijk dat de ruimte beperkt is vanwege de 100% bebouwing van het huidige grasveld, aanvoerroute van markt en inpassen van parkeerplaatsen op maaiveld. Een groene gevel en een sedum dak is misschien het hoogst haalbare.

5.2 Toelichting groen en water

Toelichting Engelendaal als groen-blauwe ruggengraat

In het Groenstructuurplan (figuur 7) is de 'ruggengraat' geïntroduceerd. Het plangebied ligt aan deze ruggengraat. Hierover stelt het groenstructuurplan het volgende:



Figuur 7: Uitsnede kaart groenstructuurplan. De locatie Plot oude gemeentehuis is met een witte ster aangegeven.

"De groen-blauwe ruggengraat is de kern van de groenstructuur van Leiderdorp. Deze wordt gevormd door de Engelendaal met in het verlengde de Simon Smitweg. Deze weg met een brede groene middenberm loopt midden door het dorp heen. Hij komt uit op de veranda's en verbindt de beide Leiderdorpse veenweidepolders met elkaar. Hierdoor is de groen-blauwe ruggengraat niet alleen de centrale as binnen de hoofdgroenstructuur, maar ook binnen de gemeentelijke ecologische hoofdstructuur (GEHS). Hij vormt een directe lijn tussen de twee veenweidepolders en park De Houtkamp en doet dienst als verbindingszone. Wij zetten in op het verder versterken van de verbindende functie van deze groen-blauwe ruggengraat. […] [uitgangspunt is: het groen wordt] in de lengterichting vergroot. De ruggengraat verbindt onze veenweidepolders zo nog beter met elkaar en met de Houtkamp. Het wordt zogezegd de snelweg voor vlinders en andere dieren en planten in onze GEHS."

Kernkwaliteit Groen Wonen

In de Omgevingsvisie benoemen wij speciaal dat wij wonen in Leiderdorp zien als wonen met groen in de wijken en datzelfde groen zien als kernkwaliteit. We vinden het belangrijk om de sfeer van de wijken te behouden, en hier is het groen onderdeel van de wijk zelf. Het plot ligt naast de Houtkamp, benoemd in de visie als groene hart van het dorp. Wij profileren ons als natuurinclusieve gemeente en willen dat ook in nieuwe ontwikkelingen uitdragen. De Persant Snoepweg is een groene laan geworden, rijk aan ecologisch waardevolle bomen en planten. De Engelendaal is versmald en maakt ruimte voor meer groen. Ze verbinden woonwijken, polders en bedrijventerreinen met elkaar.

Toelichting aansluiten bij wijksfeer

Bij de groene inrichting van het Plot oude gemeentehuis wordt aangesloten bij de wijksfeer 'Woonwijken met centraal groen' en 'Winkelcentrum' uit het groenstructuurplan. Hiervoor geldt het volgende:

3. Woonwijk met centraal groen (WWC)	Sterke groene kaders en eenvoudige invulling	- centrale groenstrook met bomen in gras en openbeeld ten behoeve van gebruik en natuur - natuurgerichte inrichting van de watergangen en randen van de wijk. - door maaibeheer en afwisselend terugzetten van bosplantsoen meer variatie. - snippergroen wordt eenvoudig en duurzaam beheerd.
7. Winkelcentrum (WC)	Een Groen winkelcentrum	- een 'groen' centrum - enkele grote bomen - bomenrijen rond het centrum - verharding verwijderen voor gazon - langzaamverkeersentrees uitnodigend met gazon en heesters.

bronvermelding ontbreekt én tekst is slecht leesbaar

Inheemse beplanting & biodiversiteit

Bij de inrichting staat inheemse beplanting voorop, dit geldt voor alle beplanting. Dat is noodzakelijk om de biodiversiteitsdoelstellingen te behalen. Bestuivers, vogels en andere soortengroepen zijn aangepast aan de flora van het gebied waarin zij leven. Dat is een wisselwerking. De inheemse planten bloeien vaak precies als de populatie bijen of vlinders op zijn grootst is bijvoorbeeld. Ook is de inheemse flora het best aangepast om de condities van de bodem hier te verbeteren en verdragen. Inheemse planten hebben daarom minder onderhoud nodig en zijn daarmee de duurzamere keuze. Door te kiezen voor inheemse soorten weet je op die manier zeker dat je zoveel mogelijk bijdraagt aan de biodiversiteits- en klimaatadaptatiedoelstellingen. Zo draagt dit bij aan de Gemeentelijke Ecologische Hoofdstructuur. Er kan bijvoorbeeld gekeken worden naar nectarplanten voor wilde bijen en vlinders of bes-dragende struiken. Deze zijn weer voedsel voor diverse stadsvogels.

We zijn benieuwd waar ruimte voor groen is met de verder verstening door de nieuwbouw

De bermen worden – indien onderdeel van het plan - bloemrijk ingezaaid. De haagvoet krijgt een natuurlijker uiterlijk met inheemse soorten zoals: speenkruid, hondsdraf, paarse dovenetel en kluwenklokje. Dit bevordert de biodiversiteit van de groenvoorzieningen in het plangebied en neemt de soortenrijkdom en biodiversiteit in het plangebied verder toe.

Dit is om meerdere redenen belangrijk. Leiderdorp heeft zich gecommitteerd om vanuit het biodiversiteitsprogramma doelstellingen te behalen om de biodiversiteit te verbeteren. De biodiversiteit blijft de onbetwiste basis voor een gezonde en veerkrachtige leefomgeving. Het draagt in grote mate bij aan schone lucht, water, voedsel en een prettige, adaptieve leefomgeving. De biodiversiteit heeft een mondiale trend van sterke achteruitgang en Leiderdorp is hierop geen uitzondering. Om de doelstellingen te behalen zullen er bij alle nieuwe projecten maatregelen genomen moeten worden om de biodiversiteit te versterken.

De 3, 30, 300 regel voor bomen

Om de omgeving groen en klimaatadaptief vorm te geven, streven wij op deze locatie naar de doelstelling van de 3+30+300-regel. Elke bewoner kan 3 bomen zien vanuit huis, een buurt heeft 30% boombedekking en binnen 300 meter is er toegang tot groenvoorzieningen. Internationale doelstelling voor stedelijke natuur zoals bijvoorbeeld de Natuurherstelverordening vragen om de boomkroonbedekking te vergroten. Bovendien helpt het om biodiversiteit en klimaatdaptatie te

De 300 m regel zal makkelijk gehaald worden vanwege de Houtkamop aan de overzijde van de Engelendaal en de 3 bomen lukken ook nog wel. De 30% zal niet gehaald worden en zal met redenen omkleed worden, is de verwachting.

clusteren om het zo te versterken en een betere wisselwerking te laten hebben. Deze regel als uitgangspunt zorgt voor een voorzet voor een prettige leefomgeving.

Het is makkelijker om een boom te laten staan dan om een nieuwe te planten. Daar komt bij dat als een boom geplant of verplant wordt het niet zeker is dat deze ook daadwerkelijk opgroeit. Een jonge boom heeft ook simpelweg niet dezelfde ecologische en klimaatadaptieve waarde als een volwassen boom. Daarom kiezen we ervoor om hagen en bomen waar mogelijk te laten staan. Kan dit niet dan zal er om het toch zo groen mogelijk te houden gecompenseerd moeten worden door voor elke verdwenen boom of haag minstens een boom of haag terug te laten keren. Deze nieuwe planten of bomen worden volgens de regels van het Handboek Bomen 2022 ingepast. De nieuwe en/of blijvende plantenvakken zullen dienen als waterberging en infiltratie.

In een groentoets zal moeten worden aangetoond dat de groenkwaliteit en groenkwantiteit als gevolg van de ontwikkeling niet zal afnemen. Daarnaast is halfverharding onder parkeerplaatsen uitgangspunt. Daarnaast zullen we ons houden aan alle relevante wet- en regelgeving, waaronder de waterschapsverordening de RIjnlandse Keur.

Laten we afspreken dat er geen bomen gekapt mogen worden voor deze nieuwbouwontwikkeling.

Gemeentelijke ecologische hoofdstructuur (GEHS)

Ook in de GEHS vormt de Engelendaal een zeer belangrijke ecologische verbindingszone. Bij inrichting van het project dient rekening te worden gehouden met de ecologische waarden. Het plangebied moet ecologisch waardevol blijven of worden.

Ligging plangebied in relatie tot de locaties van het Natuurmeetnet

Er ligt geen meetpunt van het Natuurmeetnet in het plangebied. Hier hoeft dus geen rekening mee te worden gehouden.

Er is geen water op de plot en kan dus ook niet afnemen. Onderstaande tekst slaat eigen nergens op.

Toelichting water & infiltratie

Het uitgangspunt voor water is dat het oppervlak niet afneemt. Hierbij wordt voldaan aan de ‘waterschapsverordening de Rijnlandse Keur’. Daarbij geldt dat de bestaande groen- en waterstructuur indien mogelijk of van toepassing verder worden versterkt. In het projectgebied ligt echter geen bestaand oppervlaktewater. Om verder klimaatadaptief in te richten worden de plantenvakken ingericht als infiltratiegebieden. Om dit goed te kunnen alten functioneren moet het profiel van het projectgebied zo ingericht worden dat de vakken ook daadwerkelijk zo functioneren.

6. Ruimtelijke ordening

6.1 Uitgangspunten ruimtelijke ordening

- Er wordt voor deze herontwikkeling een keuze gemaakt uit één van de onderstaande planologische procedures onder de Omgevingswet. Het doorlopen van deze procedure is voor rekening en risico van de initiatiefnemer:
    - De gemeente maakt de ontwikkeling mogelijk via een wijziging van het omgevingsplan.
    - De initiatiefnemer vraagt een omgevingsvergunning aan voor een 'buitenplanse omgevingsplanactiviteit' (BOPA).
- Er moet sprake zijn van een 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties' (ETFAL).
- Het project moet voldoen aan de instructieregels in artikel 8.0b van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

6.2 Toelichting ruimtelijke ordening

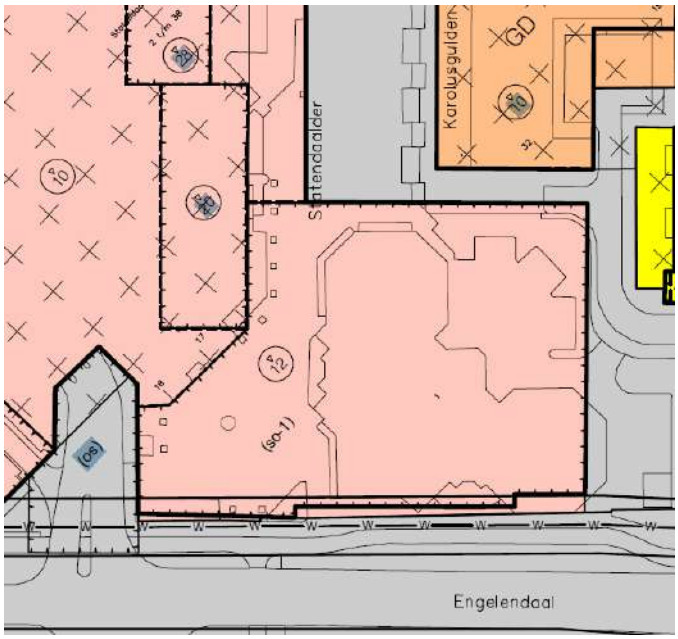
Strijdigheid met het omgevingsplan

Het beoogde plan voor de nieuwbouw past niet binnen het voorheen geldende bestemmingsplan Nieuw Centrum dat door de raad is vastgesteld op 05-03- 2013[5].

Het bestemmingsplan 'Nieuw Centrum' maakt van rechtswege deel uit van het zogeheten tijdelijke deel[4] van het omgevingsplan van de gemeente Leiderdorp. Het bouwvlak en de maximale bouwhoogten zijn hierin vastgelegd. De maximale goothoogte bedraagt 12 meter. De beoogde nieuwbouw is hoger te weten tussen de ca. 14 en maximaal 23 meter. Ook is de beoogde nieuwbouw in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan, omdat het bestemmingsplan woningbouw ter plaatse niet mogelijk maakt.

Omdat het bouwplan niet past binnen het omgevingsplan bestaan er twee opties. Het omgevingsplan moet worden gewijzigd of er moet een omgevingsvergunning worden verleend voor een 'buitenplanse omgevingsplanactiviteit' waardoor het bouwplan kan worden gerealiseerd in afwijking van de regels uit het omgevingsplan.

[5] Het reparatieplan Nieuw-Centrum van (datum) is ook van toepassing op de projectlocatie, maar is voor de beoogde nieuwbouw niet relevant. Het plan voorziet alleen in de reparatie van het bestemmingsplan Nieuw-Centrum opdat voorkomen wordt dat onbeperkte kamerbewoning mogelijk.



Figuur 8: het huidige omgevingsplan op de locatie Plot oude gemeentehuis.

Voorkeur voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit

Om de ontwikkeling planologisch mogelijk te maken ligt het voor de hand om te kiezen voor een zogenaamde BOPA-procedure (buitenplanse omgevingsplanactiviteit').

Gezien de mate van concreetheid van het bouwplan en het beperkt aantal functies (woningbouw, commerciële voorzieningen in de plint en parkeren) is planologische flexibiliteit, wat een omgevingsplanwijziging wél biedt, niet nodig. De BOPA kan daarna worden verwerkt in het omgevingsplan voor de woongebieden waar we momenteel aan werken.

Beoordelingsregels BOPA

<u>Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL)</u>

De aanvraag voor de BOPA wordt alleen verleend met het oog op de evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL). ETFAL is een belangrijk afwegingskader uit het stelsel van de Omgevingswet. Het begrip ETFAL is vergelijkbaar met die van de 'Goede ruimtelijke ordening' zoals we die kenden onder de voorheen geldende Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Kort gezegd gaat het erom dat bij het planologisch mogelijk maken van nieuwe functies, een goede balans wordt gevonden tussen het benutten en beschermen van de fysiek leefomgeving. Het voorgenomen project moet dus ruimtelijk aanvaardbaar zijn en ook passen binnen de omgeving.

<u>Eisen artikel 8.0b Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)</u>

Van belang is dat het project niet in strijd mag zijn met de instructieregels van het Rijk (zoals opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving – Bkl -), en die van de Provincie (als vervat in de Provinciale Omgevingsverordening).

Het is aan initiatiefnemer om aan te tonen dat het project aan de beoordelingsregels voldoet. Dit gebeurt aan de hand van een 'ruimtelijke motivatie' waar wordt ingegaan op de relevante omgevingsaspecten, zoals o.a. geluid, verkeer en luchtkwaliteit en wordt aangetoond dat voldaan wordt aan het ruimtelijk beleid.

Milieu- en omgevingsaspecten

Deze Nota van Uitgangspunten bevat op hoofdlijnen de ruimtelijke randvoorwaarden waarbinnen de ontwikkeling dient plaats te vinden. Om de ontwikkeling daadwerkelijk planologisch mogelijk te maken, moet er gedetailleerd onderzoek worden gedaan naar een aantal milieu- en omgevingsaspecten. Dit vindt plaats in de verdere uitwerkingsfase in het kader van de ruimtelijke procedure. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan aspecten als geluid, omgevingsveiligheid en luchtkwaliteit. Het plan moet voldoen aan het beleid van de gemeente op het gebied van geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Over deze aspecten worden ook adviezen ingewonnen bij instanties als de omgevingsdienst (DWH) Veiligheidsregio en de GGD. De onderzoeksresultaten en de adviezen van de Veiligheidsregio en de GGD geven input voor de besluitvorming over de verlening van de omgevingsvergunning (BOPA) door het college, dat daarbij een afweging moet maken tussen de betrokken belangen. Daarbij worden de GGD, Veiligheidsregio en ODWH in een vroeg stadium van het ontwerpproces betrokken.

Onderstaande uitgangspunten lijken ambitieus maar zijn voornamelijk wettelijk eisen. Ook dit is een wassen neus en enkel papier vulling.

7. Duurzaamheid

Leiderdorp heeft ambitie als het gaat om duurzaamheid, klimaatadaptatie en natuur inclusief bouwen. Het veranderende klimaat vraagt om actie. Daarom werkt de gemeente samen met o.a. ontwikkelaars om bij nieuwbouwprojecten een toekomstbestendige woon- en leefomgeving te realiseren. In dit hoofdstuk zijn daarom uitgangspunten voor duurzaamheid, klimaatadaptatie en natuurinclusief bouwen opgenomen.

Groen gemarkeerd = wettelijke eis / voorwaarde van energieleverancier

7.1. Uitgangspunten duurzaamheid

- De nieuwbouw wordt gasloos gebouwd;
- De nieuwbouw voldoet aan de MPG-eis;
- De nieuwbouw dient minimaal te worden gebouwd conform de eisen van de BENG (Bijna Energieneutrale Gebouwen), de toelichting in dit hoofdstuk en de overige op het moment van indienen geldende wet- en regelgeving op het gebied van energie en duurzaamheid; streven naar energieneutraal bouwen.
- Het dak van de nieuwbouw wordt aantoonbaar maximaal efficiënt ingezet voor klimaatmitigerende en/of klimaatadaptieve maatregelen. Mogelijkheden om het dak in volledigheid te benutten met zonnepanelen worden onderzocht. Mocht het volledige dak niet nodig zijn voor de elektriciteitsbehoefte van het gebouw, wordt samen met een lokale energiecoöperatie onderzocht hoe de overige ruimte kan worden ingezet voor de bewoners en/of lokaal eigendom.
- De nieuwbouw wordt netbewust gebouwd, bijvoorbeeld met de toepassing van een alternatief voor all-electric. Hierover worden tijdens de nadere uitwerking verdere afspraken gemaakt.
- De ontwikkelaar en gemeente onderzoeken kansen en haken zo mogelijk aan op perceel-overstijgende energievoorzieningen zoals hubs of het warmtenet.
- Het gebouw wordt op een natuurinclusieve manier gebouwd. Hierover worden tijdens de nadere uitwerking verdere afspraken gemaakt, toegepaste voorzieningen voor vleermuizen en vogels worden aangemeld bij de gemeente en/of bevoegd gezag;
- De mogelijkheden voor circulair bouwen worden benut.
- Bij de nieuwbouwcomplexen wordt door de ontwikkelende partij een inspanning geleverd om maatregelen toe te passen voor het verlagen van de luchttemperatuur en binnenklimaat, het voorkomen van wateroverlast en het tegengaan van watertekort.
    - De toe te passen maatregelen met betrekking tot klimaatadaptatie worden tijdens de ontwerpfase nader onderzocht op uitvoerbaarheid, vastgelegd en in het ontwerp meegenomen. Hier worden de ambities van hoofdstuk 5 sterk afgezwakt.
- Het plan voldoet voor lozen van hemelwater aan de hemelwaterverordening van de gemeente Leiderdorp.
- De uitgangspunten van het integraal waterketenplan 2024-2028 (IWKP) zijn van toepassing. Dit betekent dat met nieuwbouw en herinrichting (34,4 millimeter) en het ondergrondse stelsel (35,7 millimeter) gezamenlijk een regenbui van totaal minimaal 70 millimeter in één uur verwerkt moet kunnen worden.
- Het groen wordt gebruikt voor de (tijdelijke) opvang van regenwater en infiltratie in de bodem.

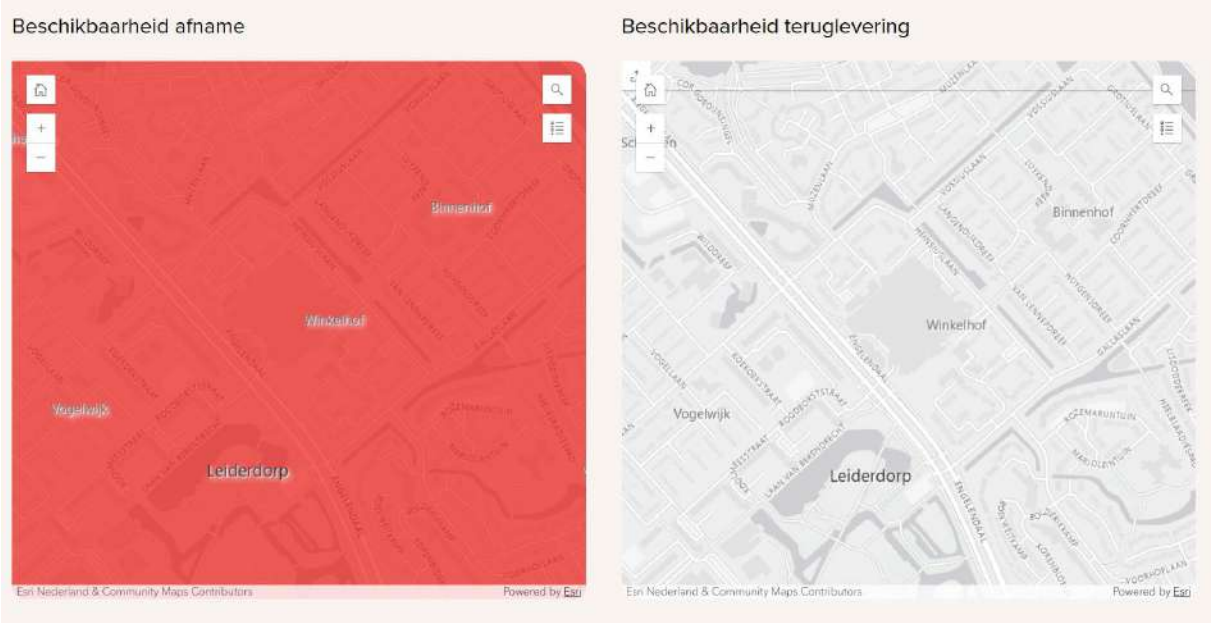
7.2. Toelichting duurzaamheid

Energieprestaties

Nieuwbouw in de gemeente dient minimaal te worden gebouwd conform de eisen van de BENG en de overige op het moment van indienen geldende wet- en regelgeving inzake energie. Verder geldt dat toepassing van conventionele koel- of verwarmingsinstallaties – zoals HR-ketels, (traditionele) elektrische boilers en koelmachines – niet zijn toegestaan. Ook lokale biomassa stookinstallaties (bijvoorbeeld een pellet kachel) zijn niet toegestaan in verband met de negatieve effecten op de luchtkwaliteit en het klimaat. Er zullen geen nieuwe aansluitingen op aardgas worden gerealiseerd en vanuit het oogpunt van de gebiedsontwikkeling wordt het bestaande netwerk bij voorkeur zo spoedig mogelijk afgebouwd. Nieuwbouw wordt gerealiseerd met een individuele warmteoplossing (denk aan een warmtepomp of warmte-koude-installatie) of wordt aangesloten op een collectieve warmteoplossing. De warmteplannen kunnen worden opgevraagd bij de gemeente Leiderdorp. De ambitie van de initiatiefnemer is om minimaal klimaatneutraal te bouwen.

Het dak wordt maximaal benut voor de opwek van elektriciteit (zonnepanelen), voor een groen dak of een combinatie/mix van beiden. Het is daarbij belangrijk dat de effecten ten goede komen aan de bewoners van het gebouw. Als initiatiefnemer het dak niet volledig wil of kan benutten voor de opwek van elektriciteit, kan het dak worden aangeboden aan de lokale energiecoöperatie. Zij realiseren met hun projecten lokaal eigendom: inwoners van Leiderdorp betalen en profiteren mee van het opwekproject. Zon op Leiderdorp kan ook meedenken en samenwerken in hoe de opbrengst ten goede kan komen van de bewoners, of de opgewekte energie in de buurt afgenomen kan worden door grootverbruikers.

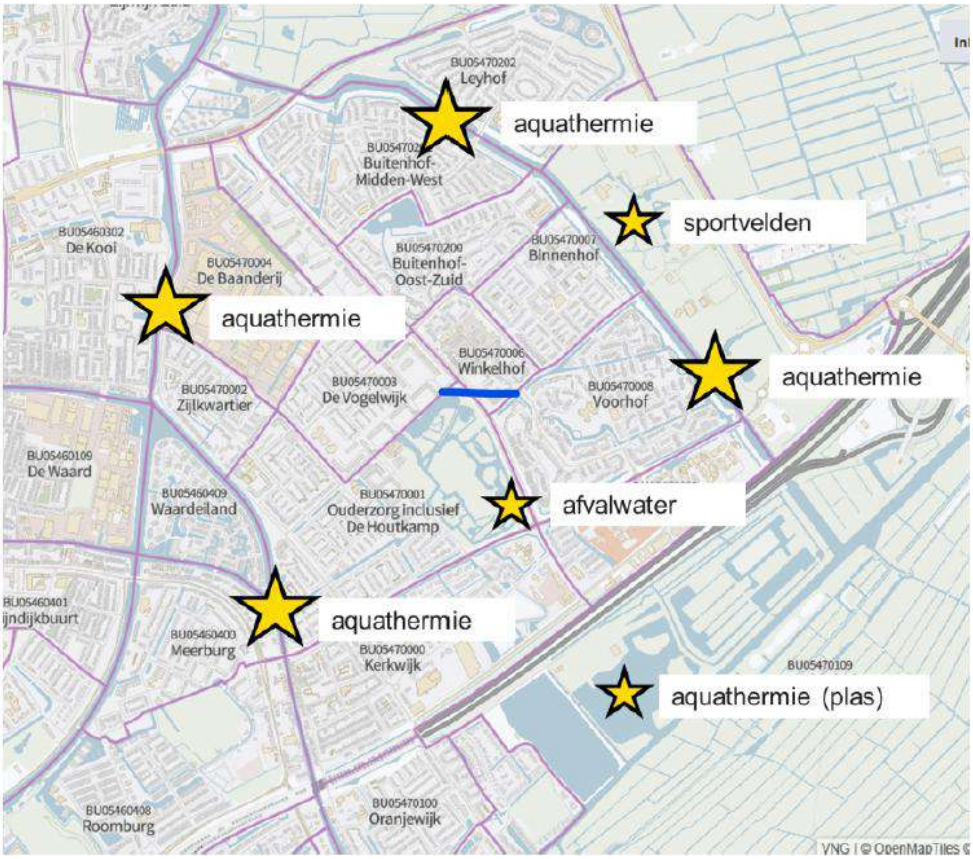
Wij streven naar netbewust bouwen. We willen hierbij de ontwikkelaar uitdagen om bijvoorbeeld een alternatief toe te passen voor all-electric. Dit betekent dat wij piekbelasting van het elektriciteitsnet zoveel mogelijk voorkomen. Niet alleen in het gebouw zelf, maar ook de activiteiten rondom het te ontwikkelen gebied, denk aan het opladen van elektrische auto’s. Op onderstaande kaart is te zien hoe de capaciteitskaart van de wijk Winkelhof eruitziet voor afname van elektriciteit (links) en terugleveren van te veel aan opgewekte energie aan het net (rechts). Rood is geen enkele extra beschikbaarheid, transparant is volledig beschikbaar.



Figuur 9: de beschikbaarheid in afname en teruglevering van elektriciteit (Bron: Liander (d.d. 27-11-2025) Deze resultaten kunnen wijzigen, dus actuele raadpleging is raadzaam.)

Duurzame energie wordt (afgezien van stadswarmte of een lokaal lage temperatuur warmtenet) opgewekt en opgeslagen op eigen terrein. Als er perceel overstijgende energieoplossingen zich voordoen, dan wordt naar manieren gezocht om het plan hierop aan te haken. Voor energievoorziening op eigen terrein is het van belang dat de oriëntatie van de daken goed is. Ook is van belang dat de daken technisch geschikt zijn voor groene daken en het opwekken van zonne-energie. Dat houdt ook in dat rekening wordt gehouden met beschaduwing. Naast zonne-energie kunnen de daken ook worden ingezet voor waterberging. De energievoorziening en de gevraagde capaciteit worden in het verdere ontwerpproces verder uitgewerkt in samenspraak met de daarvoor aangewezen adviseurs.

Voor de warmtevoorziening staat beleid individuele oplossingen toe. Dit betekent een warmtevoorziening voor een individueel gebouw, zoals een warmtepomp of warmte-koudeopslag (WKO). Echter, zijn er ook collectieve oplossingen – warmtenetten - mogelijk met lokale warmtebronnen. Dit hangt sterk af van de locatie en de nabije beschikbare bronnen (zie figuur 10). Zie onderstaande kaart voor de bronnen in Leiderdorp. In de buurt Winkelhof zijn er geen lokale bronnen beschikbaarheid in de omgeving. Regionaal wordt er gewerkt aan een warmtenet op middentemperatuur. De buurt Winkelhof staat niet aangemerkt als een startwijk. De ontwikkelaar kan een gesprek voeren met de Warmte Leidse Regio (het toekomstig warmtebedrijf) om na te gaan of deze optie definitief is uitgesloten, of dat er toch mogelijkheden zijn.



Figuur 10: detailkaart met specifieke lokale warmte- en koudebronnen die als meest voor de hand liggend zijn gevonden. De sterren geven aan waar deze bronnen liggen en wat de potentie is (kwalitatief) Bron: CE Delft (2025), Lokale warmte Leiderdorp.

Natuurinclusief

Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens, dier en plant te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van nieuwbouw en de openbare ruimte. De gemeente heeft de ambitie om natuurinclusief bouwen als uitgangspunt op te nemen in het planproces. Dit betekent dat er een duidelijke verbinding tussen de natuur en de omgeving wordt nagestreefd. De maatregelen rond de ontwikkeling zullen passend zijn bij het landschap, de vegetatie en de fauna in de specifieke omgeving. De *bebouwing* moet bijdragen aan het lokale ecosysteem.

Om de toekomstige bewoners te betrekken bij de natuurinclusieve maatregelen worden optioneel toelichtingen geplaatst en zijn maatregelen zichtbaar en herkenbaar aanwezig. Hierbij valt te denken aan het plaatsen van insectenhotels, kiezen voor inheemse bomen en struiken en andere biodiversiteit verhogende maatregelen. Voorzieningen die worden getroffen voor vleermuizen en/of vogels (denk aan nestkasten of kraamkasten aan het gebouw of in de gevel verwerkt) worden aangemeld bij de gemeente of bevoegd gezag ter registratie.

Het project(gebied) draagt bij een aan gezond functionerend ecosysteem, zorgt voor meer biodiversiteit en een prettig leefklimaat. Het groen en de natuurinclusieve maatregelen stimuleren bewoners om te bewegen. Een goedwerkend groensysteem valt of staat met goed beheer. De

project-specifieke maatregelen zullen door de initiatiefnemer dan ook moeten worden afgestemd met een ecologisch adviseur.



Figuur 11: zichtbare maatregelen voor een natuurinclusieve beleving.

Toelichting klimaatadaptatie

De gemeente Leiderdorp heeft in 2023 de klimaatadaptatiestrategie vastgesteld. We streven naar een groene, leefbare en gezonde leefomgeving. Daarom verwachten we van alle nieuwbouwprojecten in Leiderdorp dat deze toekomstbestendig worden gerealiseerd, zodat ze bestand zijn tegen de weersextremen. In de klimaatadaptatiestrategie van de gemeente Leiderdorp is de herontwikkeling van het Plot oude gemeentehuis benoemd als gebouwd gebied (zie tabel 4). De buurt scoort rood op het vlak hittestress. Dit betekent dat dit een belangrijk aandachtspunt is in de wijk waar de ontwikkeling met behulp van maatregelen aan kan bijdragen. Op wateroverlast scoort de buurt geel. Dit betekent dat de aanwezigheid van deze mogelijke knelpunten aanwezig is, mogelijk op kleine schaal. In tabel 5 zijn mogelijke maatregelen weergegeven. Met toepassen van (een deel) deze maatregelen kan aan de uitgangspunten worden voldaan.

Hittestress kan worden aangepast als het gebouw minder massaal gemaakt wordt waardoor er ruimte is om bomen te planten. In deze NvU stuurt de gemeente in ieder geval niet op het verminderen van hittestress

Tabel 4: de kwetsbaarheid voor de gevolgen van klimaatverandering op buurtniveau (Bron: Rapport klimaatstresstest Leiderdorp (2020)

Buurtnaam	Gebiedsfunctie	Water overlast	Hitte stress	Droogte stress
Binnenhof	woonwijk			
Buitenhof Midden-West	woonwijk			
Buitenhof Oost-Zuid	woonwijk			
De Baanderij	bedrijven			
De Schansen	woonwijk			
De Vogelwijk	woonwijk			
Doeskwartier	woonwijk			
Elizabethhof	bedrijven			
Kerkwijk	woonwijk			
Leyhof	woonwijk			
Oranjewijk	woonwijk			
Ouderzorg & de Houtkamp	woonwijk			
'T Heerlijk Recht	woonwijk			
Verspreide huizen	buitengebied			
Voorhof	woonwijk			
Winkelhof	woonwijk+winkelgebied			
Zijlkwartier	woonwijk			

Tabel 5: Overzicht maatregelen klimaatadaptatie

Projectonderdeel	Thema	Maatregelen
Nieuwbouw	Hittestress	1. Groene gevels 2. Groene daken 3. Lichte kleur gevels 4. Vernevelinstallaties
Herinrichting	Hittestress	1. Extra Bomen, hagen en heggen & heesters en struiken (inheemse soorten) 2. Bloemrijke bermen 3. Park tussen bebouwing 4. Toepassen lichtkleurige bestrating 5. Toepassen halfverharding / grasbetontegels
Nieuwbouw	Wateroverlast	1. Groene daken 2. Groene gevels 3. Regenpijpen afkoppelen 4. Regentonnen 5. Groene tuinen 6. Regenwater-gebruik systeem
Herinrichting	Wateroverlast	1. Watervertragende groenstroken 2. Wadi's 3. Infiltratiekratten 4. Waterdoorlatende verharding 5. Gescheiden rioolstelsel

Onderstaande tekst moet vanwege nieuwe regelgeving aangepast worden
MPG-eis: Woongebouwen moeten voldoen aan een maximale MPG van 1,6 €/m² BVO/jaar (vanaf 1 juli 2026). Voorheen gold een grenswaarde van 0,8 €/m² BVO/jaar. De verdubbeling is het gevolg van de overgang naar de nieuwe A2-rekenmethodiek.

Duurzame bouw

De MPG-eis voor nieuwe gebouwen wordt herzien. Een aanscherping van 0,8 naar 0,5 is daarbij het uitgangspunt. Doordat er extra milieueffecten worden meegenomen leidt dit tot een hogere grenswaarde dan 0,5. De aanscherping zal echter qua inspanning gelijk blijven. Dit betekent dat niet op traditionele manieren kan worden ontworpen en gebouwd. Denk aan andere draagconstructies en gevelafwerking. Omdat dit kan afwijken van de huidige welstandsnota is het belangrijk met name voor de gevelafwerking in deze Nota van Uitgangspunten mogelijke afwijking te onderbouwen.

Voor de ruimtelijke ontwikkeling wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld, als onderdeel van de procedure van het te wijzigen omgevingsplan. In dit beeldkwaliteitsplan wordt ook ruimte geboden voor duurzame bouwmogelijkheden.

Voor de toe te passen materialen wordt gewerkt met duurzame hoogwaardige materialen. De materialen zijn zo veel mogelijk circulair verkregen en hebben een passende levensduur. Bij circulair bouwen worden materialen gebruikt die bij de productie een zo laag mogelijke milieu impact hebben en voor gelijkwaardige toepassing herbruikbaar zijn. Waar mogelijk wordt gewerkt met herbruikbare materialen.

Er wordt een inventarisatie gemaakt van de grondstoffen die op dit moment op de locatie aanwezig zijn en vrijkomen bij de sloop en herinrichting van het terrein. Aan de hand van deze inventarisatie wordt gekeken in hoeverre deze grondstoffen opnieuw gebruikt kunnen worden, bij voorkeur in de omgeving zelf. Om uitwisseling van materialen en recycling beter mogelijk te maken, krijgen de nieuwe gebouwen een materialenpaspoort. Dit materialenpaspoort wordt tijdens het verdere ontwerpproces opgesteld door de initiatiefnemer.

Verder worden in ieder geval aan de buitenzijde van de gebouwen geen uitlogende materialen gebruikt zoals lood, koper en zink, om vervuiling van het oppervlaktewater tegen te gaan.

8. Openbare ruimte

8.1. Uitgangspunten openbare ruimte

Op grond van het geldend beleid zijn voor de inrichting van de openbare ruimte, de volgende uitgangspunten van toepassing.

- Het vuilwaterstelsel van de nieuwbouw moet worden aangesloten op het bestaande gemengde stelsel.
- Het hemelwater moet worden opgevangen, geborgen en vertraagd worden afgevoerd via de bestaande hemelwaterafvoer.
- De inrichting van de openbare ruimte wordt conform de LIOR gerealiseerd.
- De bestaande lichtmasten op het Statendaalderplein worden hergebruikt.
- De lichtmasten rondom de Karolusgulden worden hergebruikt. De armaturen moeten worden vervangen.
- Er wordt één gft-cocon van minimaal 240 liter inhoud geplaatst.

Deze bepaling is overbodig en kan eruit.

Eerder wordt gesproken over infiltreren. **Tekst aanpassen.**

Logisch, dit is een gemeentelijke eis

We dachten te lezen dat het plein zou worden opgeknapt..



8.2. Toelichting openbare ruimte

Deze gft-cocon is één normale huis kliko voor 70! appartementen. Is dat voldoende?
Toevoegen: Containers komen in de containerruimte van het gebouw te staan.

8.2.1. Wegen en riolering

Om in 2050 klimaatadaptief te zijn, is het nodig om te bepalen hoe met klimaatbuien (70 mm, 90 mm en 120 mm) om te gaan. De Leidse regio heeft vanwege klimaatadaptatie (2050) als regel dat bij nieuwbouw en herinrichting een bui van minimaal 70 mm in 1 uur verwerkt kan worden. Hierbij volgen we de recent door de Provincie Zuid-Holland opgestelde richtlijnen Wateroverlast | Bouw Adaptief [1]. In het plangebied treedt bij extreem hevige neerslag geen schade op (bij 70 mm in een uur) aan bebouwing, infrastructuur en aan vitale voorzieningen en vitale voorzieningen blijven functioneren (bij 90mm in een uur) (hoofdwegen, drinkwater en energie). Het ondergronds rioolsysteem (buizen) is gedimensioneerd op het verwerken van 35,7 mm. Bij nieuwbouw en herinrichting van de fysieke leefomgeving dient dan aanvullend minimaal 34,3 mm verwerkt te kunnen worden door hetzij aanvullende ondergrondse (tijdelijke) berging of door (tijdelijke) berging en afstroming via het maaiveld.

Het afvalwater kan aangesloten worden op het aanwezige gemengde stelsel (zie figuur 12), de daadwerkelijke aansluiting dient te gebeuren door een door de gemeente goedgekeurde aannemer. Het hemelwater dient op eigen terrein verwerkt te worden, zie hemelwaterverordening nieuwbouw Leiderdorp 18-01-2023

Om foutaansluitingen te voorkomen is controle nodig hoe de vuilwater aansluiting van het pand op het gemeentelijk riool aangesloten is. Dit geldt ook voor de hemelwater afvoer naar de hemelwater afvoer van de gemeente, hier dient ook controle voor uitgevoerd te worden.



Figuur 12: het gemengde stelsel (paars) waar het vuilwater op aangesloten kan worden en het hemelwater stelsel (groen) waar het regenwater vertraagd op mag worden afgevoerd.

8.2.2. Openbare verlichting

De verlichting op het Statendaalderplein is recent vernieuwd. De lichtmasten op het Statendaalderplein kunnen nog 47 jaar mee en de armaturen nog 23 jaar. Wanneer lichtmasten in de Karolusgulden worden verplaatst om de ontwikkeling mogelijk te maken, moeten de armaturen worden vervangen. De lichtmasten kunnen nog 33 jaar mee en worden behouden. Eventuele nieuwe lichtmasten die benodigd zijn, zullen worden voorzien van dezelfde type masten, armaturen en LED-verlichting. Bij de herinrichting van het Statendaalderplein wordt gekeken of een nieuwe lichtberekening van het plein nodig is om een veilig en goed verlicht plein te behouden.

Het lijkt ons wenselijk als de armaturen in de zelfde stijl vernieuwd worden. Er staan nu verschillende type stijlen in de wijk en op het plein

8.2.3. Afvalinzameling

De toename van het aantal woningen kan voor restafval worden opgevangen door de omringende restafvalcontainers. Wel is één extra gft-cocon nodig. De gemeente is voor de plaatsing daarvan verantwoordelijk. Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt onderzocht of het verplaatsen van afvalbakken nodig of wenselijk is.

Zie eerdere opmerking over de gft-cocon. Deze moet inpandig worden ingepast en nier buiten in de brandende zon staan met alle gevolgen van dien.

8.2.4. Straatmeubilair

Er worden voldoende fietsvoorzieningen voor bezoekers in de openbare ruimte gerealiseerd. Uitgegaan wordt van de standaard voorzieningen conform de LIOR. Dit geldt ook voor eventueel overig te plaatsen straatmeubilair in de openbare ruimte (zoals bankjes).

Hoeveel fietsparkeerplekken zijn er in de openbare ruimte nodig bij 70 appartementen?

8.2.6. Spelen

In de nabije omgeving zijn er meerdere speelvoorzieningen (tussen de Florijn – Karolusgulden, Houtkamp, Merelstraat, koekoekstraat en Dubloen). Er wordt voldaan aan de norm uit het beleidsplan speelruimteplan 2013 - 2022 dat het gebouw ligt binnen:

- 100 meter van een speelplek voor kinderen van 0 t/m 5 jaar;

De voetbalkooi is zoals men weet verhuisd naar Eindhoven. Wij gaan er vanuit dat de gemeente/ontwikkelaar snel voor een nieuwe kooi zorgt.

- 300 tot 400 meter van een speelplek voor kinderen van 6 t/m 11 jaar.

Uit de participatie is gebleken dat de voetbalkooi een gewaardeerde speelvoorziening is. De voetbalkooi kan niet op de huidige locatie blijven staan. Hier komt namelijk het gebouw te staan. Er wordt onderzocht of de voetbalkooi kan worden behouden in de nabije omgeving.

Daarnaast is tijdens de participatie aangegeven dat een speelvoorziening op het plein gewenst is. Alhoewel er volgens het beleid voldoende speelvoorzieningen in de nabije omgeving ligt, wordt onderzocht of speelelementen kunnen worden toegevoegd aan het plein. Hierbij is van belang dat de overige functies van het plein niet dermate worden belemmerd.

Waarom wordt er gestuurd op plintvoorzieningen? De Winkelhof krijgt haar ruimtes met moeite verhuurd. De ramen onder de appartementen van de Karolusgulden zijn allemaal afgeplakt. Hierdoor krijg je geen levendige plint. Verzocht wordt de plintvoorzieningen te laten vervallen hetgeen ook een deel van het parkeerprobleem oplost.

9. Plintvoorzieningen

9.1 Uitgangspunten plintvoorzieningen

De uitgangspunten voor de commerciële voorzieningen in de plinten van het Plot oude gemeentehuis zijn gebaseerd op lokale factoren en regionale economische beleidsdocumenten, waarin de gewenste invulling en de wenselijkheid van bedrijvigheid worden beschreven. Uitgangspunten voor de commerciële voorzieningen zijn:

- Ruimte te blijven bieden aan de aanwezige (stads)verzorgende economie waaronder ruimte voor voorzieningen die bijdragen aan het functioneren van de buurt;
- De voorzieningen in de plint moeten bijdragen aan de diversiteit van het bestaande voorzieningenaanbod in het gebied;
- De invulling van de plint moet bijdragen aan de levendigheid van het aanliggende Statendaalderplein en voorzien in ruimte voor ontmoeting.

Het laatste punt kan ook op andere manieren worden gedaan door bijvoorbeeld een gemeenschappelijk ruimte te maken voor het zorgcluster.

9.2 Toelichting plint voorzieningen

Stadsverzorgende bedrijvigheid

De plint voorzieningen in de worden ingevuld overeenstemmend met het *Koersdocument Economie* van Holland Rijnland. Het uitgangspunt is om ruimte te blijven bieden aan de aanwezige (stads)verzorgende economie. Deze verzorgende economie ondersteunt de regionale kenniseconomie en het functioneren van het woon- en werkmilieu, wat als katalysator werkt voor regionale economische groei en brede welvaart.

De inrichting van de plint voorzieningen in de plinten van het Plot oude gemeentehuis wordt uitgevoerd in lijn met de *Ruimtelijke Economische Visie 2025-2050* van de Provincie Zuid-Holland. In deze visie worden prioriteiten gesteld voor het gebruik van de schaarse ruimte voor economische functies. Als belangrijkste prioriteiten worden onder meer voldoende ruimte voor de basis-economie (stadsverzorgend), ruimte voor circulaire activiteiten, sterke kennis- en innovatie-ecosystemen en de technologische maakindustrie genoemd. De eerste prioriteit betreft het bieden van ruimte voor maatschappelijke en nutsvoorzieningen en stadsverzorgende bedrijvigheid die essentieel zijn voor het functioneren van onze samenleving. Daarbij liggen ook kansen voor synergie en combinatiebezoek tussen bedrijvigheid in het naastgelegen Winkelhof en het Plot oude gemeentehuis (p. 50). Door het toevoegen van functies ontstaat de mogelijkheid voor bezoekers om bijvoorbeeld hun winkelbezoek te combineren met andere activiteiten. Bijvoorbeeld het combineren van een bezoek aan een creatieve werkplek, zoals een atelier of co-workingruimte, met een activiteit zoals winkelen of een afspraak bij een dienstverlener in de buurt.

Diversiteit voorzieningenaanbod

Het naastgelegen Winkelhof beschikt over een breed en gevarieerd aanbod aan detailhandel, waaronder kledingwinkels, drogisterijen en supermarkten. Verder ligt aan het aangelegen Statendaalderplein een compact zorgcluster. Dit cluster bevat onder meer een apotheek, tandarts en een huisarts. De *Economische Analyse Leiderdorp (2025)* laat zien dat 57% van de werkgelegenheid in en rond het Winkelhof voortkomt uit groot- en detailhandel, en 28% uit de sector gezondheids- en welzijnszorg. Ter bevordering van de diversiteit in het voorzieningenaanbod wordt beoogd dat functies in de plinten worden ingevuld met voorzieningen die afwijken van de reeds sterk vertegenwoordigde sectoren. De invulling moet aanvullend zijn op het bestaande detailhandel aanbod in de directe omgeving.

Levendige plek met ruimte voor ontmoeting

De invulling van de plint voorzieningen in de plinten kan de potentie van het Statendaalderplein als ontmoetingsplek voor inwoners van Leiderdorp versterken. Daarom wordt ingezet op voorzieningen die het verblijf stimuleren en sociale interactie bevorderen. De plintinvulling dient aan te sluiten bij het woonmilieu en passend te zijn binnen het centrumgebied. Functies met structurele nachtactiviteiten die kunnen leiden tot overlast voor omliggende bewoners zijn niet wenselijk. Bedrijvigheid in de horeca en in de creatieve, culturele, recreatieve en zakelijke dienstverlening kan daaraan een versterkende bijdrage leveren. Deze functies zijn in het huidige aanbod van het Winkelhof minder vertegenwoordigd dan andere sectoren. Volgens de *Economische Analyse Leiderdorp (2025)* is de sector cultuur, sport en recreatie verantwoordelijk voor 4% van de werkgelegenheid in en rond het Winkelhof. Functies zoals dansstudio's, gedeelde werkplekken (co-working) en kunst- of muziekstudio's kunnen het aanbod diversifiëren en bijdragen aan de ontwikkeling van het Statendaalderplein als levendige ontmoetingsplek. Hetzelfde geldt voor de horecasector (maaltijd- en drankverstrekking), die circa 3% van de werkgelegenheid in en rondom het Winkelhof vertegenwoordigt.

Het participatieproces hebben wij vooral ervaren als een verplichte exercitie van de gemeente. Daardoor hebben wij weinig vertrouwen dat onze inbreng daadwerkelijk wordt gehoord en meegenomen in de verdere uitwerking en besluitvorming.

10. Communicatie en participatie

10.1. Uitgangspunten communicatie en participatie

De herontwikkeling van het Plot oude gemeentehuis heeft impact op de leefomgeving van omwonenden. Daarnaast bevinden zich in de omgeving ook andere actoren, zoals het winkelcentrum Winkelhof. Voor het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten, op het Voorlopig Ontwerp én Definitief Ontwerp wordt in ieder geval geparticipeerd. Uitgangspunten voor het niveau en de onderwerpen voor participatie zijn:

- Het participatieniveau informeren, raadplegen én adviseren wordt toegepast met betrekking tot de Nota van Uitgangspunten.
- Het participatieniveau informeren en raadplegen wordt toegepast voor het ontwerptraject voor het gebouw. Toevoegen: adviseren. Hetzelfde proces als met de NvU wordt namelijk omschreven op pagina 43.
- Het participatieniveau informeren en raadplegen wordt toegepast voor het ontwerptraject voor het Statendaalderplein.
- Het participatieniveau informeren wordt toegepast voor de periode van besluitvorming en procedures.
- Het participatieniveau informeren wordt toegepast voor de periode van uitvoering.

10.2. Toelichting communicatie en participatie

Participatieniveaus

Bij dit project maken we gebruik van de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren:

- *Informeren*: omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden worden actief op de hoogte gebracht van de plannen, het proces en de gevolgen voor de omgeving (informeren).
- *Raadplegen*: om te weten wat er in de omgeving leeft, worden de verschillende doelgroepen uitgenodigd om hun mening te geven over de thema's waarover nog ruimte is om mee te denken.
- *Adviseren*: de Adviesraad Sociaal Domein heeft een adviserende rol voor de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan.

Participatie en communicatie bij de totstandkoming van de Nota van Uitgangspunten

De regie van het participatieproces bij de Nota van Uitgangspunten ligt bij de gemeente. Ook het opstellen van het Beeldkwaliteitsplan is onderdeel van dit traject. De initiatiefnemer is ook aanwezig bij het participatieproces van de gemeente.

Doel

Stakeholders informeren, raadplegen en vragen wij advies over de uitgangspunten voor de herontwikkeling van Plot oude gemeentehuis.

Tijdens deze fase worden stakeholders geraadpleegd over:

- De Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan. De gemeente zal een toelichting geven op de uitgangspunten in de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan en

hierover vragen beantwoorden. Vooraf is afgebakend waarover mensen wel en niet kunnen meepraten. Een aantal onderwerpen was al eerder door de gemeenteraad vastgesteld. Bijvoorbeeld de bouwhoogte, de afstand tot bestaande gebouwen, het aantal woningen en de auto-ontsluiting. Over andere onderwerpen kunnen mensen hun mening geven, zoals de uitstraling van het gebouw, de inrichting van het plein en de openbare ruimte, groen en duurzaamheid, mogelijke functies in de plint, de verkeersveiligheid en de te treffen maatregelen in de Karolusgulden.

Tijdens deze fase worden stakeholders geïnformeerd over:

- Het proces. De gemeente en initiatiefnemer geven gezamenlijk een toelichting op het vervolgproces. Dit bestaat onder andere uit het ontwerpproces en de RO-procedures. De gemeente zal toelichten waarom zij wenst mee te werken aan deze procedures en welke besluitvorming daarvoor nodig is.

Tijdens deze fase is het Adviesraad Sociaal Domein om advies gevraagd over:

- De doelgroepen van de woningen;
- Toegankelijkheid van het gebouw.

Stakeholders

De ontwikkellocatie Plot oude gemeentehuis ligt in de Winkelhof. Dit is een woonwijk binnen Leiderdorp. De uitnodigingen voor de raadplegende en informerende bijeenkomsten over de Nota van Uitgangspunten worden breed verspreid.

Vorm

Omwonenden en andere belanghebbenden worden op verschillende manier geïnformeerd en geraadpleegd:

- via straatgesprekken
- via bijeenkomsten
- via een klankbordgroep
- via een apart participatietraject over de verkeersontsluiting van de locatie.

vervangen door Omwonendenvereniging Centrumplein Leiderdorp

Het ging om de volgende bijeenkomsten:

Gesprek met ~~bewonerscommissie OVC~~ – 9 december 2025

Doel: informeren over stand van zaken project, in gesprek over participatieopzet en over de eerste ideeën voor de Nota van Uitgangspunten.
Uitgenodigd via mail.

Straatgesprekken Statendaalderplein - 25 en 28 februari 2026

Doel: stakeholders informeren over en betrekken bij de uitgangspunten voor de herontwikkeling van het Plot oude gemeentehuis.
Aantal deelnemers per moment: ongeveer 50 en 35 deelnemers
Uitgenodigd via gemeentelijke projectpagina, sociale media, nieuwsbrief, artikel Gemeente aan Huis in Leiderdorps Weekblad en een flyer aan direct omwonenden.

Participatiebijeenkomsten gemeentehuis - 26 februari en 5 maart 2026

Doel: stakeholders informeren over en betrekken bij de uitgangspunten voor de herontwikkeling van het Plot oude gemeentehuis.

De klankbordgroep is één keer bijeengekomen. Omdat zeven van de elf leden verhinderd waren en de gemeente ervoor koos de bijeenkomst niet te verplaatsen, hebben uiteindelijk slechts drie personen deelgenomen. Formeel voldeed de gemeente hiermee aan haar participatieverplichting en kon de volgende fase worden opgestart.

Verslag klankbordgroep 28 mei plot oude gemeentehuis

Datum: 28 mei 2026 19:30 – 21:00
Locatie: Plot oude gemeentehuis, vergaderruimte 2
Aanwezig: 3 deelnemers + gemeente
7 klankbordgroep leden konden niet aanwezig zijn en hebben zich afgemeld
1 lid heeft zich niet afgemeld.

Doelgroepen: direct omwonenden en extern georganiseerde partijen
Aantal deelnemers per bijeenkomst: 10 en 9 deelnemers
Uitgenodigd via gemeentelijke projectpagina, sociale media, nieuwsbrief, artikel Gemeente aan Huis in Leiderdorps Weekblad en een flyer aan direct omwonenden.

Tijdens de inloopbijeenkomsten konden geïnteresseerden zich opgeven voor een klankbordgroep. In het participatieverslag (zie bijlage 4) staat hoe de participatiemomenten zijn verlopen, een samenvatting van de reacties die zijn opgehaald en hoe de gemeente deze heeft verwerkt. Alle antwoorden van de gemeente zijn gepubliceerd in een Nota van Beantwoording.

Eerste klankbordgroep – mei 2026
De klankbordgroep ging dieper in op de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan. Ook toetste de groep of de eerder opgehaalde reacties goed waren begrepen.

Het streven is een diverse samenstelling van de klankbordgroep zodat de verschillende perspectieven aan bod komen. Vooraf zijn afspraken gemaakt over:

- de rol en positie van de groep
- wat vaststaat en waarover nog gesproken kan worden
- en hoe de terugkoppeling door de gemeente en onderlinge communicatie verloopt

De klankbordgroep kwam in deze fase 1 keer bij elkaar, maar zal ook in de ontwerpfase hierna meepraten. De klankbordgroep deelde zorgen, ideeën en signalen. Ook is de eerder opgehaalde inbreng en verwerking daarvan besproken en getoetst. Na afloop van de klankbordgroep is een verslag opgesteld.

Terugkoppeling van de participatie
Na de straatgesprekken, bijeenkomsten en klankbordgroep is er een participatieverslag gemaakt. Dit verslag is gedeeld op de projectpagina van de gemeente. In het verslag staat welke reacties zijn opgehaald, hoe deze zijn afgewogen en wat ermee is gedaan. Ook staat in het verslag welke reacties zijn verwerkt in de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan. De opbrengst van de klankbordgroep is hierin ook meegenomen.

Bijeenkomst terugkoppeling participatie - 1 juli 2026
Doel: vertellen over verloop en opbrengst participatiemomenten en hoe dit is verwerkt, toetsen bij bewoners of dit klopt
Doelgroep: direct omwonenden, deelnemers participatieproces
Uitnodigen via: brief (direct omwonenden), gemeentelijke projectwebsite, nieuwsbrief, sociale media, lokale krant, mail aan deelnemers eerdere participatiemomenten.

Verslag
De gemeente maakt gezamenlijk met de initiatiefnemer een verslag van het gehele participatieproces. Dit verslag wordt als bijlage bij de wijziging van het omgevingsplan gevoegd. Na de straatgesprekken, bijeenkomsten en klankbordgroep wordt er een participatieverslag gemaakt. Dit verslag is gedeeld met de deelnemers via de mail en op de projectpagina van de gemeente. In het verslag staat welke reacties zijn opgehaald, hoe deze zijn afgewogen en wat ermee is gedaan. Ook staat in het verslag welke reacties zijn verwerkt in de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan. De opbrengst van de klankbordgroep is hierin ook meegenomen. Het volledige participatieverslag is te vinden in bijlage 4.

Hieronder een kort overzicht:

Tabel 6: een overzicht van de reacties van participanten en wat hiermee is gedaan.

Gebouw en functies begane grond	Groen en openbare ruimte	Verkeer, parkeren en bereikbaarheid
Aangepast of toegevoegd in NvU/BKP: • Open gevels, voor meerdere functies geschikt • Het woongebouw is opgebouwd met horizontale geleding, passend bij omgeving • Speelse gevel, met ronde vormen	Aangepast of toegevoegd in NvU/BKP: • Extra groen op het plein combineren met mogelijkheid tot extra zit- en/of verblijfplaatsen • Toegankelijkheid van het plein moet verbeterd worden • Onderzoeken of er ruimte is voor een speelgelegenheid op het plein	Aangepast of toegevoegd in NvU/BKP: • Verschillende verkeersstromen (fietsers en voetgangers) op het plein beter reguleren • Opties 1 en 2 hebben de voorkeur voor ingang parkeergarage, in ieder geval niet optie 3
In ontwerpfase meenemen: • Invulling voor de ruimte op de begane grond. Suggesties zijn: museum, buurthuis, zorgfuncties	In ontwerpfase meenemen: • Overlast op het plein moet door ontwerpkeuzes en sociale controle minder worden • Verlichting van het plein • Verschillende soorten groen, zodat het hele jaar mooi is. Rekening houden met schaduw • Verankeringsmogelijkheden voor de marktkramen	In ontwerpfase meenemen: • Bevoorrading plintvoorziening • Onderzoeken wat de beste manier is om fietsers en voetgangers te scheiden • Onderzoeken hoe de veiligheid op het plein het beste gewaarborgd kan worden op het moment dat er markt of andere activiteiten zijn
Staat al in NvU: • Onderhoud gebouw en gevelgroen • Afstand tot bestaande bebouwing • Hoogte van het gebouw	Staat al in NvU: • Gebruik van grasbetontegels • Bomen zoveel mogelijk behouden, anders herplant voordat er wordt gekapt • Groenonderhoud op het plein	
		Dit kan niet aangepast worden: • Verkeerssituatie Florijn • Eenrichtingsverkeer Karolusgulden en Florijn

Communicatie
De communicatie in de Nota van Uitgangspunten fase gebeurt door de gemeente. Ze gebruikt daarvoor haar communicatiekanalen bewonersbrief, Gemeente aan Huis, website, digitale nieuwsbrief en/of social media. In de ontwerpfase communiceert de initiatiefnemer voornamelijk met de belanghebbenden. De gemeente ondersteunt deze communicatie daar waar de gemeente dat noodzakelijk acht.

Participatie en communicatie bij de uitwerking van het bouwinitiatief

Regie
De regie van het participatieproces van de bouw van het gebouw in deze fase ligt bij de initiatiefnemer. Alle activiteiten gebeuren in afstemming met de gemeente. Van de initiatiefnemer wordt verwacht dat hij:

- een participatie- en communicatieplan maakt;
- de activiteiten in het participatieplan (bijlage 5) uitvoert;
- zijn bouwinitiatief inhoudelijk bespreekt met stakeholders. Initiatiefnemer geeft stakeholders de gelegenheid te reageren op concept-plannen zoals VO en DO en motiveert of suggesties wel/niet verwerkt worden;
- een schriftelijk verslag maakt van aanpak en verloop van het participatieproces, de reacties van de participanten. Ook geeft hij aan of deze reacties tot aanpassing van het plan hebben geleid;
- de communicatie naar stakeholders en participanten verzorgt en hiervan schriftelijk verslag doet.

Rol gemeente
De gemeente

- bepaalt – gezamenlijk met de initiatiefnemer - de kring van omwonenden en andere belanghebbenden die de initiatiefnemer in ieder geval betrekt in het participatieproces;
- informeert stakeholders waar nodig ook zelf over het participatieproces en
- geeft uitleg over proces, Nota van Uitgangspunten, achterliggend beleid, maatschappelijke opgaven en wenselijkheid van het initiatief;
- verwijst naar contactpersonen bij vragen of suggesties;
- neemt deel aan participatiebijeenkomsten initiatiefnemer;
- stemt het participatietraject af met de initiatiefnemer.

Participatie en communicatie bij de uitwerking van het Statendaalderplein

Regie
De regie van het participatieproces van de renovatie van het Statendaalderplein ligt bij de gemeente. Dit proces loopt parallel aan het ontwerpproces van het gebouw. De gemeente:

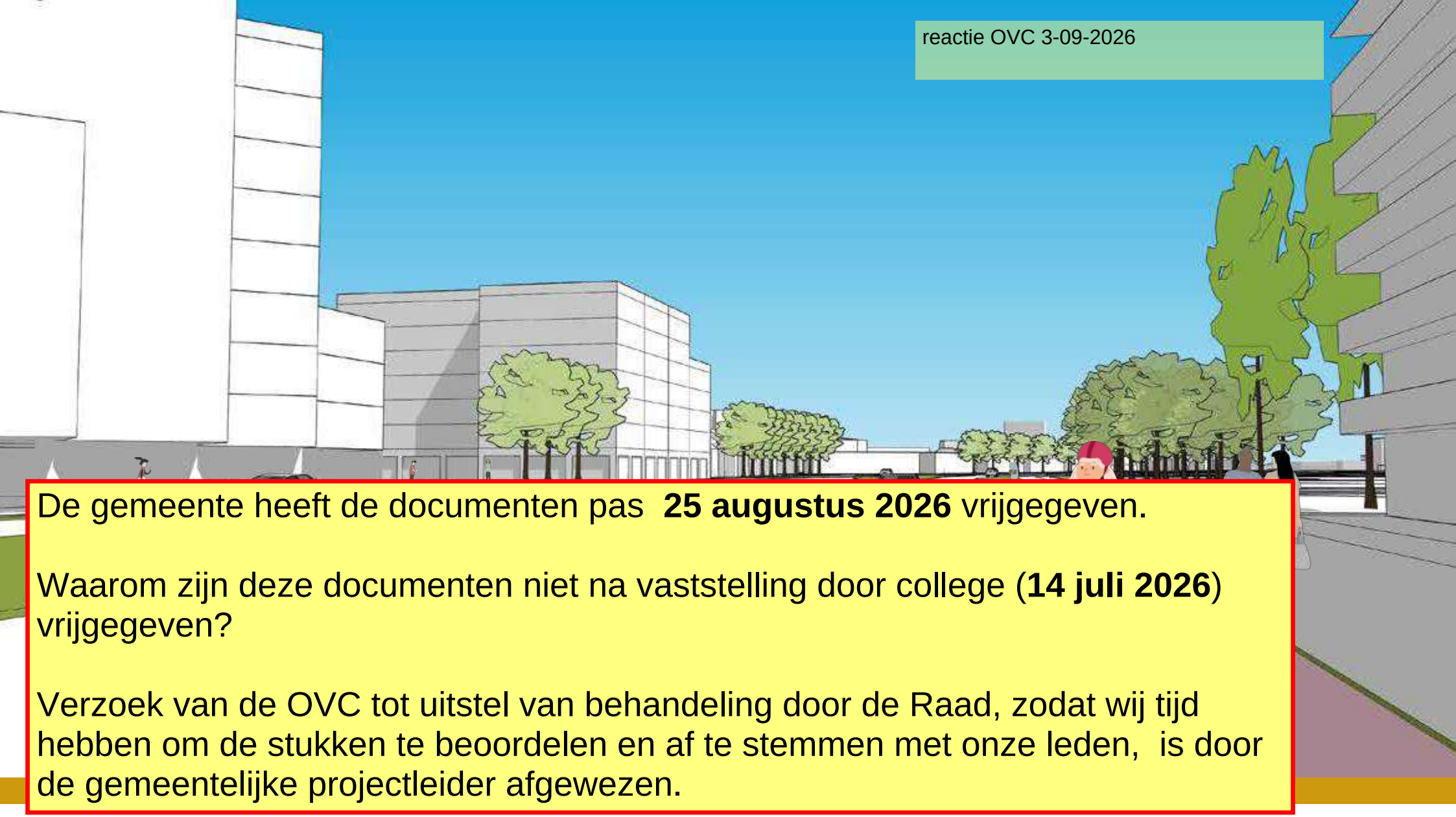
- maakt een participatie- en communicatieplan;
- voert de activiteiten in het participatieplan uit;
- maakt een schriftelijk verslag van aanpak en verloop van het participatieproces en de reacties van de participanten. Ook geeft hij aan of deze reacties tot aanpassing van het plan hebben geleid;
- verzorgt de communicatie naar stakeholders en participanten en doet hiervan schriftelijk verslag.

Participatie en communicatie bij de besluitvormingsfase en uitvoeringsfase

Regie

De regie bij de besluitvormingsfase ligt bij de initiatiefnemer. Deze dient de stukken ter besluitvorming in. De gemeente toetst. De gemeente is verantwoordelijk voor een tijdige communicatie van de wettelijke inzagemomenten.

Bij de uitvoering van de bouw van het gebouw is de ontwikkelaar verantwoordelijk voor de communicatie naar stakeholders. De gemeente is regie-houder voor de communicatie van de uitvoering van de werkzaamheden aan het Statendaalderplein.



reactie OVC 3-09-2026

De gemeente heeft de documenten pas **25 augustus 2026** vrijgegeven.

Waarom zijn deze documenten niet na vaststelling door college (**14 juli 2026**) vrijgegeven?

Verzoek van de OVC tot uitstel van behandeling door de Raad, zodat wij tijd hebben om de stukken te beoordelen en af te stemmen met onze leden, is door de gemeentelijke projectleider afgewezen.

Concept Beeldkwaliteitsplan

Plot oude gemeentehuis

23 juni 2026

leiderdorp

Inhoud

1. Inleiding	5
2. Ruimtelijke context	6
3. Stedenbouwkundige uitgangspunten	7
3. Het ontwerp van beeldkwaliteit	12
4. Beeldkwaliteitscriteria bebouwing	13
5. Beeldkwaliteitscriteria openbare ruimte	20
6. Hardheidsclausule	22


Statendaalderplein
Entreegebied Winkelhof
Plot oude gemeentehuis
Legenda toevoegen. Wat houdt gele vlak in?



1. Inleiding

Het braakliggende terrein op de plek van het voormalige gemeentehuis van Leiderdorp maakt plaats voor een nieuwe ontwikkeling die recht doet aan de bijzondere ligging van deze plek. De nieuwbouw op het plot van het oude gemeentehuis direct grenzend aan winkelcentrum Winkelhof, biedt de kans om een eigentijdse woon- en leefomgeving te realiseren die rekening houdt met het karakter van Winkelhof en zorgvuldig aansluit op de omringende bebouwing met eengezinswoningen en appartementen.

Om te zorgen dat de ontwikkeling zorgvuldig en samenhangend wordt vormgegeven, is dit beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het plan geeft richting aan de gewenste uitstraling, sfeer en identiteit van de nieuwbouw en de bijbehorende openbare ruimte. Daarbij gaat het niet alleen om architectonische kwaliteit, maar ook om een prettige en herkenbare leefomgeving voor bewoners en bezoekers.

Het beeldkwaliteitsplan is opgesteld door de gemeente en geeft het ambitieniveau weer voor de verdere planafwerking en uitvoering. Voor het opstellen van dit beeldkwaliteitsplan heeft de gemeente overlegd met de ontwikkelaar, ontwerpers en bewoners.

Dit document vormt daarmee een belangrijk hulpmiddel om de ruimtelijke kwaliteit te borgen. Het schept duidelijke kaders voor ontwerp en uitvoering, en draagt bij aan een zorgvuldig vormgegeven ontwikkeling die goed aansluit op winkelcentrum Winkelhof, Houtkamp en de omliggende woonbebouwing, en bijdraagt aan een prettige, samenhangende en levendige omgeving.

Kwaliteit wordt onvoldoende geborgd. Zie hardheidsclausule

2. Ruimtelijke context

Het Plot oude gemeentehuis ligt direct aan de Engelendaal, tegenover de Houtkamp, en wordt aan drie zijden begrensd door het Statenhof, winkelcentrum Winkelhof, het appartementencomplex aan het Statendaalderplein en de eengezinswoningen aan de Karolusgulden. Deze ligging plaatst het plot op een centrale plek tussen woonbebouwing en commerciële functies.

Daarnaast grenst het gebied aan het Statendaalderplein, waar wekelijks een markt wordt gehouden. Dit plein vormt een belangrijke ontmoetingsplek en draagt bij aan de levendigheid van de omgeving.

Belangrijke aspecten van de ruimtelijke context zijn:

- Verbindingen en ontsluiting: Het Plot oude gemeentehuis wordt ontsloten via de Karolusgulden, die dient als verkeersontsluiting voor de nieuwbouw. Tussen de Laan van Berendrecht, het Statendaalderplein en de Heinsiuslaan wordt rekening gehouden met brede, fietsvriendelijke en voetgangersvriendelijke routes, zodat de doorgangen veilig en toegankelijk zijn.

- Omringende bebouwing: De bestaande winkels en woningen rondom Plot oude gemeentehuis en langs de Engelendaal zijn bepalend voor de oriëntatie en de uitstraling van de nieuwbouw.

- Openbare ruimte: Het Statendaalderplein en het entreegebied van winkelcentrum Winkelhof vormen belangrijke plekken voor verblijf, ontmoeting en ontspanning. Het plein speelt daarnaast een centrale rol tijdens de wekelijkse markt, wat bijdraagt aan de levendigheid en sociale functie van het gebied.

- Visuele relaties: zichtlijnen naar en vanuit het winkelcentrum, het plein en de omliggende woonbebouwing spelen een rol bij de architectonische invulling van de nieuwbouw.

Deze context vormt de basis voor de verdere uitwerking van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte, zodat Plot oude gemeentehuis op een passende manier wordt geïntegreerd in de bestaande omgeving.

De Karolusgulden ontbreekt hier als belangrijke wandel- en fietsroute terwijl dit wel als belangrijke route wordt aangegeven in de stukken. Met het de verwachte toename van het verkeer door de Karolusgulden zal het niet meer een fietsvriendelijke en voetgangersvriendelijke route zijn. Zo blijkt ook ui het verkeersonderzoek, zie opmerkingen daar.

De geplande bebouwing vormt een barricade in de wijk en sluit de karolusgulden visueel af van het statendaalder plein.



Opmerking van OVC:

De massa's in dit BKP zijn niet goed weergegeven. De massa's in het BKP komen niet overeen met de in januari 2025 door de raad vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten.

Links is de afbeelding met de stedenbouwkundige uitgangspunten.
Rechts is de afbeelding waar de massa is getoond. Het gearceerde gedeelte dis twee lagen te hoog weergegeven.

Het BKP moet in overeenstemming worden gebracht met de stedenbouwkundige uitgangspunten.

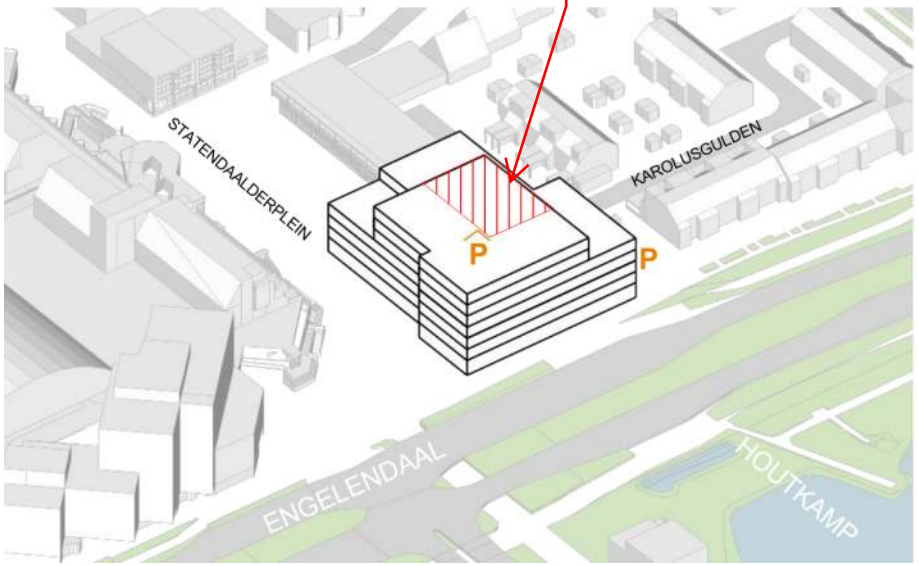
N.b.: Deze opmerking van de OVC houdt niet in dat de OVC het eens is met de vastgestelde hoogtes van de stedenbouwkundige uitgangspunten. De OVC vindt de massa te massaal in relatie met de omliggende bebouwing.

6. Verbeelding stedenbouwkundige uitgangspunten plot oude gemeentehuis & buitenruimte



Afbeelding uit vastgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Dit gedeelte is te hoog getekend tov vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten en dient 5 lagen ipv 7 lagen te zijn > actie aanpassen door gemeente



3. Stedenbouwkundige uitgangspunten

De stedenbouwkundige uitgangspunten zijn gebaseerd op Ruimtelijke Structuurvisie Leiderdorp 2035 uit 2015, Visie op Bouwhoogtes uit 2022 en de door de gemeenteraad op 27 januari 2025 vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten voor de nieuwbouw en buitenruimte en de motie over groene daken en gevels & ontwikkeling Statendaalderplein als levendige plek met ruimte voor ontmoeting.

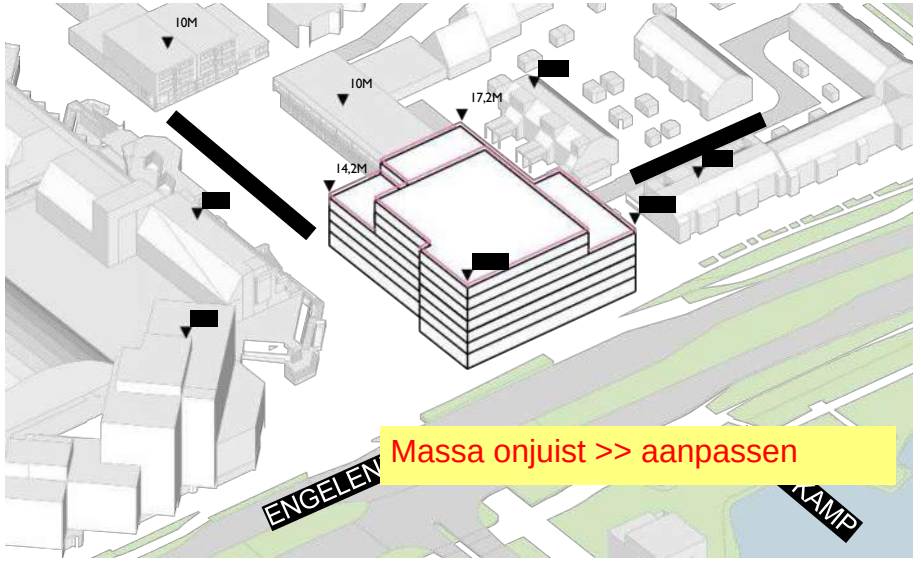
De basishoogte bedraagt maximaal vier en vijf bouwlagen met een verhoogde plint van ca. 4 meter. Op de kop richting de Engelendaal en het entreegebied Winkelhof is een hoogteaccent tot 7 bouwlagen mogelijk waarbij een setback van minimaal 3 tot 5 meter kan worden toegepast.

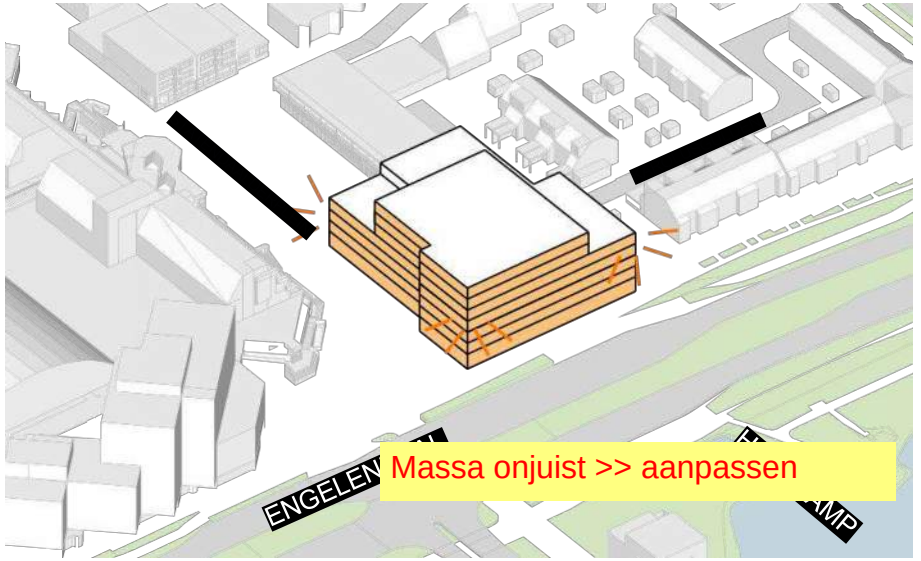
Voor het gevelbeeld wordt uitgegaan van een verhoogde dakrand van maximaal 1,2 meter. Deze dakrand zorgt voor een herkenbare en aantrekkelijke beëindiging van het gebouw (kroon) en onttrekt de technische installaties op het dak aan het zicht. De maximale bouwhoogte bedraagt hierdoor circa 14,2 m respectievelijk 17,2 m bij 4 tot 5 bouwlagen en circa 20,2 m respectievelijk 23,2 m bij 6 tot 7 bouwlagen.

Het nieuwe wooncomplex met voorzieningen en de herinrichting van het openbaar gebied maken het mogelijk om een aantrekkelijk centrumgebied te realiseren dat als visitekaartje voor Leiderdorp geldt.

De nieuwbouw onderscheidt zich van zijn omgeving door zijn opvallende ontwerp en draagt bij aan de versterking van de uitstraling van het Winkelhof en de openbare ruimte eromheen.

Een passend ontwerp vindt de OVC belangrijker dan een opvallend ontwerp.



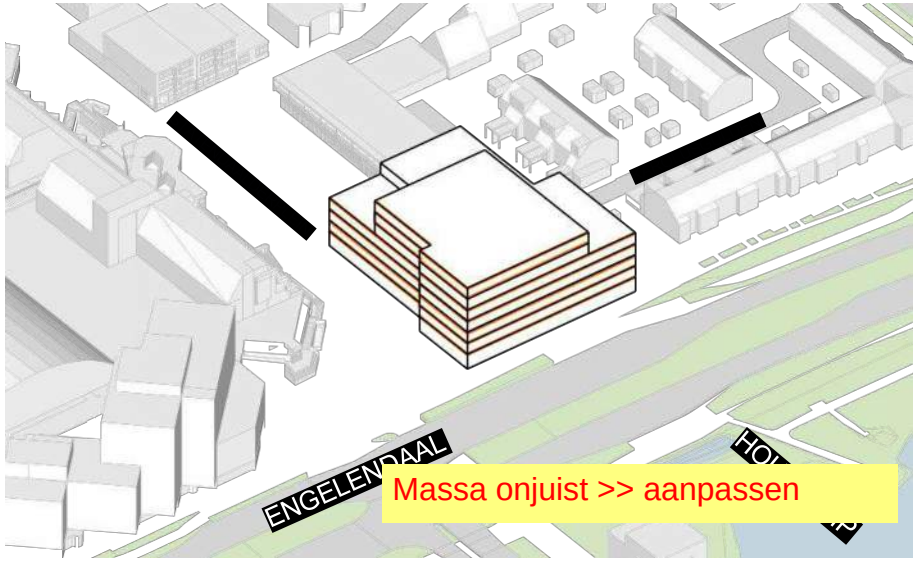


De nieuwbouw beschikt op de begane grond, grenzend aan de pleinen en een deel richting Houtkamp over een levendige plint. Deze draagt bij aan een aantrekkelijke en uitnodigende sfeer rondom het plein. In de plint bevindt zich de hoofdentree van de appartementen aan het plein, en daarnaast biedt de plint ruimte aan voorzieningen. Deze functies zijn voorzien van een open en toegankelijke uitstraling naar de buitenruimte, wat de interactie met de omgeving versterkt.

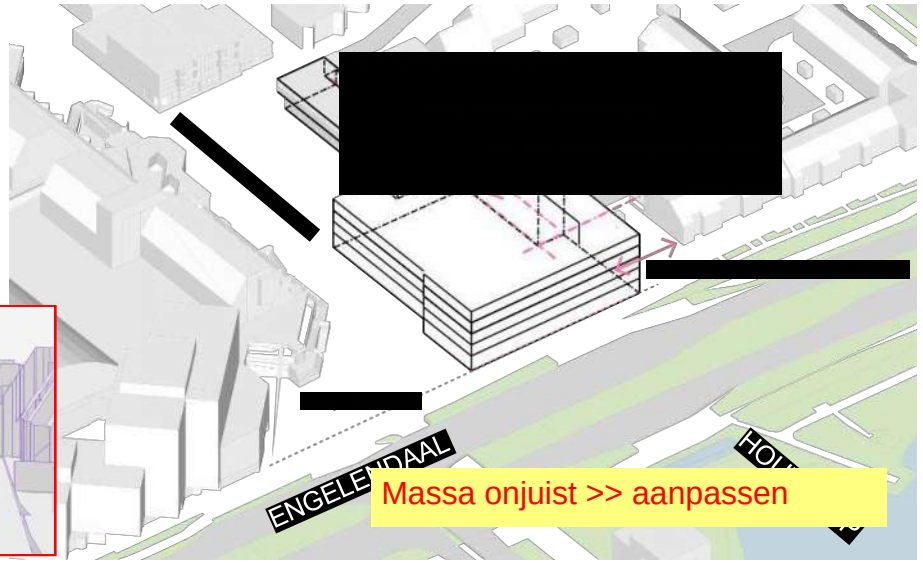
De bouwhoogte van de plint is verhoogd en circa 4 meter. Dit zorgt voor een aantrekkelijker straatbeeld en draagt bij aan een levendige plint.



Het woongebouw is opgebouwd met een horizontale geleding.
Dit zorgt voor een menselijke schaal en laat het gebouw minder massief overkomen binnen zijn omgeving. Daarnaast sluit het aan op de omliggende woongebouwen, die eveneens worden gekenmerkt door een sterke horizontaliteit



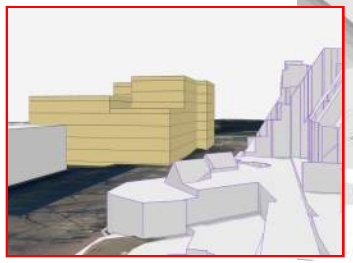
De nieuwe bebouwing sluit goed aan op zijn omgeving door zoveel mogelijk aansluiting te zoeken op bestaande rooilijnen.



Het staat leuk in het BKP maar alleen het dak op het vierlaagse deel van de nieuwbouw is voor een beperkt aantal mensen zichtbaar. De andere dakvlakken zijn niet zichtbaar door omwonenden om dat ze te hoog liggen.







Op de nieuwbouw worden gegroeide groene daken toegepast. Ze verbeteren het uitzicht voor de omwonenden, maar dragen ook bij aan de biodiversiteit, isolatie van het gebouw en het verminderen van de hittestress. Ook kan het helpen om het regenwater vast te houden en het vertraagd af te voeren.

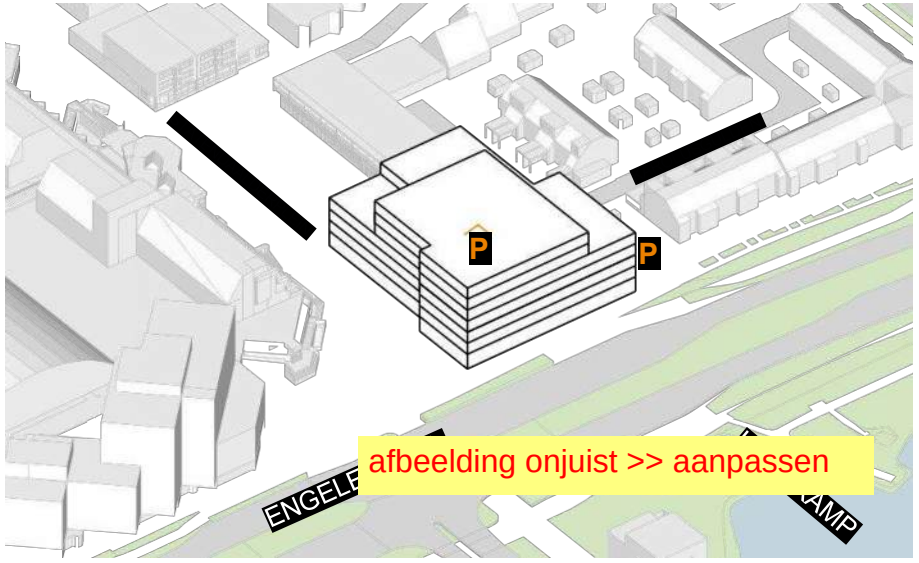
De gevels van de nieuwbouw sluiten zorgvuldig aan op de omliggende flora en fauna en vormen een integraal onderdeel van een natuurinclusief ontwerp. Door de toepassing van nestkasten, klimplanten en andere groene elementen wordt de biodiversiteit op en rond het gebouw versterkt.



De groene binnentuin in de nieuwbouw wordt natuurinclusief en klimaatadaptief vormgegeven en biedt ruimte voor ontmoeting en ontspanning voor de bewoners.



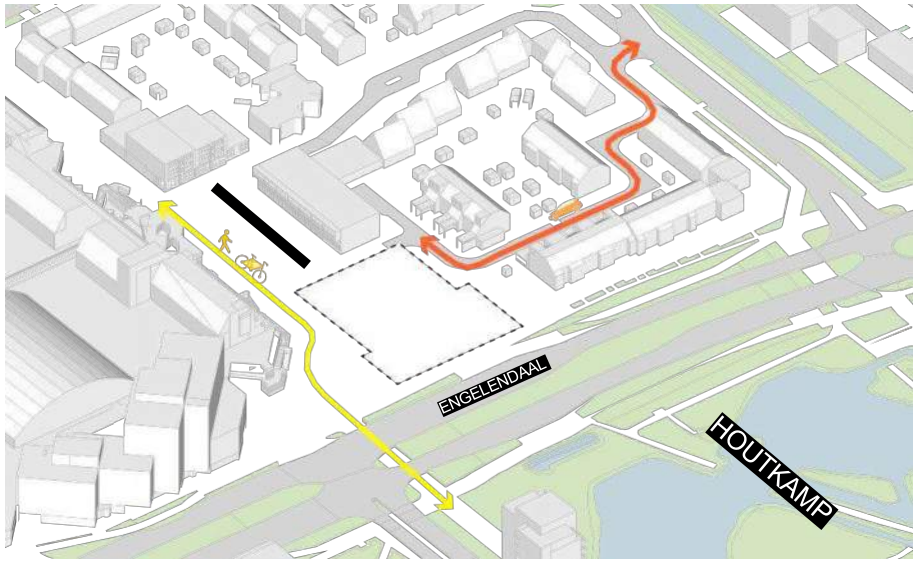
Het parkeren voor het woonprogramma wordt zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken door een gebouwde parkeervoorziening. De parkeerplaatsen op maaiveld worden waar mogelijk op een natuurlijke wijze ingepast.



Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt zorgvuldig rekening gehouden met fietsvriendelijke straten en veilige routes, waardoor zowel voetgangers als fietsers op een comfortabele en veilige manier zich kunnen verplaatsen.

De garage van het appartementencomplex wordt ontsloten via de Karolusgulden.

Door toename van verkeer door de Karolusgulden neemt de verkeersveiligheid door voetgangers en fietsers af door de Karolusgulden. Deze weg stamt uit 1980 en is 4,5 m breed. Dat is met de huidige breedte van auto's erg smal. Zie opmerkingen in het verkeersrapport.



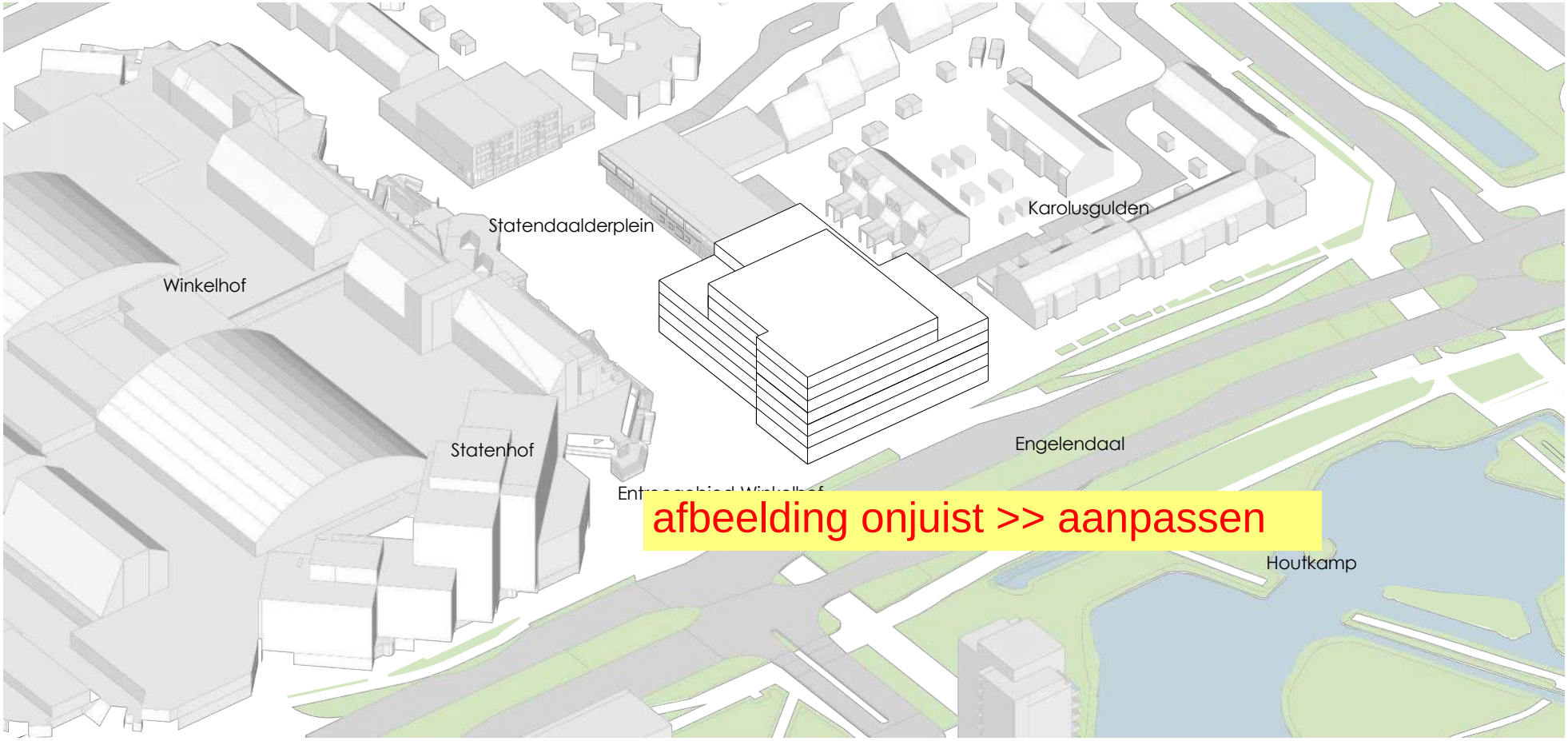
Op het Statendaalderplein wordt rekening gehouden met voldoende ruimte voor de wekelijkse standplaatsen en kleine activiteiten.

Om de uitstraling van het centrumgebied te versterken, worden aanpassingen gedaan aan de bestrating om deze aantrekkelijker en eenduidiger te maken. Daarnaast wordt de verblijfskwaliteit verhoogd door het toevoegen van nieuwe bomen, plantvakken en zitgelegenheden.



3. Het ontwerp van beeldkwaliteit

Het beeldkwaliteitskader richt zich ten eerste op de verschijningsvorm en sfeer van de bebouwing. Onder de regie van beeldkwaliteit weet een initiatiefnemer (opdrachtgever/realisator en hun architect) welke kwaliteitseisen worden gesteld aan de bebouwing. Toezicht bij de beoordeling en advisering tijdens de bouwplanontwikkeling is vervolgens nodig om afstemming tussen het bouw- en inrichtingsplan tot het beste resultaat te laten leiden.



Nieuwe situatie

4. Beeldkwaliteitscriteria bebouwing

Algemeen
Voor de bebouwing en de openbare ruimtes ‘‘het Statendaalderplein en het entreegebied van Winkelhof’’ zijn beeldkwaliteitscriteria opgesteld. Deze criteria geven richting aan de ruimtelijke en architectonische kwaliteit van het gebied. De onderstaande randvoorwaarden 1 t/m 8 hebben uitsluitend betrekking op de bebouwing. Voor de openbare ruimte gelden afzonderlijke ontwerpuitgangspunten die de inrichting, materialisering en beleving van het Statendaalderplein en het entreegebied van Winkelhof sturen.

1. Massa en vorm
Het gaat hierbij om de hoofdmassa van de gebouwen in relatie tot de omgeving.

2. De plint
Het betreft hier de begane grond waar de commerciele voorzieningen, entrees naar de woningen en het parkeren zich zullen bevinden.

3. Gevelkarakteristiek
Het betreft hier de aanzichten van de bebouwing.

4. Entrees
Het gaat hier om de entrees van de commerciële voorzieningen, parkeergarage en het woongebouw.

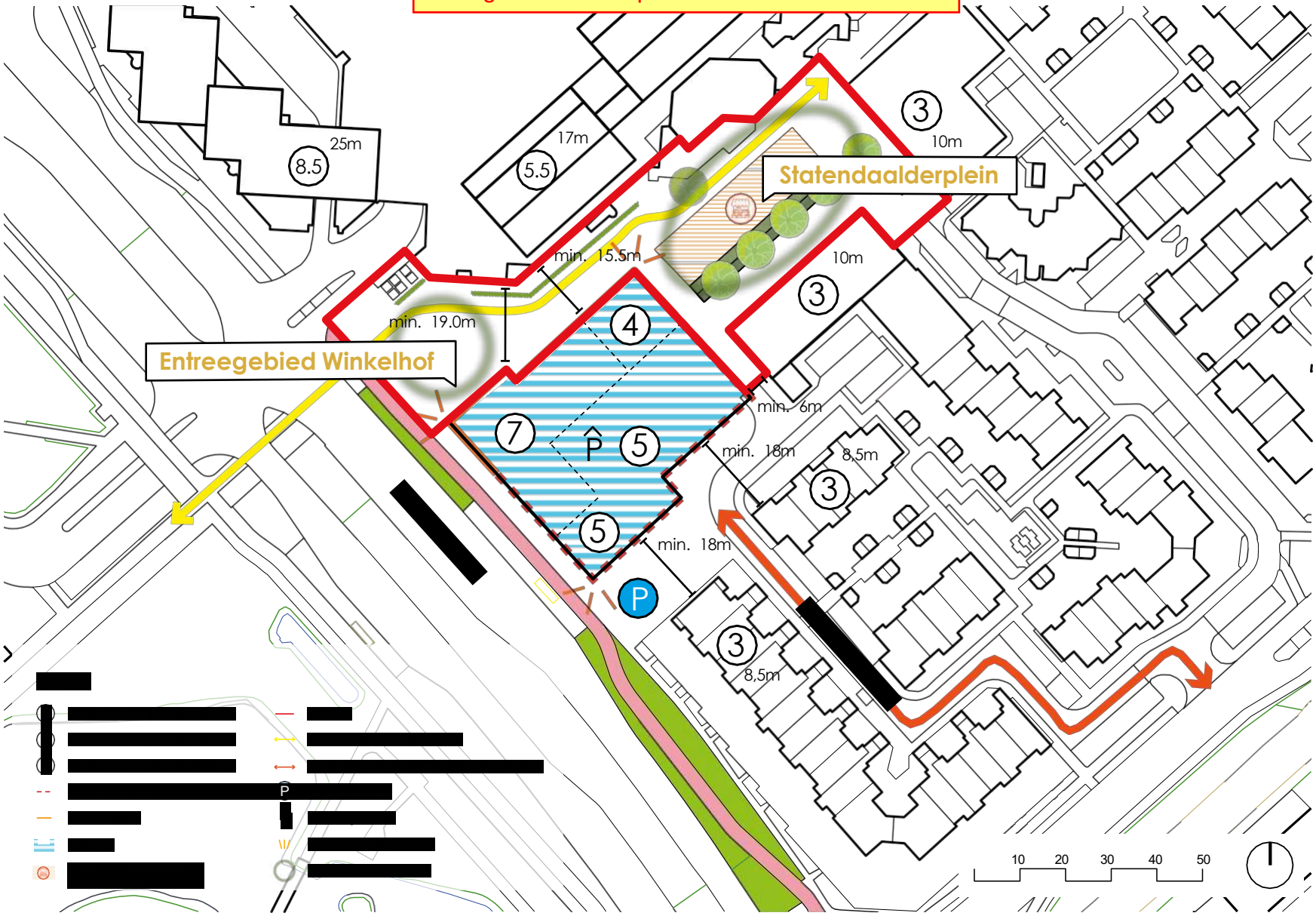
5. Materialen, kleuren en texturen
Het gaat hier om de kleur (kleursoort, helderheid, verzadiging) en het soort materiaal dat wordt gebruikt voor de bebouwing.

6. Balkons, loggia’s en galerijen.
Dit onderdeel behandelt het type buitenruimte balkons, loggia’s en galerijen, waarbij de toepassing afhangt van de context en de relatie met de omgeving.

7. Gevelgroen en groene daken
Het gaat hier om de toepassing van groene gevels en groene daken, die bijdragen aan het verminderen van visuele hinder door blinde muren, het verhogen van de esthetische waarde van het gebouw en het verbeteren van het microklimaat rondom de nieuwbouw.

8. Techiek en installaties en overige
Het gaat hier om technische ruimte en installaties op het dak.

3D beelden in dit BKP zijn niet in overeenstemming met deze tekening!
Actie gemeente aanpassen 3D beelden



4.1 Massa en vorm

- De bebouwing krijgt een trapsgewijze, doosvormige opbouw van minimaal 4 naar maximaal 7 bouwlagen.
- De hoogste bouwmassa (7 lagen) ligt aan de Engelendaal en bouwt stapsgewijs af naar 4 bouwlagen richting het Statendaalderplein.
- De massa bestaat uit een basislaag van 4 à 5 bouwlagen. De bovenste bouwlagen (6e en 7e) onderscheiden zich door een afwijkende en verfijnde geveluitwerking ten opzichte van de basislaag.
- Daken worden beëindigd met een architectonisch vormgegeven dakrand.

Plint kan ook niet hoger ivm de maximale hoogtes

4.2 De plint

- De hoogte van de plint is minimaal 4 meter en onderscheidt zich daarmee van de bovengelegen lagen.
- De plint vormt een integraal onderdeel van de architectuur van het gebouw en is duidelijk herkenbaar.
- De plint is niet volledig transparant; het gebouw zweeft niet.
- De detaillering in de plint is expressief vormgegeven en draagt bij aan een aangename, menselijke beleving.
- Met een zorgvuldig ontwerp wordt voorkomen dat de gevel van lamellen wordt dichtgezet of voorzien van bestickering.

4.3 Gevelkarakteristiek

- De gevels hebben een alzijdige uitstraling, met aandacht voor alle zijden van het gebouw.
- De levendige gevels zijn gericht naar het Statendaalderplein, het entreegebied van Winkelhof en de Engelendaal.
- Aan de buitenzijde zijn voornamelijk appartementen zichtbaar, waardoor de gevels het woonkarakter van het gebouw uitstralen.

Omschrijving Karolusgulden ontbreekt. Deze dient nog te worden toegevoegd

- Het woongebouw heeft een duidelijke horizontale geleding. Doorlopende horizontale elementen zoals borstweringen, balkonbanden, kozijnlijnen of metselwerkaccenten versterken de eenheid van de gevel. Onderbrekingen in de horizontale lijnvoering worden beperkt en zorgvuldig vormgegeven.

4.4 Entrees

- De hoofdentree naar de appartementen is duidelijk herkenbaar, royaal, uitnodigend en goed verlicht, waardoor de overgang van binnen naar buiten goed tot uiting komt.
- De hoofdentree naar de appartementen krijgt een opvallende uitstraling door het gebruik van onderscheidende materialen en kleuren.
- De hoofdentree naar de parkeergarage is duidelijk herkenbaar en goed verlicht.

Verlichting van hoofdentree parkeergarage mag niet storend zijn voor de bewoners van de naastgelegen woningen





Herkenbare hoofdentree









De plint onderscheidt zich met de boven gelegen verdiepingen en richt met zijn levendige gevels op het Statendaalderplein, het entreegebied van Winkelhof en de Engelendaal.

4.5 Materialen, kleuren en texturen

- Het gebouw wordt uitgevoerd in baksteenarchitectuur, met een palet van bruin-, geel- en roodtinten, aangevuld met overwegend lichte accenten. Toevoegingen van bijvoorbeeld wit of groen zorgen voor extra verfijning en verrijking van het gevelbeeld.
- Gevels bestaan uit genuanceerde vormbaksteen metselwerk waarin gespeeld wordt met verbanden, textuur en schaduwwerking.
- Toepassen van zorgvuldige en verfijnde detaillering (afmetingen kozijnen, daklijsten etc.).
- Het gebruik van (combinaties van) heldere verzadigde kleuren en van fluorescerende kleuren is niet toegestaan.
- Een combinatie met puien, houten beschot en/of panelen wordt meegenomen in de uitwerking om een gevarieerd gevelbeeld te realiseren, waarbij ook andere materiaalcombinaties mogelijk zijn. Hiermee kan alles weer, lekker vaag
- Kozijnen, ramen en deuren zijn van hout, van als hout vormgegeven kunststof of van aluminium voorzien van een verdiept profiel.

4.6 Balkon, loggia's en galerijen

- De buitenruimten zijn (half) inpandig en vormen met hun ronde, golvende vormen een integraal onderdeel van de horizontale geleding, waardoor zij de samenhang en ritmiek van de gevel versterken.
- Hemelwaterafvoer van de balkons worden achter de gevel weggewerkt.
- Ontsluiting via een galerij is alleen toegestaan indien deze uit het zicht wordt geplaatst, bijvoorbeeld via een binnentuin.

4.7 Gevel groen en groene daken

- Klimplanten tegen het gebouw worden ondersteund met verticale spandraden.
- Blinde gevels en platte daken worden voorzien van maximale vergroening.

Waar zijn blinde gevels voorzien? Gezien de ligging in een bestaande omgeving, waar alle gevels aan omliggende bebouwing grenzen, lijkt hiervoor geen logische aanleiding te bestaan.

4.8 Techniek, installaties en overige

- Zonnepanelen, zonnecollectoren en de bodemwarmtepompen dienen integraal te worden mee ontworpen en bij de beoordeling van het definitieve ontwerp op tekening te worden aangegeven. De installaties worden zoveel mogelijk uit het zicht geplaatst, waarbij op daken een verhoogde dakrand wordt toegepast om installaties aan het zicht te onttrekken.
- Losse bijgebouwen zijn niet toegestaan.
- De hemelwaterafvoer (HWA) wordt geïntegreerd in het gebouw en meegenomen in de geveluitwerking.







Het gebouw wordt uitgevoerd in baksteenarchitectuur, met een palet van bruin-, geel- en roodtinten, aangevuld met overwegend lichte accenten. Toevoegingen van bijvoorbeeld wit of groen zorgen voor extra verfijning en verrijking van het gevelbeeld.





De buitenruimten zijn (half) inpandig en vormen met hun ronde, golvende vormen een integraal onderdeel van de horizontale geleding.





Het woongebouw heeft een duidelijke horizontale geleding.

5. Beeldkwaliteitscriteria openbare ruimte

De beeldkwaliteitscriteria voor de openbare ruimte richten zich op het versterken van samenhang, herkenbaarheid en verblijfskwaliteit rondom Winkelhof. De inrichting van pleinen en routes draagt bij aan een aantrekkelijk, toegankelijk en klimaatbestendig winkelgebied met ruimte voor verschillende gebruikers en functies. De criteria vormen een helder kader voor toekomstige ingrepen in de openbare ruimte.

Er wordt hieronder geschreven dat het winkelgebied vanaf de Engelendaal nauwelijks zichtbaar is. En door het plaatsen van een groot appartementen complex vóór dit winkel gebied wordt het beter zichtbaar? Dat klopt toch niet?

5.1 Verbeteren van zichtbaarheid en samenhang

Hoewel Winkelhof veel bezoekers uit Leiderdorp en de regio trekt, is het winkelgebied vanaf de Engelendaal nauwelijks zichtbaar; door de aanleg van een herkenbaar en uitnodigend, vergroend voorplein met behoud van de zichtlijn richting de Laan van Berendrecht, een aantrekkelijker ingericht Statendaalderplein en de toevoeging van nieuwbouw met voorzieningen op de begane grond ontstaat een samenhangend, beter zichtbaar en aantrekkelijk winkelgebied met prettige pleinen eromheen.

5.3 Een plein voor dagelijks gebruik en bijzondere momenten

Het Statendaalderplein houdt rekening met de wekelijkse markt en biedt daarnaast ruimte aan kleinschalige evenementen. Ook op dagen zonder markt of evenement moet het plein het hele jaar door uitnodigen tot ontmoeten en verblijven. De toevoeging van een kunstobject, speel- of waterelement en zitgelegenheden draagt bij aan de identiteit van het plein en versterkt het dagelijks gebruik.

5.3 Ruimte voor voetganger, fietser en automobilist

De plannen voor het Plot oude gemeentehuis worden gekoppeld aan een nieuwe inrichting van de openbare ruimte en houdt rekening mee met de voetganger, de fietser en de automobilist.

Wat niet gemeldt wordt is dat: De Karolusgulden een drukker karakter krijgt. Op straat spelen wordt gevaarlijker, fietsers en wandelaars krijgen te maken met een verdriedubbeling van het verkeer en er zullen vaker opstoppingen zijn omdat de snelle toegangsweg met haakse bochten het lastig is om te passeren.

5.4 Eenheid in ontwerp en materialisering

Het voorplein aan de Engelendaal en het State[illegible] zij niet als één samenhangend geheel worden ervaren; met één integraal ontwerp en eenduidige materialisering kan deze samenhang worden versterkt.

5.5 Groene en klimaatbestendige inrichting

Met de toevoeging van extra groen en zitgelegenheid wordt hittestress beperkt, neemt de waterbergende capaciteit toe en verbetert de verblijfskwaliteit. De groene inrichting van het gebied sluit aan bij de wijksfeer ‘woonwijken met hoog- en laagbouw’ uit het groenstructuurplan.

Toevoegen: De openbare ruimte wordt zo ingericht dat de nieuwbouw niet zorgt voor een baricade maar dat het de verschillende delen van de wijk met elkaar verbindt.









6. Hardheidsclausule

In dit Beeldkwaliteitsplan zijn richtlijnen voor de typologie van de bebouwing en richtlijnen voor de openbare buitenruimte gegeven. Het kan voorkomen dat er een ontwerp voor de woningen wordt ingediend dat niet aan de in dit Beeldkwaliteitsplan genoemde beeldkwaliteitseisen voldoet maar wel van een positief welstandsadvies kan worden voorzien. In dat geval bestaat de mogelijkheid gemotiveerd van de richtlijnen uit dit Beeldkwaliteitsplan af te wijken.

Deze bepaling is fijn voor de ontwikkelaar en/of gemeente maar biedt totaal geen zekerheid voor de omwonenden. Dit past niet bij de gemeentelijke participatieverordening en laat heel duidelijk zien hoe de gemeente tegen participatie aan kijkt én hoe zij omgaat met belangen van omwonenden.


leiderdorp

Reactie OVC datum

Bijlage 3: verkeer en participatie

Inhoudsopgave

3.1; Verkeer

3.1a Memo verkeerskundige auto ontsluiting Plot oude gemeentehuis

3.1b Second opinion verkenning auto ontsluiting advies

3.1c Definitieve rapportage Plot oude gemeentehuis verkeer

3.2; Participatie

3.2a Eindverslag participatie t.b.v. nota van uitgangspunten

3.2b Notulen bewonersbijeenkomst verkeersonderzoek 9 februari 2026

Memorandum

Verkenning verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis versie 2.0

4 februari 2026

AANLEIDING

In het kader van de ontwikkeling van de locatie van het oude gemeentehuis is in het verleden onderzoek gedaan naar de verkeerskundige ontsluiting van de locatie. In deze memo is de auto-ontsluiting opnieuw beoordeeld, rekening houdend met mobiliteitsbeleid en de landelijke richtlijnen.

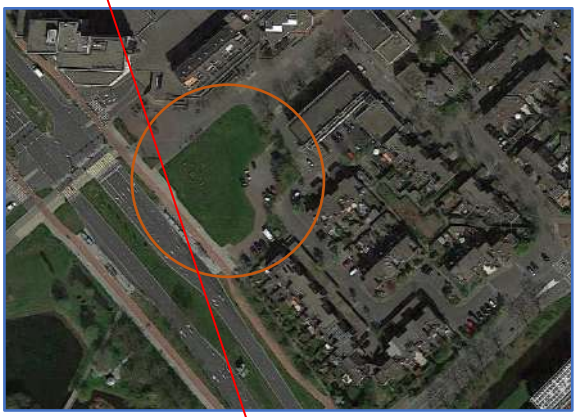
Op 27 januari 2025 heeft de gemeenteraad van Leiderdorp besloten tot de ontsluiting van de plot oude gemeentehuis voor auto's via de Karolusgulden en de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te waarborgen in de planvorming voor de locatie mee te nemen. Om tot de keuze te komen voor de ontsluiting via de Karolusgulden was een memorandum "Verkenning verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis" opgesteld waarin verschillende ontsluitingsopties met elkaar vergeleken werden.

Tijdens een bewonersavond op donderdag 17 juli 2025 is door de bewoners aangegeven dat de onderbouwing in dit memorandum summier is en de indruk geeft dat voornamelijk de kosten van de alternatieven een rol hebben gespeeld in de keuze van de ontsluitingsvariant. Om de inhoud van de memo te verduidelijken, heeft Goudappel BV in opdracht van de gemeente Leiderdorp een second opinion op dit memorandum uitgevoerd. Naar aanleiding van de aanbevelingen van Goudappel BV is het memorandum op onderdelen aangepast, wat heeft geresulteerd in voorliggende versie 2.0.

DE LOCATIE: PLOT OUDE GEMEENTEHUIS

De plot oude gemeentehuis is gelegen naast de Engelendaal, in de directe nabijheid van winkelcentrum Winkelhof (zie afbeelding). De ontsluiting voor autoverkeer van het voormalige gemeentehuis vond voornamelijk plaats via de route Karolusgulden – Gallaslaan.

De invulling van deze plot bestaat uit een complex van 75 appartementen. De plint van circa 400 m^2 is bedoeld voor commerciële doeleinden.



In de vorige versie stond: De invulling van deze plot bestaat uit een complex van 60 tot 80 appartementen. Dit is hier gewijzigd in 75 appartementen.

Daarnaast zijn de gegevens over de huidige en voormalige verkeersintensiteit herzien. In het oorspronkelijke rapport werd uitgegaan van ongeveer 400 auto's per dag op de Karolusgulden en circa 600 auto's per dag tijdens de periode van het oude gemeentehuis. De OVC heeft deze cijfers betwist. Het historische cijfer van 600 verkeersbewegingen is in deze versie verwijderd en is het huidige aantal verkeersbewegingen naar aanleiding van het verkeersonderzoek bijgesteld van 400 naar 170 per dag.
Het besluit over de ontsluiting is destijds op basis van de onjuiste verkeersgegevens genomen.

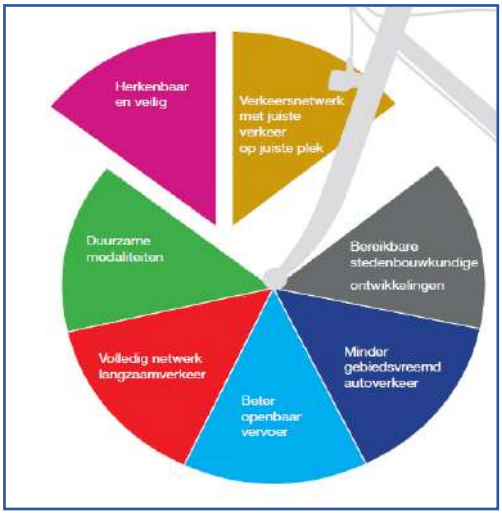
Het mobiliteits beleid wordt niet gevolgd bij de voorgestelde oplossingen in dit rapport. Zie opmerkingen verder op.

MOBILITEITSBELEID

De gemeenteraad van Leiderdorp heeft mobiliteitsbeleid vastgesteld. De achterliggende visie van het beleid is verwoord in de nota *Bereikbaarheid en op weg*. Daarnaast zijn kaderstellende uitgangspunten en doelstellingen geformuleerd. De uitwerking vindt plaats in een drietal deelnota's over verkeerscirculatie, langzaam verkeer en openbaar vervoer.

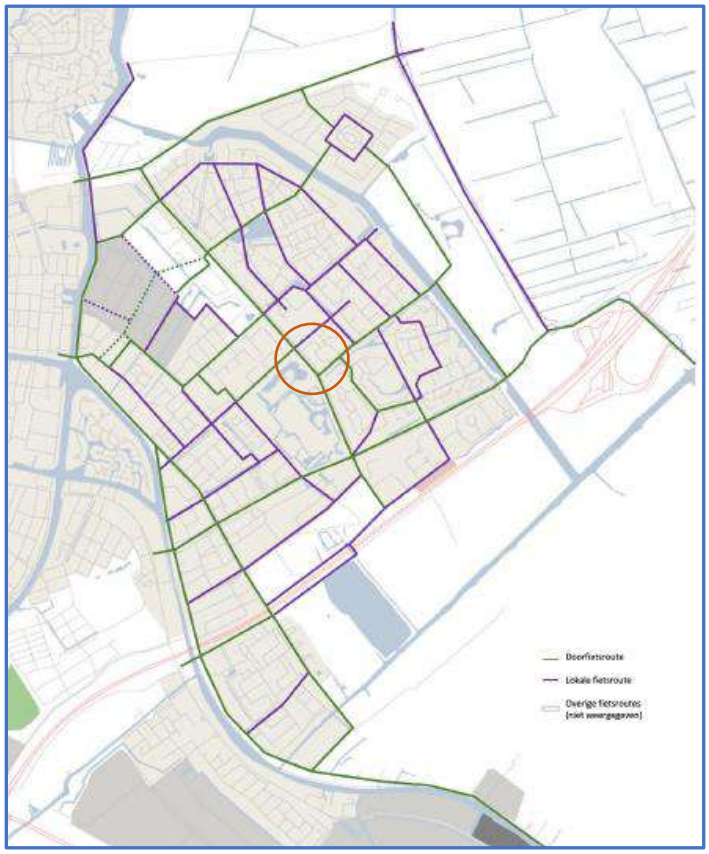
Uitgangspunten mobiliteitsbeleid

1. Fiets en voetganger voorop
2. Huidig OV behouden en waar mogelijk uitbreiden
3. Autoverkeer meer buitenom en op hoofdroutes
4. Bij nieuwbouw: eerst bewegen en dan bouwen
5. Verleiden tot gewenst gedrag
6. De basis op orde



Leiderdorp conformeert zich aan de landelijke richtlijnen voor de inrichting van wegen. Een uniforme inrichting van wegen maakt duidelijk wat weggebruikers kunnen verwachten en welk gedrag van weggebruikers zelf wordt verwacht. De in het mobiliteitsbeleid opgenomen herkenbaarheidskenmerken van wijkwegen zijn inmiddels ingehaald door richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 30 km per uur (de zogenoemde GOW30).

In de Nota Langzaam Verkeer zijn de doorfietsroutes en lokale fietsroutes opgenomen. De groene routes, zoals de Engelendaal zijn (regionale) doorfietsroute. De paarse routes zijn belangrijke lokale fietsroutes, zoals de route over de Statendaalder (zie onderstaande afbeelding).



Het principe dat voetgangers en fietsers voorrang krijgen, wordt in dit rapport niet nageleefd. Voorgesteld wordt om fietsroutes af te kappen, waardoor fietsers gedwongen zijn af te stappen en verder te lopen met hun fiets. Daarnaast stelt Goudappel voor om trottoirs te verlagen zodat autoverkeer over het trottoir kunnen rijden om gemakkelijker passeren. De voetganger moet wijken voor de auto's en de Karolusgulden. Het karakter van de woonstraat veranderd ten gunste van de auto ten kosten van voetganger en fietser.

CRITERIA

Bij de beoordeling zijn met name de eerste drie uitgangspunten uit het mobiliteitsbeleid van belang, namelijk fiets en voetgangers voorop, huidige OV behouden en waar mogelijk uitbreiden, autoverkeer meer buitenom en op de hoofdroutes. Op basis van deze uitgangspunten zijn criteria geformuleerd voor de verschillende ontsluitingsopties voor autoverkeer voor de plot oude gemeentehuis.

Deze criteria zijn:

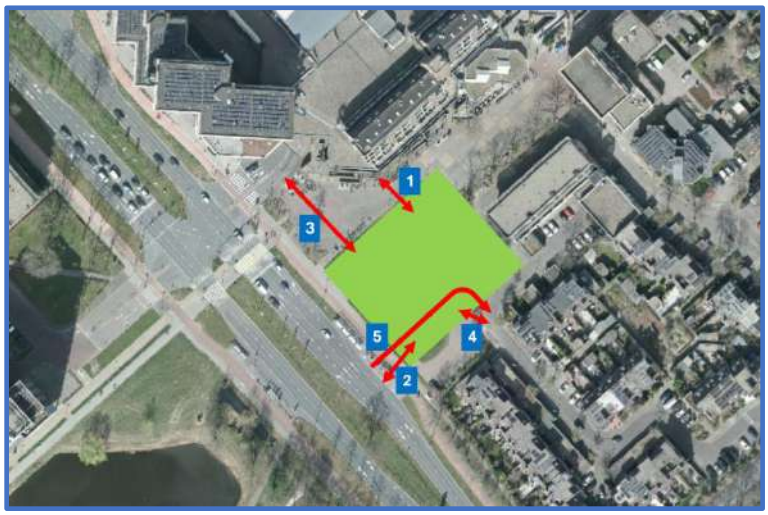
- Fiets en voetgangers voorop:
    1. Zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden.
    2. Een volledig en aaneengesloten netwerk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).
    3. Verkeersveiligheid, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Huidig OV behouden en waar mogelijk uitbreiden:
    4. Doorstroming openbaar vervoer
- Autoverkeer meer buitenom en op hoofdroutes:
    5. Voor autoverkeer zoveel mogelijk recht doen aan de categorisering van het wegennet (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen).
    6. Doorstroming Engelendaal niet verslechteren

Deze zes criteria worden in deze notitie gehanteerd om de vijf ontsluitingsopties voor autoverkeer met elkaar te vergelijken. Deze notitie betreft een verkenning van de ontsluitingsopties en gaat daarmee niet in op vraagstukken of een optie technische realiseerbaar is en of er nutsvoorzieningen moeten worden verlegd. Daarnaast zijn de kostenindicaties uitsluitend ter informatie toegevoegd en is de beoordeling primair op de zes verkeerskundige criteria gebaseerd.

DE VIJF ONTSLUITINGSOPTIES

De afbeelding geeft de verschillende ontsluitingsopties weer die aan de hand van de criteria worden beoordeeld. De opties betreffen:

1. Aansluiting op en via de parkeergarage Winkelhof
2. Aansluiting direct op Engelendaal
3. Aansluiting via de toegang van de parkeergarage
4. Aansluiting op de Karolusgulden
5. Aansluiting op Engelendaal en op Karolusgulden



DE VERSCHILLENDE ONTSLUITINGSOPTIES VOOR AUTOVERKEER BEOORDEELD

Optie 1: Aansluiting op en via de parkeergarage Winkelhof

In deze optie sluit de toekomstige gebouwde parkeervoorziening van de locatie oude gemeentehuis direct, en alleen, aan op de bestaande parkeergarage van Winkelhof. Hiermee maakt deze feitelijk dus onderdeel uit van deze parkeergarage. Komende vanuit de nieuwbouwlocatie moet dan eerst door de bestaande garage van het Winkelhof gereden worden. De aansluiting van de nieuwbouw moet daarmee gebruik maken van het systeem van éénrichtingsverkeer binnen de parkeergarage.
Gelet op het grote hoogteverschil en de relatief korte afstand tussen de parkeergarage van het Winkelhof en de locatie oude gemeentehuis maakt dat een volledig verdiepte verbinding (tunnel) niet realiseerbaar is. Een half verdiepte verbinding is voor deze verbinding de enige mogelijkheid.

Beoordeling:

- Fiets en voetganger op '1'. Zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden.
  De half verdiepte verbinding kruist de loop- en fietsroute langs de Winkelhof. Op een gemiddelde dag passeren zo'n 1.000 voetgangers en fietsers. Het plein als verblijfsgebied wordt waarschijnlijk minder aantrekkelijk.
- Een volledig en aaneengesloten netwerk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).
  De half verdiepte verbinding vormt een barrière voor voetgangers en fietsers. Die moeten als gevolg van de verbinding dan omlopen en omrijden.
- Verkeersveiligheid, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
  De half verdiepte verbinding scheidt het autoverkeer van het langzaam verkeer Dit zorgt ervoor dat het autoverkeer en het langzaam verkeer elkaar niet tegenkomen zoals in de huidige situatie al het geval is.
- Doorstroming openbaar vervoer.
  Deze optie heeft geen effect op de doorstroming van het OV. Verkeer van de plot dat via de uitgang Engelendaal de parkeergarage verlaat neemt toe. Het OV heeft prioriteit bij de verkeersregeling.
- Voor autoverkeer zoveel mogelijk recht doen aan de categorisering van het wegennet.
  De functie van Engelendaal als gebiedsontsluitingsweg verandert niet. Er wordt geen nieuwe aansluiting op de Engelendaal gemaakt.
- Doorstroming Engelendaal niet verslechteren.
  Er komt meer autoverkeer ter hoogte van het kruispunt Winkelhof op de Engelendaal. Dit zorgt voor een verslechtering van de afhandeling van het auto- en fietsverkeer op de Engelendaal bij het kruispunt Winkelhof. Daarnaast kan verkeer van de plot de parkeergarage verlaten via de uitgang Heinsiuslaan.

Een eerste voorzichtige inschatting van de kosten komt neer op € 3,5 miljoen.

Onderbouwing van bedrag ontbreekt en is daarom niet geloofwaardig

Optie 2: Aansluiting direct op Engelendaal

Deze optie betreft een directe aansluiting van de gebouwde parkeervoorziening voor de nieuwe ontwikkeling direct op het Engelendaal, tussen twee kruispunten in. Deze optie kent twee mogelijkheden. De eerste is een "rechts erin, rechts eruit" variant, gelijk aan bijvoorbeeld de Houtschans. De tweede variant is een volledig en met vri geregeld kruispunt.

Beoordeling:

- Fiets en voetganger op '1'. Zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden.
  Afhankelijk van de uiteindelijke inrichting van de plot oude gemeentehuis verandert er voor

voetgangers en fietsers niet veel, met uitzondering dat de voorzieningen langs de Engelendaal een extra kruispunt krijgen.

- Een volledig en aaneengesloten netwerk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).
  het nu al aanwezig netwerk van voet- en fietspaden wordt met optie twee extra doorkruist. De vormgeving van de variant “rechts erin, rechts eruit” (uitvoegstrook), in combinatie met de uiteindelijke inrichting van de plot onderbreekt de continuïteit van de langzaam verkeer verbinding.
- Verkeersveiligheid, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
  Een nieuwe aansluiting kruist het bestaande voetpad en (hoofd)fietspad en vormt daardoor een potentieel gevaarlijk punt. Dit geldt voor beide varianten. Dit komt door de vele mogelijke verkeersbewegingen (halterende en wegrijdende bussen, autoverkeer dat de Engelendaal op of af wil en fiets- en voetgangersverkeer moet kruisen).
- Doorstroming openbaar vervoer
  Een extra kruispunt op de Engelendaal is vanuit de doorstroming van het OV niet wenselijk, ook al krijgt de bus in de geregelde variant prioriteit. Een punt van aandacht is sowieso de plek van de bushalte. De nieuwe aansluiting komt logischerwijze ter hoogte van de bestaande bushalte.
- Voor autoverkeer zoveel mogelijk recht doen aan de categorisering van het wegennet.
  De functie van de Engelendaal als gebiedsontsluitingsweg wijzigt niet. Het mobiliteitsbeleid van Leiderdorp stelt dat wegen voldoen aan de voorkeursinrichting overeenkomstig de richtlijnen. Directe (erf)aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen zijn op basis hiervan onwenselijk. Deze optie past om die reden niet (meer) vanuit het mobiliteitsbeleid.
- Doorstroming Engelendaal niet verslechteren
  Een extra aansluiting vermindert de doorstroming/afwikkeling op de Engelendaal. Bij “rechts erin, rechts eruit” moeten bewoners/bezoekers vanuit het noorden omkeren. Dit geldt ook voor de bewoners/bezoekers die vanuit het gebouw naar het zuiden gaan. Dit is negatief voor de doorstroming en zorgt voor potentiële verkeersonveilige situaties.

De kosten worden ingeschat op € 2,5 miljoen.

Onderbouwing van bedrag ontbreekt en is daarom niet geloofwaardig

Optie 3: Aansluiting via de toegang van de parkeergarage

Bij deze optie vindt de aansluiting van de plot oude gemeentehuis plaats over het aanwezige pleintje. Dit is het voetgangersgebied voor het Winkelhof waar vroeger de trouwstoet stond bij een bruiloft in het gemeentehuis. De verbinding sluit aan op de in/uitrit van de parkeergarage Winkelhof.

Beoordeling:

- Fiets en voetganger op ‘1’. Zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden.
  De nieuwe verbinding kruist de loop- en fietsroute langs de Winkelhof. Op een gemiddelde dag passeren zo’n 1.000 voetgangers en fietsers. Het plein als verblijfsgebied wordt waarschijnlijk minder aantrekkelijk.
- Een volledig en aaneengesloten netwerk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).
  Het bestaande netwerk van fiets- en voetgangersvoorzieningen langs de Engelendaal blijft met deze optie in stand. Het langzaam verkeer langs de Winkelhof wordt door de nieuwe verbinding wel gekruist.
- Verkeersveiligheid, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
  De verbinding tussen de ontwikkellocatie en de toegangsweg tot de parkeergarage leidt tot extra conflictmogelijkheden tussen auto’s enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds.
  Daarnaast vormt de aansluiting op de toegangsweg, dicht op het kruispunt met de Engelendaal,

een potentieel gevaarpunt. Verkeer dat vanaf de Engelendaal de parkeergarage in rijdt, kruist eerst het fietspad en voetpad en wordt direct daarna geconfronteerd met een kruispunt met autoverkeer. Verkeer dat vanaf de nieuwe locatie komt en linksaf via de toegangsweg richting Engelendaal wil wordt mogelijk geconfronteerd met een wachtrij voor de verkeerslichten.

- Doorstroming openbaar vervoer.
  Optie 3 heeft geen effect op de doorstroming van het OV. Verkeer van de plot dat vanaf de nieuwe verbinding via de toegangsweg het gebied verlaat neemt toe. Het OV heeft prioriteit bij de verkeersregeling
- Voor autoverkeer zoveel mogelijk recht doen aan de categorisering van het wegennet.
  De functie van Engelendaal als gebiedsontsluitingsweg verandert niet. Er wordt geen nieuwe aansluiting op de Engelendaal gemaakt.
- Doorstroming Engelendaal niet verslechteren.
  Er komt meer autoverkeer ter hoogte van het kruispunt Winkelhof op de Engelendaal. Dit zorgt voor een verslechtering van de afhandeling van het auto- en fietsverkeer op de Engelendaal bij het kruispunt Winkelhof. Daarnaast kan verkeer van de plot via de parkeergarage richting uitgang Heinsiuslaan gaan.

De kosten voor deze optie worden geraamd op € 2 miljoen.

Onderbouwing van bedrag ontbreekt en is daarom niet geloofwaardig. Alleen bestrating hoeft namelijk te worden aangepast

Optie 4: Aansluiting op de Karolusgulden

De plot oude gemeentehuis aansluiten op de bestaande Karolusgulden is vergelijkbaar met de situatie van de ontsluiting van het voormalige gemeentehuis. Via de Karolusgulden en de Gallaslaan is de Engelendaal bereikbaar. De Karolusgulden is gecategoriseerd als erftoegangsweg. De weg dient om woningen en bedrijven te ontsluiten. Erftoegangswegen krijgen een vormgeving die langzaam rijden (30 km per uur) ondersteunt.

De verkeersintensiteit door de Karolusgulden, die door veel voetgangers en fietsers gebruikt wordt, vervierdubbeld volgens dit onderzoek.

Op basis van recent onderzoek (Goudappel, februari 2026) bedraagt de verkeersintensiteit in de huidige situatie op de Karolusgulden op een gemiddelde werkdag circa 170 motorvoertuigen per etmaal. Ten tijde van het gemeentehuis waren er meer motorvoertuigen per etmaal. De verwachting is, afhankelijk van de exacte invulling van de locatie, dat er op een gemiddelde werkdag circa 820 motorvoertuigen per etmaal van de Karolusgulden gebruik gaan maken. Uit dit onderzoek blijkt tevens dat ondanks de toename als gevolg van de planontwikkeling de toekomstige verkeersintensiteit ruim onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 2.200 mvt/etmaal blijft op basis van de vormgeving en sociale interactie. Op basis hiervan is in het onderzoek geconcludeerd dat ook de toekomstige verkeersintensiteit passend is bij de huidige vormgeving en functie van de weg.

Beoordeling:

- Fiets en voetganger op ‘1’. Zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden.
  Ondanks dat er meer verkeer komt, wordt de omvang en het karakter van het verblijfsgebied rondom de Winkelhof nauwelijks aangetast door de bouw van het complex op de locatie van het oude gemeentehuis.
- Een volledig en aaneengesloten netwerk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).
  De bestaande netwerken voor langzaam verkeer blijven in takt.
- Verkeersveiligheid, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
  De Karolusgulden vormt de toegang voor autoverkeer voor het nieuwe complex. Er is een

toename van autoverkeer. De adviezen vanuit het verkeeronderzoek van Goudappel leiden mogelijk tot maatregelen om de leefbaarheid en het gevoel van verkeersveiligheid verder te borgen. De aansluiting van de nieuwe locatie op de Karolusgulden tot en met de Gallaslaan kruising vraagt om een herkenbare en eenduidige vormgeving.

- Doorstroming openbaar vervoer.
  Optie 4 heeft geen effect op de doorstroming van het OV. Verkeer van de plot dat via de Karolusgulden en Gallaslaan het gebied verlaat neemt toe. Het kruispunt Gallaslaan – Engelendaal wordt hierdoor meer belast. Het OV heeft prioriteit bij de verkeerslichtenregeling.
- Voor autoverkeer zoveel mogelijk recht doen aan de categorisering van het wegennet.
  De functies van de wegen Engelendaal, Gallaslaan en Karolusgulden wijzigen niet.
- Doorstroming Engelendaal niet verslechteren.
  Er komt geen extra aansluiting op de Engelendaal. Het autoverkeer vanaf de ontwikkeling wikkelt af via Gallaslaan, waardoor de doorstroming op de Engelendaal beperkt wordt beïnvloed.

De vormgeving van de Karolusgulden en de aansluiting op de Gallaslaan worden bij de verdere uitwerking nader bekeken.

Mogelijk zijn maatregelen nodig in de Karolusgulden om de verkeersveiligheid te waarborgen. Deze kosten worden geschat op een bedrag van circa € 50.000. Dit bedrag is afhankelijk van welke maatregelen nodig en gewenst zijn.

Onderbouwing van bedrag ontbreekt en is daarom niet geloofwaardig

Optie 5 Aansluiting op Engelendaal en op Karolusgulden

Deze optie is een combinatie van optie 2: aansluiting direct op Engelendaal en optie 4: aansluiting op de Karolusgulden, waarbij inrijdend verkeer via de Engelendaal komt en uitrijdend verkeer via de Karolusgulden vertrekt. Dit zorgt ervoor dat 50% van het verkeer de doorgaande loop- en fietsroute aan de Engelendaal kruist en 50% van het verkeer de doorgaande loop- en fietsroute aan de Gallaslaan kruist. Daarnaast zorgt dit op beide kruispunten voor een rustiger verkeersbeeld dan wanneer alleen voor één van de twee opties wordt gekozen.

Beoordeling:

- Fiets en voetganger op ‘1’. Zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden.
  Afhankelijk van de uiteindelijke inrichting van de plot oude gemeentehuis verandert er voor voetgangers en fietsers niet veel, met uitzondering dat de voorzieningen langs de Engelendaal een extra kruispunt krijgen.
- Een volledig en aaneengesloten netwerk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).
  Het nu al aanwezig netwerk van voet- en fietspaden wordt extra doorkruist en onderbreekt de continuïteit van de langzaam verkeer verbinding.
- Verkeersveiligheid, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
  Een nieuwe aansluiting kruist het bestaande voetpad en (hoofd)fietspad en vormt daardoor een potentieel gevaarlijk punt. Dit geldt voor beide varianten. Dit komt door de vele mogelijke verkeersbewegingen (halterende en wegrijdende bussen, autoverkeer dat de Engelendaal op of af wil en fiets- en voetgangersverkeer moet kruisen).
- Doorstroming openbaar vervoer
  Een extra kruispunt op de Engelendaal is vanuit de doorstroming van het OV niet wenselijk, ook al krijgt de bus in de geregelde variant prioriteit. Een punt van aandacht is sowieso de plek van de bushalte. De nieuwe aansluiting komt logischerwijze ter hoogte van de bestaande bushalte waardoor de bushalte moet worden verplaatst

- Voor autoverkeer zoveel mogelijk recht doen aan de categorisering van het wegennet.
  De functie van de Engelendaal als gebiedsontsluitingsweg wijzigt niet. Het mobiliteitsbeleid van Leiderdorp stelt dat wegen voldoen aan de voorkeursinrichting overeenkomstig de richtlijnen. Directe (erf)aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen zijn op basis hiervan onwenselijk. Deze optie past om die reden niet (meer) vanuit het mobiliteitsbeleid.
- Doorstroming Engelendaal niet verslechteren
  Een extra aansluiting vermindert de doorstroming/afwikkeling op de Engelendaal. De bewoners/bezoekers vanuit het noorden moeten omkeren. Dit is negatief voor de doorstroming en zorgt voor potentiële verkeersonveilige situaties.

De kosten worden ingeschat op € 2,5 miljoen.

Onderbouwing van bedrag ontbreekt en is daarom niet geloofwaardig

CONCLUSIE EN ADVIES

De verkenning naar de beste ontsluiting voor autoverkeer geeft inzicht in de verschillende voor- en nadelen van de onderzochte opties. In onderstaande tabel is een samenvatting en weging van de verschillende opties en criteria weergegeven.

Onderstaande tabel is subjectief ingevuld> De goedkoopste ontsluiting komt toevallig ook als 'beste' uit de bus.

Criterium	Optie 1: Via p-garage Winkelhof	Optie 2: Direct op Engelendaal	Optie 3: via toegang p-garage	Optie 4: Op Karolusgulden	Optie 5: Engelendaal en Karolusgulden
Fiets en voetganger op 1	Negatief	Neutraal	Negatief	Neutraal sterk negatief	Neutraal
Volledig netwerk langzaam verkeer	Sterk negatief	Negatief	Negatief	Neutraal sterk negatief	Negatief
Verkeersveiligheid	Neutraal	Sterk negatief	Sterk negatief	Neutraal sterk negatief	Sterk negatief
Doorstroming OV	Neutraal	Negatief	Neutraal	Neutraal	Negatief
Categorisering wegennet	Neutraal	Sterk negatief	Neutraal	Neutraal	Negatief
Doorstroming Engelendaal	Negatief	Sterk negatief	Negatief	Neutraal	Negatief

Optie 4 Aansluiting op de Karolusgulden voldoet, als het gaat om de auto-ontsluiting van de ontwikkeling het beste aan de gestelde criteria.

Voor de opties 1, 2 en 3 ontbreekt een voldoende onderbouwde analyse. Alleen optie 4 is verder uitgewerkt in het rapport van Goudappel. Daaruit blijkt dat deze variant aanzienlijke negatieve gevolgen heeft voor fietsers, voetgangers en de verkeersveiligheid, waardoor van een neutraal effect geen sprake is.

De conclusie is daarom onjuist en moet worden herzien.

Hier moet sterk negatief staan:
- de verkeersintensiteit verviervoudigd-
- de Karolusgulden erg krap wordt bevonden
- Fietsroutes worden afgekapt en minder aantrekkelijk gemaakt (zie rapport Goudappel juni 2026)
- fietssluiproutes moeten tegen gegaan worden volgens Goudappel. We hebben het hier over fietsers die door de wijk fietsen om druk auto verkeer te ontwijken. De omwonenden hebben geen last van deze fietsers, in tegendeel!
- Trottoir moet verlaagd worden zodat auto's kunnen passeren, voetgangers moeten wijken (zie rapport Goudappel juni 2026)

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Second opinion is niet geloofwaardig, zie onze opmerkingen bij de conclusie in dit rapport en de opmerkingen bij conclusie en advies van "Verkenning verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeente huis versie 2.0 .

Opdrachtgever	Gemeente Leiderdorp
Onderwerp	**Second opinion memorandum 'Verkenning verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis'**
Datum	13 januari 2026
Kenmerk	020743.20251007.N2.04
Status	Definitief
Pagina	1/4

Inleiding

Op 28 november 2024 heeft de gemeente Leiderdorp een memorandum gepubliceerd omtrent de verschillende ontsluitingsmogelijkheden voor het plot van het oude gemeente huis aan de Statendaalder 1. Dat memorandum betreft een verkenning van de mogelijkheden op basis van het mobiliteitsbeleid van de gemeente Leiderdorp[1]. Tijdens een bewonersavond op donderdag 17 juli 2025 is door de bewoners aangegeven dat de onderbouwing in dit memorandum summier is en de indruk geeft dat voornamelijk de kosten van de alternatieven een rol hebben gespeeld in de keuze van de ontsluitingsvariant. Om de inhoud van de memo te verduidelijken, heeft Goudappel BV in opdracht van de gemeente Leiderdorp een second opinion op dit memorandum uitgevoerd. Het resultaat hiervan wordt in deze notitie beschreven.

Criteria

In het memorandum worden vier verschillende ontsluitingsopties getoetst aan het mobiliteitsbeleid van de gemeente Leiderdorp. Uit dit mobiliteitsbeleid zijn vijf criteria geformuleerd waarop de ontsluitingsopties zijn beoordeeld. Hoewel naar het mobiliteitsbeleid verwezen wordt, volgen deze vijf criteria niet één op één uit het mobiliteitsbeleid. Bovendien wordt geen uitleg gegeven over de toepassing van de criteria in deze specifieke situatie. Een kaart met bijvoorbeeld de loop- en fietsnetwerken had hier meer duidelijkheid kunnen geven. Financiële haalbaarheid is in dit memorandum niet meegenomen in de lijst met criteria, maar vervolgens worden wel inschattingen van kosten van de ontsluitingsopties gegeven. Dit kan bij de lezer het gevoel opwekken dat dit wel meegenomen is in de overweging.

[1] Verkenning verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis; gemeente Leiderdorp; d.d. 28 november 2025.

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Bij de beoordeling van de ontsluitingsopties, wordt per criterium beschreven wat de gevolgen van de ontwikkeling zijn. Hier wordt niet altijd een (eenduidig) waardeoordeel aangehangen. Zijn de gevolgen positief, negatief of verandert er in de praktijk weinig ten opzichte van de huidige situatie? Hoe verhoudt een negatief gevolg bij één optie zich tot een negatief gevolg bij een andere optie? Door dit per ontsluitingsoptie en per criterium weer te geven in een tabel, wordt overzichtelijker welke optie het meest positief uit de verkenning komt en waarom.

Besluitvorming ontsluitingsopties

Aansluiting op en via de parkeergarage Winkelhof

De omschrijving van deze ontsluitingsoptie is goed te volgen. Fietsers en voetgangers worden sterk benadeeld door deze optie, voor OV en auto's verandert weinig. Als aandachtspunt wordt de kwaliteit van de doorstroming van langzaam en gemotoriseerd verkeer op de Engelendaal genoemd. Echter wordt dit aandachtspunt niet genoemd bij de desbetreffende criteria. Bij de criteria worden alleen de gevolgen voor langzaam verkeer op de Statendaalder genoemd. Daardoor wordt bij deze criteria niet duidelijk wat alle aandachtspunten zijn en wat precies de risico's zijn voor het verkeer op de Engelendaal als hierop niet wordt geacteerd.

Aansluiting direct op Engelendaal

Aangezien deze ontsluitingsoptie eigenlijk twee varianten kent, is het lastig te volgen in hoeverre elke variant meegenomen is in de beoordeling op basis van de criteria. Een extra kruispunt heeft bijvoorbeeld grotere gevolgen voor het verkeersbeeld en de doorstroming dan een ontsluiting zoals reeds aanwezig is bij de Houtschans. Duidelijk is wel dat voor beide varianten geldt dat het netwerk voor langzaam verkeer extra wordt gekruist en dat dit tot verkeersonveilige situaties kan leiden.

In de beoordeling is in het scenario met verplicht 'rechtsaf in en rechtsaf uit' nog niet meegenomen dat de ontwikkeling bij deze ontsluitingsoptie alleen bereikt kan worden voor verkeer op de Engelendaal dat vanaf het zuiden komt. Wanneer bewoners (of bezoekers) vanuit het noorden over de Engelendaal rijden, zijn zij genoodzaakt om op het kruispunt met de Gallaslaan of het kruispunt met de Persant Snoepweg om te keren. Dit komt de doorstroming van de Engelendaal niet ten goede en kan bovendien tot verkeersonveilige situaties leiden.

Aansluiting via de toegang van de parkeergarage

De voor- en nadelen van deze optie zijn goed en duidelijk omschreven. De aandachtspunten voor de ondergrondse containers en mogelijk sluipverkeer via de parkeergarage worden aangegeven, maar de invloed daarvan op de beoordeling van deze optie zijn niet duidelijk. Bovendien behoren deze aandachtspunten niet tot een van de criteria waaraan getoetst wordt.

Aansluiting op de Karolusgulden

De introductie van deze ontsluitingsoptie is aangevuld met meer informatie over de verkeersintensiteiten op de betreffende wegvakken. Hoewel dit meer inzicht geeft in het verkeersbeeld in de huidige en toekomstige situatie, wordt dit beeld niet geschetst voor de andere ontsluitingsopties. Daardoor is het lastig om op dit punt de opties met elkaar te vergelijken. Daarbij is onduidelijk waarop de gepresenteerde verkeersintensiteit exact is gebaseerd, terwijl dat essentieel is in de beoordeling.

In de beoordeling van de netwerken voor langzaam verkeer en de beoordeling van de verkeersveiligheid is achterwege gelaten dat het verkeer op het kruispunt met de Gallaslaan toeneemt (weliswaar in beperkte mate). Deze toename van verkeer heeft wel degelijk invloed op de doorgaande fietsroute op de Gallaslaan, welke ook is gecategoriseerd als een hoofdfietsroute in het Mobiliteitsplan (dezelfde status als het fietspad langs de Engelendaal) en de verkeersveiligheid op de Karolusgulden zelf. Aangezien de Engelendaal en de Gallaslaan dezelfde status kennen in het Mobiliteitsplan, zijn de gevolgen op dit vlak vergelijkbaar met de andere ontsluitingsopties.

Andere alternatieve ontsluitingsopties

Goudappel is door de gemeente Leiderdorp ook gevraagd om te kijken naar mogelijke andere ontsluitingsopties. Goudappel heeft hierbij één mogelijk alternatief geïdentificeerd. Dit alternatief is een combinatie van optie 2: aansluiting direct op Engelendaal en optie 4: aansluiting op de Karolusgulden, echter is het verschil dat inrijdend verkeer via de Engelendaal komt en uitrijdend verkeer via de Karolusgulden vertrekt. Dit zorgt ervoor dat 50% van het verkeer de doorgaande loop- en fietsroute aan de Engelendaal kruist en 50% van het verkeer de doorgaande loop- en fietsroute aan de Gallaslaan kruist. Daarnaast zorgt dit op beide kruispunten voor een rustiger verkeersbeeld dan wanneer puur voor één van de twee opties wordt gekozen.

Echter is ook dit alternatief geen goede optie om de ontwikkellocatie te ontsluiten. De directe (erf)aansluiting op een gebiedsontsluitingsweg (als de Engelendaal) blijft onwenselijk. Daarnaast ontstaat ook hier, in het scenario met verplicht rechts in en rechtsaf uit, de situatie waarbij inrijdend verkeer uit het noorden eerst om moet keren op de kruispunten met de Gallaslaan of Persant Snoepweg om de planlocatie te kunnen bereiken.

Conclusie

De aanpak in het memorandum is duidelijk en de criteria waaraan wordt getoetst ook. Echter is het lastig om de beoordelingen van de verschillende opties met elkaar te vergelijken en daar een conclusie uit te trekken. Daarom adviseren wij de gemeente Leiderdorp om de ontsluitingsopties eenduidiger te beoordelen op de gestelde criteria. Een voorbeeld hierbij kan zijn om bij criterium 2 (een volledig en aangesloten netwerk voor voetgangers en fietsers) een netwerkkaart op te nemen en bij elke ontsluitingsoptie zowel de gevolgen voor het netwerk voor zowel de Engelendaal als de Gallaslaan mee te nemen in de beoordeling.

Netwerkkaart is ondanks advies niet gemaakt en ontbreekt in beoordeling

Middels een tabel kunnen vervolgens de verschillende ontsluitingsopties met elkaar worden vergeleken op basis van de criteria, waarbij direct overzichtelijk is waarom een ontsluitingsoptie beter scoort dan een ander.

Door deze aanbevelingen toe te voegen aan de bestaande memo wordt (1) elke ontsluitingsoptie op dezelfde manier getoetst aan de gestelde criteria en wordt (2) de vergelijking tussen de criteria overzichtelijker. Naar verwachting leidt dit echter niet tot een andere conclusie in het oorspronkelijke memorandum.

Er wordt vooruitgelopen op de uitkomst van de toetsing door op voorhand te stellen dat deze niet tot een andere conclusie zal leiden. Dat is opmerkelijk, omdat deze toets bij de second opinion kennelijk niet is uitgevoerd. Desondanks wordt er al een oordeel gegeven over de uitkomst, zonder dat daarvoor een feitelijke onderbouwing beschikbaar is.

Ontwikkeling plot Oude gemeentehuis Leiderdorp

Verkeer en ontsluiting

Bij de stukken is dit oude rapport van februari 2026 bijgevoegd in plaats van het recentere rapport van juni 2026.

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Het oude rapport is bijgevoegd en dient te worden vervangen door de versie van 16 juni 2026

Opdrachtgever	Gemeente Leiderdorp
Titel rapport	Ontwikkeling plot Oude gemeentehuis Leiderdorp
Kenmerk	020743.20260108.R1.05
Datum publicatie	16 juni 2026
Projectleider Goudappel	Dhr. ing. C. (Christiaan) Nab
Projectteam Goudappel	Dhr. R.J.C.M. (Robbert) Abbink MSc.
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 2026

Opdrachtgever	Gemeente Leiderdorp
Titel rapport	Ontwikkeling plot Oude gemeentehuis Leiderdorp
Kenmerk	020743.20260108.R1.03
Datum publicatie	3 februari 2026
Projectleider Goudappel	Dhr. ing. C. (Christiaan) Nab
Projectteam Goudappel	Dhr. R.J.C.M. (Robbert) Abbink MSc.
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 2026

Ontwikkeling plot Oude gemeentehuis Leiderdorp

Verkeer en ontsluiting

Dit is het recentere rapport van juni 2026

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Leiderdorp
Titel rapport	Ontwikkeling plot Oude gemeentehuis Leiderdorp
Kenmerk	020743.20260108.R1.05
Datum publicatie	16 juni 2026
Projectleider Goudappel	Dhr. ing. C. (Christiaan) Nab
Projectteam Goudappel	Dhr. R.J.C.M. (Robbert) Abbink MSc.
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 2026

Inhoudsopgave

1. Aanleiding 1

1.1 Context 1

1.2 Doel van het onderzoek 2

1.3 Functieprogramma 2

1.4 Leeswijzer 3

2. Aanpak en uitgangspunten 4

2.1 Aanpak 4

2.2 Toetsingskader 7

3. Huidige situatie 11

3.1 Verkeersveiligheid 11

3.2 Parkeermotief 12

3.3 Karolusgulden 13

3.4 Florijn 15

3.5 Aansluiting Gallaslaan 16

3.6 Langzaam verkeer Statendaalderplein 19

4. Verwachte planeffecten 22

4.1 Functieprogramma 22

4.2 Verkeersgeneratie 22

4.3 Resultaten verkeersgeneratie 24

4.4 Effect op routekeuze langzaam verkeer 24

4.5 Ontsluiting parkeergarage ontwikkeling 27

5. Beoordeling 30

5.1 Wegvakken 30

5.2 Kruispunt Gallaslaan 31

6. Conclusies en advies 34

6.1 Conclusies 34

6.2 Aanbevelingen 35

Bijlagen

1. Verslag schouw(s)

2. Ontwerptekening zichtlijnen in de bochten

3. Ontwerptekening rijcurvesimulaties

1. Aanleiding

1.1 Context

De ontwikkelaar Citystone wil op de locatie van het oude gemeentehuis woningbouw, met in de plint commerciële voorzieningen, realiseren. (zie figuur 1.1 voor de locatie). De eerste stap is dat de gemeente Leiderdorp hiervoor een Nota van Uitgangspunten (NvU) opstelt. Door de gemeente Leiderdorp is Goudappel BV gevraagd om voor de Nota van Uitgangspunten onderzoek te doen naar de verkeersafwikkeling en -veiligheid en de toegang tot de parkeergarage en de parkeerplaatsen op maaiveld. Concreet heeft de gemeente om de volgende input gevraagd:

- een berekening met onderbouwing van het aantal autobewegingen in de toekomstige situatie na realisatie van de ontwikkeling op te stellen (de verkeersintensiteiten op de Karolusgulden en Florijn zijn in kader van dit onderzoek in de bestaande situatie gemeten, evenals de kruispuntbelasting op het kruispunt tussen de Karolusgulden – Florijn - Gallaslaan);
- een beoordeling van de huidige inrichting van de Karolusgulden op verkeersveiligheid te maken, uitgaande van het aantal verkeersbewegingen in zowel de huidige situatie als in de toekomstige situatie;
- een voorstel te doen voor de toegang tot de parkeergarage en de toegang tot de parkeerplaatsen op maaiveld;
- een onderzoek te doen naar de routes voor fietsers en wandelaars en de locatie voor de toegang tot het gebouw. Dit om daarbij zo veel als mogelijk aan te sluiten op het gemeentelijke mobiliteitsbeleid waarin de fietser en voetganger op één staan;
- een voorstel te doen voor de optimalisatie van de route voor fietsers en voetgangers tussen Heinsiuslaan en Engelendaal.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie en de directe omgeving (bron ondergrond: Cyclomedia)

1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om het verkeerskundige planeffect[1] van de beoogde ontwikkeling en de verkeerskundige consequenties[2] hiervan inzichtelijk te maken. Daar waar het planeffect mogelijk leidt tot verkeerskundige knelpunten wordt globaal inzicht gegeven in mogelijke oplossingsrichtingen. Om de verkeerskundige consequenties van de ontwikkeling inzichtelijk te maken is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de huidige verkeerssituatie. Hiertoe is door NDC Nederland verkeersonderzoek op straat uitgevoerd met behulp van camera-registratie, mechanische verkeerstellingen middels telslangen en enquêteurs, die gebruikers van de parkeervoorzieningen naar het parkeermotief hebben gevraagd. Aan de hand van deze data is inzicht verkregen in onder andere het huidige gebruik (de huidige verkeersintensiteiten), opvallende gedragingen op het kruispunt met de Gallaslaan, gereden snelheden en de parkeermotieven. Gecombineerd met het verkeerskundige inzicht vanuit meerdere schouwmomenten op locatie leidt dit tot een goed inzicht over het huidige functioneren.

1.3 Functieprogramma

Hier staat weer een ander aantal woningen

Het globale functieprogramma bestaat uit de realisatie van circa 76 appartementen. In deze analyse wordt, conform opgave van de gemeente Leiderdorp uitgegaan van:

- 25 appartementen in de sociale huur, met een omvang van gemiddeld circa 55 m² bvo;
- 24 appartementen in de middeldure koop, met een omvang van gemiddeld circa 72 m² bvo;
- 7 appartementen in de vrije sector koop tot 100 m² bvo;
- 20 appartementen in de vrije sector koop groter dan 100 m² bvo.

Daarnaast wordt voorzien in de realisatie van een commerciële ruimte in de plint met een omvang van circa 400 m² bvo. Ook hiervan is de exacte invulling nog niet bekend.

1 Het planeffect bestaat o.a. uit de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling.

2 De verkeerskundige gevolgen als gevolg van het planeffect.

1.4 Leeswijzer

In voorliggende rapportage wordt het resultaat uit de verkeerskundige analyse toelicht. Dit rapport bestaat uit de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de aanpak en uitgangspunten van het onderzoek. Tevens wordt ingegaan op de onderzoeken die op straat zijn uitgevoerd.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige situatie. Ingegaan wordt onder andere op de verkeersintensiteiten en passeersnelheid op de Karolusgulden en Florijn. Tevens wordt ingegaan op het functioneren van het kruispunt Karolusgulden – Florijn – Gallaslaan.
- Hoofdstuk 4 beschrijft de planeffecten. Ingegaan wordt onder andere op de verkeersgeneratie, het effect van de bebouwing op de routekeuze voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en de verkeerskundig gewenste ontsluiting voor fietsverkeer, voetgangers[3] en van de parkeergarage onder de beoogde bebouwing.
- Hoofdstuk 5 beschrijft de beoordeling van de planeffecten op wegvak- en kruispuntniveau.
- Tot slot worden in hoofdstuk 6 de conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

[3] En ook andersom: hoe kan het gebouwontwerp het mogelijk maken dat lopen en fietsen worden gestimuleerd?

2. Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

2.1.1 Verkeersgeneratie

Nieuwe functies, zoals de beoogde woningen, genereren een bepaalde hoeveelheid verkeer. Bewoners van de woningen gaan naar het werk, recreëren, doen de boodschappen en krijgen vrienden en familie op bezoek. Deze verplaatsingen kunnen op verschillende manieren en met verschillende modaliteiten gemaakt worden: onder andere als voetganger, als fietser of als autobestuurder en/of bijrijder. Deze locatie leent zich bij uitstek voor het gebruik van alternatieven: te voet (belangrijke (dagelijkse) voorzieningen binnen handbereik), of met de fiets (ligt aan een al gerealiseerde doorfietsroute) en het openbaar vervoer (R-net halte in de directe nabijheid).

De toename op het autoverkeer heeft verkeerskundig gezien de meeste impact op de (directe) omgeving. Daarom wordt het verkeerseffect van een ontwikkeling primair uitgedrukt in de verkeersgeneratie van het autoverkeer. Met behulp van CROW[4] kencijfers[5] is de verkeersgeneratie van de beoogde woningen berekend[6]. De verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en -attractie (aankomend verkeer). Met behulp van CROW-cijfers en ervaringscijfers van Goudappel is de verkeersgeneratie vervolgens vertaald naar aankomend en vertrekkend verkeer in het ochtend- en avondspitsuur.

2.1.2 Fysieke schouw op locatie

Om een goed beeld te hebben van de huidige verkeerssituatie is op meerdere momenten een schouw op locatie uitgevoerd en zijn verschillende verkeersonderzoeken op straat verricht. De schouws zijn uitgevoerd op:

- Donderdag 17 juli 2025 in de ochtend- en avondspitsperiode. De ochtendspitsperiode is tussen 7.00 en 9.00 uur en de avondspitsperiode is tussen 16.00 en 18.00 uur. De schouw in de avondspitsperiode is uitgevoerd samen met de omwonenden en een vertegenwoordiging vanuit de gemeente Leiderdorp. Een verslag hiervan is opgenomen in bijlage 1 van deze rapportage.
- Vrijdag 7 november 2025 tussen 10.00 en 12.00 uur. De schouw op dit moment is aanvullend uitgevoerd, omdat door bewoners kenbaar is gemaakt dat het verkeersbeeld op vrijdag en zaterdag anders is dan op andere (werk)dagen. Op vrijdag zijn enkele marktkramen aanwezig op de Statendaalder, waardoor extra bezoekers naar het winkelcentrum komen. Zaterdag is een drukke dag voor het winkelcentrum. In overleg met de gemeente Leiderdorp is besloten om de schouw op vrijdagochtend uit te voeren.

---

4 CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

5 CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren (december 2018).

6 In de CROW kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar woningtypen en -omvang, wat indirect gekoppeld is aan de toekomstige doelgroep die in de toekomstige situatie de woning gaat bewonen, bijvoorbeeld kleine éénkamerappartementen zijn niet geschikt voor gezinnen.

De schouw op locatie is verkeerskundig van aard en is uitgevoerd door één of twee ervaren verkeerskundig adviseurs van Goudappel[7]. Tijdens de schouw is gelet op het huidige verkeersbeeld op de Karolusgulden, Florijn, Statendaalder en op het kruispunt met de Gallaslaan. Gelet is onder andere op het verkeersgedrag van de waargenomen verkeersdeelnemers[8]. Tevens zijn de wegvakken op verschillende manieren beleefd, zowel als automobilist en als voetganger. Op het kruispunt met de Gallaslaan is gelet op eventuele wachtrijvorming, de verkeersverdeling tussen de Karolusgulden en Florijn, het verkeersgedrag op het kruispunt en de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. In combinatie met de uitgevoerde verkeersonderzoeken vormt de schouw belangrijke input voor het huidige verkeerskundig functioneren van de wegvakken en het kruispunt.

2.1.3 Verkeersonderzoeken

Op zowel de Karolusgulden, als op de Florijn en het kruispunt met de Gallaslaan zijn verschillende verkeersonderzoeken de afgelopen periode uitgevoerd, welke hieronder nader worden toegelicht:

- Mechanische verkeerstellingen;
- Camera-registratie;
- Enquêtes.

Mechanische verkeerstellingen

Zowel op de Karolusgulden als op de Florijn zijn in de periode van 28 oktober tot en met 10 november 2025 mechanische verkeerstellingen uitgevoerd. Met behulp van telapparatuur en telslangen is in deze periode voor 24/7 de verkeersintensiteit naar rijrichting geregistreerd. Tevens geeft deze manier van tellen inzicht in de gereden snelheid en voertuigtypen. De gereden snelheid wordt uitgedrukt in kilometers per uur. Om een valide uitspraak te doen over de passeersnelheid wordt gekeken naar de V85. Dit betreft de snelheid (de V) die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden. Ook is inzicht in de gemiddelde en maximum gereden passeersnelheid op beide wegvakken. Binnen voertuigtypen wordt onderscheid gemaakt in personenauto's (lichte voertuigen), grote bestelbussen en kleine vrachtwagens (middelzware voertuigen) en grote vrachtwagens (zware voertuigen). Tevens is het fietsverkeer apart geregistreerd. Per uur is de verkeersintensiteit geregistreerd met onderscheid in werkdagen en weekenddagen. Daaruit volgen ook de werkdag- en weekdaggemiddelden[9] in motorvoertuigen (mvt) per etmaal.

---

7 De schouw op donderdag 17 juli in de ochtend- en avondspitsperiode is uitgevoerd door twee adviseurs. De schouw op vrijdagochtend d.d. 7 november is door één adviseur uitgevoerd.

8 Het betreft een momentopname op een bepaalde locatie. Tijdens de waargenomen periode is niet gelijktijdig het volledige gebied te overzien.

9 Het werkdaggemiddelde betreft de gemiddelde verkeersintensiteit van maandag t/m vrijdag (de werkdagen). Het weekdaggemiddelde is de gemiddelde verkeersintensiteit van maandag t/m zondag (werkdagen + twee weekenddagen).

Camera-registratie
In de periode van 3 tot en met 10 november 2025 is het verkeersbeeld op het kruispunt Karolusgulden – Florijn – Gallaslaan met behulp van camera-registratie in beeld gebracht. Middels de camera-registratie is het mogelijk om een uitspraak te doen over de verkeersintensiteiten naar rijrichting op het kruispunt. Exact bekend is hoeveel verkeer waar vandaan komt en waarnaartoe gaat.

Omdat de wegvakken van de Karolusgulden en Florijn beide doodlopend zijn, en het kruispunt met de Gallaslaan de enige aansluiting is, is de camera-registratie ook gebruikt om op basis van voertuigkenmerken een uitspraak te doen over de parkeerduur. De parkeerduur, in combinatie met de aankomst- en vertrektijd geeft een indruk voor een parkeermotief:

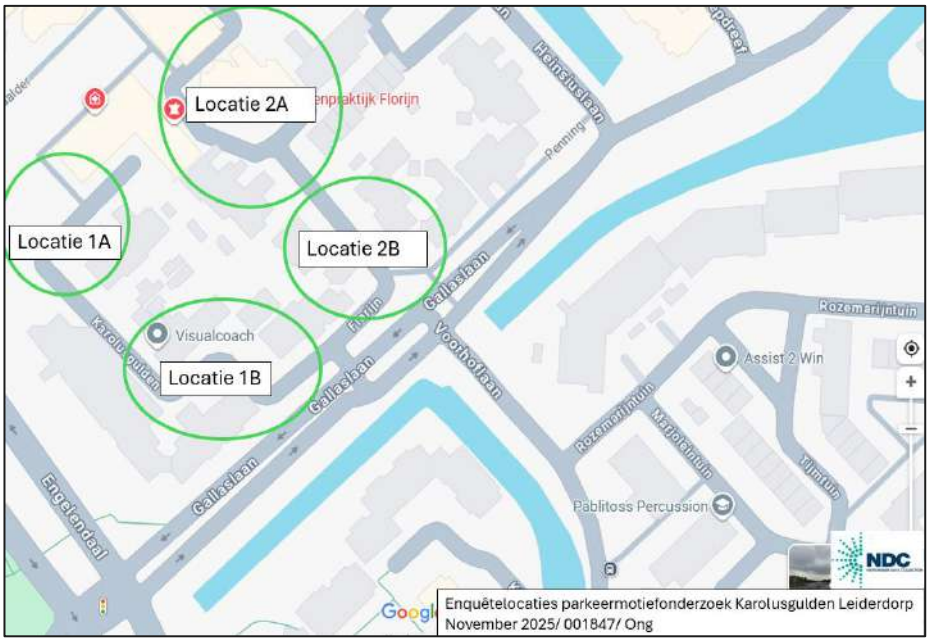
- Bewoners (vertrekken in de ochtend en komen terug in de avond);
- Bezoekers (staan relatief kort geparkeerd naargelang de verblijfsduur);
- Werknemers (komen in de ochtend en vertrekken in de middag);
- Overig (voertuigen die langer geparkeerd staan).

Enquêtes
Tot slot zijn de parkeerders door enquêteurs gevraagd naar het parkeermotief. Op de volgende momtenten zijn op de verschillende parkeerlocaties aan de Karolusgulden en Florijn bestuurders van parkerende voertuigen gevraagd naar de reden om te parkeren:

- Zaterdag (weekend- en marktdag) 8 november 2025 tussen 10.00 en 16.00 uur;
- Woensdag 12 november 2025 tussen 9.00 en 17.00 uur;
- Vrijdag (marktdag) 14 november 2025 tussen 9.00 en 16.00 uur.

Per onderzoeksdag zijn twee enquêteurs ingezet om parkeerders te vragen naar het parkeermotief. Dit is uitgevoerd in 4 verschillende parkeerzones (zie ook figuur 2.1). De geënquêteerden konden de volgende antwoorden geven:

- Als bewoner;
- Als bezoeker (aan familie o.i.d.)
- Als bezoeker (aan het winkelcentrum);
- Als bezoeker (anders)
- Werk;
- Winkelen/markt;
- Apotheek;
- Carpool;
- Anders.



Figuur 2.1: Onderscheiden locaties voor de enquête (bron: NDC Nederland)

2.2 Toetsingskader

De verkeersonderzoeken, gecombineerd met de berekende verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling, leiden tot een toekomstige verkeersintensiteit en verkeersbeeld. Het effect hiervan wordt beoordeeld aan de richtlijnen in Duurzaam Veilig[10]. Daarnaast geldt de Mobiliteitsvisie 'Bereikbaar en op weg' (gemeente Leiderdorp) als randvoorwaardelijk binnen de beoordeling.

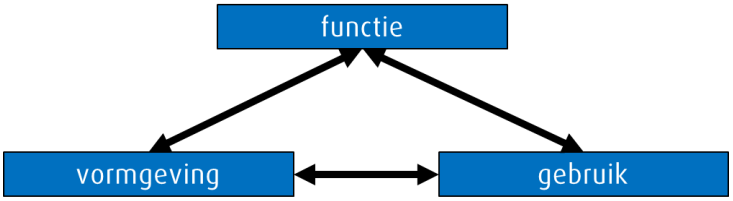
2.2.1 Duurzaam veilig

Verkeersveiligheid op wegvakniveau wordt beoordeeld aan de hand van de principes beschreven in Duurzaam Veilig. Binnen Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een duurzaam evenwicht tussen de functie van de weg, de vormgeving en het gebruik (zie ook figuur 2.2). In Duurzaam Veilig zijn landelijk een drietal wegcategorieën gedefinieerd:

- Stroomwegen: enkel buiten de bebouwde kom gemaakt om het verkeer te laten stromen, bijvoorbeeld autosnelwegen.
- Gebiedsontsluitingsweg: Deze wegen kunnen gelegen zijn binnen en buiten de bebouwde kom. Deze wegvakken zijn bedoeld ter ontsluiting van gebieden en uitwisseling van verkeer tussen wegvakken. Binnen de bebouwde kom bedraagt de maximum snelheid 50 of 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom zijn de gebiedsontsluitingsweg de provinciale wegen met een doorgaande functie. Hierop geldt over het algemeen een snelheidsregime van 80 km/uur.

[10] Duurzaam Veilig is een landelijk principe waarin gestreefd wordt naar een monofunctionele weginrichting die voor alle weggebruikers als zodanig herkenbaar is.

- Erftoegangswegen: Zijn ook gelegen binnen en buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur en zijn de wegvakken veelal gelegen in landelijk gebied. Binnen de bebouwde kom is op erftoegangswegen het totale leefklimaat belangrijk. Sociale interactie en verblijven staan hierop centraal. Er vind veel uitwisseling plaats op kruispunten, maar ook vanuit erfaansluitingen en/of vanaf parkeervoorzieningen. Auto- en fietsverkeer maken veelal gebruik van dezelfde rijbaan. De maximum snelheid op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom bedraagt 30 km/uur en het primaat ligt bij het verblijven.



Figuur 2.2: Evenwicht functionele eisen voor een Duurzaam Veilig wegvak

Met behulp van de Wegenscan[11], gebaseerd op de principes uit de landelijke visie Duurzaam Veilig, wordt een uitspraak gedaan over de wenselijke verkeersintensiteit gebaseerd op de huidige vormgeving en functie (gecombineerd met de gereden snelheid) van een betreffend wegvak. Naast het evenwicht tussen de functie, vormgeving en het gebruik van een weg spelen hierbij de omgevingskenmerken een belangrijke rol. Een overschrijding van de wenselijke verkeersintensiteit leidt niet per definitie tot een verkeersonveilige situatie, maar mogelijk tot hinder bij gebruikers. Dat maakt de wenselijke verkeersintensiteit geen harde bovengrens, maar een indicatieve waarde. Door de toekomstige verkeersintensiteit te toetsen aan de wenselijke verkeersintensiteit ontstaat een beeld van de eventueel beschikbare restcapaciteit op basis van de huidige vormgeving. Met behulp van de Wegenscan is de toekomstige verkeersintensiteit afgezet tegen de huidige functie en vormgeving van de Karolusgulden en Florijn.

[11] De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel, waarmee op basis van wegkenmerken het evenwicht tussen de vormgeving, functie en het gebruik wordt bepaald. Wegkenmerken zijn o.a. wegbreedte, aanwezigheid fiets- en voetgangersvoorzieningen, afstand tot de bebouwing en vormgeving parkeervoorzieningen.

2.2.2 Mobiliteitsvisie Bereikbaar en op weg

In oktober 2019 heeft de gemeente Leiderdorp de Mobiliteitsvisie 'Bereikbaar en op weg' vastgesteld. De visie zet de hoofdlijnen voor het mobiliteitsbeleid uiteen. Die hoofdlijnen worden vervolgens uitgewerkt in deelnota's of in actualisering van bestaande nota's, zoals de parkeernota. Onderstaande tekst is overgenomen uit de Mobiliteitsvisie.

Of je nu kiest om te lopen, te fietsen of de bus, de auto of de trein pakt, elke modaliteit heeft zijn eigen voor- en nadelen. Uit analyses van verplaatsingsgedrag blijkt dat de voorkeur van reizigers voor een bepaalde modaliteit in sterke mate samenhangt met de af te leggen afstand.

- Te voet is ideaal voor korte verplaatsingen, bijvoorbeeld naar de winkel of bushalte in de buurt. Uit onderzoek blijkt dat in Nederland zeker 30% van de mensen op 500 meter van dagelijkse voorzieningen woont en 75% op 1000 meter. Dat is voor de meeste mensen een ideale afstand om lopend af te leggen. De gemeente houdt in het kader van de Wmo[12] gelet op een beperktere mobiliteit een maximale loopafstand van 800 meter aan. Langere verplaatsingen te voet bestaan vooral uit recreatieve (rond)wandelingen.
- Met name op afstanden tot 7,5 kilometer fietsen inwoners van Nederland veel. Zeker in stedelijke gebieden is dit het geval. Met de komst van elektrische fietsen en speed-pedelecs[13] groeit het bereik verder, naar zo'n 15 kilometer. De fiets is ook veelgebruikt in combinatie met bus en trein. Bij langere afstanden neemt het aandeel van de fiets in het aantal verplaatsingen af.
- De bus is een belangrijke fijnmazige vervoersvorm, veelal benut voor middellange afstanden. Met R-net is er bovendien een snelle en frequente variant.
- De auto blijft een populair vervoermiddel en zeker op langere afstanden qua reistijden en gemak een interessante keuze.
- De trein is in combinatie met de fiets vanuit Leiderdorp meer geschikt voor langere verplaatsingen, omdat er nog een behoorlijke afstand van of naar stations afgelegd moet worden.

Deze voorkeursmodaliteiten geven handvatten om het verkeersnetwerk in Leiderdorp passend in te richten voor lokaal, regionaal en interregionale verkeer. De mobiliteitsvisie gaat uit van het principe 'Het juiste verkeer op de juiste plek'. Om dit te bereiken zijn in de Mobiliteitsvisie voor de verschillende modaliteiten netwerkkaarten opgenomen. Hieruit blijkt dat de Statendaalder tussen de Engelendaal en Heinsiuslaan is gecategoriseerd als een utilitaire voetgangersroute, gelegen in een voetgangerszone (het winkelcentrum). Tevens is de Statendaalder benoemd als lokale fietsroute. De Engelendaal en Gallaslaan zijn in de Mobiliteitsvisie beide opgenomen als 'doorfietsroute'. Doorfietsroutes (primaire routes) zijn gericht op langere verplaatsingen en sluiten ook aan op het routenetwerk van de regio. Deze routes zijn het meest royaal en optimaal ingericht voor fietsers vanwege de verbindende (regionale) functie.

---

12 Wet maatschappelijke ondersteuning.

13 Een speed-pedelec ('high speed e-bike') is een tweewieler met elektrische trapondersteuning tot maximaal 45 kilometer per uur. Voor de speed-pedelec gelden dezelfde regels als voor de bromfiets.

Lokale routes (secundaire routes) zijn doorgaans gericht op kortere verplaatsingen binnen Leiderdorp. Ze bieden daarbij een goed en ondersteunend netwerk waar het comfortabel fietsen is. Conform de Mobiliteitsvisie hebben de Karolusgulden en Florijn geen status voor het langzaam verkeer. Hetzelfde geldt voor het autoverkeer. De Engelendaal is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Gebiedsontsluitingswegen zijn hoofdroutes voor auto-, vracht- en bezorgverkeer met een lokale bestemming. Dit zijn ook de geschikte routes voor autoverplaatsingen tussen de diverse wijken. In het belang van het langzaam verkeer zorgt de gemeente voor goede oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers. Op hoofdroutes wordt door de gemeente geen groene golf toegepast. Zo wordt voorkomen dat er extra (gebiedsvreemd) verkeer over deze hoofdroutes gaat rijden.

De Gallaslaan is in de Mobiliteitsvisie gecategoriseerd als een wijkontsluitingsweg. In mei/juni 2025 is de wegencategorisering geactualiseerd en is de Gallaslaan gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW-30). In de praktijk is deze wijziging nog niet doorgevoerd.

De gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur zijn routes door de wijken waar doorgaans ook de stadsbus rijdt. Op deze wegen zit nu nog veel gebiedsvreemd autoverkeer. Ook is verkeersveiligheid hier erg van belang, zeker gelet op de scholen die aan veel van de wijkwegen liggen. Op deze routes zet de gemeente in op een goede doorstroming voor de bus en de fiets. Met de hoogwaardige hoofdroutes en goede verkeersafwikkeling op snel- en ringwegen zijn deze routes voor autoverkeer in de toekomst alleen nog van belang voor het auto-, vracht- en bezorgverkeer met een bestemming in de aanliggende wijk. Om dit te bereiken doet de gemeente op deze wegen onderzoek naar verkeerscirculatiemaatregelen (bijvoorbeeld knips, eenrichtingsverkeer, bussluizen, fietsstraten, auto te gast enzovoort.). In de Nota Circulatie worden voor deze straten concrete plannen uitgewerkt om zowel het gebiedsvreemde verkeer te verminderen als de bereikbaarheid te garanderen. De Karolusgulden en Florijn hebben conform de Mobiliteitsvisie geen status voor het gemotoriseerd verkeer. Dit is passend bij de functie van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

3. Huidige situatie

3.1 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de huidige situatie komt onder andere tot uiting in het huidige ongevallenbeeld. In figuur 3.1 is het aantal geregistreerde verkeersongevallen[14] weergegeven met onderscheid in ongevallen met 'uitsluitend materiele schade (ums in blauw)' en ongevallen met letsel (ziekenhuisopname in rood of dodelijk in zwart). De omvang van de cirkel geeft het aantal verkeersongevallen weer. De weergegeven ongevallen zijn geregistreerd in de periode tussen 1 januari 2020 en november 2025.



Figuur 3.1: Geregistreerde verkeersongevallen in de periode januari 2020 tot november 2025[15]

In de omgeving van de Karolusgulden en Florijn vallen twee locaties op:

- De aansluiting bij de parkeergarage Winkelhof;
- Kruispunt Gallaslaan – Voorhoflaan.

Op de aansluiting bij de parkeergarage Winkelhof zijn in totaal 6 ongevallen geregistreerd, waarvan 1 met letsel. In dezelfde periode zijn op het kruispunt Gallaslaan – Voorhoflaan 5 ongevallen geregistreerd, waarvan eveneens 1 met letsel. Daarnaast is op de aansluiting tussen de Karolusgulden, Florijn en de Gallaslaan 1 letselongeval geregistreerd. Bij de laatste twee letselongevallen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en/of voetgangers) betrokken. Op de Karolusgulden en Florijn zijn de afgelopen 5 jaar geen ongevallen geregistreerd.

---

14 Ongevallenmeldingen van diverse aanleverende instanties, waaronder de politie.

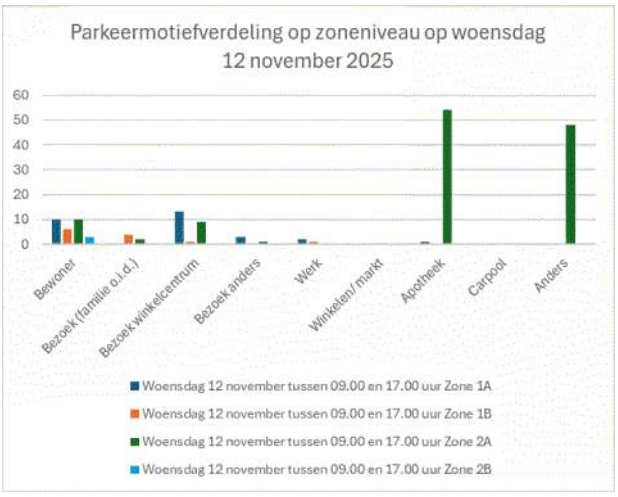
15 Bron: https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map#4.5346/52.1616/16.3530/0.0000/0

Ondanks dat ieder ongeval er één te veel is, is het ongevallenbeeld niet afwijkend ten opzichte van andere locaties in de gemeente Leiderdorp of landelijk. Het ongevallenbeeld is divers en geeft geen duidelijke oorzaak. Het ongevallenbeeld is dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat er sprake is van een structurele verkeersonveilige situatie.

3.2 Parkeermotief

Zoals beschreven in de onderzoeksopzet zijn enquêtes uitgevoerd, waarin parkeerders op drie dagen op vier verschillende locaties zijn bevraagd naar het parkeermotief. Per onderzoeksdag zijn de parkeermotieven divers. Op vrijdag en zaterdag zijn motieven 'winkelen/markt' en 'bezoek winkelcentrum' sterk vertegenwoordigd aan de zijde van de Karolusgulden. Op woensdag en vrijdag is aan de zijde van de Florijn het motief 'Apotheek' veelvoorkomend.







* *Anders is een verzameling van overige motieven, bv afzetten, huisarts etc.*

Figuur 3.2: Parkeermotief per dag per onderzoeksgebied

Het motief ‘carpool’ is op geen van de onderzoeksmomenten bij geen van de onderzoekslocaties geantwoord. Het aandeel bewoners en bezoekers aan bewoners (familie o.i.d.) is op de verschillende momenten en in de verschillende onderzoeksgebieden overeenkomstig met elkaar.

3.3 Karolusgulden

De Karolusgulden wordt gekenmerkt door woningbouw aan weerszijden van de weg. Naast (haakse) parkeerplaatsen bevinden zich ook diverse erfaansluitingen op de Karolusgulden (carports die rechtstreeks ontsluiten op de rijbaan). Het profiel van de Karolusgulden bestaat uit een gemengde rijbaan, waarop het auto- en langzaam verkeer gemengd wordt afgewikkeld. De rijbaan heeft op de rechtstanden een breedte van circa 5,20 meter. Langs het grootste deel is aan één of beide zijden een trottoir aanwezig. Op de Karolusgulden geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit wordt kenbaar gemaakt middels een zone-bord aan de rechterzijde op de aansluiting met de Gallaslaan. Tevens geldt een parkeerverbod (verplicht parkeren in de parkeervakken of op eigen terrein). Op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom staat verblijven centraal. De huidige vormgeving in combinatie met de maximum snelheid sluiten goed aan bij de functie van erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

Uit de mechanische verkeerstelling blijkt dat de huidige verkeersintensiteit op de Karolusgulden circa 170 motorvoertuigen (mvt) en 81 fietsers per etmaal bedraagt op een gemiddelde werkdag. Op de Karolusgulden is op vrijdag en zaterdag de hoogste verkeersintensiteit geregistreerd. Op de drukste vrijdag (d.d. 1 november) bedroeg de geregistreerde verkeersintensiteit 204 mvt/etmaal. Op de drukste zaterdag bedroeg de geregistreerde verkeersintensiteit 289 mvt/etmaal. Uit de enquête is de hogere verkeersintensiteit op vrijdag en zaterdag te relateren aan bezoek aan het winkelcentrum/markt (markt is op vrijdag en zaterdag).

Naast de verkeersintensiteit is ook de passeersnelheid van het verkeer door de mechanische telapparatuur geregistreerd. Kijkend naar de gereden snelheden ligt de gemiddelde snelheid op de Karolusgulden op de meetlocatie op een gemiddelde weekdag op circa 18 km/uur. De V85[16] ligt iets hoger en bedraagt circa 22 km/uur. De geregistreerde snelheid ligt naar rijrichting nagenoeg gelijk (geen verschil of het verkeer in noordelijke of zuidelijke richting rijdt). De hoogst geregistreerde V85 is gemeten tussen 20.00 en 21.00 uur en bedraagt 25,1 km/uur. Zowel de gemiddelde snelheid als V85 zijn heel goed in een 30 km/uur-zone. In de verkeersmetingen is dan ook zichtbaar dat het verkeersgedrag door de huidige gebruikers goed passend is bij de huidige vormgeving.

[16] Snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden.

Een tweede kenmerk van de Karolusgulden zijn de aanwezige haakse bochten. Met behulp van AutoCAD zijn de zichtlijnen in de bochten uitgewerkt (zie uitsnede van de ontwerptekening in figuur 3.3; de feitelijke ontwerptekening is opgenomen in bijlage 2 van deze rapportage). Hierin is onderscheid gemaakt in de benodigde zichthoeken bij een snelheid van 15 en 30 km/uur.



Figuur 3.3: Uitsnede zichthoeken Karolusgulden

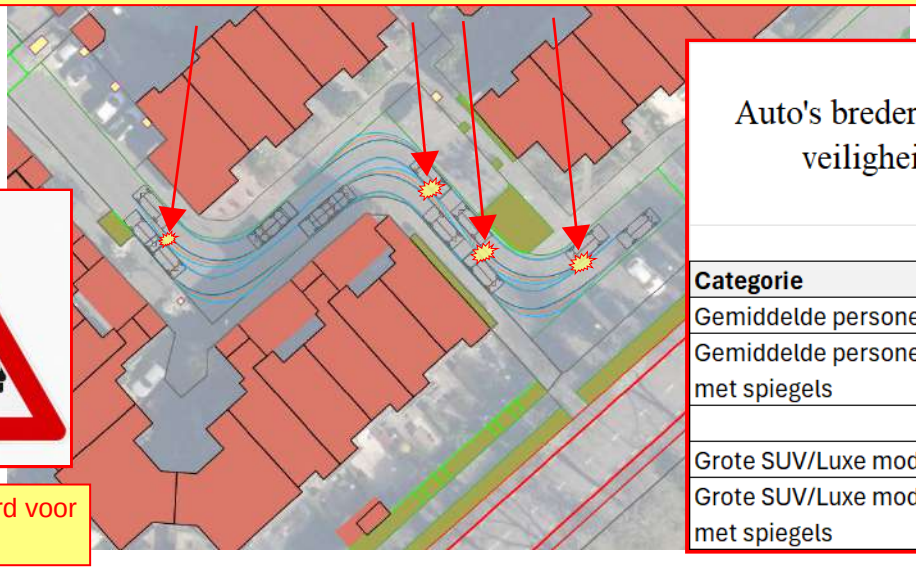
Uit bovenstaande figuren wordt geconcludeerd dat de zichthoeken op twee locaties relatief beperkt zijn en niet voldoen aan de gewenste zichtlijnen bij 30 km/uur. Dit betreft de laatste bocht (rechts weergegeven in figuur 3.3) en de tweede bocht in de S-bocht (middelste bocht in de linker figuur van 3.2). Bij een snelheid van 15 km/uur voldoet het zicht in beide bochten wel. Aangezien de geregistreerde V85 op de rechtstand op de Karolusgulden circa 22 km/uur bedraagt is het aannemelijk dat de snelheid in de bochten dichterbij de 10 a 15 km/uur ligt. Daarmee is sprake van een acceptabele situatie.

In figuur 3.4 is met behulp van rijcurvesimulaties het benodigde ruimtebeslag weergegeven van twee personenauto's in de bochten op de Karlosgulden. De simulaties zijn gemaakt op basis van het standaard NEN[17] voertuig voor personenauto's. In blauw zijn de sleeplijnen van de carrosserie weergegeven en in oranje de lijn van de banden. De standaard gereden snelheid bij een bocht vooruit in een rijcurvesimulatie bedraagt 10 km/uur, wat passend is in deze bochten. Te zien is dat het krap is, maar dat het passeren van twee voertuigen gelijktijdig door de bocht op een lage snelheid (net) mogelijk is. In de praktijk is het aannemelijk dat bij twee tegemoetkomende voertuigen één van de twee auto's even wacht tot de andere gepasseerd is of dat een voertuig (iets) uitwijkt via het bestaande trottoir om een ander te laten passeren. Ook hierdoor ligt de snelheid laag en is sprake van een verkeersveilige situatie.

17 De NEN2443: 2013: Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garage. Hierin is de maatvoering van een personenauto's beschreven.

Het ontwerp van de straat in de Karolusgulden stamt uit 1980. De de gemiddelde auto was toen 1,64 m breed.

Auto's zijn in rapport van Goudappel 1,8 m breed (zonder spiegels) getekend en strak tegen de stoep. Op vier punten raken de passerende auto's elkaar. De gemiddelde auto in Nederland is inmiddels breder. Dit laat zien dat er te weinig ruimte is om te passeren en dat dat tot extra problemen leidt bij toename van verkeersbewegingen.





Nieuw verkeersbord voor Karolusgulden

Auto's breder dan vroeger vanwege veiligheidsvoorzieningen

Categorie	Breedte
Gemiddelde personenauto	1,80 - 1,90 meter
Gemiddelde personenauto met spiegels	2,15 - 2,35 meter
Grote SUV/Luxe modellen	tot 2,00 meter
Grote SUV/Luxe modellen met spiegels	tot 2,50 meter

Figuur 3.4: Resultaat rijcurvesimulaties personenauto's Karolusgulden

In de huidige situatie is de kans op tegemoetkomend verkeer klein. De huidige verkeersintensiteit is laag en bij de bestaande woningen is een patroon zichtbaar van vooral vertrekkend verkeer in de ochtendspits- en aankomend verkeer in de avondspitsperiode. In hoofdstukken 4 en 5 wordt stilgestaan bij het planeffect als gevolg van de toekomstige woningbouw en worden mogelijke maatregelen geschetst om de verkeerssituatie verder te verbeteren.

3.4 Florijn

Net als op de Karolusgulden is het verblijven ook op de Florijn een belangrijk kenmerk. Het profiel op de Florijn is qua vormgeving en inrichting vergelijkbaar met de vormgeving op de Karolusgulden. Fietsverkeer wordt gemengd met het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld op de rijbaan. Voor voetgangers zijn aan weerszijden trottoirs aanwezig. Het wegvak van de Florijn is eveneens doodlopend. Het wegvak eindigt nabij de apotheek in een bocht naar rechts om uit te komen op een parkeerterrein met 7 parkeerplaatsen. De verbinding richting de Statendaalder is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer middels palen en enkel toegankelijk voor langzaam verkeer. Op de Florijn geldt eveneens een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Uit de verkeerstellingen blijkt dat de huidige verkeersintensiteit op de Florijn 388 mvt/etmaal en 988 fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag bedraagt. Ten opzichte van de verkeersintensiteit op de Karolusgulden is opvallend dat op de Florijn de hoogst gemeten verkeersintensiteit zich voordoet op werkdagen. Op woensdag 29 oktober en vrijdag 31 oktober is respectievelijk een verkeersintensiteit van 424 en 431 mvt/etmaal als absolute hoogste waarde geregistreerd. Op deze dagen wordt de verkeersintensiteit voor een relatief groot deel bepaald door bezoekers aan de apotheek. Bij het fietsverkeer is in de verdeling over de dagen van de week eenzelfde beeld zichtbaar.

De grote hoeveelheid fietsverkeer op de Florijn, ten opzichte van de Karolusgulden, komt waarschijnlijk door het feit dat fietsverkeer van/naar de Voorhoflaan fiets en recht kan oversteken. De route via de Karolusgulden is voor dit verkeer een minder directe en minder logische verbinding. Gemiddeld bedraagt de gereden snelheid op de Florijn circa 18 km/uur. De V85 bedraagt circa 22 km/uur.

3.5 Aansluiting Gallaslaan

De aansluiting van de Karolusgulden en Florijn op de Gallaslaan is vormgegeven als een voorrangskruispunt. Verkeer komend vanaf de Florijn en Karolusgulden dient voorrang te verlenen aan het verkeer rijdend op de Gallaslaan. De voorrangsituatie is kenbaar gemaakt middels bebording en haaientanden op het wegdek van de Karolusgulden en Florijn. Het kruispunt is vormgegeven als een zogenaamde T-aansluiting (3-taks kruispunt). De aansluiting ligt tussen het kruispunt van de Gallaslaan met de Voorhoflaan en het kruispunt met de Engelendaal. Het kruispunt tussen de Gallaslaan en Voorhoflaan is eveneens vormgegeven als een voorrangskruispunt, maar dan voorzien van een vluchtheuvel en fiets- en voetgangersoversteekplaatsen. Fietsverkeer dat vanaf de Karolusgulden/Florijn de Gallaslaan kruist dient voorrang te verlenen aan het verkeer rijdend op de Gallaslaan. Voetgangers dienen daarentegen voorrang te krijgen, omdat deze oversteekplaatsen voorzien zijn van zebrapaden.



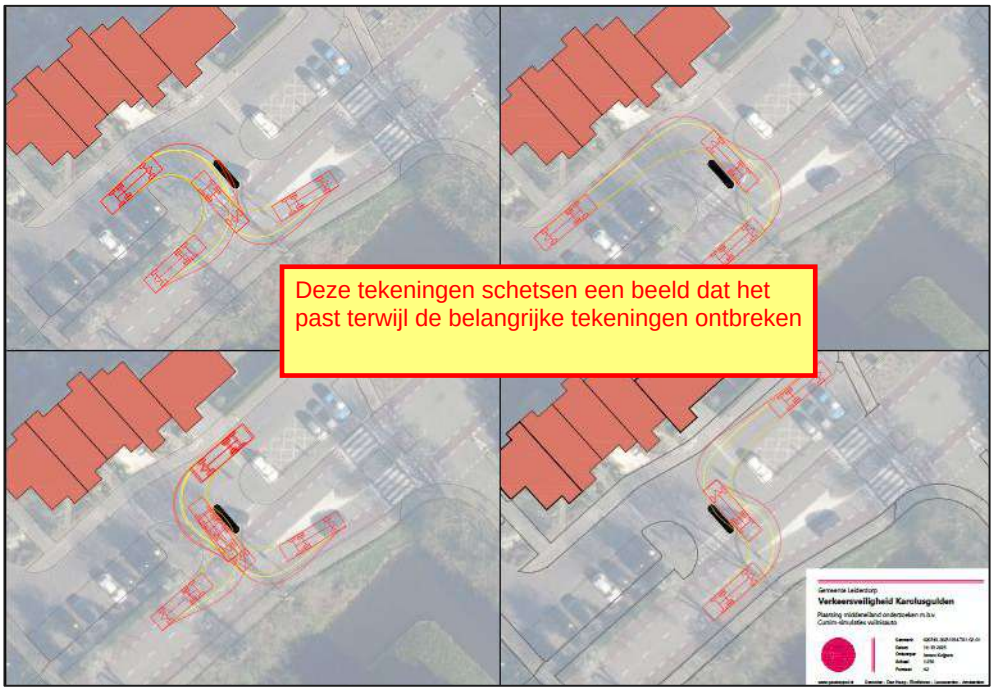
Figuur 3.5: Huidige vormgeving van het kruispunt Gallaslaan – Voorhoflaan – Karolusgulden/Florijn (bron ondergrond: Cyclomedia)

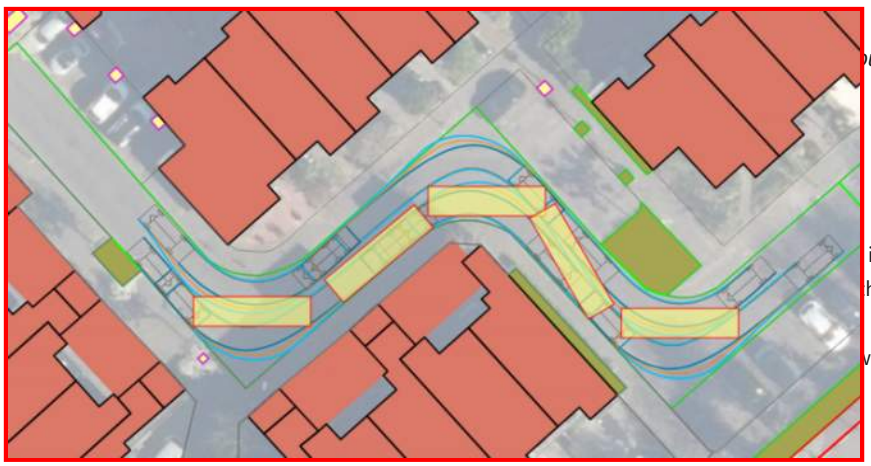
De splitsing van de Karolusgulden en Florijn direct na de aansluiting op de Gallaslaan is in principe een gelijkwaardig kruispunt, met verkeer van rechts gaat voor. Hierop is vooral sprake van afslaand verkeer. Deze vormgeving is in principe conform Duurzaam Veilig passend bij de beoogde functie van het kruispunt (aansluiting van twee erftoegangswegen). Het kruispuntvlak op de Karolusgulden/Florijn voelt en oogt ruim. Aankomend en vertrekkend verkeer wordt van elkaar gescheiden door een doorgetrokken streep, uitgevoerd in witte klinkers, over een lengte van circa 2 meter achter het einde van het kruispuntplateau.

Aankomend en vertrekkend personenautoverkeer laat zich hierdoor slechts in beperkte mate sturen, waardoor het met enige regelmaat voorkomt dat de bocht wordt afgesneden. In de camera-registratie is te zien dat op enkele momenten voertuigen hierdoor op elkaar moeten wachten om te kunnen passeren.

Vanuit de bewoners is tijdens de schouw op locatie gevraagd of het mogelijk is om dit anders vorm te geven, bijvoorbeeld middels een fysiek middeneiland. De Karolusgulden en Florijn dienen daarentegen echter bereikbaar te blijven voor vrachtverkeer (vuilniswagen of incidenteel een verhuiswagen dient hiervan gebruik te maken).
Met behulp van rijcurvesimulaties[18] is het ruimtebeslag voor vrachtwagens inzichtelijk gemaakt. Het ruimtebeslag voor zowel de aankomst- als vertrekmanoeuvre is inzichtelijk gemaakt. De simulaties zijn uitgevoerd met het type 'vuilniswagen' conform de uitgangspunten in de ASVV[19]. In figuur 3.6 is een uitsnede van de rijcurvesimulaties weergegeven (zie ook bijlage 3 van deze rapportage). Het ruimtebeslag is gevisualiseerd middels de volgende kleuren:

- Rood: Sleeplijnen van de bovenbouw;
- Geel: Rijlijnen van de voorwielen;
- Oranje: Rijlijnen van de achterwielen.





De door ons gemaakte linker afbeelding moet met de Raad gedeeld worden, die hierboven sugereert dat het past en licht de Raad verkeerd in.

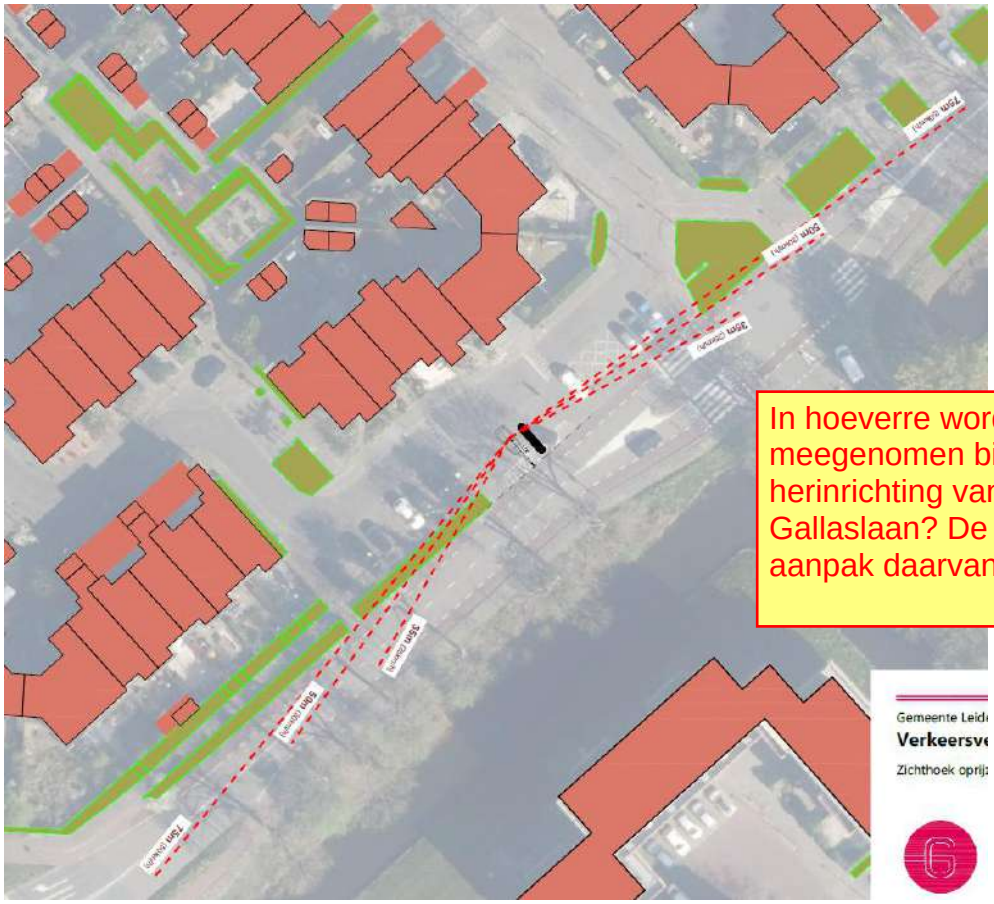
Rijcurve vuilnisauto en verhuisauto laat zien dat passeren met personenauto niet mogelijk is. Deze ontbreekt en dat heeft een reden: het past niet.
Dit toont nogmaals aan dat de Karolusgulden niet omtwprpen is voor de toename.

Bouwverkeer door de Karolusgulden wordt onder geen enkele voorwaarde geaccepteerd door de Karolusgulden.

Uit de rijcurvesimulaties wordt geconcludeerd dat voor het in- en uitrijden met een vuilniswagen in principe de volledige ruimte op het kruispunt benodigd is. Voor een fysiek (niet overrijdbaar) obstakel is onvoldoende ruimte beschikbaar.

Dit betekent dat, indien meer dan de huidige aanwezige markering, als rijbaanscheiding gewenst is, dit overrijdbaar moet zijn voor vrachtwagens. In de praktijk betekent dit ook dat een dergelijk obstakel in dat geval vaak ook overrijdbaar is door personenauto's, waardoor het nagenoeg geen effect meer heeft.

In figuur 3.7 is het, conform de richtlijnen[20] gewenste, oprijzicht vanaf de Karolusgulden op de Gallaslaan gevisualiseerd. De zichtlijnen zijn weergegeven voor een maximale snelheid op de hoofdrijbaan van 30 en 50 km/uur. Bij 30 km/uur bedraagt het oprijzicht 50 meter en bij 50 km/uur circa 75 meter. In de visualisatie is rekening gehouden met de positie van een personenauto op het kruispunt en de zichthoogte van een gemiddelde bestuurder.



Figuur 3.7: Uitsnede oprijzicht Karolusgulden - Gallaslaan

[20] Beschreven in de 'aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (CROW).

Te zien is dat geredeneerd vanuit de automobilist die de Gallaslaan wil oprijden, het zicht naar rechts wordt beperkt door het aanwezige groen. Circa de helft van het bestaande groenvak dient gesnoeid en/of verlaagd te worden om conform de richtlijnen voldoende zicht te creëren.

In de zichtlijn naar links zijn vooral geparkeerde voertuigen bepalend. Deze parkeerplaatsen zijn al geruime tijd aanwezig. Sinds 2019 zijn de eerste twee parkeerplaatsen, komend vanaf de Gallaslaan, voorzien van een oplaadpaal voor elektrische voertuigen. Daarvoor waren dit reguliere parkeerplaatsen, waar 24/7 een regulier voertuig gebruik van kon maken. Indien een groter voertuig hiervan gebruik maakt wordt het zicht vanaf de aansluiting ontnomen. Sinds de plaatsing van de laadpaal zijn het laadplekken, en dus geen reguliere parkeerplaatsen, waarop gestuurd kan worden, door bijvoorbeeld te eisen dat deze vakken enkel gebruikt mogen worden voor het laden van een (personen)auto. Dit kan zorgen voor een hogere wisseling van voertuigen, waarbij grotere voertuigen mogelijk korter geparkeerd staan. In het verleden kon voorkomen dat de parkeerplaats 24/7 werd bezet door een bestelbus, waardoor het oprijzicht werd beperkt, dat kan nu gereguleerd worden.

Ook de laadpalen zelf bevinden zich in de zichtlijn, maar zijn vanwege de beperkte omvang zeer beperkt van invloed op het oprijzicht. Het oprijzicht richting het bestaande zebrapad wordt minimaal belemmerd, maar dit heeft geen invloed op de rijtaak. Een aankomend voertuig wordt ondanks de laadpalen voldoende waargenomen.

Om het uitzicht reeds in de bestaande situatie te verbeteren wordt geadviseerd het aanwezige groen deels terug te snoeien/te verlagen. Om het uitzicht aan de linkerkant te verruimen wordt geadviseerd om een varkensrug op het parkeervak te plaatsen, waarmee wordt voorkomen dat lange(re) voertuigen ver doorsteken buiten het parkeervak. Tevens dient het gebruik van de laadpalen gereguleerd te worden middels bebording (dat parkeren enkel tijdens het laden is toegestaan). Naar verwachting wordt daarmee (nog) niet voldaan aan de officiële richtlijnen, maar wordt de situatie op een relatief eenvoudige wijze verbetert ten opzichte van de bestaande situatie. Overigens wordt op veel kruispunten in stedelijk gebied niet voldaan aan de officiële richtlijnen door de aanwezigheid van onder andere bebouwing en/of groen.

3.6 Langzaam verkeer Statendaalderplein

De Statendaalder vormt de verbinding voor langzaam verkeer tussen de Engelendaal en Heinsiuslaan. Tevens vormt het wegvak de entree tot verschillende woongebouwen en aanliggende functies. Via de Statendaalder wordt ook de Karolusgulden bereikt. Formeel bevindt zich een verbinding tussen de Statendaalder en Karolusgulden aan de noordoostzijde van de ontwikkelplot, welke vanwege het aanwezige hoogteverschil is voorzien van een kleine trap (3 treden). Over de ontwikkellocatie is middels een zogenaamd ‘olifantenpad’ ook een langzaam verkeer verbinding aanwezig tussen de Statendaalder en Karolusgulden.

Het kruispunt tussen het Winkelhof/Statendaalder en Engelendaal is voorzien van verkeerslichten. Langzaam verkeer kan de Engelendaal enkel aan de zuidoostzijde van het kruispunt oversteken. Deze oversteek is geregeld met verkeerslichten en voor voetgangers eveneens voorzien van een zebrapad. Fietsverkeer maakt, vanwege de enkele aanwezige oversteek, in twee richtingen hiervan gebruik.

Beide oversteekplaatsen, dus die voor de voetgangers en fietsverkeer, kunnen in etappes worden overgestoken vanwege de aanwezigheid van een brede middenberm. Overstekende voetgangers en fietsers komen aan de zijde van de Statendaalder uit op verschillende plantenvakken, waardoor niet rechtstreeks de Statendaalder bereikt kan worden (zie ook figuur 3.6). Enerzijds maakt dit dat fietsverkeer komend vanaf de Engelendaal wordt afgeremd voordat de Statendaalder wordt opgereden. Vanwege de aanwezigheid van voetgangers en verschillende entrees is het logisch om het andere karakter van dit gebied te benadrukken.

De toegang tot de Statendaalder vanaf de Engelendaal kan voor langzaam verkeer versterkt worden door de opening tussen de plantenvakken te vergroten en in een rechte lijn vanaf de oversteekplaats aan te brengen, waardoor het voor langzaam verkeer eenvoudiger wordt om het plein op te rijden.

Een risico hiervan is dat de snelheid van het fietsverkeer, dat het plein oprijdt, omhoog gaat en mogelijk leidt tot conflicten met de aanwezige voetgangers. Dit wordt echter ondervangen doordat de bestrating op het plein anders is dan op de aansluiting zelf, waardoor een fietser duidelijk een ander gebied in komt rijden. Omdat de Statendaalder als lokale fietsroute is gecategoriseerd in het Mobiliteitsbeleid, wordt aanbevolen de mogelijkheden van deze aanpassing verder te verkennen.



Figuur 3.8: Aansluiting Statendaalder aan zijde Engelendaal (bron: Cyclomedia)

De verzinkbare palen zijn al een hele tijd kapot en de gemeente weigert deze te repareren. Bijzonder is dat in dit rapport de suggestie gewekt wordt dat deze nog functioneren.

Op het plein zelf is sprake van een zogenaamde ‘shared space’ indeling, waarbij zowel de voetganger als de fietser de ruimte delen. Middels de aanwezigheid van fietsenrekken is het fietsparkeren geconcentreerd aan de randen van het plein. Deze vormgeving is passend bij de functie.

Aan de zijde van de Heinsiuslaan is de aansluiting van de Statendaalder voor fietsverkeer onopvallend vormgegeven, gelegen in het groen, waarbij de aansluiting bestaat uit een in- en uitritconstructie. Het wegvak, de Obool, bestaat uit een klinkerverharding, voorzien van een relatief donkere steen. Incidenteel is het wegvak ook toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer voor marktkooplieden en bewoners. Dit wordt gereguleerd middels een verzinkbare paal, die na elk gepasseerd voertuig weer omhoog komt. Vanwege de aanwezigheid van inritconstructies op de Obool en naastgelegen wegvak van/naar de parkeergarage Winkelhof, is het onderscheid tussen beide aansluitingen beperkt.. Deze vormgeving is in 2024 aangebracht en vraagt om gewenning van de gebruikers.



Figuur 3.9: Huidige vormgeving de Obool en parkeergarage Winkelhof op de Heinsiuslaan (bron: Cyclomedia)

Zoals in het Mobiliteitsbeleid van Leiderdorp beschreven is de Statendaalder tussen de Engelendaal en Heinsiuslaan gecategoriseerd als een utilitaire voetgangersroute, gelegen in een voetgangerszone (het winkelcentrum). Tevens is de Statendaalder benoemd als lokale fietsroute. Dit leidt tot vermenging van beide modaliteiten. De huidige vormgeving op het plein, als een shared space gebied, is goed passend in het faciliteren van beide doelgroepen. De kracht van shared space is het mengen van verschillende doelgroepen, zonder dat hiervoor een ‘eigen’ verkeersruimte wordt aangebracht.

4. Verwachte planeffecten

4.1 Functieprogramma

Het beoogde functieprogramma bestaat uit de realisatie van circa 76 appartementen. De exacte omvang per woning en het woningtype is nog niet bekend. Daarnaast wordt voorzien in de realisatie van een commerciële ruimte in de plint met een omvang van circa 400 m² bvo. Ook hiervan is de exacte invulling nog niet bekend.

4.2 Verkeersgeneratie

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is de verkeersgeneratie berekend met behulp van de landelijk te hanteren kencijfers voor de verkeersgeneratie. Omdat het exacte functieprogramma nog niet bekend is, is de berekening uitgevoerd voor een realistisch voorlopig programma.

Een met de CROW-kencijfers berekende waarde voor de verkeersgeneratie zal nooit (exact) overeenkomen met de werkelijkheid. Dit is ook niet noodzakelijk. De kencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor specialisten bij het opstellen of uitvoeren van ruimtelijke plannen, de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied of de realisatie van een voorziening op een bepaalde locatie.

Binnen de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het centrum. De CROW-kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie zijn daarbij sterk met elkaar verbonden. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid, waarin de parkeernormen zijn afgeleid uit de CROW-parkeerkencijfers, heeft de gemeente Leiderdorp een stedelijkheidsgraad van ‘sterk stedelijk’. Daarnaast is de ontwikkellocatie gelegen in de stedelijke zone ‘rest bebouwde kom’. In het gemeentelijk parkeerbeleid wordt uitgegaan van het gemiddelde in de bandbreedte van de CROW-parkeerkencijfers. Daarom is ook voor de verkeersgeneratie uitgegaan van deze stedelijkheid en stedelijke zone en van het gemiddelde in de bandbreedte van de CROW-verkeersgeneratiekencijfers. In tabel 4.1 zijn de te hanteren kencijfers voor de verkeersgeneratie per woningtype weergegeven. De waarden betreffen het gemiddelde aantal motorvoertuigen (mvt) per etmaal naar woningtype op een gemiddelde weekdag.

De bvo's zijn waarschijnlijk hoger. Zie opmerkingen in NvU tav de benodigde GO's. Actie controle

woningtype	omvang	functie CROW	verkeersgeneratie kencijfer	eenheid
sociale huur appartement	gemiddeld ca. 55 m² bvo	huur, appartement, sociale huur, <75 m² bvo	2,6	mvt/etmaal/woning
middeldure koop appartement	gemiddeld ca. 72 m² bvo	koop, appartement, <75 m² bvo	4,9	mvt/etmaal/woning
vrije sector koop appartement	kleiner dan 100 m² bvo	koop, appartement, 75 - 100 m² bvo	5,6	mvt/etmaal/woning
vrije sector koop appartement	groter dan 100 m² bvo	koop, appartement, >100 m² bvo	7,1	mvt/etmaal/woning

Tabel 4.1: Verkeersgeneratie kencijfers in motorovertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag per woning (naar woningtype)

De verkeersgeneratie is in eerste instantie voor een gemiddelde weekdag (maandag t/m zondag) berekend, omdat de kencijfers voor de verkeersgeneratie uitgaan van de verkeersgeneratie per functie op een gemiddelde weekdag. In de praktijk ligt het aantal motorvoertuigbewegingen op een werkdag (maandag t/m vrijdag) vaak hoger. Om de verkeersgeneratie van weekdag naar werkdag om te rekenen, wordt gebruikgemaakt van een omrekenfactor, zoals opgenomen in CROW-publicatie 744[21]. De omrekenfactor voor woonfuncties bedraagt 1,11.

Voor de commerciële ruimte is gerekend met het verkeersgeneratie kencijfer voor de functie 'Wijkwinkelcentrum gemiddeld', omdat het aannemelijk is dat de beoogde invulling aansluit bij de bestaande voorzieningen en onderdeel gaat uitmaken van het totale winkelcentrum. Het kencijfer voor deze functie bedraagt **61,1 mvt/etmaal/gemiddelde weekdag per 100 m² bvo**. Detailhandelsfuncties kennen de hoogste verkeersgeneratie in het algemeen op zaterdag. De verkeersgeneratie op een weekdag ligt daarmee hoger dan op een werkdag. In deze berekening is voor de werkdag uitgegaan van dezelfde verkeersgeneratie als op een weekdag, waarmee dit een worst-case berekening is voor deze functie.

Omdat verkeer zich over het algemeen niet evenredig verdeelt over tijd en rijrichting, is het belangrijk te bepalen hoeveel van het gegenereerde verkeer zich tijdens spitsperioden verplaatst en of het aankomend of vertrekkend verkeer betreft. CROW heeft hiervoor percentages ontwikkeld die een indicatie geven van de verdeling over de spitsperioden van zowel aankomend als vertrekkend verkeer. Hiervoor geldt het woonmilieu 'overige milieus'. De percentages zijn weergegeven in tabel 4.2.

functie	ochtendspitsuur	aandeel aankomsten	aandeel vertrekken	avondspitsuur	aandeel aankomsten	aandeel vertrekken
wonen	8%	11%	89%	9%	80%	20%
commercieel	2%	50%	50%	8%	50%	50%

Tabel 4.2: Percentage verkeer naar spitsuur en rijrichting

[21] 'Parkeerkencijfers 2024 – Basis voor parkeernormering' (juli 2024)

4.3 Resultaten verkeersgeneratie

In tabel 4.3 is het resultaat uit de verkeersgeneratieberekening weergegeven. Hierin is onderscheid gemaakt naar de verkeersgeneratie voor de woningen en voor het commerciële deel.

functie	mvt/etmaal/werkdag	ochtendspitsuur	aandeel aankomsten	aandeel vertrekken	avondspitsuur	aandeel aankomsten	aandeel vertrekken
sociale huur appartement	72	6	1	5	6	5	1
middeldure koop appartement	131	10	1	9	12	9	2
vrije sector koop appartement kleiner dan 100 m^2 bvo	44	3	0	3	4	3	1
vrije sector koop appartement groter dan 100 m^2 bvo	158	13	1	11	14	11	3
commercieel	244	5	2	2	20	10	10
totaal	**648**	**37**	**6**	**31**	**56**	**39**	**17**

Tabel 4.3: Verkeersgeneratie in motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde werkdag en in het drukste ochtend- en avondspitsuur

De theoretische verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkelingen bedraagt circa **650 mvt/etmaal gemiddelde werkdag**. In het ochtendspitsuur bedraagt de totale verkeersgeneratie circa 37 mvt/uur, waarvan het grootste deel van het verkeer vertrekt. Gemiddeld komt dit neer op net iets meer dan 1 auto per twee minuten. In het drukste avondspitsuur bedraagt de verkeersgeneratie circa 56 mvt/uur (minder dan 1 auto per minuut), waarvan het grootste deel van het verkeer aankomt. Dit is overeenkomstig met de rijrichtingen in de huidige situatie. Zoals zichtbaar in de verkeerstellingen is in het ochtendspitsuur vooral sprake van vertrekkend verkeer en komt het verkeer in de avondspits vooral aan. Dit is ook passend bij de bestaande woningen.

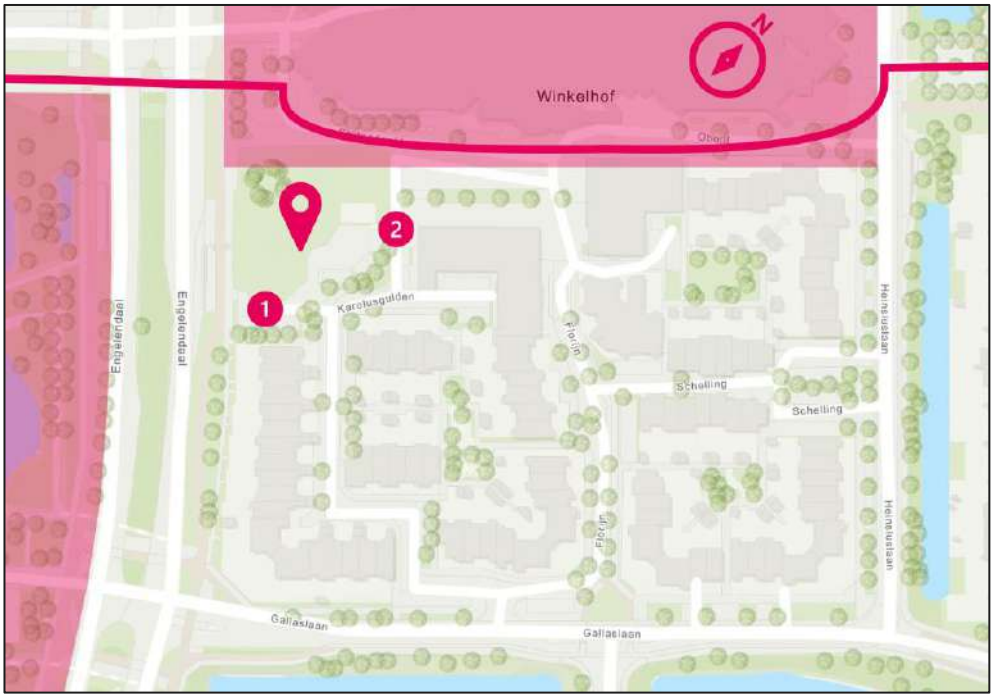
4.4 Effect op routekeuze langzaam verkeer

Voetgangersnetwerk

De Statendaalder is door de gemeente in de Mobiliteitsvisie (zie hoofdstuk 2.2.2) aangewezen als utilitaire voetgangersroute. Het winkelgebied Winkelhof en het recreatiegebied De Houtkamp zijn aangewezen als utilitaire voetgangerszones. Deze routes maken het aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers om te lopen van en naar scholen, winkelclusters, zorgclusters en parken en recreatiegebieden. In figuur 4.1 zijn deze voetgangersroutes- en zones indicatief weergegeven. Naast deze utilitaire voetgangersroutes, maken voetgangers uiteraard ook gebruik van de reguliere voetpaden en voetgangersverbindingen. Dat betekent dat de Karolusgulden en de Florijn beide ook door voetgangers worden gebruikt, bijvoorbeeld door bewoners die van hun huis naar het Winkelhof lopen.

De ontwikkeling van het plot heeft mogelijk effect op de voetgangersverbinding tussen de Karolusgulden en de Statendaalder. Het ontwerp van de ontwikkeling is nog niet definitief. Op twee locaties (weergegeven in figuur 4.1) ontstaan aandachtspunten met betrekking tot het voetgangersnetwerk. Op locatie 1 (aan de zuidoostkant van de ontwikkeling) is momenteel een doorgang voor voetgangers tussen de Karolusgulden en de Engelendaal. Geadviseerd wordt deze doorgang te behouden vanwege de bereikbaarheid van de OV-halte voor bewoners van de Karolusgulden en de rest van de buurt.

Op locatie 2 (aan de noordoostkant van de ontwikkeling) is momenteel een doorgang voor voetgangers tussen de Karolusgulden en de Statendaalder. Geadviseerd wordt om ook deze doorgang te behouden vanwege de bereikbaarheid van het Winkelhof voor de bewoners van de Karolusgulden.



Figuur 4.1: Utilitaire voetgangerszone (roze vlakken) en voetgangersroutes (roze lijnen) rondom de ontwikkeling aan de Karolusgulden

Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk is in de Mobiliteitsvisie van de gemeente Leiderdorp onderverdeeld in doorfietsroutes en lokale fietsroutes. Doorfietsroutes zijn gericht op langere verplaatsingen en lokale fietsroutes op kortere verplaatsingen. In figuur 4.2 is het fietsnetwerk weergegeven. Op basis van ervaringen van bewoners, de uitgevoerde schouw op locatie en uitgevoerde tellingen, blijkt dat op de Florijn ook relatief veel fietsverkeer aanwezig is.

Hier staat: De Karolusgulden moet minder aantrekkelijk gemaakt worden voor fietsers! De afwegingstabel op pagina 8 is dus onjuist ingevuld. Neutraal moet sterk negatief zijn.

De ontwikkeling van het plot heeft mogelijk effect op het fietsverkeer door de Karolusgulden. In het ontwerp dient rekening worden gehouden met de fietsbehoefte van de bewoners aan de Karolusgulden. Aan de andere kant biedt de ontwikkeling ook kansen om eventueel doorgaand fietsverkeer (sluipverkeer) door de Karolusgulden aan te moedigen om gebruik te maken van aangewezen doorfietsroutes zoals de Engelendaal en Gallaslaan of om uit te wijken naar de Florijn, waar al relatief meer fietsverkeer op zit. Op twee locaties (weergegeven in figuur 4.2) kan hiermee rekening worden gehouden in het ontwerp.

Voorstel Goudappel: Fietser moet wijken voor auto!



Op locatie 1 (aan de zuidoostkant van de ontwikkeling) is fietsverkeer aanwezig dat via de Karolusgulden de doorfietsroute "afsnijdt". Door deze route alleen toegankelijk te maken voor voetgangers, behouden bewoners de mogelijkheid om met de fiets aan de hand naar de Engelendaal te lopen om daar de doorfietsroute op te fietsen. Tegelijkertijd wordt het minder aantrekkelijk voor eventueel doorgaand fietsverkeer om gebruik te maken van deze sluiproute.

Route 1
Sluipverkeer van fietsers die de doorfietsroute afsnijden? Wij hebben hier totaal geen last van als omwonenden maar vanwege de ontsluiting van auto's door de Karolsgulden moet dit worden tegen gegaan en moeten fietsers afstappen en de fiets aan de hand nemen! Dit is de omgekeerde wereld.



Op locatie 2 (aan de noordoostkant van de ontwikkeling) is op dit moment een fietsverbinding aanwezig. Vanwege het hoogteverschil tussen de Statendaalder en de Karolusgulden is hier een trap aangelegd. Daarom zijn fietsers gedwongen om eerst richting de Florijn te fietsen voordat zij de Statendaalder kunnen betreden. Dit maakt het onaantrekkelijk om gebruik te maken van deze route. Door deze route alleen toegankelijk te maken voor voetgangers, wordt de route nog minder aantrekkelijk waardoor eventueel doorgaand fietsverkeer meer gebruik zal maken van de aangewezen doorfiets- en lokale fietsroutes. Voor bewoners blijft het mogelijk om met de fiets aan de hand de Statendaalder te bereiken om daar vervolgens verder te fietsen.

Route 2
Hier wordt ook geadviseerd om een fietsroute minder aantrekkelijk te maken zodat de drukkere Karolusgulden gebruikt zal gaan worden. De gemeente zet hier de voetganger en fietser hier niet op 1.
Alles moet wijken voor deze ontwikkeling waarvan de buurt de lasten moet gaan dragen.

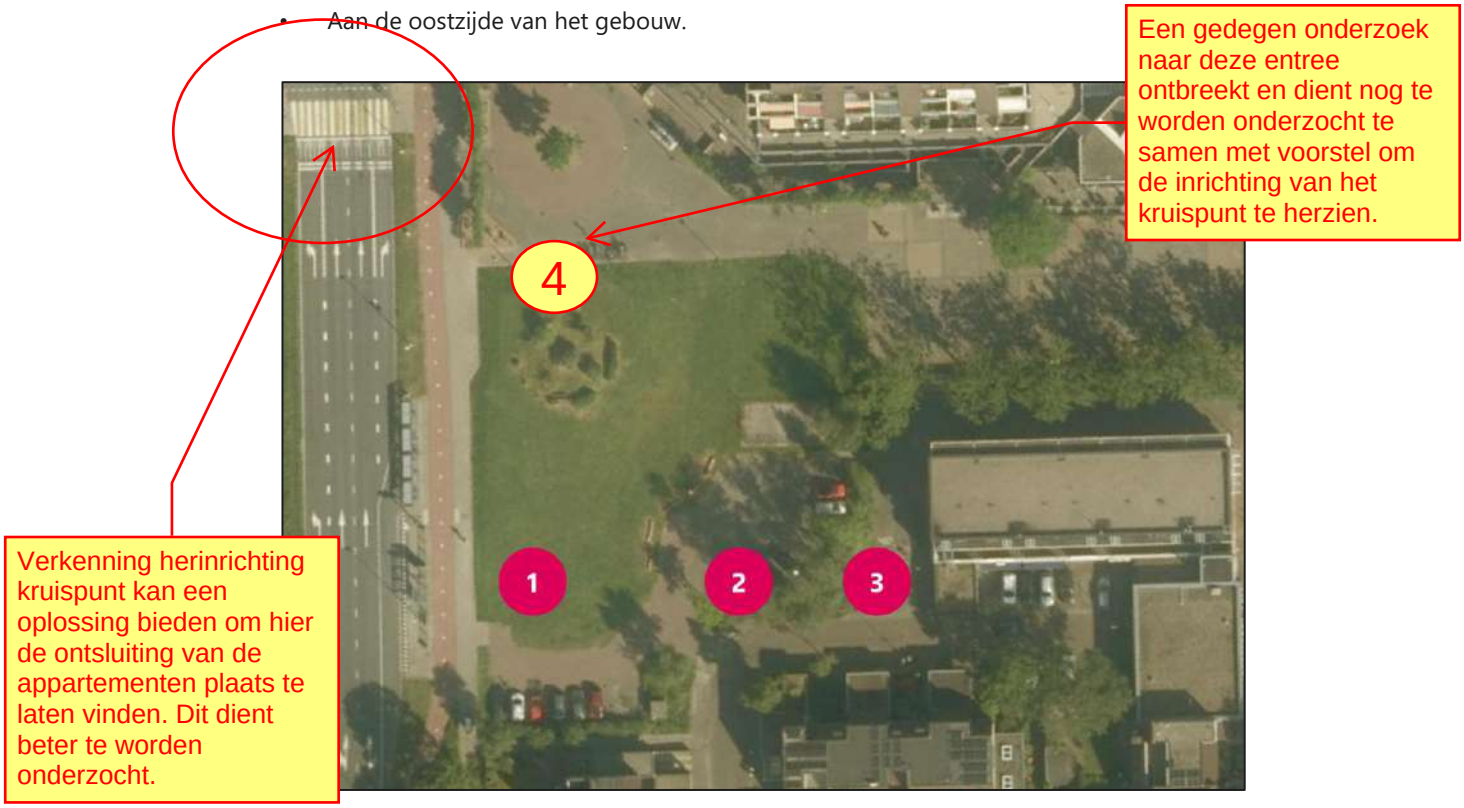


Figuur 4.2: Doorfietsroutes (groene lijnen) en lokale fietsroutes (roze lijnen) in de omgeving van de ontwikkeling. In blauw zijn de overige fietsroutes in het gebied weergegeven.

4.5 Ontsluiting parkeergarage ontwikkeling

Ter ontsluiting van de parkeergarage van de ontwikkeling zijn verkeerskundig drie verschillende locaties verkend (zie figuur 4.3):

- Aan de westzijde van het gebouw (nabij de Engelendaal);
- In een rechte aansluiting in het verlengde van de Karolusgulden;
- Aan de oostzijde van het gebouw.



Figuur 4.3: Verkende locaties ter ontsluiting van de parkeergarage (bron ondergrond: ArcGis)

De verkenning is verkeerskundig ingestoken, waarin geen rekening is gehouden met de vormgeving van de parkeerbak. Op locatie 1 wordt het wegvak gebruikt, dat ook in de toekomstige situatie behouden blijft ter ontsluiting van de aanwezige parkeerplaatsen. Door de aanwezigheid van deze, bestaande, parkeerplaatsen gelegen op maaiveld, behoudt het wegvak een 'verkeersontsluitende functie'. In de huidige situatie bevindt zich aan deze zijde ook een langzaam verkeersverbinding richting de Engelendaal en de openbaar vervoer-halte. Uit de verkeersmetingen blijkt echter dat de hoeveelheid fietsverkeer, geregistreerd op het wegvak van de Karolusgulden, relatief (zeer) beperkt is; 81 fietsers op een gemiddelde werkdag. Naar verwachting maakt een beperkt deel van het geregistreerde fietsverkeer gebruik van de verbinding naar de Engelendaal. In combinatie met de ontsluiting van de bestaande parkeerplaatsen is locatie 1 in figuur 4.3 verkeerskundig kansrijk als locatie voor de aansluiting van de parkeergarage.

Bij de ligging van de aansluiting van de parkeergarage op locatie 2 ontstaat op de Karolusgulden een viertaks-kruispunt. Het voordeel is dat verkeer van/naar de parkeergarage rechtdoor de garage in kan rijden. Daarmee ontstaat, ten opzichte van de zijrichtingen, een duidelijke hoofdrichting van en naar de parkeergarage. Het aandeel verkeer op deze route zal naar verwachting immers hoger zijn dan het aankomende en vertrekkende verkeer van/naar de bestaande parkeerplaatsen aan weerszijden van de aansluiting. Hierdoor ontstaat een 'verkeerskundig kruispunt' dat in mindere mate past bij het huidige karakter van de Karolusgulden, vergelijkbaar met het kruispunt bij de aansluiting van de Gallaslaan. Het risico bestaat daarbij echter dat de passeersnelheid van het verkeer van/naar de parkeergarage omhoog gaat ten opzichte van de gereden snelheid in de situatie met bochten. Verkeerskundig is locatie 2 als aansluiting van/naar de parkeergarage minder geschikt.

Locatie 3 bevindt zich aan de oostzijde van het toekomstige gebouw, op de plek waar zich in de huidige situatie een langzaam verkeersverbinding tussen de Karolusgulden en Statendaalder bevindt. Zoals in de vorige paragraaf beschreven zijn hiervoor verschillende kansrijke alternatieve routes mogelijk en is het gebruik van deze doorsteek naar verwachting (zeer) beperkt. De ligging van locatie 3 maakt dat verkeer van/naar de parkeergarage over het wegvak langs (meer) bestaande woningen wordt ontsloten dan op locatie 1, die met de voorzijde georiënteerd zijn op het wegvak. Daarbij bestaat het risico op inschijnen door koplampen van vertrekkend verkeer, bij huisnummers 22 t/m 28. Op locatie 1 is dit risico minder groot, omdat de aansluiting van de parkeergarage niet recht tegenover de aanwezige woning wordt gerealiseerd, waarbij de woning met de zijgevel op het wegvak is georiënteerd. Verkeerskundig is optie 3 minder geschikt als locatie voor de aansluiting van de parkeergarage.

Naast het autoverkeer heeft de ontwikkeling ook invloed op de routes voor het langzaam verkeer. De impact van langzaam verkeer op de omgeving is relatief beperkt. Echter dient langzaam verkeer verkeerskundig goed ontsloten te worden op de omgeving. Geadviseerd wordt om, indien mogelijk, de ingang voor het langzaam verkeer te scheiden van het gemotoriseerde verkeer van/naar de parkeergarage.
Voor een deel van de automobilisten is het inrijden van een parkeergarage, zeker in het begin, even lastig. Afleiding door andere verkeersstromen dient zoveel mogelijk te worden voorkomen, daarom is het conform de NEN 2443:2013[22] niet gewenst dat gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer gebruik maken van dezelfde hellingbaan.

Locatie 4: .....

[22] NEN 2443:2013 parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages beschrijft eisen en richtlijnen voor een kwalitatief goede parkeervoorziening. Een eis hierin is, is dat de toegang voor fietsverkeer dat parkeert in een garage apart aanwezig is ten opzichte van de toegang voor het gemotoriseerde verkeer.

Langzaam verkeer gebouw

De ingangen tot het gebouw voor fietsers en voetgangers worden bij voorkeur op maaiveldniveau gefaciliteerd, om deze modaliteiten een meer aantrekkelijk alternatief te laten zijn ten opzichte van de auto. Hierbij wordt de fietsenstalling bij voorkeur ook op maaiveld gerealiseerd. Dit sluit ook goed aan bij het STOMP-principe[23] dat de gemeente hanteert in haar mobiliteitsbeleid. Geadviseerd wordt om het toekomstige gebouw voor fietsverkeer bij voorkeur te ontsluiten aan de zijde van de Engelendaal, aansluitend op het bestaande fietsnetwerk. Indien mogelijk wordt geadviseerd om langzaam verkeer op meerdere windrichtingen vanuit het gebouw op de openbare ruimte te ontsluiten. Een aansluiting aan de Statendaalder maakt het eenvoudig om de winkelvoorzieningen aan de Statendaalder en in het Winkelhof te bereiken en verder te fietsen of lopen richting de Hensiuslaan. Een aansluiting richting de Engelendaal en/of Karolusgulden maakt de verbinding richting het openbaar vervoer en het bestaande fietsnetwerk compleet en heeft vanuit het STOMP-principe de voorkeur. Voetgangers worden vanuit het STOMP-principe bij voorkeur op alle windrichtingen vanuit het gebouw ontsloten op de openbare ruimte.

[23] STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service en de Privé-auto. Prioriteit wordt gelegd bij het stappen en trappen. Bij de vormgeving van het gebouw, en de ligging van de entrees kan hierop ingespeeld worden.

5. Beoordeling

5.1 Wegvakken

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is de verkeersveiligheid op wegvakniveau beoordeeld met behulp van de Wegenscan. Zowel de Karolusgulden als Florijn hebben een maximumsnelheid van 30 km/uur. Auto- en fietsverkeer wordt op de rijbaan gemengd afgewikkeld. De rijbanen op beide wegvakken zijn uitgevoerd in een open klinkerverharding. Voor voetgangers is langs de Karolusgulden op bepaalde wegdelen een trottoir aanwezig. Daar waar dat niet het geval is maken voetgangers gebruik van de rijbaan. Parkeren vindt naast de rijbaan plaats in haaks gelegen parkeervakken. Naast de openbare parkeercapaciteit bevinden zich ook erfaansluitingen op de Karolusgulden en Florijn. Deze zijn (deels) als carports vormgegeven. De breedte van de rijbanen op de Karolusgulden en Florijn zijn nagenoeg gelijk aan elkaar en bedraagt circa 5,20 meter.

Beide wegvakken zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheid en vormgeving sluiten aan bij deze functie. Conform de algemene richtlijnen binnen Duurzaam Veilig is een verkeersintensiteit tot circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal passend bij een dergelijke functie (verhouding tussen functie en gebruik). Hierin is echter geen rekening gehouden met de vormgeving van de wegvakken. Met behulp van de Wegenscan wordt ook de vormgeving van de weg beoordeeld en op basis van de Duurzaam Veilig richtlijnen een uitspraak gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op basis van de vormgeving. Op basis van de vormgeving bedraagt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit (het gebruik) circa 2.200 mvt/etmaal op basis van de beschikbare wegbreedte en de sociale interactie. Hierin wordt rekening gehouden met de zichtbaarheid in de bochten, een groot belang voor de sociale interactie (het blijft functioneren als een erftoegangsweg) en het kunnen passeren van een tegenligger. Uit de verkeersmetingen blijkt ook dat de passeersnelheid in de huidige situatie (ruim) onder de maximum snelheid ligt. Dit geeft aan dat de huidige vormgeving verkeerskundig goed aansluit bij de beoogde functie.

Waar is de onderbouwing van deze stelling?

Op basis van de verkeerstellingen blijkt dat op de Karolusgulden de huidige verkeersintensiteit circa 170 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag bedraagt. Dit neemt toe op de drukst gemeten zaterdag tot circa 289 mvt/etmaal. De berekende verkeersgeneratie voor de beoogde planontwikkeling bedraagt circa 650 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. De toekomstige verkeersintensiteit op de Karolusgulden bedraagt circa 820 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag en tot maximaal circa 950 mvt/etmaal op een (drukke) zaterdag. Ondanks de toename als gevolg van de planontwikkeling blijft de toekomstige verkeersintensiteit ruim onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 2.200 mvt/etmaal op basis van de vormgeving en sociale interactie. Op basis van deze analyse wordt geconcludeerd dat ook de toekomstige verkeersintensiteit passend is bij de huidige vormgeving en functie van de weg.

Ook op de Florijn zijn de functie en vormgeving in evenwicht met het huidige/toekomstige gebruik. Naar verwachting zal, als gevolg van de beoogde ontwikkeling, de verkeersintensiteit voor het gemotoriseerd verkeer (zeer) beperkt tot niet toenemen.

Zoals uit de rijcurvesimulaties geconcludeerd zijn de bestaande bochten in de Karolusgulden krap, vooral voor het passeren van verkeer in twee richtingen. In de praktijk is het aannemelijk dat verkeer even op elkaar wacht, indien sprake is van tegemoetkomend verkeer. Als gevolg van de ontwikkeling nemen de verkeersintensiteiten toe, en neemt ook de kans op ontmoeten (beperkt) toe. Zoals blijkt uit de verkeersgeneratieberekening is door de ontwikkeling ook vooral sprake van vertrekkend verkeer in de ochtend- en aankomend verkeer in de avondspitsperiode. Door de krappe bochten ligt de snelheid op de Karolusgulden laag.

Beperkte toename is aanname en past niet bij wat wij nu al ervaren

De bewoners van de Karolusgulden hebben nu al aangegeven dat auto's over de stoep moeten om elkaar te passeren. Door de **vervierevoudiging** van de verkeersintensiteit zal het niet beperkt toenemen maar het zal minimaal vier keer zo vaak voorkomen omdat er **opstoppingen** ontstaan.

Voorstel Goudappel: Voetganger moet wijken voor auto!



Een oplossingsrichting is om de aanwezige trottoirbanden in de bochten te verlagen en het gehele profiel op A-niveau uit te voeren, waarbij het trottoir afwijkend wordt vormgegeven van de rijbaan. Omdat het passeren, ook in de toekomstige situatie, relatief beperkt voorkomt, en omdat de verkeersintensiteit ook in de toekomstige situatie relatief beperkt is, zijn aparte voetgangersvoorzieningen conform Duurzaam Veilig niet noodzakelijk. Door de trottoirbanden te verlagen biedt dit automobilisten de kans om te kunnen passeren. Risico is echter dat, ondanks de afwijkende bestrating van de voetgangersvoorziening, de breedte van de rijbaan toeneemt, waardoor de gereden snelheid omhoog kan gaan. Geadviseerd wordt in overleg met bewoners te bepalen of een dergelijke maatregel gewenst is en bijdraagt aan een algehele verbetering en het verkeersveiligheidsgevoel op de Karolusgulden.

Overleg met de buurt is prima maar hier worden wij gedwongen om een keuze te moeten maken tussen een voetpad waar auto's overheen kunnen rijden om uit te wijken wat de veiligheid van voetgangers raakt (**auto op 1 in plaats van de voetganger**) of de extra opstoppingen te moeten accepteren in de krappe straat. Dit raakt de kern dat de Karolusgulden te krap is en dat de gemeente de ontsluiting door de Karolusgulden er doorheen drukt met negatieve gevolgen voor de omwonenden.

5.2 Kruispunt Gallaslaan

In hoofdstuk 3.5 is de verkeerssituatie op de aansluiting van de Karolusgulden en Florijn op de Gallaslaan beschreven. In de huidige situatie worden de bochten op het plateau aan de kant van de Karolusgulden en Florijn met enige regelmaat afgesneden. Hoewel dit onwenselijk is, leidt dit niet tot gevaarlijke situaties of hinder, zo blijkt uit camerabeelden van het kruispunt. De snelheden op zowel de Karolusgulden als de Florijn liggen dermate laag dat tegemoetkomend verkeer tijdig wordt waargenomen. De aansluiting met de Gallaslaan is daarnaast voldoende breed (circa 8,80 meter) en diep (circa 7,40 meter) dat het afsnijden van de bochten niet direct leidt tot problemen voor tegemoetkomend verkeer. Het versmallen van deze aansluiting zal wellicht het afsnijden van de bochten voorkomen. Echter zal dit problemen opleveren voor grotere voertuigen zoals vuilniswagens en brandweerwagens. Bovendien zal in het geval dat de bocht alsnog wordt afgesneden, de uitwijkmogelijkheid kleiner zijn, wat meer conflicten op zal leveren.

Tijdens de schouw is ook aangegeven dat de bewoners graag een doorlopend trottoir op het plateau (van zuidwest naar noordoost) zouden zien. Daarmee zou de aansluiting met de Gallaslaan officieel een in-/uitritconstructie worden aan beide kanten van het doorlopende trottoir (zie ook figuur 5.1).

Verkeer dat in deze situatie vanaf de Gallaslaan de Karolusgulden of Florijn wil inrijden moet twee keer voorrang geven, namelijk aan rechtdoorgaand verkeer op de Gallaslaan en het trottoir (1) en verkeer op zowel de Karolusgulden als de Florijn (2), waar dat nu alleen nog de Florijn is. Daarbij ontstaat het risico dat voor een korte periode een kleine wachtrij ontstaat op de Gallaslaan. Bovendien verandert de situatie voor voetgangers met deze aanpassing nauwelijks aangezien voetgangers die het plateau willen oversteken in de huidige situatie ook al in de voorrang zijn op het afslaand verkeer vanaf de Gallaslaan, de Karolusgulden en de Florijn. Wel kan deze aanpassing bijdragen aan de zichtbaarheid van de voetgangers en het gevoel van verkeersveiligheid bij deze groep verhogen.



Figuu
ArcGi

ingevoegd door de OVC
Zie opmerking hieronder

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal ook de verkeersintensiteit op het kruispunt tussen de Karolusgulden – Florijn – Gallaslaan verder toenemen. Deze toename leidt niet tot een matige of slechte kwaliteit van de verkeersafwikkeling of verkeersonveilige situaties, zoals in de voorgaande hoofdstukken is beschreven. Omwille van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers zijn daarom geen maatregelen nodig als gevolg van de ontwikkeling. Gezien de zorgen van de bewoners betreffende de verkeersveiligheid in de huidige situatie zijn mogelijk wel aanpassingen gewenst om het gevoel van verkeersveiligheid te verhogen. Uit bovenstaande wordt geconcludeerd dat kleine aanpassingen aan het kruispunt niet direct zullen leiden tot een veiligere situatie.

Grotere aanpassingen kunnen daar wel aan bijdragen. De gemeente heeft bijvoorbeeld besloten om in de toekomst de Gallaslaan af te waarderen naar GOW-30, waardoor de snelheid bij de aansluiting met de Karolusgulden en Florijn lager komt liggen. Daarnaast kan de situatie overzichtelijker worden gemaakt door de aansluiting te verplaatsen richting de Engelendaal ter hoogte van de eerste bocht van de Karolusgulden. Hiermee ontstaat meer ruimte tussen het kruispunt Karolusgulden – Florijn – Gallaslaan en het kruispunt Gallaslaan – Voorhoflaan.

Hier wordt voorgesteld om de uitrit van de Karolusgulden op de Gallaslaan te realiseren op circa 60 meter van de verkeerslichten aan de Engelendaal. Dat is exact dezelfde afstand als bij de eerder afgekeurde uitrit op de Engelendaal. Deze tegenstelling roept vragen op over de objectiviteit en consistentie van de beoordeling. Het versterkt de indruk dat er sprake is van een sterke wens om de ontsluiting via de Karolusgulden te realiseren, waarbij argumenten en criteria niet in alle gevallen op dezelfde wijze lijken te worden toegepast. Zie afbeelding van de OVC hierboven.

Bovendien wordt het kruispunt aan de kant van de Karolusgulden en de Florijn daarmee eenvoudiger omdat een deel van het verkeer vanaf de Gallaslaan rechtdoor de Karolusgulden in kan rijden. Gezien de korte afstand tussen de Gallaslaan en de eerste bocht in de Karolusgulden valt niet te verwachten dat deze rechtstand zal leiden tot hogere snelheden.

Deze twee grotere aanpassingen kunnen mogelijk ook gecombineerd worden waardoor de inrichting ontstaat zoals verderop aan de Gallaslaan ter hoogte van de Huygensdreef (zie figuur 5.2). Hierbij moet gezegd worden dat de verkeersintensiteiten ter hoogte van de Huygensdreef lager liggen en hier geen voetpad langs de Gallaslaan aanwezig is aan de kant van de ontsluiting. Extra onderzoek is daarom nodig om deze opties te beoordelen op verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en haalbaarheid. Ook de gemeente Leiderdorp zelf is bezig met een verkeersonderzoek naar onder andere het kruispunt Gallaslaan – Voorhoflaan. Mogelijk dat bovenstaande suggesties hierin kunnen worden geïntegreerd.



Figuur 5.2: Kruispunt Gallaslaan met Huygensdreef (bron: Cyclomedia)

Mogelijk? Nee, dit moet intergraal bekeken worden.

Dit toont aan dat de integrale blik op de verkeerssituatie niet heeft plaatsgevonden. De wethouder heeft zowel mondeling als schriftelijk aangegeven dat deze er wel degelijk is zonder het te onderbouwen. (zie brief van de wethouder d.d. 11 mei 2026 aan de OVC)

6. Conclusies en advies

6.1 Conclusies

Gezien de hiervoor beschreven opmerkingen en bezwaren is de huidige conclusie onvoldoende onderbouwd. Daarom dient deze conclusie te worden herzien en opnieuw te worden beoordeeld op basis van een volledige en objectieve afweging van de feiten.

Uit het onderzoek word

- Conform Duurzaam
  gebruik op het weg
  maatregelen ten be
  relatie tot de planontwikkeling, bestaande uit circa 76 appartementen en commerciele ruimte, niet noodzakelijk.
- In de huidige situatie bedraagt de verkeersintensiteit op de Karolusgulden op een gemiddelde werkdag circa 170 motorvoertuigen (mvt) per etmaal en 81 fietsbewegingen. De dag waarop de hoogste verkeersintensiteit is geregistreerd is zaterdag; met een verkeersintensiteit van circa 289 mvt/etmaal. De verkeersintensiteit op zaterdag is vooral te wijten aan bezoekers aan het winkelcentrum. Op de Florijn is een verkeersintensiteit van circa 388 mvt/etmaal en 988 fietsers per etmaal op een gemiddelde werkdag geregistreerd. De hoogste verkeersintensiteiten zijn geregistreerd op woensdag en vrijdag en bedragen respectievelijk circa 424 en 431 mvt/etmaal. Deze verkeersintensiteit wordt grotendeels veroorzaakt door bezoekers aan de apotheek. Op zowel de Karolusgulden als de Florijn bedraagt de geregistreerde snelheid circa 22 km/uur, dat heel goed is op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 30 km/uur. Hieruit blijkt dat de huidige vormgeving leidt tot het gewenste verkeersgedrag bij de huidige gebruikers.
- De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bedraagt circa 650 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Conform het raadsbesluit wordt dit afgewikkeld op de Karolusgulden. In de toekomstige situatie bedraagt de verkeersintensiteit op de Karolusgulden circa 820 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.
- Bij een snelheid van 15 km/uur voldoet het zicht in beide bochten wel. Aangezien de geregistreerde snelheid op de rechtstand op de Karolusgulden circa 22 km/uur bedraagt is het aannemelijk dat de snelheid in de bochten dichterbij de 15 km/uur ligt. Daarmee is sprake van een acceptabele situatie.
- Het oprijzicht vanaf de Karolusgulden op de Gallaslaan is conform de richtlijnen niet voldoende. Het zicht naar rechts kan worden verruimt door het aanwezige groen voor een deel omlaag te snoeien en/of te verwijderen. Het zicht naar links wordt vooral beperkt door geparkeerde voertuigen en niet als gevolg van de laadpalen. Door varkensruggen te plaatsen op de parkeerplaatsen wordt het zicht middels een eenvoudige maatregel verbetert, maar worden de richtlijnen niet gehaald. Door de laadpalen is de situatie verbeterd, omdat in het verleden 24/7 eenzelfde voertuig kon parkeren en op laadplekken gestuurd kan worden door enkel voertuigen toe te staan die staan te laden.
- Uit de rijcurvesimulaties wordt geconcludeerd dat voor het in- en uitrijden met een vuilniswagen in principe de volledige ruimte op het kruispunt benodigd is. Voor een fysiek (niet overrijdbaar) obstakel is onvoldoende ruimte beschikbaar.

- Uit rijcurvesimulaties blijkt dat de bochten op de Karolusgulden in twee richtingen met een lage snelheid gelijktijdig gemaakt kunnen worden. In de praktijk zal het verkeer naar verwachting op elkaar wachten. Een oplossingsrichting is om de aanwezige trottoirbanden in de bochten te verlagen en het gehele profiel op A-niveau uit te voeren, waarbij het trottoir afwijkend wordt vormgegeven van de rijbaan. Dit kan leiden tot een hogere snelheid. Geadviseerd wordt in overleg met bewoners te bepalen of een dergelijke maatregel gewenst is en bijdraagt aan een algehele verbetering en het verkeersveiligheidsgevoel op de Karolusgulden.
- De ontwikkeling van het plot heeft mogelijk effect op de voetgangersverbinding tussen de Karolusgulden en de Statendaalder. Het ontwerp van de ontwikkeling is nog niet definitief. Op twee locaties (weergegeven in figuur 4.1) ontstaan aandachtspunten met betrekking tot het voetgangersnetwerk. Geadviseerd wordt om beide locaties beschikbaar te houden als voetgangersverbinding richting de Statendaalder/Winkelhof en de OV-halte aan de Engelendaal.
- De ontwikkeling van het plot heeft mogelijk effect op de fietsroute door de Karolusgulden. In het ontwerp dient rekening worden gehouden met de fietsbehoefte van de bewoners aan de Karolusgulden. Aan de andere kant biedt de ontwikkeling ook kansen om eventueel doorgaand fietsverkeer (sluipverkeer) door de Karolusgulden aan te moedigen om gebruik te maken van aangewezen doorfietsroutes zoals de Engelendaal en Gallaslaan. Voor fietsverkeer zijn geschikte alternatieven, die reeds in de huidige situatie aanzienlijk meer gebruikt worden dan de fietsroute over de Karolusgulden. Door de ontwikkeling wordt 'sluipverkeer' bij fietsverkeer beperkt en vooral geconcentreerd op de Florijn.

6.2 Aanbevelingen

Dat geldt ook voor de aanbevelingen

Op basis van het onderzoek en de hieruit getrokken conclusies worden de volgende aanbevelingen gedaan:

Verkeerskundig
Ondanks dat er op basis van het planeffect geen noodzaak is voor het nemen van maatregelen wordt geadviseerd enkele maatregelen te nemen om de leefbaarheid en het gevoel van de verkeersveiligheid verder te borgen. Te denken valt onder andere aan:

- Het zichtbaarder maken van de bestaande drempel(s).
- Aanvullende maatregelen om de zichtbaarheid in de bochten verder te vergroten door bijvoorbeeld het plaatsen van verkeersspiegels en onderhoud aan de (openbare) groenvoorzieningen.
- Het zicht verruimen op het kruispunt Karolusgulden – Gallaslaan door de groenvoorziening te aan te passen en/of deels weg te halen en aan de linker zijde varkensruggen te plaatsen op de parkeervakken, waardoor voorkomen wordt dat voertuigen (ver) doorsteken over het trottoir.
- Aanpassingen aan het kruispunt tussen de Karolusgulden – Florijn – Gallaslaan om de bereikbaarheid en oversteekbaarheid voor voetgangers te versterken, passend in de herinrichting van het kruispunt, wat opgepakt wordt in het project Heinsiuslaan.

- In overleg met bewoners bepalen of en in welke mate het verlagen van trottoirbanden bijdragen aan de algehele verbetering en het verkeersveiligheidsgevoel op de Karolusgulden.
- Vanuit de planontwikkeling conform het STOMP-principe prioriteit te leggen op langzaam verkeer. Door deze sterk te faciliteren vanuit het toekomstige gebouw wordt de verkeersbelasting als gevolg van het gemotoriseerd verkeer getemperd.

Voor het gebouw/ontwikkeling/Nota van Uitgangspunten
Vanuit het gebouw worden in het kader van de op te stellen Nota van Uitgangspunten de volgende aanbevelingen gedaan:

- Verkeerskundig wordt de voorkeur uitgesproken voor een ontsluiting van de parkeergarage op het bestaande parkeerterrein tussen de Engelendaal en de Karolusgulden. Via het parkeerterrein wordt het autoverkeer vanaf het plot vervolgens ontsloten op de Karolusgulden. Deze locatie is verkeerskundig het meest geschikt, omdat dit goed aansluit op de bestaande verkeersstructuur in de wijk en inschijnen van koplampen zoveel mogelijk wordt voorkomen (verkeer rijdt op de zijgevel van een woning af). Hierin is geen rekening gehouden met de vormgeving van de parkeergarage en constructieve eisen aan het gebouw. Een geschikt alternatief is aan de oostzijde van de ontwikkellocatie. Verkeerskundig heeft deze locatie echter niet de voorkeur, om het risico van inschijnende koplampen en dat aan deze zijde verkeer van/naar de ontwikkelplot langs meerdere woningen moet rijden.
- Voor fietsverkeer wordt geadviseerd ten minste een aansluiting te realiseren aan de zijde van de Engelendaal. Op deze locatie sluit dit goed aan op de openbare fietsstructuur. Indien mogelijk worden op meerdere windrichtingen een ontsluiting voor fietsverkeer gerealiseerd. Een aansluiting aan de Statendaalder maakt het eenvoudig om de winkelvoorzieningen aan de Statendaalder en in het Winkelhof te bereiken en verder te fietsen richting de Hensiuslaan. Een aansluiting richting de Engelendaal en/of Karolusgulden maakt de verbinding richting het openbaar vervoer en het bestaande fietsnetwerk compleet.
- Voetgangers worden vanuit het STOMP-principe bij voorkeur op alle windrichtingen vanuit het gebouw ontsloten op de openbare ruimte.

Bijlage 1 Verslag schouw(s)

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Schouw Karolusgulden

In onderstaand verslag van de schouw wordt gesproken over de meningen/ervaringen van verschillende bewoners van de Karolusgulden tijdens het laten zien van de straat/omgeving door de bewoners. Dit betekent niet direct dat álle bewoners deze mening delen.

1. Inleiding schouw

Op donderdag 17 juli 2025 heeft zowel in de ochtendspitsperiode (tussen 7.00 en 9.00 uur) en in de avondspitsperiode (tussen 16.00 en 18.00 uur) een verkeerskundige schouw op locatie plaatsgevonden. Donderdag is verkeerskundig gezien een representatieve dag, omdat dit over het algemeen een relatief drukke dag is. Ten tijde van de schouws was het zomers weer, met relatief veel zon. De gemeente Leiderdorp valt landelijk gezien onder de regio midden. In deze regio begon de zomervakantieperiode op 19 juli 2025[1]. Daarmee is sprake van een 'normaal/representatief' verkeersbeeld. De schouw in de ochtendspitsperiode is uitgevoerd door een tweetal ervaren verkeerskundig adviseurs van Goudappel BV. Hierin is gelet op het verkeerskundig functioneren van de volledige Karolusgulden, Florijn, beide tussen de Gallaslaan en Statendaalder en het kruispunt bij de Gallaslaan. Bij het verkeerskundig functioneren is o.a. gelet op eventuele wachtrijvorming en routering van het verkeer (welke kant gaat het op, op het kruispunt met de Gallaslaan). Op de Karolusgulden is daarnaast gelet op het verkeersgedrag, bijvoorbeeld in de bochten.

De schouw in de avondspitsperiode is uitgevoerd samen met (een deel van de) bewoners van de Karolusgulden. Gestart is op Statendaalder 1 (de plek van het oude gemeentehuis), waar in de huidige situatie enkele parkeerplaatsen gelegen zijn. Vervolgens is samen met de bewoners via de Karolusgulden gelopen naar het kruispunt met de Gallaslaan. Onderweg hebben de bewoners op meerdere locaties hun zorgen geuit welke puntsgewijs hieronder zijn weergegeven. Tevens is een demonstratie gegeven, waarin één van de bochten in de Karolusgulden, gelijktijdig met twee elkaar tegemoet rijdende voertuigen werd bereden. Dit is door Goudappel gefilmd.

[1] https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/schoolvakanties/overzicht-schoolvakanties-per-schooljaar/overzicht-schoolvakanties-2024-2025

Na de schouw zijn de bewoners ontvangen op het gemeentehuis om verder te praten over de ervaringen en knelpunten. Daarnaast hebben de bewoners de gelegenheid gekregen om eventuele oplossingsrichtingen aan te dragen.

2. Huidige ervaren knelpunten van bewoners

De knelpunten die de bewoners op dit moment ervaren zijn gebundeld onder vier onderwerpen: de Karolusgulden, de aansluiting met de Florijn en Gallaslaan, het parkeren in het gebied en overige opmerkingen.

2.1 Karolusgulden

- Bewoners geven aan dat de snelheid en verkeersintensiteit in de Karolusgulden hoog liggen. Daarnaast worden de bochten als krap en onoverzichtelijk ervaren. Mede daarom kiezen veel bewoners ervoor om hun kinderen niet op straat te laten spelen.
- Bewoners hebben tijdens de schouw middels een demonstratie laten zien dat het krap is om met twee auto's elkaar te passeren in de bocht. Dit is ook gefilmd.
- Er leven zorgen over de zware en grote vuilniswagen die door de straat rijdt. Zo vragen bewoners zich af wat dit doet met de riolering.
- Bewoners geven aan dat pakketbezorgers vaak midden op straat staan of in de bochten, soms met twee of drie tegelijkertijd.
- De apotheek aan het einde van de Florijn gebruikt drie bezorgauto's. Bewoners van de Karolusgulden geven aan dat deze bezorgauto's vele keren per uur met hoge snelheid heen en weer rijden door de straat.
- Op het rechte stuk van de Karolusgulden ligt een verkeersdrempel in combinatie met een wegversmalling. Naast deze wegversmalling liggen haaksparkeervakken en ter hoogte van de drempel ligt de in- en uitgang van een steeg naar de achtertuinen en een speeltuintje. Bewoners geven aan dat fietsers die uit de steeg komen, weinig zicht hebben op het verkeer in de Karolusgulden door de geparkeerde auto's. Bovendien is hier geen stoep aanwezig waardoor voetgangers altijd moeten oversteken op dit punt.
- Bovenstaande wegversmalling wordt ervaren als een flessenhals waarbij het verkeer regelmatig vast komt te staan.
- Bewoners geven aan dat op veel plekken het trottoir te smal is om comfortabel over heen te kunnen lopen.
- Bewoners geven aan dat er veel fietsverkeer is op de Karolusgulden (schoolgaande kinderen en winkelcentrumbezoekers)

2.2 Aansluiting Florijn en Gallaslaan

- Bewoners geven aan dat verkeer vanaf de Florijn naar de Gallaslaan vaak de binnenbocht neemt. Als gevolg hiervan stellen de auto's zich ver naar links op en blokkeren daarmee de inrijdende richting vanaf de Gallaslaan. Omgekeerd komt inrijdend verkeer van Gallaslaan naar Karolusgulden ook over de uitrijdende helft door het afsnijden van de bochten. Dit wordt door de bewoners ervaren als gevaarlijk voor fietsers.
- De ervaring van de bewoners is dat op de Gallaslaan hard wordt gereden en dat dit het oversteken van de Gallaslaan voor fietsers vanuit of naar de Karolusgulden onveilig maakt.
- Bewoners geven aan dat het zicht op de Gallaslaan beperkt is door de plaatsing van laadpalen (links) en struiken (rechts). Dit maakt het moeilijk en mogelijk onveilig om de Gallaslaan op te rijden.

2.3 Parkeren

- Bewoners geven aan dat het lastig is om carports in- en uit te steken met de auto omdat er weinig zicht is en de bochten krap zijn.
- Naast de carports zijn ook de overige haaksparkeerplaatsen lastig te gebruiken volgens de bewoners.
- De parkeerdruk in de omgeving wordt als hoog ervaren. Bewoners geven aan dat bezoekers van het Winkelhof uitwijken naar de Karolusgulden en de Florijn omdat de parkeerplaatsen in de gratis openbaar toegankelijke parkeergarage als te krap en donker worden ervaren.
- Doordat zowel de Karolusgulden als de Florijn doodlopende straten zijn, ervaren bewoners veel zoekverkeer van mensen die op zoek zijn naar een parkeerplaats.
- De apotheek aan het einde van de Florijn gebruikt de parkeerplaatsen direct achter de apotheek voor drie bezorgauto's. Bewoners van de Karolusgulden geven aan dat deze parkeerplaatsen ook 's nachts en in het weekend door de bezorgauto's worden gebruikt, wat de parkeerdruk verhoogt.
- Bewoners geven aan dat het parkeerterrein op de plaats waar voorheen het gemeentehuis stond vaak wordt gebruikt door mensen die de bus willen pakken bij de bushalte aan de Engelendaal. Dit zou gaan om langparkeren voor mensen die bijvoorbeeld naar Schiphol of station Leiden willen reizen zonder hoge parkeerkosten te betalen.

- Bewoners geven aan dat voor huisnummers 14 tot en met 20 vaak op de stoep wordt geparkeerd. Bovendien staan er volgens de bewoners vaak vuilnisbakken op de stoep (dit geldt voor de hele Karolusgulden) waardoor voetgangers over de straat moeten lopen.
- De haaksparkeerplaatsen in de Karolusgulden zijn niet lang genoeg voor een aantal lange auto's van bewoners. Hierdoor komen deze auto's (deels) met de neus op de straat uit.

2.4 Overige opmerkingen

- Bewoners geven aan dat er een onduidelijke voetgangersstructuur aanwezig is om vanaf de woningen aan de noordkant van de Karolusgulden door de wijk naar De Houtkamp te lopen. Het oversteken van de Karolusgulden wordt daarbij ook als onveilig ervaren.
- Voor voetgangers vanaf de Laan van Berendrecht naar de Statendaalder is geen zebrapad aanwezig om het fietspad over te steken. Bij gelijktijdig groen ervaren de bewoners dit als onveilig omdat voetgangers verwachten voorrang te hebben.
- Volgens bewoners bevindt zich een bunker onder het bouwvlak. De gemeente geeft aan dat het een kelderbak betreft.

3. Feedback door bewoners op proces

- Bewoners hebben aangegeven dat het belangrijk is om op vrijdag en/of zaterdag een verkeerskundige schouw uit te voeren vanwege het grote aantal kinderen dat op de fiets richting hun sportvereniging gaat in combinatie met het extra verkeer voor het winkelend publiek en bezoekers van de markt op de Statendaalder.
- Het verzoek van de bewoners is om aan te geven wanneer iets als hinder wordt gezien en wanneer het als verkeersonveilig wordt beschouwd.
- Bewoners geven aan dat de gemeente duidelijk moet maken waarom alternatieven voor de ontsluiting van de planlocatie zijn afgeschoten.
- In eerdere communicatie heeft de gemeente aangegeven dat de inrichting van de Karolusgulden maximaal 4000-6000 motorvoertuigbewegingen per etmaal aan kan. Aangezien het daadwerkelijke aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal ook in de toekomst niet in de buurt komt van dit aantal, werkt dit verwarrend. De vraag van de bewoners is daarom om van deze redenatie af te stappen en met de daadwerkelijke te verwachten aantallen te werken.

4. Toekomstige knelpunten van bewoners

- Bij de bewoners leeft de vraag hoe het bouwverkeer van de ontwikkeling naar de planlocatie wordt geleid. Dit bouwverkeer is vaak zwaar en groot en daarbij rijst de vraag wat dit met de riolering doet.
- Bewoners geven aan dat zij verwachten dat de parkeerdruk in de buurt (verder) toeneemt als gevolg van de ontwikkeling.
- De bewoners geven aan dat de Karolusgulden een doorgaande fietsroute is voor schoolgaande kinderen en dat hiermee rekening gehouden dient te worden bij het ontwerp van het gebouw en de ingang van de parkeergarage.
- Bewoners vrezen dat de toename van de verkeersintensiteit leidt tot een verandering van het karakter van de Karolusgulden. Nu wordt de weg beleefd als woonstraat en bij bewoners is de gedachte dat wanneer het drukker wordt de verkeersfunctie van de straat toeneemt.

5. Oplossingsrichtingen/vereisten van bewoners

- Bewoners geven aan dat de vuilniswagen veilig moet kunnen keren aan het einde van de Karolusgulden. Dit moet worden meegenomen in het ontwerp van het parkeerterrein op maaiveld en/of bij de toerit/aansluiting van de toekomstige parkeergarage.
- Bewoners willen liever geen entree tot een parkeerplaats/garage in de bocht, zoals nu in de huidige situatie wel het geval is.
- Bewoners zien graag een voetgangersoversteekplaats met vluchtheuvel bij de inrit van de Gallaslaan naar de Karolusgulden/Florijn, zoals deze er voorheen ook was.
- Bewoners zien graag een voetgangersoversteekplaats om richting De Houtkamp te kunnen lopen.
- Bewoners zien mogelijkheden om de tijdelijke verkeerssituatie ten tijde van de bouw op een handige manier in te richten zodat deze overeenkomt met de uiteindelijk verkeersituatie. Op die manier hoeven kruispunten en/of wegvakken niet twee keer aangepast te worden.
- Bewoners zien ontmoediging/nudging van parkeren in het gebied (bijvoorbeeld door middel van parkeerregulering of slagbomen) als onwenselijk vanwege de kosten voor de bewoners.
- Bewoners geven aan dat de huidige parkeergarage onder het Winkelhof betere verlichting moet krijgen zodat de ervaring daar verbetert en meer mensen van de garage gebruik gaan maken.

- Bewoners zien veel potentie in alternatieve ontsluitingen van de planlocatie. Veelgenoemd is de optie waarbij de ingang van de parkeergarage aan de Engelendaal komt te liggen en uitrijdend verkeer via de Karolusgulden wordt geleid.

6. Toezeggingen van de gemeente

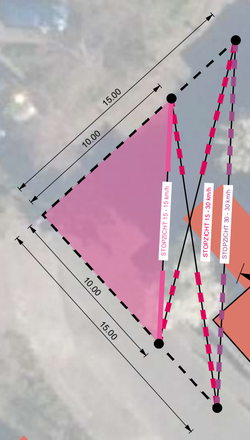
- Goudappel zal nog een extra schouw in de Karolusgulden doen op een vrijdag of zaterdag.
- Enkele bewoners hebben voorafgaand aan de schouw een mail met opmerkingen, toelichtingen en/of oplossingen aan de gemeente gestuurd. De gemeente deelt deze mails met Goudappel.
- De gemeente gaat verkeerstellingen op de Karolusgulden en Florijn en kruispunt met de Gallaslaan (laten) uitvoeren, zodat het aantal autobewegingen en de gereden snelheid in de huidige situatie in deze straten kan worden gemeten. Aanvullend wordt mogelijk onderzoek gedaan naar de gebruikers (wie maakt nu gebruik van de wegvakken).
- De gemeente zorgt ervoor dat het memo over de verschillende ontsluitingsmogelijkheden voor de ontwikkeling van het plot oude gemeentehuis goed vindbaar is op de projectpagina van de website. (Gemeente geeft aan dit reeds gedaan te hebben)
- De gemeente zorgt voor een duidelijke toelichting op de verkeersontsluiting via de Karolusgulden voor de bewoners en belanghebbenden.
- De gemeente vraagt Goudappel een second opinion te doen op het memo over de verschillende ontsluitingsmogelijkheden voor de ontwikkeling van het plot oude gemeentehuis.
- De gemeente zal de uitnodiging voor de volgende bijeenkomst over de verkeersveiligheid in de Karolusgulden ook bij de bewoners aan de Florijn en de andere zijde van het Statendaalderplein huis aan huis bezorgen.
- Verkeerskundig ‘laaghangend fruit’ (eenvoudig door te voeren maatregelen) zover mogelijk als maatregelen doorvoeren op de Florijn en Karolusgulden. Deze maatregelen volgen mogelijk uit de analyse van Goudappel.

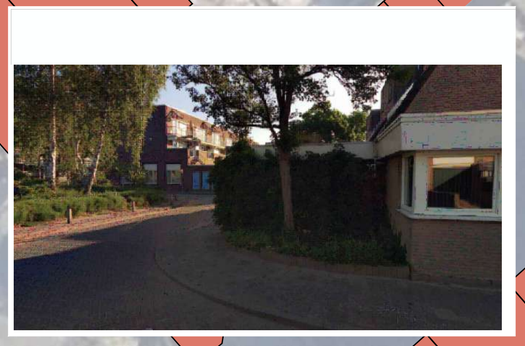
7. Vervolg van het proces

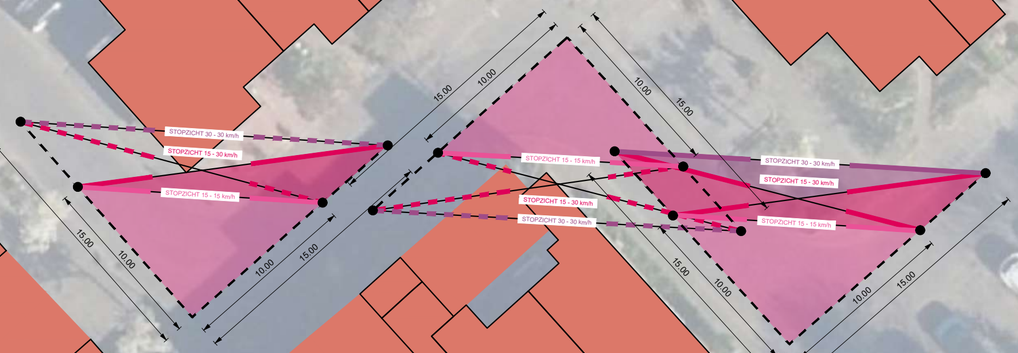
Het proces ziet er als volgt uit:

- De verkeersmetingen op straat worden uitgevoerd, verwerkt en geanalyseerd. Dit vormt belangrijke input voor het verkeersonderzoek.
- Goudappel stelt een rapportage op, waarin wordt ingegaan op de huidige situatie, de planeffecten en de beoordeling hiervan ten aanzien van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Hierin wordt ook zoveel mogelijk aangesloten bij bovenstaande punten, welke zijn aangedragen tijdens de waarneming.
- Conform toezeggingen van de gemeente zal een aanvullende schouw op vrijdag of zaterdag plaatsvinden.
- Conform toezeggingen van de gemeente zal Goudappel een second opinion uitvoeren op het memo van de gemeente over de ontsluitingsmogelijkheden.
- De resultaten uit het basisonderzoek, aanvullende schouw en second opinion worden gedeeld met de bewoners in een sessie (die nader wordt gepland) en op de projectpagina op www.leiderdorp.nl gezet.

Bijlage 2 Ontwerptekening zichtlijnen in de bochten







Gemeente Leiderdorp

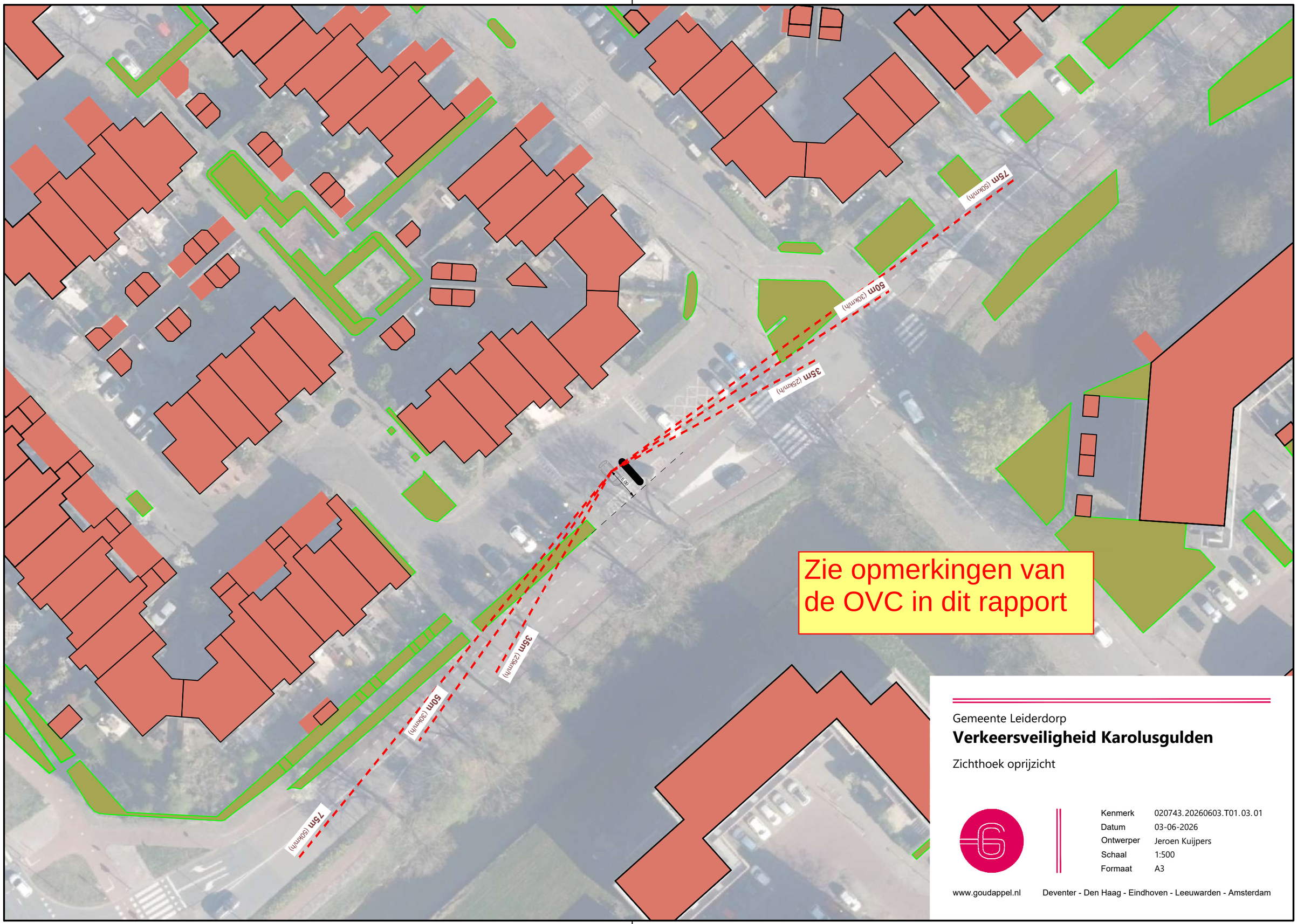
Verkeersveiligheid Karolusgulden

Zichthoeken stopzicht

Kenmerk	020743.20251014.T01.01.01
Datum	14-10-2025
Ontwerper	Jeroen Kuijpers
Schaal	1:250
Formaat	A2

www.goudappel.nl

Deventer - Den Haag - Eindhoven - Leeuwarden - Amsterdam



Gemeente Leiderdorp

Verkeersveiligheid Karolusgulden

Zichthoek oprijzicht

Kenmerk	020743.20260603.T01.03.01
Datum	03-06-2026
Ontwerper	Jeroen Kuijpers
Schaal	1:500
Formaat	A3

www.goudappel.nl Deventer - Den Haag - Eindhoven - Leeuwarden - Amsterdam

Bijlage 3 Ontwerptekening rijcurvesimulaties

Zie opmerkingen van de OVC in dit rapport

Gemeente Leiderdorp

Verkeersveiligheid Karolusgulden

Plaatsing middeneiland onderzoeken m.b.v.
Cursim-simulaties vuilnisauto

Kenmerk	020743.20251014.T01.02.01
Datum	14-10-2025
Ontwerper	Jeroen Kuijpers
Schaal	1:250
Formaat	A2

www.goudappel.nl

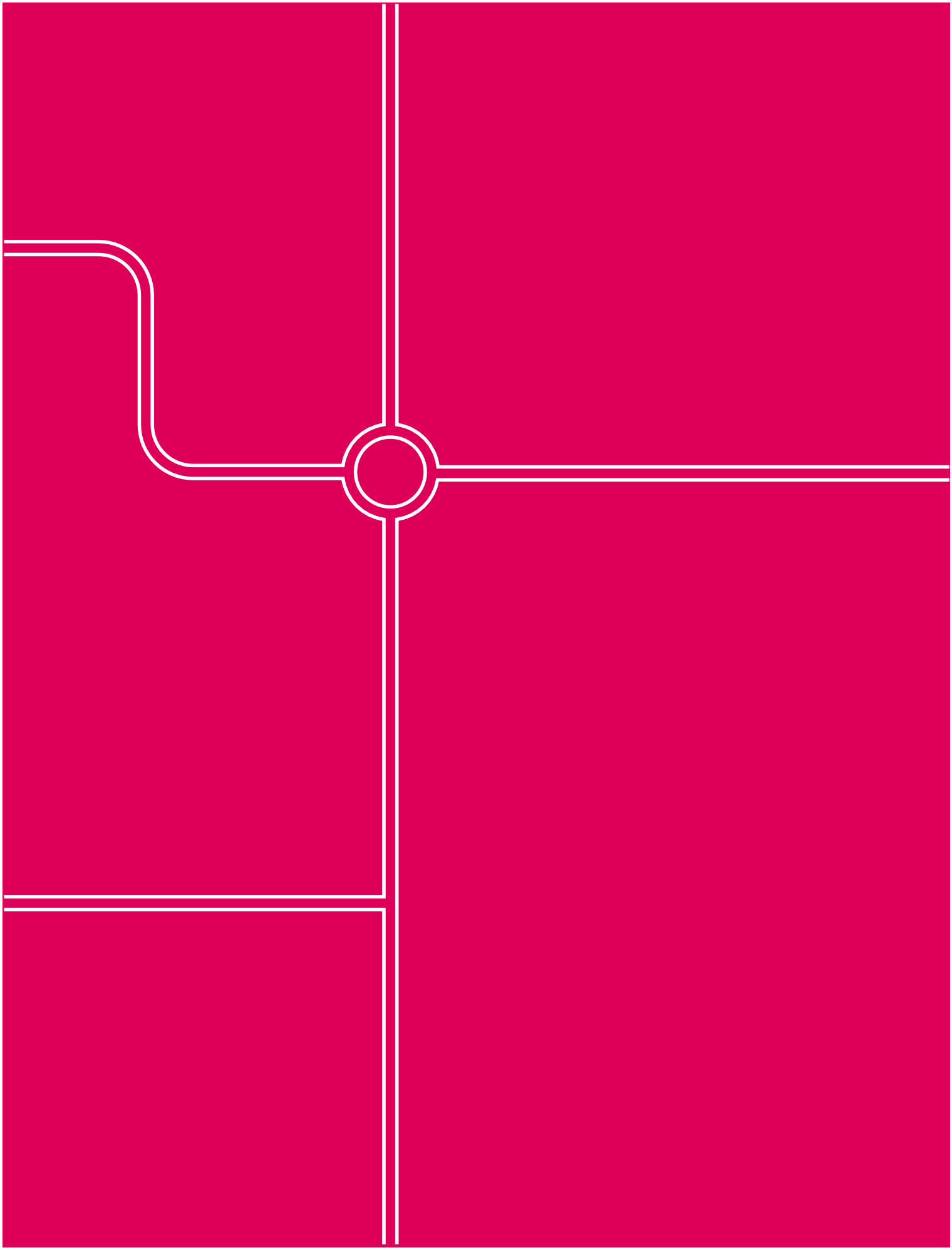
Deventer - Den Haag - Eindhoven - Leeuwarden - Amsterdam

Gemeente Leiderdorp

Verkeersveiligheid Karolusgulden

Rijcurve personenauto

Kenmerk	020743.20260603.T01.04.01
Datum	03-06-2026
Ontwerper	Jeroen Kuijpers
Schaal	1:500
Formaat	A3



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

leiderdorp

Verslag participatie ontwikkeling plot oude gemeentehuis

Juli 2026

Inleiding

Ontwikkelaar Citystone wil woningen bouwen op de plek van het voormalige gemeentehuis, in de buurt Winkelhof. De gemeente wil op deze locatie woningbouw mogelijk maken en werkt daarom aan de uitgangspunten voor de ontwikkeling. Op het plein naast winkelcentrum Winkelhof komen 70-80 woningen. Op de begane grond is ruimte voor voorzieningen. Het gebouw wordt aan het Statendaalderplein maximaal vier en vijf verdiepingen hoog, met een maximaal hoogteaccent aan de Engelendaal van zeven verdiepingen hoog. Ook het Statendaalderplein krijgt een nieuwe inrichting.



Het gemeentehuis verhuisde in 2012. Sindsdien is er weinig gebeurd met het plein. In het coalitieakkoord van 2022-2026 is de plek aangewezen als een goede plek voor woningbouw. In januari 2025 heeft de gemeenteraad al een besluit genomen over onder andere de bouwhoogtes en de verkeersontsluiting.

De gemeente werkt aan een Nota van Uitgangspunten (NvU) en een Beeldkwaliteitsplan (BKP). In de NvU staan de belangrijkste uitgangspunten, doelen en voorwaarden voor de ontwikkeling. In het BKP staat hoe het gebouw en het gebied eruit moeten komen te zien.

Gemeente Leiderdorp vindt het belangrijk om omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden goed te betrekken bij de ontwikkeling. Daarom zijn er op verschillende momenten in februari en maart, in mei en in juli bijeenkomsten georganiseerd. Mensen konden meedenken over drie thema's:

- Uitstraling gebouw en functies begane grond
- Verkeer en bereikbaarheid
- Groen en openbare ruimte

In dit verslag leest u hoe de participatiemomenten zijn verlopen, een samenvatting van de reacties die zijn opgehaald en hoe de gemeente deze heeft verwerkt. De antwoorden van de gemeente op alle reacties worden gepubliceerd in een Nota van Beantwoording.

Participatiemomenten NvU en beeldkwaliteitsplan

Straatgesprekken 25 en 28 februari 2026

- Locatie: Statendaalderplein
- Aantal deelnemers per moment: ongeveer 50 en 35 deelnemers
- Hoe uitgenodigd: gemeentelijke kanalen (projectpagina, sociale media, nieuwsbrief), Gemeente aan Huis in Leiderdorps Weekblad en een flyer aan de direct omwonenden.

Bijeenkomsten 26 februari en 5 maart 2026

- Locatie: Gemeentehuis Leiderdorp
- Genodigden: direct omwonenden en extern georganiseerde partijen
- Aantal deelnemers per moment: 10 en 9 deelnemers
- Hoe uitgenodigd: gemeentelijke kanalen (projectpagina, sociale media, nieuwsbrief) Gemeente aan Huis in Leiderdorps Weekblad en een flyer aan direct omwonenden.

7 van de 10 klankbordgroep leden waren **verhinderd** maar de gemeente vond het niet nodig om de klankbordgroep avond op een andere dag te houden. De klankbordgroep was in ieder geval wel gehouden zodat de gemeente ook dat vinkje kon zetten.

Klankbordgroep 28 mei 2026

- Locatie: Gemeentehuis Leiderdorp
- Genodigden: direct omwonenden en extern georganiseerde partijen
- Aantal deelnemers: 3
- Hoe uitgenodigd: gemeentelijke kanalen (projectpagina, sociale media, nieuwsbrief), Gemeente aan Huis in Leiderdorps Weekblad en een mail aan deelnemers van eerdere participatiemomenten.

Inloopbijeenkomst 1 juli 2026

- Locatie: Gemeentehuis Leiderdorp
- Genodigden: direct omwonenden en extern georganiseerde partijen
- Aantal deelnemers: 50 deelnemers
- Hoe uitgenodigd: gemeentelijke kanalen (projectpagina, sociale media, nieuwsbrief), Gemeente aan Huis in Leiderdorps Weekblad en een flyer aan direct omwonenden.

Straatgesprekken

Op twee momenten stond het projectteam op het Statendaalderplein om met voorbijgangers, omwonenden en gebruikers van het plein in gesprek te gaan. Met een kopje koffie of thee van de koffiekar in de hand, dachten mensen mee over de ontwikkeling van het gebouw en de herinrichting van het Statendaalderplein.

Met de straatgesprekken wilde de gemeente op een laagdrempelige manier ideeën, wensen en zorgen ophalen bij een brede doelgroep. Door op een drukbezochte plek te gaan staan, was de gemeente goed zichtbaar. Mensen konden gemakkelijk even langslopen om hun mening te delen. Zo zijn er veel ideeën, aandachtspunten en zorgen opgehaald tijdens deze momenten.

Opzet en verloop straatgesprekken

Op een grote tafel lag een plattegrond van het gebied, waarop de maximale breedte en hoogte van het nieuwe gebouw ingetekend was. De vastgestelde kaders en uitgangspunten stonden er op panelen naast. Bezoekers schreven hun ideeën, zorgen of wensen op een reactiekaartje en konden deze op de plattegrond plakken. Ook was er gelegenheid om in gesprek te gaan met het projectteam, waarbij bezoekers hun mening over de plannen en ideeën deelden.

Op woensdag 25 februari stond de tent van de gemeente tegenover lunchroom Sis & Joy. Het was prachtig weer, dus er waren veel mensen op de been. Ongeveer vijftig mensen namen de tijd om even langs te komen, het gesprek aan te gaan of een reactieformulier in te vullen.

Op zaterdag 28 februari stond het projectteam met de plattegrond vanwege de markt verder richting de Engelendaal. De wind en regen maakten dat het minder druk was op straat en dat minder mensen langer wilden blijven staan. Desondanks heeft de gemeente veel goede ideeën, maar ook zorgen gehoord om mee te nemen in de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan.





Leest u onderstaande feedback eens. Omwonenden onderschrijven de ambitie van de gemeente om het plein voor de Winkelhof weer aantrekkelijk te maken, zo is hieronder te lezen. Echter is de gemeente onvermurwbaar en houdt vast aan de massaliteit van de nieuwbouw. Zij is daar ook zelf veroorzaker van door het opleggen avn het sociale en middeldure programma inclusief gebouwde parkeeroplossing waardoor de ontwikkelaar gedwongen wordt meer massa te maken om een haalbaar plan te krijgen.

Reacties

Er zijn tijdens de straatgesprekken 41 kaartjes ingevuld. De meest genoemde onderwerpen waren:

Groen en openbare ruimte

- Er is een sterke wens om het groen te behouden of uit te breiden. Groen verbetert de leefkwaliteit en het prettig verblijven op en rond het plein.
- Wel met de opmerking dat het groen beter onderhouden moet worden.
- Er zijn zorgen over “verstening” van het plein.
- Groen combineren met een functie, bijvoorbeeld plantenbakken met een rand om op te zitten.

Verkeer en parkeren

- Veel omwonenden vinden het al druk en vrezen dat het nog drukker zal worden met nieuwe bewoners en bezoekers. Dit is de grootste zorg.
- Voor de aansluiting op de parkeergarage geven mensen aan optie 3 van de drie mogelijkheden niet te zien zitten.
- Veel gebruikers van het plan ervaren de fietsers als gevaarlijk. Zij stellen een duidelijke scheiding tussen fietspad en voetgangersgebied voor.

Bebouwing

- Met name direct omwonenden zijn kritisch op het volume en de hoogte van de nieuwbouw.
- Sommigen hebben het gevoel dat het plein te vol wordt.

Voorzieningen en invulling

- Er werden verschillende suggesties gedaan, zoals een buurthuis, horeca of een ontmoetingsplek.
- Er zijn wensen voor functies die iets toevoegen aan de buurt.
- Er zijn zorgen over concurrentie met winkels in Winkelhof.

“We missen een gezellig dorpsplein met bankjes en groen”

Mooie oneliner maar wat voegt deze toe als de gemeente daar niet in mee gaat.

Bijeenkomsten

Op donderdag 26 februari en donderdag 5 maart organiseerde de gemeente twee bijeenkomsten op het gemeentehuis. Tijdens deze bijeenkomsten gaf de gemeente aanwezigen uitgebreid informatie over het project en de huidige stand van zaken. Daarnaast werden de ideeën en uitgangspunten van de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan toegelicht. Ook konden deelnemers meedenken over de drie thema's.

Opzet en verloop bijeenkomsten

De avond begon met een plenaire presentatie van de projectleider. Tijdens zijn presentatie vertelde hij wat de gemeente tot dat moment gedaan heeft in dit project, waar de gemeente op dit moment aan werkt, wat de Nota van Uitgangspunten en Beeldkwaliteitsplan zijn, welke onderdelen al vast liggen en over welke onderwerpen deelnemers nog konden meedenken.

Na de presentatie ging de groep aan de verschillende tafels uiteen. In drie ronden van twintig minuten bespraken de deelnemers de drie thema's met elkaar. Op de tafels lagen grote posters waarop de deelnemers hun reacties konden schrijven en waarop impressiebeelden en voorbeelden van de nieuwbouw en het plein stonden. Elke thematafel had een tafelleider die het gesprek leidde aan de hand van een aantal vragen, zoals:

- Wat vindt u belangrijk voor de toegankelijkheid en het verblijven het plein?
- Welke materialen, kleuren en texturen spreken u aan voor de uitstraling van het gebouw?
- Welke functies in de plint zou u willen zien?
- Wat vindt u van de routes voor voetgangers en fietsers over het Statendaalderplein?

Deelnemers voerden soms stevige discussies aan tafel, maar de inbreng was over het algemeen tijdens beide avonden erg constructief. Deelnemers dachten actief mee over oplossingen, maar waren ook kritisch. Deelnemers luisterden goed naar elkaar en reageerden op elkaars inbreng. Door de opzet kreeg iedereen de kans om zijn of haar mening te geven. De vele reacties leveren waardevolle inzichten voor het vervolg.





In de NvU wordt niet ingegaan op de gevolgen voor de privacy van omwonenden. Hoe wordt voorkomen dat er inkijk ontstaat in slaapkamers van omliggende woningen, zowel via ramen als via dakvensters?

Reacties

Onderwerpen die vaak ter sprake kwamen, waren:

Bebouwing

- Zorgen over:
  - afstand tot bestaande woningen
  - inkijk en privacy
  - verlies van zonlicht
- Idee om bebouwing in lijn met bestaande bebouwing te bouwen: horizontale belijning en niet te modern (passend bij omliggende gebouwen)
- Voorkeur voor inpandige balkons, in verband met wind en privacy.

Groen en openbare ruimte

- Meer groen maakt de buurt prettig wonen.
- Niet alleen behoud van groen, maar ook kwaliteit van inrichting en onderhoud.
- Rekening houden met de markt.
- Duidelijke scheiding van fietsers en voetgangers op het plein.

Voorzieningen en sociale samenhang

- Sterkere nadruk op gemeenschap en ontmoeting.
- Wens voor maatschappelijke functies die sociale cohesie versterken.
- Geen functies die hangjeugd aantrekken, zoals horeca.

Rust en leefbaarheid

- Meer aandacht voor rust, drukte en woonkwaliteit.
- Zorgen over toename van drukte door extra bewoners en bezoekers

Tijdens de fractievergadering op 31 augustus werd de OVC gevraagd hoe wij aankijken tegen horeca in de plint. Wij merkten op dat de plint zich voornamelijk aan de noordzijde van het gebouw bevindt, een locatie met relatief weinig zonlicht. Daarnaast blijkt uit de reacties van omwonenden dat er weinig draagvlak bestaat voor een horecafunctie op deze plek. Horeca brengt bovendien doorgaans activiteiten in de avonduren met zich mee, wat extra gevolgen kan hebben voor verkeer en parkeren.

Een functie die beter aansluit bij de wensen en ideeën die tijdens het participatieproces naar voren zijn gekomen, is een woonkamer voor het begeleid wonen op de begane grond. Een dergelijke voorziening kan de sociale interactie tussen bewoners van het begeleid wonen en de buurt versterken en daarmee bijdragen aan een betere verbinding met de omgeving.

Onder de appartementen zien wij dat de plintfunctie geen interactie met de buurt geeft en de sociale veiligheid niet verhoogd. We willen dat voorkomen bij de nieuwbouw. Daarbij is de ontwikkelaar volgens ons ook geen voorstander van commerciele ruimtes in de plint. Naast een woonkamer kan een ruime entree met extra ruimte voor een zitje en goed vormgegeven bergingsgangen aan de gevel sociale veiligheid op straat en in het gebouw bevorderen.







De dicht geplakte ramen in de plint onder de appartementen van de Karolusgulden

Klankbordgroep

Opzet en verloop bijeenkomst

In mei 2026 organiseerde de gemeente een klankbordgroep over het onderwerp. De klankbordgroep heeft naast de inhoudelijke onderwerpen ook de participatie in fase 1 besproken over de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan. Ook de inbreng van de klankbordgroep wordt waar mogelijk meegenomen in de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan.

Reacties

Aanvullend op de onderwerpen die tijdens eerdere participatiemomenten aan bod kwamen, zoals de inrichting van het plein met meer groen en meer veiligheid voor voetgangers en de uitstraling van het gebouw, zijn tijdens de klankbordgroep de volgende onderwerpen besproken:

Verkeer en ontsluiting

Veruit het belangrijkste onderwerp van de avond was het verkeer en de ontsluiting van het nieuwe gebouw via de Karolusgulden:

- Bewoners verwachten dat de verkeersbelasting te hoog is, ook als onderzoeken aangeven dat het verkeerskundig kan.
- Zorgen over verkeersveiligheid rond de toekomstige parkeergarage, vooral voor fietsers en voetgangers die de uitrit kruisen.
- De rijcurve-simulaties zijn op het moment van de klankbordgroep nog niet beschikbaar. Eén aanwezige had verwacht dat deze ter sprake zou komen, en uitte hierover zijn zorgen. Dit stuk wordt online gedeeld en bij de inloopbijeenkomst besproken.

Woningen en doelgroepen

- Er was aandacht voor wie er straks in het project kunnen wonen.
- Zowel voor jongeren als ouderen zijn woningen nodig.
- Zorgen over betaalbaarheid.

Stedenbouw en gebouw

- Er wordt gesproken over het type balkons. Omwonenden waren meer te spreken over inpandige balkons waar een geïnteresseerde toekomstige bewoner juist uitpandige balkons wenste.

Plein en openbare ruimte

- Aandachtspunten: veiligheid voor voetgangers en fietsers, fietsparkeren, overlast door hangjongeren, geluid (winkelwagens), lichtinval en privacy
- Wens om het lagergelegen deel meer te betrekken, meer groen en zitplaatsen toe te voegen.

Reflectie op participatie

De reacties op het participatietraject waren overwegend positief:

- Waardering voor verschillende vormen van participatie.
- Positief dat er ook bijeenkomsten in het weekend waren.
- De lage opkomst van de klankbordgroep werd ook genoemd.
- Suggestie om toekomstige plannen beter te visualiseren.

Inloopbijeenkomst

Op donderdag 1 juli organiseerde de gemeente een inloopbijeenkomst op het gemeentehuis. Het doel van de bijeenkomst was om mensen te informeren over het verloop van het participatieproces, de opgehaalde reacties en hoe de gemeente deze reacties heeft verwerkt. Daarnaast wilde de gemeente nog een laatste keer toetsen of de reacties goed verwerkt zijn.

Opzet en verloop inloopbijeenkomst

De avond startte met een welkomstwoord van de wethouder. Daarna volgde een korte inhoudelijke presentatie van de projectleider. Hij blikte terug op het participatieproces. Hij nam de bezoekers mee in de reacties die zijn opgehaald en hoe de gemeente deze reacties heeft verwerkt in de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan.

Na de plenaire presentatie konden de bezoekers in twee ruimtes rondlopen langs informatiepanelen. Op de panelen stonden de uitgangspunten uit de Nota van Uitgangspunten per thema beschreven. Ook stond op de panelen aangegeven welke wijzigingen zijn doorgevoerd op basis van reacties van omwonenden. Het projectteam stond klaar om vragen te beantwoorden.

Reacties

De meest genoemde onderwerpen waren:

Verkeer en parkeren (veruit het meest genoemd)
Veel zorgen over verkeersveiligheid, de ontsluiting via de Karolusgulden, de parkeergarage, parkeerdruk, vergunning parkeren, extra parkeerplaatsen, bushaltes en de gevolgen voor fietsers en voetgangers. Ook werden vragen gesteld over de verkeersstudies van Goudappel en alternatieve ontsluitingen.

Groen en openbare ruimte
Genoemd werd: behoud van bestaand groen, meer bomen en bloemen, inrichting van het plein, schaduw, groene daken, binnentuin, speelvoorzieningen, kwaliteit van het straatmeubilair en het voorkomen van jongerenoverlast. Mensen waren blij dat het plein aangepakt wordt.

Woningen en doelgroepen
Vragen over het aantal woningen, doelgroepen (jongeren, ouderen, vluchtelingen), levensloopbestendige woningen en de indeling van de appartementen.

Gebouw en stedenbouw
Er waren vragen over de hoogte van het gebouw, afstand tot de omgeving, privacy en inkijk, de toegankelijkheid rondom het gebouw en de uitstraling van het gebouw.

Voorzieningen in de plint
Ook waren er vragen over de noodzaak van een commerciële plint en suggesties voor horeca, cultuur of juist meer groen en woningen.

Parkeerlocatie Merelstraat
Tijdens deze bijeenkomst konden bewoners ook voor het eerst reageren op de Merelstraat als mogelijke alternatieve parkeergelegenheid voor de voorzieningen in de plint van het nieuwe gebouw. Veel reacties gingen hier specifiek over. Bewoners maken zich zorgen over het behoud van groen, de leefbaarheid van de wijk, verkeersveiligheid en parkeerdruk.

Voor de OVC een onbekend verslag maar het beschrijft ons gevoel over de gang van zaken goed.





Gesprek OVC

Op 6 juli heeft de gemeente in een gesprek met de Omwonendenvereniging Centrumplein (OVC) teruggeblikt op het participatieproces. De OVC heeft het participatieproces als netjes en zorgvuldig ervaren. Wel hebben zij enkele verbeterpunten meegegeven aan de gemeente.

De OVC geeft aan dat bewoners het gevoel hebben dat het participatieproces (bestaande uit ‘informeren en raadplegen’) een formaliteit is waar kaders al vastliggen en de trein gewoon doorrijdt. De OVC vindt dat de gemeente te positief communiceert over het proces en zij voelen zich hierin niet serieus genomen.

De OVC is van mening dat er duidelijker gecommuniceerd kon worden over de ruimte voor participatie en op welke punten deze ruimte er minder was. De OVC vindt dat hun gedetailleerde inhoudelijke punten en zorgen, geuit tijdens het participatieproces, niet concreet werden beantwoord of verwerkt. Er werd gereageerd met algemeenheden of zorgen werden weggeschreven, zonder duidelijke indicatie van aanpassingen. Ook was niet altijd duidelijk of en hoe de opmerkingen van de bewoners waren verwerkt in nieuwe versies van de documenten. Daarnaast was de klankbordgroep niet volledig bezet, maar ging deze toch door. De OVC laat daarnaast weten dat zij de integraliteit van de verschillende projecten in de buurt mist.

Hierover blijft de gemeente in gesprek met de OVC. Alle verbeterpunten die zijn meegegeven aan de gemeente zijn terug te zien in de Nota van Beantwoording of worden in de vervolgfase meegenomen bij het opstellen van het participatieplan voor de ontwerpfase samen met het participatiebureau en de ontwikkelaar.

Hoewel beleid richtinggevend is (bijvoorbeeld voor commerciële plinten om levendigheid te creëren), erkent de gemeente dat hiervan kan worden afgeweken. Tijdens het participatietraject werd de kloof duidelijk tussen de beleidsmatige en rekenkundige benadering van het project door de gemeente en de concrete, dagelijkse leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners. De gemeente geeft aan dat zij uiteindelijk een belangenafweging maakt en daarbij het uitgebreide participatietraject, bestaand beleid en een haalbare ontwikkeling meeneemt.

De OVC vraagt om borging van de gekozen oplossingen bij de gemeenteraad. De gemeente bevestigt dat de bewoners zich altijd tot gemeenteraad kunnen wenden. Belangrijkste conclusie van het evaluatiegesprek was dat de OVC en de gemeente goed met elkaar in gesprek blijven.

Participatietraject auto-ontsluiting

Voor de auto-ontsluiting van en naar de toekomstige woningen op het plot oude gemeentehuis hebben we een apart participatietraject doorlopen.

De gemeenteraad heeft op 27 januari 2025 besloten dat de ontsluiting van de locatie plot oude gemeentehuis voor auto's via de Karolusgulden gaat. De waarborging van de verkeersveiligheid in de Karolusgulden hoort bij de planvorming.

Voor het participatietraject van de auto-ontsluiting heeft de gemeente een mobiliteitsbureau aangetrokken. Het mobiliteitsbureau heeft een beoordeling gemaakt van de verkeersveiligheid van de huidige inrichting van de Karolusgulden in de huidige situatie en in de toekomstige beoogde situatie. Ook heeft het bureau een berekening gemaakt van het aantal autobewegingen in de toekomstige nieuwe situatie.

Schouw

Samen met de bewoners van de Karolusgulden en het mobiliteitsbureau is op 17 juli 2025 een schouw uitgevoerd in de straat. De bewoners hebben de huidige knelpunten in de straat aangewezen. Na de schouw was een sessie op het gemeentehuis georganiseerd om oplossingsrichtingen te inventariseren.

De gemeente heeft op 28 november 2024 een memo gemaakt over de verkeerskundige auto-ontsluiting van het plot oude gemeentehuis. Tijdens deze sessie werd vanuit bewoners gevraagd of er een second opinion kon worden op de memo "verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis" kon worden gemaakt. En of er verkeerstellingen in de straat kunnen worden gedaan. De gemeente heeft beide verzoeken ingewilligd en uitgezet bij het mobiliteitsbureau. Het verslag van deze bijeenkomst is te vinden in de bijlage.

Bewonersavond

Hetzelfde mobiliteitsbureau heeft een verkeersrapport opgesteld, waarin is geconcludeerd dat ook in de toekomstige situatie de Karolusgulden de autobewegingen aankan. Desondanks worden er maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De resultaten zijn op de bewonersavond op 9 februari 2026 teruggekoppeld. Het onderzoek en de maatregelen die worden genomen hebben de zorgen bij de bewoners niet weg kunnen nemen. Het verslag van deze bijeenkomst is te vinden in de bijlage.

Inloopbijeenkomst

Aangezien de zorgen over de verkeersveiligheid van omwonenden blijven, neemt de gemeente extra maatregelen. Deze maatregelen zijn per brief gedeeld met de omwonenden en bij de inloopbijeenkomst van 1 juli met de omwonenden gedeeld. Met het verplaatsen van de parkeerplaatsen voor de voorzieningen zijn we nog niet klaar. Er zal ook gestuurd worden op het gebruik van de daarvoor bestemde parkeerplaatsen. Maatregelen/regulering wordt hiervoor onderzocht. Daarbij wordt de parkeerdruk in de Karolusgulden gemonitord.

Deze reactie hoort in de Nota van beantwoording te worden opgenomen zodat het niet een zoekplaatje is wat wel en wat niet meegenomen is.

Wat is opgehaald en wat gaan we met uw opmerkingen doen?

De gemeente heeft de opbrengst uit de bijeenkomsten zorgvuldig bekeken. Op elke reactie is een antwoord geformuleerd. Veel staan al in de NvU of het BKP en vragen daarom geen aanpassing. Sommige punten kunnen wel aangepast worden. Andere punten komen pas in de ontwerpfase of later aan bod. Weer andere punten kunnen niet worden meegenomen. In onderstaand schema staat een overzicht van de meest genoemde punten per thema. In de Nota van Beantwoording staat een volledig overzicht van alle reacties en de antwoorden van de gemeente daarop. Die is te vinden in bijlage 1.

Groen en openbare ruimte	**Verkeer en bereikbaarheid**	**Gebouw en functies begane grond**
Aanpassen of toevoegen in NvU/BKP: • Extra groen op het plein combineren met mogelijkheid tot extra zit- en/of verblijfplaatsen • Toegankelijkheid van het plein moet verbeterd worden • Onderzoeken of er ruimte is voor een speelgelegenheid op het plein • Ruimte voor standplaatshouders markt en activiteiten op het plein • Aandacht voor geluid en licht (inval)	Aanpassen of toevoegen in NvU/BKP: • Verschillende verkeersstromen (fietsers en voetgangers) op het plein beter reguleren • Opties 1 en 2 hebben de voorkeur voor ingang parkeergarage, in ieder geval niet optie 3 • Geen parkeerplekken voor voorzieningen in de Karolusgulden, om verkeersdruk te verminderen	Aanpassen of toevoegen in NvU/BKP: • Open gevels, voor meerdere functies geschikt • Het woongebouw is opgebouwd met horizontale geleding, passend bij omgeving • Speelse gevel, met ronde vormen • Koper-keuzetraject voor levensloopbestendig maken woningen
In ontwerpfase meenemen: • Overlast op het plein moet door ontwerpkeuzes en sociale controle verminderd worden • Verlichting van het plein • Verschillende soorten groen, zodat het hele jaar mooi is. Daarbij rekening houden met schaduw • Onderzoeken of er ruimte is voor speel- of sportplekken op of rond het plein • Verankeringsmogelijkheden voor de marktkramen	In ontwerpfase meenemen: • Bevoorrading plintvoorziening • Onderzoeken wat de beste manier is om fietsers en voetgangers te scheiden • Onderzoeken hoe de veiligheid op het plein het beste gewaarborgd kan worden op het moment dat er markt of andere activiteiten zijn • Verkeersveiligheid bij inrit parkeergarage	In ontwerpfase meenemen: • Invulling voor de ruimte op de begane grond: suggesties zijn museum, buurthuis, zorgfuncties
Staat al in NvU: • Gebruik van grasbetontegels • Bomen blijven zoveel mogelijk behouden, anders herplant voordat er wordt gekapt • Groenonderhoud op het plein	Staat al in NvU:	Staat al in NvU: • Onderhoud gebouw en gevelgroen • Afstand tot bestaande bebouwing • Hoogte van het gebouw
	Wat kunnen we niet aanpassen vanwege andere beperkingen: • Verkeerssituatie Florijn valt buiten project • Eenrichtingsverkeer Karolusgulden en Florijn	

Reflectie op participatie

Het doel van de gemeente was om inwoners, ondernemers, gebruikers van het Statendaalderplein en andere belanghebbenden vroegtijdig te betrekken bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan. Om met de kennis, ervaringen, wensen en zorgen uit de omgeving de plannen waar mogelijk te verbeteren en meer begrip te krijgen voor elkaars standpunten en belangen. Belangrijk tijdens het hele proces was transparant zijn over de ruimte die er was om mee te denken en wat vast lag.

Om dit doel te bereiken zijn verschillende soorten bijeenkomsten georganiseerd, waaronder straatgesprekken, interactieve bijeenkomsten, een klankbordgroep en een inloopbijeenkomst. Door verschillende manieren aan te bieden om in gesprek te gaan - laagdrempelig bij de straatgesprekken en inloopbijeenkomst en verdiepend bij interactieve bijeenkomsten en klankbordgroep - kregen verschillende doelgroepen de gelegenheid om mee te denken.

Tijdens het traject zijn uiteenlopende wensen, zorgen en ideeën opgehaald van omwonenden, ondernemers, gebruikers van het Statendaalderplein en potentiële toekomstige bewoners. De gemeente heeft op verschillende momenten tijdens het traject teruggekoppeld wat er is opgehaald en hoe die reacties verwerkt zijn.

De opbrengst van het participatietraject droeg bij aan de verdere uitwerking van de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteits
dat de gevel horizontale geleding (lijne
ander gebouwen in de omgeving past,
voorzieningen bij de Karolusgulden en
verblijfsplekken op het plein. Daarnaast is in de Nota van Beantwoording voor iedere reactie inzichtelijk gemaakt hoe deze is meegewogen en welke afweging daarbij is gemaakt. Ook bij de inloopbijeenkomst is gepresenteerd welke reacties zijn verwerkt, welke worden meegenomen in een volgende fase en welke niet zijn verwerkt en waarom.

Wij hebben tijdens het traject aangegeven dat het voor de omwonenden niet duidelijk was hoe de reacties verwerkt waren in de NvU en BKP. Hier is tot op heden geen concrete toelichting van gekomen in de NvB

De gemeente heeft alle opgehaalde reacties zorgvuldig afgewogen vanuit de verschillende belangen die spelen. Ondanks het uitgebreide participatietraject, is de gemeente zich ervan bewust dat niet iedereen tevreden is met het verloop van het traject en de uitkomsten. Niet alle wensen worden overgenomen en er moeten keuzes gemaakt worden vanuit het algemeen belang.

Input kon alleen over een boom, een bankje, suggesties over de plint.

Er waren voor de start van het participatietraject al kaders meegegeven vanuit de gemeenteraad waar het project aan moest voldoen, zoals de auto-ontsluiting via de Karolusgulden en de maximale bouwhoogte van de woningen. In het participatietraject kwamen deze punten vaak terug. Binnen de kaders is gekeken naar hoe opmerkingen konden worden meegenomen, zoals extra onderzoeken en maatregelen in de Karolusgulden. De OVC is van mening dat er duidelijker gecommuniceerd kon worden over waar nog over geparticipeerd kon worden en op welke punten deze ruimte er minder was.

De gemeente w
heeft waardevo
een transparan

Een gesprek over andere bouwhoogtes, verkeersontsluiting, zorgen over verkeersintensiteiten en parkeren werd keer op keer afgewezen. De suggestie werd gedaan, zoals dat hierboven weer wordt gedaan, of dat dat al vast stond terwijl de juridische onderbouwing hiervan nog in het omgevingsplan van ontbreekt.

Vervolg



Meer informatie

Wilt u op de hoogte blijven van de ontwikkeling van het project? Kijk dan op de projectwebsite: www.leiderdorp.nl/plotoudegemeentehuis. Vragen kunt u stellen via info@leiderdorp.nl.

Verslag bewonersbijeenkomst verkeersonderzoek plot oude gemeentehuis

Datum:	Maandag 9 februari 2025
Tijd:	17:30 uur – 19:30 uur
Locatie:	Gemeentehuis Leiderdorp, vergaderruimte 2

Inleiding

Op maandag 9 februari 2025 heeft tussen 17.30 uur tot 19.30 uur een bewonersbijeenkomst plaatsgevonden op het gemeentehuis van Gemeente Leiderdorp. Voor deze avond waren bewoners die in de Karolusgulden en Florijn wonen uitgenodigd om de presentatie van mobiliteitsbureau Goudappel B.V. (hierna Goudappel) over het uitgevoerde verkeersonderzoek bij te wonen.

Tijdens deze bijeenkomst liet de gemeente weten wat de stand van zaken is van de toezeggingen die zijn gedaan tijdens de vorige bijeenkomst. Daarnaast deelde Goudappel de resultaten van het verkeerstellingen in de Karolusgulden en Florijn en gaven zij aan of de Karolusgulden in de toekomstige situatie verkeersveilig is. Ook is besproken waar mogelijke maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersveiligheid te waarborgen.

De gemeente gaf ook een toelichting op de aangepaste memo verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis. Deze memo is aangepast naar aanleiding van een second opinion van Goudappel. In de memo zijn vijf mogelijke opties voor de ontsluiting van de parkeergarage beoordeeld op basis van het mobiliteitsbeleid. Daarbij is per optie aangegeven in hoeverre deze zeer positief, positief, neutraal, negatief of zeer negatief is vergeleken met het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Deze beoordeling van de verschillende opties zijn vervolgens met elkaar vergeleken in een tabel, waarin elke variant wordt getoetst aan het bestaande beleid van de gemeente Leiderdorp.

Opening bewonersbijeenkomst

- De gemeente opent de bijeenkomst, licht het verloop van het proces toe en benadrukt dat er ruimte is voor gesprek over de bespreekpunten.
- De wethouder geeft de doelen van de bijeenkomst aan: toelichting op schouwresultaten, het verkeersonderzoek van Goudappel, de second opinion van Goudappel en de aangepaste memo auto-ontsluiting van de gemeente. Ze nodigt nadrukkelijk ook bewoners uit om aan te geven waar nog vragen en zorgen zitten en te reageren op de extra verkeersmaatregelen die de gemeente ziet voor de Florijn en de Karolusgulden.
- Bewoners vragen waarom deze bijeenkomst wordt gehouden terwijl de gemeenteraad al een besluit heeft genomen over de ontsluiting via de Karolusgulden.
- De wethouder geeft aan dat de bijeenkomst is bedoeld om het onderzoek en andere documenten toe te lichten en reacties te verzamelen.

Presentatie Goudappel

- Tijdens de bijeenkomst verzorgt Goudappel een presentatie over het rapport van het verkeersonderzoek (Het verkeersonderzoek is hier te downloaden)
- Vervolgens licht Goudappel toe welke opdracht zij van de gemeente hebben gekregen. Daarbij staan zij ook stil bij hun second opinion op de memo van de gemeente over de verschillende auto-ontsluitingen voor de woningen die komen aan het Statendaalderplein
- Daarna gaan zij dieper in op de onderdelen van het verkeersonderzoek. Zo presenteren zij de resultaten van de verkeersmetingen, het parkeermotief van bezoekers en bewoners in de

wijk, het onderzoek naar zichtlijnen in de Karolusgulden en de beoogde toekomstige verkeersdruk.
- Tot slot doet Goudappel een aantal suggesties om ook de leefbaarheid en het gevoel van verkeersveiligheid in de toekomstige situatie te borgen.

Naar aanleiding van de presentatie van Goudappel geven de bewoners de volgende reacties:

- Er zijn nog steeds zorgen over de afwikkeling van het auto-en fietsverkeer via de Karolusgulden.
- Er wordt afgevraagd of er op zaterdag meer verkeer in de wijk is. Goudappel bevestigd dat dit klopt.
- Men vraagt af of de ontsluiting niet over het plein kan. Goudappel vermeldt dat een ontsluiting via Florijn zeer complex is door kabels/leidingen.
- Er wordt afgevraagd of het kruispunt wordt aangepast gelijktijdig met de aanpassingen van de Gallaslaan.
- Er wordt gemeld dat er wekelijks een ambulance staat bij de huisarts en vroeg zich af of er dan nog wel voldoende ruimte overblijft om elkaar te kunnen passeren.
- Men meldt dat zede zichtlijnen in de bochten als onveilig ervaren. Goudappel geeft aan dat o.b.v. de verwachte gereden snelheid in de bochten (o.b.v. de meting in de rechte stukken van de weg) de zichtlijnen voldoen en sprake is van een acceptabele situatie. De bewoner geeft daarna aan dat ze de zichtlijnen anders ervaart.
- Er wordt gezegd dat voor fietsers de telslangen verkeerd waren geplaatst. De fietsers van de Engelendaal naast het busstation naar de Karolusgulden zijn niet meegenomen door de telslangen.
- Men geeft aan dat het verkeersrapport onvolledig is. Rijcurve-simulaties van de drie eerste bochten van de Karolusgulden vanaf de Gallaslaan voor auto’s ontbreken in het rapport, terwijl dit in de schouw was toegezegd. Goudappel geeft aan dat die inderdaad ontbreken en alsnog kunnen worden gemaakt.
- Er wordt afgevraagd hoe het bouwverkeer gaat rijden. De gemeente geeft aan dat hier in de voorbereidingsfase naar wordt gekeken en dat de ontwikkelaar met een voorstel moet komen. De projectleider geeft aan dat het hem aannemelijk lijkt dat het bouwverkeer de locatie via de Engelendaal bereikt. Bewoners vragen waarom het bouwverkeer wel via de Engelendaal kan maar bewoners van het nieuwe complex niet. De gemeente geeft aan dat het bouwverkeer zeer tijdelijk is.
- Er wordt gemeld dat er nu al overlast van bestelbusjes en een hoge parkeerdruk wordt ervaren. Dit zou erger worden als de auto-ontsluiting via de Karolusgulden gaat.
- Men vraagt of de parkeergarage van het nieuwe complex alleen voor bewoners is. De gemeente geeft aan dat het uitgangspunt is dat de parkeergarage alleen voor bewoners is.
- Er worden zorgen geuit over veiligheid bij uitrit van de parkeergarage en fietsers richting Engelendaal omdat ze elkaar zouden kruizen.
- Er wordt aangegeven dat er zorgen zijn over het mogelijke betaald parkeren Winkelhof wat Urban Interest zou willen invoeren. Dit zorgt voor extra drukte in de wijk.
- Men geeft aan dat zij de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit van 2.200 voertuigbewegingen per dag, zoals berekend, veel te hoog vinden. ‘Het gevoel is anders dan de theoretische werkelijkheid’.
- Er wordt gevraagd of vergelijkbare situaties in Leiderdorp bestaan.
- Men vraagt af waarom 15 km/u (woonerven) niet wordt ingevoerd in de wijk.

Gemeente Leiderdorp

De gemeentelijke projectleider neemt na Goudappel het woord. Hij stelt zich voor en presenteert de extra maatregelen die de gemeente kan en wil nemen boven op de voorgestelde maatregelen van Goudappel om de verkeersveiligheid te verbeteren. De volgende maatregelen worden besproken;

- Toevoegen van extra drempel(s) in de bocht.

Bewoners geven aan dat het plaatsen van een extra drempel geen nut heeft. Het verder uitzoeken van extra drempels is niet nodig volgens de bewoners.

- Een duidelijkere rijbaanscheiding bij het kruispunt Karolusgulden en Gallaslaan.

Bewoners geven aan dat het plaatsen van een witte belijning geen invloed gaat hebben op de veiligheid van het kruispunt en dat er meer moet worden gekeken naar een fysieke rijbaanscheiding. Uit onderzoek van Goudappel is gebleken dat een vuilniswagen de bocht niet kan maken wanneer een niet overrijdbare fysieke rijbaanscheiding aanwezig is. Een mogelijke fysieke rijbaanscheiding moet dus wel overrijdbaar zijn voor bv vuilniswagens. De gemeente geeft aan de mogelijkheden te onderzoeken. De bewoners stemmen in om dit verder uit te zoeken.

Tijdens het moment dat de gemeente aan het woord is wordt ook nog gesproken over een maatregel die Goudappel heeft voorgesteld;

- Bosjes snoeien bij het kruispunt Karolusgulden en Gallaslaan.

Bewoner zegt dat er beter zicht komt op het kruispunt als de bosjes goed worden gesnoeid of worden verwijderd bij de Gallaslaan. De gemeente zegt nogmaals toe dat ze gaan bekijken of dit weg kan.

Daarnaast kwamen de bewoners ook nog met een maatregel voor de Karolusgulden;

- Verwijderen van de oplaadpalen op de Florijn langs de Gallaslaan voor beter zicht op kruispunt Karolusgulden en Gallaslaan.

Bewoner meldt dat als je vanuit de Karolusgulden de Gallaslaan op wil rijden dat het zicht zowel rechts (groen) als links (oplaadpalen van auto's) wordt belemmerd. Aanvullend op het snoeien van het groen wordt bekeken of de oplaadpalen kunnen worden verplaatst zodat ze de zichtlijn de Gallaslaan in minder blokkeren. Gemeente zegt toe dit te gaan bekijken.

- Bewoner vraagt of deze maatregelen worden gepresenteerd als oplossing voor de nu al aanwezige problemen of dat dit alleen wordt gedaan als de ontsluiting van de parkeergarage van het toekomstige gebouw via de Karolusgulden gaat. Gemeente bevestigt dat de maatregelen worden toegepast in de wijk los van de ontsluiting van de parkeergarage.

Andere opmerkingen en vragen bewoners

- Er wordt gevraagd wat de financiële effecten zijn door de verkeersgroei op de Karolusgulden.
- Men vraagt af wat de gevolgen zijn van een ontsluiting via Engelendaal voor parkeerplaatsen op de Karolusgulden.
- Er wordt gevraagd wanneer de Karolusgulden opnieuw wordt bestraat.
- Oversteken kruispunt Karolusgulden en Gallaslaan is volgens bewoners nu al onveilig, wordt erger door het extra verkeer vanuit de Karolusgulden.

- Er wordt verzocht om het verkeer naar Winkelhof/markt niet meer door wijk te laten rijden als de Karolusgulden de ontsluitingsweg wordt.
- Men komt met het idee om parkeerplaatsen te huren in de parkeergarage van het Winkelhof voor de bewoners van het nieuw complex.
- Er wordt gezegd dat de Gallaslaan is aangewezen door de gemeente als een doorfietsroute en dat autoverkeer via de Karolusgulden hetzelfde verkeersrisico zal opleveren als alle andere opties.
- Men wil dat er in een breder perspectief naar de ontsluiting wordt gekeken en de invloed van andere projecten in het gebied.
- Er zijn opmerkingen over de tabel met 5 ontsluitingsopties. Ze missen in de tabel het bewonersperspectief. Er is op veel aspecten getoetst op basis van het mobiliteitsbeleid maar niet op de consequenties voor de bewoners uit deze straten.
- Enkele bewoners merken op dat de keuze voor Karolusgulden, naar hun mening, vooral financieel is gedreven.

Actiepunten naar aanleiding van de bewonersbijeenkomst

- Uitvoeren van de ontbrekende rijcurve-simulaties in de bochten van de Karolusgulden.
- Onderzoeken of het mogelijk is om de begroeiing bij het kruispunt Karolusgulden en Gallaslaan te snoeien dan wel te verwijderen.
- Onderzoeken of het mogelijk is om de oplaadpalen bij het kruispunt Karolusgulden en Gallaslaan te verplaatsen.
- Verkeerskundig ‘laaghangend fruit’ (eenvoudig door te voeren maatregelen) van Goudappel zover mogelijk als maatregelen doorvoeren op de Florijn en Karolusgulden.
- Uitzoeken of het mogelijk is om een fysieke rijbaanscheiding bij het kruispunt Karolusgulden en Gallaslaan te realiseren.
- Er komt nog een inhoudelijke reactie op een aantal punten.

De inhoudelijke reactie van de gemeente op de reacties van bewoners is op de onderstaande pagina’s te vinden.

Beantwoording reacties bewonersbijeenkomst verkeersonderzoek 9 februari 2025

Reacties vanuit bewoners op presentatie Goudappel	**Inhoudelijke reactie gemeente Leiderdorp**
Men vraagt af of de ontsluiting niet over het plein (keerlus) kan.	Een ontsluiting over het plein doorkruist de belangrijke loop- en fietsroute die o.a. vanaf de Santhorst naar het Winkelhof loopt. Dit staat haaks op het mobiliteitsbeleid en leidt tot een extra conflictmogelijkheid tussen auto's enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds. Daarnaast vormt de aansluiting op de toegangsweg, dicht op het kruispunt met de Engelendaal een potentieel gevaarpunt. Verkeer dat vanaf de Engelendaal de parkeergarage in rijdt, kruist eerst het fietspad en voetpad en wordt direct daarna geconfronteerd met een kruispunt met autoverkeer. Verkeer dat vanaf de nieuwe locatie komt en linksaf via de toegangsweg richting Engelendaal wil wordt mogelijk geconfronteerd met een wachtrij voor de verkeerslichten.
Er wordt afgevraagd of het kruispunt wordt aangepast gelijktijdig met de aanpassingen van de Gallaslaan.	Het kruispunt van Karolusgulden - Gallaslaan wordt gelijktijdig aangepast en meegenomen in het project Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan.

Er wordt gemeld dat er wekelijks een ambulance staat bij de huisarts en vroeg zich af of er dan nog wel voldoende ruimte overblijft om elkaar te kunnen passeren.	De bereikbaarheid van de huisarts voor de ambulance is van groot belang. Daarnaast is het ook belangrijk dat andere weggebruikers de ambulance kunnen passeren wanneer het staat geparkeerd bij de huisarts. Mocht het niet mogelijk zijn om de geparkeerde ambulance te passeren, dan horen wij het graag via de Zo Gemeld app. Dan kunnen wij kijken welke maatregelen wij kunnen nemen om dit wel mogelijk te maken.
Men meldt dat ze de zichtlijnen in de bochten als onveilig ervaren. Goudappel geeft aan dat o.b.v. de verwachte gereden snelheid in de bochten (o.b.v. de meting in de rechte stukken van de weg) de zichtlijnen voldoen en sprake is van een acceptabele situatie. De bewoner geeft daarna aan dat ze de zichtlijnen anders ervaart.	De gemeente is zich ervan bewust dat de zichtlijnen in de bochten niet optimaal zijn. Goudappel heeft echter aangegeven dat deze zichtlijnen voldoende zijn voor de wijze waarop er in de wijk wordt gereden. Daarnaast geeft het verkeersbureau aan dat het verbeteren van de zichtlijnen kan leiden tot hogere snelheden in de bochten wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt.
Er wordt gezegd dat voor fietsers de telslangen verkeerd waren geplaatst. De fietsers van de Engelendaal naast het busstation naar de Karolusgulden zijn niet meegenomen door de telslangen.	Bij het plaatsen van telslangen moet altijd worden bepaald welke locaties het beste een representatief beeld geven van het aantal fietsers en motorvoertuigen in de wijk. Hierdoor is het helaas niet altijd mogelijk om elke straat of route mee te nemen. Het klopt dat fietsers die vanaf de Engelendaal langs de Karolusgulden naar het Statendaalderplein rijden niet zijn meegenomen, maar wanneer de fietsers verder de Karolusgulden richting de Gallaslaan rijdt, zijn zij wél opgenomen in de tellingen. Wij zijn van mening dat de telling daardoor representatief is.

Men geeft aan dat het verkeersrapport onvolledig is. Rijcurve-simulaties van de drie eerste bochten van de Karolusgulden vanaf de Gallaslaan voor auto's ontbreken in het rapport, terwijl dit in de schouw was toegezegd. Goudappel geeft aan dat die inderdaad ontbreken en alsnog kunnen worden gemaakt.	De rijcurve -simulaties worden alsnog door Goudappel uitgevoerd en toegevoegd aan het verkeersonderzoek.
Er wordt afgevraagd hoe het bouwverkeer gaat rijden. De gemeente geeft aan dat hier in de voorbereidingsfase naar wordt gekeken en dat de ontwikkelaar met een voorstel moet komen. De projectleider geeft aan dat het hem aannemelijk lijkt dat het bouwverkeer de locatie via de Engelendaal bereikt. Bewoners vragen waarom het bouwverkeer wel via de Engelendaal kan maar bewoners van het nieuwe complex niet. De gemeente geeft aan dat het bouwverkeer zeer tijdelijk is.	De route voor het bouwverkeer wordt in een later stadium door de ontwikkelaar aan de gemeente voorgesteld. Deze route wordt vervolgens door de gemeente getoetst, onder andere op verkeersveiligheid en beperken van overlast. Bouwverkeer is bovendien tijdelijk en kan slechts gedurende een beperkte periode voor enige overlast zorgen, terwijl een nieuwe ontsluiting een permanente situatie zou creëren.
Er wordt gemeld dat er nu al overlast van bestelbusjes en een hoge parkeerdruk wordt ervaren. Dit zou erger worden als de auto-ontsluiting via de Karolusgulden gaat.	De gemeente heeft geen invloed op het aantal aan- en afrijdende bestelbusjes. Bij het bepalen van een eventuele nieuwe ontsluiting wordt altijd zorgvuldig gekeken naar de verkeersveiligheid en de gevolgen voor de parkeerdruk in de wijk. De parkeerdruk in de ochtend en avond zal naar verwachting gelijk blijven, aangezien bewoners van het nieuwe appartementencomplex gebruik zullen maken van de ondergrondse parkeergarage. Bestelbusjes zijn bovendien meegenomen in de berekening van de toekomstige verkeersgeneratie van Goudappel. Voor de ontwikkeling wordt uitgegaan van een gemiddelde intensiteit van circa 400 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag (vanuitgaand dat de parkeerplekken voor de voorzieningen niet in de Karolusgulden worden gemaakt), inclusief het verkeer dat door bestelbusjes wordt veroorzaakt.

Men vraagt of de parkeergarage van het nieuwe complex alleen voor bewoners is. De gemeente geeft aan dat het uitgangspunt is dat de parkeergarage alleen voor bewoners is.	Het uitgangspunt is dat de parkeergarage onder de nieuwe ontwikkeling alleen voor bewoners zal zijn. Bezoekers van de woningen en de plintvoorzieningen zouden op een andere plek moeten parkeren. Ontwikkelaar moet nog met een voorstel komen, maar wij verwachten dat bezoekers mogelijk naast het gebouw kunnen parkeren op de nu bestaande parkeerplaatsen.
Er worden zorgen geuit over veiligheid bij nieuwe uitrit van de parkeergarage en fietsers richting Engelendaal omdat ze elkaar zouden kruizen.	Het is bij de gemeente bekend dat fietsers zowel vanuit de Karolusgulden richting de Engelendaal rijden als in de tegenovergestelde richting. Tijdens de ontwerpfase van het project zullen wij onderzoeken op welke wijze zowel fietsers als alle andere verkeersdeelnemers veilig langs de uitrit kunnen worden geleid.
Er wordt aangegeven dat er zorgen zijn over het mogelijke betaald parkeren Winkelhof wat Urban Interest zou willen invoeren. Dit zorgt voor extra drukte in de wijk.	Op dit moment is bij de gemeente niet bekend welke plannen de eigenaar van het Winkelhof heeft voor de parkeervoorzieningen onder het winkelcentrum. Mocht blijken dat het winkelcentrum voornemens is om betaald parkeren in te voeren, dan zal moeten worden onderzocht welke gevolgen dit kan hebben voor de parkeerdruk in de omliggende gebieden.

Men geeft aan dat zij de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit van 2.200 voertuigbewegingen per dag, zoals berekend, veel te hoog vinden. ‘Het gevoel is anders dan de theoretische werkelijkheid’.	Goudappel gebruikte in hun onderzoek richtlijnen en scans waardoor ze tot dit getal uit zijn gekomen. De Duurzaam Veilig richtlijn geeft aan dat een verkeersintensiteit van ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal past bij de functie van de weg. De vormgeving van de weg is hierin nog niet meegenomen. Met de Wegenscan is ook de inrichting beoordeeld, waaruit blijkt dat op basis van de huidige wegbreedte en sociale interactie in de Karolusgulden een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 2.200 motorvoertuigen per etmaal geldt voor de weg en feitelijk ca 820 motorvoertuigen voor een gemiddelde werkdag is berekend. Wij begrijpen dat in de nieuwe situatie hogere intensiteiten zijn dan men gewend is. Door het uitgangspunt "parkeerplaatsen voor de voorzieningen worden niet in de Karolusgulden aangelegd." op te nemen, wordt het aantal bewegingen (circa 242) door de Karolusgulden aanzienlijk verminderd.
Er wordt gevraagd of vergelijkbare situaties in Leiderdorp bestaan.	Wij zijn niet op de hoogte van ontwikkelingen die vergelijkbaar zijn. Wij verwijzen naar eerdere beantwoording dat de verkeersgeneratie binnen de norm valt.
Men vraagt af waarom 15 km/u (woonerven) niet wordt ingevoerd in de wijk.	Wanneer gekozen zou worden om een erftoegangsweg om te zetten naar een woonerf, zou dit veel betekenen voor de inrichting van de straat. Er mogen bijvoorbeeld geen trottoirbanden zijn in een woonerf en de kolken voor de riolering moeten ook worden verlegd. Daarnaast zou een nieuwe inrichting van de Karolusgulden tot woonerf de verkeersveiligheid niet substantieel verbeteren.

Reacties vanuit bewoners op maatregelen vanuit de gemeente Leiderdorp	**Inhoudelijke reactie gemeente Leiderdorp**
Bewoner zegt dat er beter zicht komt op het kruispunt als de bosjes goed worden gesnoeid of worden verwijderd bij de Gallaslaan. De gemeente zegt nogmaals toe dat ze gaan bekijken of dit weg kan.	De gemeente is voornemens om het groen bij de Gallaslaan te verwijderen en/of te snoeien zodat het zicht op het kruispunt wordt verbeterd.
Bewoner vraagt of deze maatregelen worden gepresenteerd als oplossing voor de nu al aanwezige problemen of dat dit alleen wordt gedaan als de ontsluiting van de parkeergarage van het toekomstige gebouw via de Karolusgulden gaat. Gemeente bevestigt dat de maatregelen worden toegepast in de wijk los van de ontsluiting van de parkeergarage.	De maatregelen worden toegepast in de Karolusgulden door de gemeente los van de toekomstige ontwikkeling en de ontsluiting van de parkeergarage.
Andere opmerkingen en vragen bewoners	**Inhoudelijke reactie gemeente Leiderdorp**
Er wordt gevraagd wat de financiële effecten zijn door de verkeersgroei op de Karolusgulden.	De straten in Nederland worden ontworpen op zogenaamde gewichtsklassen. Bij deze gewichtsklassen horen ook verkeersintensiteiten. Erftoegangswegen zoals de Karolusgulden, hebben een gewichtsklasse (tot 12 ton) waarbij minimaal 4.000 - 6.000 motorvoertuigen per etmaal kunnen worden verwerkt. De verwachte toekomstige verkeersintensiteit op de Karolusgulden blijft binnen de verwerkingscapaciteit van de weg en heeft dus geen financieel effect.

Men vraagt af wat de gevolgen zijn van een ontsluiting via Engelendaal voor parkeerplaatsen op de Karolusgulden.	Wij hebben het effect op de parkeerplaatsen als de ontsluiting via de Engelendaal loopt niet bekeken. Voor de memo hebben wij alleen gekeken naar het effect op de verschillende verkeersstromen.
Er wordt gevraagd wanneer de Karolusgulden opnieuw wordt bestraat.	Wij verwachten dat de voorbereidingen voor het opnieuw bestrating van de Karolusgulden in 2032 beginnen.
Oversteken kruispunt Karolusgulden en Gallaslaan is volgens bewoners nu al onveilig, wordt erger door het extra verkeer vanuit de Karolusgulden.	Het project Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan is op dit moment aan het onderzoeken hoe de betreffende straten veiliger kunnen worden gemaakt voor stappers (voetgangers) en trappers (fietsers, scooters, etc.). Het kruispunt Karolusgulden–Gallaslaan wordt in dit project ook meegenomen om te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid daar te vergroten.
Er wordt verzocht om het verkeer naar Winkelhof/markt niet meer door wijk te laten rijden als de Karolusgulden de ontsluitingsweg wordt.	Tijdens de verkeerstellingen hebben wij geconstateerd dat wijkvreemd verkeer op de parkeerplekken bij het voormalige gemeentehuis parkeerden. Dit was voornamelijk op een zaterdag. In de ontwerpfase gaan wij mogelijke maatregelen verkennen om dit zoveel als mogelijk tegen te gaan.

Men komt met het idee om parkeerplaatsen te huren in de parkeergarage van het Winkelhof voor de bewoners van het nieuw complex.	Wij zijn hierover in gesprek gegaan met de eigenaar van Winkelhof. Zij hebben aangegeven dat het huren van parkeerplaatsen in de parkeergarage niet mogelijk is omdat de parkeergarage op diverse koopzondagen vol staat.
Er wordt gezegd dat de Gallaslaan is aangewezen door de gemeente als een doorfietsroute en dat autoverkeer via de Karolusgulden hetzelfde verkeersrisico zal opleveren als alle andere opties.	De Gallaslaan is aangewezen als doorfietsroute van Leiderdorp en blijft dit. Hoewel er een toename is van het autoverkeer verandert niks aan de voorrangsituatie van de fietsers van de Gallaslaan bij de ontsluiting via de Karolusgulden. Bij het project Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan worden maatregelen genomen waarbij extra aandacht wordt gegeven aan de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers.
Men wil dat er in een breder perspectief naar de ontsluiting wordt gekeken en de invloed van andere projecten in het gebied.	Op dit moment zijn wij nauw in overleg met de projectleider van de Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan. Daarnaast werken aan beide projecten dezelfde verkeerskundige. Als in de wijk andere projecten worden gestart zal hiernaar worden gekeken en zal met de projectleider worden besproken wat de projecten voor elkaar kunnen betekenen.
Er zijn opmerkingen over de tabel met 5 ontsluitingsopties. Ze missen in de tabel het bewonersperspectief. Er is op veel aspecten getoetst op basis van het mobiliteitsbeleid maar niet op de consequenties voor de bewoners uit deze straten.	In de memo verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis versie 2.0 worden mogelijke auto-ontsluitingen van de nieuwbouw afgewogen. Dit gebeurt met criteria uit het mobiliteitsbeleid. Hiermee zijn de mogelijke verschillende auto-ontsluitingen beoordeeld en is de auto-ontsluiting gekozen die het beste aansluit bij ons mobiliteitsbeleid. De niet verkeerskundige gevolgen voor direct omwonenden zijn in deze memo niet inzichtelijk gemaakt.

Enkele bewoners merken op dat de keuze voor Karolusgulden, naar hun mening, vooral financieel is gedreven.	De keuze voor de Karolusgulden als ontsluiting komt voort uit de memo Verkenning verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis. Op basis van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid zijn zes criteria geformuleerd om de verschillende ontsluitingsopties met elkaar te vergelijken. De vergelijking is op grond van verkeerkundige criteria gedaan en niet op grond van de financiële gevolgen. De conclusie voor wat de beste auto-ontsluiting van de nieuwbouw is dus puur gebaseerd op het mobiliteitsbeleid. De financiële gevolgen zijn als kanttekening meegegeven bij elke optie. Dit is gedaan om de raad te informeren. Uiteindelijk is in opdracht van de raad een voorstel gedaan bij welke uitgangspunten een woningbouwontwikkeling hier mogelijk is. Binnen deze uitgangspunten valt de percentages van de verschillende woningsegmenten (sociaal, midden, vrije sector), de maximale hoogte en minimale afstanden tot de bestaande bebouwing, de bijdrage aan de verbeteringen aan het Statendaalderplein en de auto-ontsluiting van de nieuwbouwlocatie.

Brieven OVC

Er is geen reactie gekomen van de gemeente raad om haar besluit te heroverwegen. Na aandringen heeft de wethouder een reactie geschreven zonder inhoudelijk op de punten in te gaan.

Van: Omwonendenvereniging Centrumplan Leiderdorp
Aan: Gemeentebestuur en Gemeenteraad van Leiderdorp

Betreft: Verkeersontsluiting nieuwbouw "Plot Oude Gemeentehuis" – gevolgen voor Karolusgulden en alternatieven

Leiderdorp, 9 februari 2026

Geacht college, geachte raadsleden,

Met deze brief reageren wij op de onlangs gedeelde verkeerskundige onderbouwingen voor de ontwikkeling op het 'plot van het oude gemeentehuis'. Wij maken ons ernstige zorgen over de gevolgen van de voorgestelde auto-ontsluiting via de Karolusgulden voor de leefbaarheid, veiligheid en toekomstbestendigheid van de wijk.

1. Sterke toename verkeersdruk in een woonstraat
De memo verkeerskundige auto-ontsluiting verwacht dat de Karolusgulden stijgt van circa 170 naar circa 820 motorvoertuigen per etmaal na realisatie van het plan. Dit betreft bijna een **vervijfvoudiging van de verkeersintensiteit** in een verblijfsgeoriënteerde erftoegangsweg. Hoewel de memo stelt dat dit "onder de wenselijke maximale intensiteit" blijft, erkent zij tegelijk dat aanvullende maatregelen nodig zijn om leefbaarheid en veiligheidsgevoel te borgen. De definitieve rapportage benadrukt juist dat erftoegangsstraten volgens Duurzaam Veilig gericht zijn op verblijf, langzaam verkeer en sociale interactie. Een vervijfvoudiging van autoverkeer is daarmee feitelijk niet passend bij de functie van deze straat.

2. Woonkwaliteit neemt aantoonbaar af
De sterke groei van autobewegingen leidt tot:

- Meer geluid, optrek- en rempieken, vooral in avonduren en weekenden;
- Meer interactiemomenten tussen auto's en langzaam verkeer in een toch al druk gebied rondom Winkelhof;
- Toename van parkeer- en zoekverkeer, aangezien parkeerbehoefte en parkeermotieven in de rapportages aantonen dat omliggende straten intensief gebruikt worden tijdens piekuren (o.a. markt en weekend).

3. Ontsluiting via Karolusgulden druist in tegen mobiliteitsbeleid
Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid zet zwaar in op:

- Fiets en voetganger voorop
- Autoverkeer meer buitenom en op hoofdroutes
- Aansluiting bij regionale doorfietsroutes

Deze beleidsprincipes zijn opgenomen in zowel de memo als de definitieve rapportage. Een hoofdontsluiting via een woonstraat als de Karolusgulden staat haaks op deze uitgangspunten en zorgt bovendien voor extra kruisende bewegingen met de Gallaslaan, eveneens een hoofdfietsroute.

5. Betere en meer toekomstbestendige alternatieven beschikbaar
Op basis van de gedeelde stukken zien wij duidelijk betere oplossingsrichtingen:

- Ontsluiting via bestaande hoofdstructuur. Hoewel in de memo risico's worden genoemd, betreft dit voornamelijk ontwerpuitdagingen die oplosbaar zijn via heldere scheiding van verkeersstromen, inrichting, prioriteiten en zichtlijnen. Deze variant voorkomt juist de zware belasting van een woonstraat;

- Varianten op de bestaande hoofdstructuren waarbij de Karolusgulden niet of minder wordt belast zijn nog onvoldoende uitgezocht.

6. Conclusie en dringend verzoek

Op basis van de drie officiële stukken en hun onderlinge conclusies is het niet verantwoord om de Karolusgulden als hoofdontsluiting aan te wijzen:

- De relatieve verkeertoename is disproportioneel voor een woonstraat;
- De woonkwaliteit zal aantoonbaar en aanzienlijk verslechteren;
- De keuze is in strijd met gemeentelijk mobiliteitsbeleid ("fiets en voetganger voorop", "auto buitenom").

Wij verzoeken het college en de gemeenteraad daarom:

- Af te zien van de Karolusgulden als primaire auto-ontsluiting voor het project.
- Alternatieven serieus uit te werken die aansluiten op bestaande auto-infrastructuur (Winkelhof/Engelendaal), in combinatie met autoluwe uitgangspunten.
- De leefkwaliteit van huidige bewoners volwaardig mee te wegen, met nadruk op piekmomenten (weekend, markt) en kwetsbare verkeersdeelnemers.

Wij vertrouwen erop dat een zorgvuldige heroverweging leidt tot een oplossing die wél past bij mobiliteitsbeleid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Voorzitter OVC

Omwonendenvereniging Centrumplein Leiderdorp

Aan:

- College van B&W van Leiderdorp
- de heer [redacted]
- de heer [redacted]
- Griffie van de gemeenteraad van Leiderdorp

Onderwerp: Ontwikkelingen rondom Winkelhof en herinnering ingezonden brieven

Leiderdorp, 13 april 2026

Geachte heer, mevrouw,

Wij maken ons zorgen over de ontwikkelingen rond Winkelhof, die naar onze indruk niet integraal door de gemeente worden behandeld. Daarnaast vragen wij uw aandacht voor de brieven die in maart zijn verzonden door de Omwonenden Vereniging Centrumplein (OVC) en de bewoners van de Van Lennepdreef, waarop tot op heden geen reactie is ontvangen.

De ons bekende ontwikkelingen rondom Winkelhof betreffen onder meer:

- de nieuwbouwplannen op het perceel van het voormalige gemeentehuis;
- de herinrichting van de Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan;
- de plannen van Urban Interest voor de bouw van circa 125 appartementen aan de Heinsiuslaan;
- de ideeën van Urban Interest om betaald parkeren in te voeren in de parkeergarage van Winkelhof.

Hoewel de communicatie van de gemeente richting omwonenden de afgelopen periode is verbeterd, blijven formele reacties op onze correspondentie uit. Wij wachten als OVC nog steeds op een reactie op de volgende brieven:

- het verzoek tot heroverweging en intrekking van het besluit tot ontsluiting van de nieuwbouw via de Karolusgulden, brief van OVC d.d. 26 februari 2026;
- het verkeersonderzoek Voorhof en Binnenhof en het voorlopig ontwerp Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan, brief van OVC d.d. 10 maart 2026.

In het gebied Winkelhof, Voorhof en Binnenhof vinden momenteel diverse projecten plaats, waarvan Plot Oude gemeentehuis en Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan van directe invloed op elkaar zijn. De betrokken projectleiders en adviseurs van de gemeente voeren onderzoeken uit zonder volledig op de hoogte te zijn van alle lopende ontwikkelingen in de wijk. De verschillende initiatieven zijn gezamenlijk van grote invloed op de verkeersstromen en de parkeersituatie in de wijk. Desondanks zien wij geen integrale aansturing vanuit de gemeente.

Wij willen dat de gemeente eerst alle ontwikkelingen en hun effecten in samenhang onderzoekt, voordat het overgaat tot grootschalige investeringen in het wegennet en haar infrastructuur of initiatiefnemers de verdere ruimte biedt voor de uitvoering van hun plannen.

Graag ontvangen wij van het college:

- een reactie op onze oproep tot een integrale aanpak van alle ontwikkelingen;
- inhoudelijke reacties op de hierboven genoemde brieven; en
- een toelichting op de wijze waarop de gemeenteraad bij deze ontwikkelingen wordt betrokken.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Voorzitter Omwonenden Vereniging Centrumplein

Reactie gemeente

leiderdorp

Z25DC39F53F

Omwonendenvereniging Centrumplein Leiderdorp
[redacted]

Dit strookt niet met het verkeersrapport van 16 juni 2026b waarin op pagina 33 staat dat de gemeente bezig is met een ander verkeersonderzoek en dat suggesties uit de onderzoeken mogelijk kunnen worden geintergreerd. Dit is dus nog helemaal niet bekeken.

datum	:	11 mei 2026
ons kenmerk	:	Z/26/194760/455399
bijlage	:	-
betreft	:	Reactie informatieverzoek ontwikkelingen rondom Winkelhof en herinnering ingezonden brieven

Geachte [redacted]

Hartelijk dank voor uw brief van 13 april 2026 over de ontwikkelingen rondom Winkelhof en uw verzoek om een integrale benadering van de verschillende projecten in het gebied.

Wij herkennen uw inzicht dat de verschillende ontwikkelingen rondom het Winkelhof onderling samenhangen en invloed hebben op onder meer verkeer, parkeren, leefbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. Juist daarom hanteren wij een zo integraal mogelijke aanpak. Per project analyseren wij niet alleen de huidige situatie, maar ook autonome ontwikkelingen en relevante, nog niet vastgelegde toekomstige scenario's die van invloed kunnen zijn. Hoewel de door u genoemde projecten zich in verschillende fasen bevinden, bezien wij deze niet los van elkaar en zoeken wij nadrukkelijk de samenhang, zodat de ambities uit de Omgevingsvisie op een zorgvuldige en samenhangende wijze worden nagestreefd.

Reactie op eerdere brieven

U vraagt om inhoudelijke reacties op uw brieven van 26 februari 2026 en 10 maart 2026.

De gevraagde inhoudelijke reactie ontbreekt verder in deze brief.

De brief van de OVC d.d. 26 februari 2026 over de Karolusgulden is aan de gemeenteraad gestuurd en geadresseerd. Het college heeft daarom enkel kennisgenomen van de brief en geen inhoudelijke reactie verstuurd. U geeft in uw brief d.d. 13 april aan dat u op deze brief een inhoudelijke reactie verwacht. Het college zal daarom alsnog reageren op de brief.

De brief van de OVC d.d. 10 maart 2026 over het verkeersonderzoek Voorhof en Binnenhof en het voorlopig ontwerp van de Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan

GEMEENTEHUIS
WILLEM-ALEXANDERLAAN 1
2351 DZ LEIDERDORP

POSTBUS 35
2350 AA LEIDERDORP

071 54 58 500
INFO@LEIDERDORP.NL
WWW.LEIDERDORP.NL

is wel aan het college geadresseerd. In de brief zijn verschillende situaties uiteengezet en wordt per situatie een voorstel tot aanpassing van het ontwerp gedaan.

Het college betracht zorgvuldigheid met de beantwoording van brieven als deze. Suggesties die worden gemaakt tijdens een participatietraject worden serieus bekeken en overwogen en vergen overleg met verschillende disciplines, overleg met externe specialisten en interne besluitvorming. Dit kost tijd. Wij zullen de beantwoording zo spoedig mogelijk met u delen.

Betrokkenheid gemeenteraad
De gemeenteraad wordt bij de ontwikkelingen rondom Winkelhof op de gebruikelijke en formeel vastgelegde momenten betrokken.

- De raad wordt door middel van een raadsinformatiebrief geïnformeerd over ontwikkelingen. Een voorbeeld hiervan is de brief over het principeverzoek Winkelhof.
- Een principeverzoek geldt als een eerste bestuurlijke verkenning. Door de raad te informeren over een principeverzoek krijgt zij gelegenheid aandachtspunten of richtinggevende overwegingen mee te geven voor het verdere proces.
- Vervolgens wordt de raad betrokken door het laten vaststellen van de Nota van uitgangspunten en het bijbehorende beeldkwaliteitsplan. Hiermee bepaalt de raad de beleidsmatige kaders waarbinnen het college het initiatief verder kan uitwerken.
- Tot slot wordt de raad betrokken bij het planologisch proces om tot realisatie te komen van het project. Denk hierbij aan een wijziging van het omgevingsplan of een aanvraag voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA).

Vervolg
Wij waarderen uw betrokkenheid bij de leefomgeving rond Winkelhof. Er gebeurt veel. Wij blijven graag met u en andere betrokkenen in gesprek over de verschillende ontwikkelingen en de effecten daarvan in uw buurt. Wanneer het initiatief betreffende woningbouw aan de zijde Heinsiuslaan wordt opgepakt, worden u en andere belanghebbende tijdig betrokken. Dit gebeurt in de fase wanneer de Nota van Uitgangspunten wordt opgesteld, nadat een intentieovereenkomst is gesloten met Urban Interest. In de tussentijd spreken we elkaar over ontwikkeling van het plot oude gemeentehuis en de herinrichting van de Heinsiuslaan, Voorhoflaan en Gallaslaan.

Hoogachtend,



Gebke van Gaal
Wethouder

Verslag reflectie participatieproces met OVC en reactie gemeente op vragen van OVC

Gesprek tussen de OVC en de gemeente Leiderdorp

Datum: 6 juli 2026

Tijd: 18:00 – 19:00

Locatie: Gemeentehuis Leiderdorp

Aanwezigen:

OVC

- [redacted]

Gemeente Leiderdorp

- [redacted]

Context

In dit overleg wordt gereflecteerd op het participatieproces dat de gemeente Leiderdorp heeft uitgevoerd voor het opstellen van een Nota van Uitgangspunten (NvU) en Beeldkwaliteitsplan (BKP) voor het project plot oude gemeentehuis. Het reflecteren op het proces met de OVC is onderdeel van het participatieplan die in afstemming met de OVC is vastgesteld.

Reactie OVC op participatieproces

De OVC heeft het participatieproces als netjes en zorgvuldig ervaren. Wel hebben zij enkele verbeterpunten meegegeven aan de gemeente. De OVC geeft aan dat bewoners het gevoel hebben dat het participatieproces (bestaande uit 'informeren en raadplegen') een formaliteit is waar kaders al vastliggen en de trein gewoon doorrijdt. De OVC vindt dat de gemeente te positief communiceert over het proces en zij voelen zich hierin niet serieus genomen.
De OVC is van mening dat er duidelijker gecommuniceerd kon worden over de ruimte voor participatie en op welke punten deze ruimte er minder was. De OVC vindt dat hun gedetailleerde inhoudelijke punten en zorgen, geuit tijdens het participatieproces, niet concreet werden beantwoord of verwerkt. Er werd gereageerd met algemeenheden of zorgen werden weggeschreven, zonder duidelijke indicatie van aanpassingen. Ook was niet altijd duidelijk of en hoe de opmerkingen van de bewoners waren verwerkt in nieuwe versies van de documenten. Daarnaast was de klankbordgroep niet volledig bezet, maar ging deze toch door. De OVC laat daarnaast weten dat zij de integraliteit van de verschillende projecten in de buurt mist.

Hierover blijft de gemeente in gesprek met de OVC. Alle verbeterpunten die zijn meegegeven aan de gemeente zijn terug te zien in de Nota van Beantwoording of worden in de vervolgfase meegenomen bij het opstellen van het participatieplan voor de ontwerpfase samen met het participatiebureau en de ontwikkelaar.

Hoewel beleid richtinggevend is (bijvoorbeeld voor commerciële plinten om levendigheid te creëren), erkent de gemeente dat hiervan kan worden afgeweken. Tijdens het participatietraject werd de kloof duidelijk tussen de beleidsmatige en rekenkundige benadering van het project door de gemeente en de concrete, dagelijkse leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners. De gemeente geeft aan dat zij uiteindelijk een belangenafweging maakt en daarbij het uitgebreide participatietraject, bestaand beleid en een haalbare ontwikkeling meeneemt.
De OVC vraagt om borging van de gekozen oplossingen bij de gemeenteraad. De gemeente bevestigt dat de bewoners zich altijd tot gemeenteraad kunnen wenden. Belangrijkste conclusie van het evaluatiegesprek was dat de OVC en de gemeente goed met elkaar in gesprek blijven.

Reactie OVC op inhoudelijke punten in het project

- Het besluit van de raad om de nieuwbouw via de Karolusgulden te ontsluiten wordt betwist. De OVC geeft aan dat dit besluit is genomen op basis van onjuiste of verouderde verkeersrapporten.
- Er is gevraagd om dit beslispunt in te trekken, maar hierop is geen reactie ontvangen.
- De OVC geeft aan dat de keuze voor ontsluiting via de Karolusgulden financieel gedreven is.
- De OVC twijfelt aan de voorgestelde parkeeroplossing aan de Merelstraat. Er wordt gevreesd dat de bezoekers van de plintvoorzieningen in de Karolusgulden gaan parkeren.
- De OVC vreest dat de huidige parkeernormen- en tellingen in de praktijk tot een tekort aan plekken leidt. In 2005 gaf het verkeersonderzoek aan dat het gebied geen ruimte had voor uitbreiding. De OVC geeft aan dat het onnavolgbaar is dat er nu wel ruimte is.
- De OVC ziet parkeerregulering als oplossing. GG erkent de zorgen over de parkeerdruk. Er moet een concrete oplossing komen voor het parkeren als de parkeerplekken niet in de Karolusgulden komen. De gemeente streeft naar het verminderen van de toename in verkeer in de Karolusgulden. De toename volledig voorkomen is niet mogelijk. Mogelijke regulering wordt onderzocht en vereist politiek draagvlak, wat in het verleden lastig is gebleken. Ook bebording wordt bekeken.
- De OVC denkt dat de huidige parkeernormen en -tellingen een rekenkundige oplossing is die in de praktijk niet werkt.

U gaf na afloop van het gesprek een aantal vragen aan ons mee, die wij hieronder hebben weergeven en beantwoord.

1. Participatie en hoofdkeuzes

"Wat stond er tijdens de participatie nou echt nog open? Konden bewoners nog invloed hebben op de omvang van het plan, de ontsluiting via de Karolusgulden en de parkeeroplossing, of vooral op de uitwerking?"

Antwoord gemeente: In het participatieplan staat hierover het volgde opgenomen (zie afbeelding). In het vervolgproces van de participatie zal opnieuw uitgelegd worden wat er al vast ligt en waar de speelruimte is om te participeren.



"In de nota van beantwoording staat vaak: Ja, voegen we toe aan de NvU/BKP. Het is niet duidelijk wat er wordt toegevoegd. Kunt u per thema laten zien wat door bewonersinbreng echt is aangepast, en wat niet is overgenomen?"

Antwoord gemeente: In de PowerPointpresentatie die in de klankbordgroep en inloopbijeenkomst is gepresenteerd en online staat is de opbrengst per thema onder elkaar gezet. Voor besluitvorming wordt aan een concretere verwijzing naar het hoofdstuk gewerkt in de Nota van Beantwoording.

2. Integrale gebiedsanalyse

"U zegt dat de gemeente integraal kijkt naar alle ontwikkelingen rond Winkelhof. In welk document staat die integrale gebiedsanalyse?"

"Welke scenario's zijn daarin concreet meegenomen: Urban Interest, mogelijk betaald parkeren, de herinrichting van omliggende straten, de Winkelhofgarage en de ontwikkeling van het oude gemeentehuis?"

Antwoord gemeente: De integraliteit wordt continue bewaakt en vindt plaats via formeel of informeel overleg. Sommige plannen zijn nog in een voorstadium (bijvoorbeeld Urban Interest). Daarbij komt ook dat hierbij de gemeente geen eigenaar is, en in het geval van de parkeergarage geen besluitvormende rol heeft. Initiatieven in een voorstadium van ontwikkeling (o.a. principeverzoeken) hebben dan ook (nog) geen directe invloed op omliggende projecten. Dit is voorheen per mail gedeeld.

3. Urban Interest en toekomstige ontwikkelingen

"Waarom zegt de gemeente dat Urban Interest nog geen directe invloed heeft, terwijl dit juist wel invloed kan hebben op verkeer, parkeren en leefbaarheid in hetzelfde gebied?"

"Als toekomstige scenario's (integrale gebiedsontwikkeling) worden meegenomen, waarom wordt deze ontwikkeling dan niet zichtbaar als scenario meegenomen in de stukken voor de raad?"

Antwoord gemeente: zie antwoord vraag 2.

4. Ontsluiting Karolusgulden

"Wij hebben gevraagd om het besluit over de verkeersontsluiting te heroverwegen, omdat het volgens ons op verkeerde of gewijzigde aannames gebaseerd was. Waarom leidt dat niet tot een echte heroverweging van de ontsluiting via de Karolusgulden?"

Antwoord gemeente: Er heeft een uitvoerig onderzoek plaatsgevonden door een mobiliteitsbureau. Zij hebben de memo "verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis" bekeken en een second opinion gegeven. Vervolgens zijn verkeerstellingen in de straat uitgevoerd door hen. De conclusie is dat de verwachte cijfers van de gemeente in de toekomstige situatie (750 – 900 bewegingen per dag) aansluiten bij de berekening van het mobiliteitsbureau zo'n 820 bewegingen per dag. Op een drukke zaterdag zijn dit zo'n 950 bewegingen per dag. Met de verplaatsing van het voorzieningen-parkeren neemt het verkeer met ongeveer 242 bewegingen af. Dit maakt een verwacht aantal bewegingen op een werkdag circa 576 en op een drukke zaterdag 706 bewegingen. Met het verplaatsen van de parkeerplaatsen voor de voorzieningen zijn we nog niet klaar. Er zal ook gestuurd worden op het gebruik van de daarvoor bestemde parkeerplaatsen. Maatregelen/regulering wordt hiervoor onderzocht. Daarbij wordt de parkeerdruk in de Karolusgulden gemonitord.

Deze uitgevoerde onderzoeken geven de gemeente een objectief beeld om de ontsluiting te beoordelen. De gemeente ziet geen reden om de onderzoeksresultaten van het mobiliteitsbureau in twijfel te trekken.

5. Alternatieven voor ontsluiting

"Krijgt de raad een eerlijke vergelijking van alternatieve ontsluitingen, of krijgt de raad vooral een onderbouwing van de al gekozen route via de Karolusgulden?"

"Waar kan de raad zien dat alternatieven met dezelfde diepgang zijn onderzocht?"

Antwoord gemeente: Het volledige onderzoek van het mobiliteitsbureau is online al te vinden. Deze wordt meegestuurd naar de gemeenteraad. Ook worden de "second opinion memo verkeerskundige auto-ontsluiting door Goudappel" en "memo verkeerskundige auto-ontsluiting

plot oude gemeentehuis versie 2.0" gedeeld met de gemeenteraad. In deze stukken zijn de auto-ontsluitingen onderzocht.

6. Parkeren commerciële ruimten / Merelstraat
"Waarop baseert de gemeente dat bezoekers van commerciële ruimten de parkeerplaatsen aan de Merelstraat echt gaan gebruiken?"

"Is onderzocht of bezoekers niet eerst dichtbij gaan zoeken, daarna de gratis Winkelhofgarage gebruiken, en pas als laatste naar de verder gelegen plekken gaan?"

"Hoe is meegewogen dat die plekken aan de andere kant van een drukke weg en oversteek liggen?"

Antwoord gemeente: Met het verplaatsen van de parkeerplaatsen voor de voorzieningen zijn we nog niet klaar. Er zal ook gestuurd worden op het gebruik van de daarvoor bestemde parkeerplaatsen. Maatregelen/regulering wordt hiervoor onderzocht. De gemeente kijkt naar bewegwijzering en bebording. Hiermee wordt voorkomen dat de bezoekers op ongewenste plekken gaan zoeken om te parkeren. Wanneer daar de ruimte is, blijft de Winkelhof vanzelfsprekend wel een goed alternatief. De oversteek Engelendaal wordt in de huidige situatie ook gebruikt en zal ook voor de parkeerders aan de Merelstraat functioneren is de verwachting.

7. Raad en openstaande brieven
"Onze brieven zijn onderdeel van het participatietraject, dat houdt in beantwoorden en aangeven wat jullie er mee doen. Kunt u toezeggen dat de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan pas aan de raad worden voorgelegd nadat onze brieven inhoudelijk zijn beantwoord én voor de raad zichtbaar is gemaakt wat met onze punten is gedaan?"

"Krijgt de raad dan ook een overzicht per punt: ingebracht door bewoners, reactie gemeente, wel of niet aangepast, en de reden waarom?"

Antwoord gemeente: In de Nota van Beantwoording zijn alle reacties van belanghebbenden die in de fase van het opstellen van de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan zijn binnengekomen terug te vinden met de reactie van de gemeente. Ook is er aangegeven wat ermee is gedaan. Dit stuk wordt ook aangeboden aan de gemeenteraad. Hier vallen ook de brieven van de OVC onder. Opmerkingen die wij voorafgaand aan de behandeling van de stukken in het college hebben ontvangen, zijn toegevoegd aan de Nota van Beantwoording.

PARTICIPATIEPLAN

ONTWIKKELING PLOT OUDE GEMEENTEHUIS

Beschikbaargesteld aan de raad 20 januari 2026

Beaumont
Communicatie & Management



INHOUDSOPGAVE

In dit participatieplan beschrijven we hoe de gemeente Leiderdorp de omgeving gaat betrekken bij de planvorming en ontwikkeling van het plot van het oude gemeentehuis, op Statendaalder 1.

We beschrijven de organisatieopgave, participatie- en communicatiedoelen voor het gehele proces: van planvorming tot ontwikkeling.

De participatie-aanpak beschreven in dit document richt zich nog niet op het hele proces, maar op participatie tijdens fase 1: de Nota van Uitgangspunten (NvU). Zo kunnen we de participatie-aanpak goed laten aansluiten op de behoeften per fase.

Dit participatieplan is in nauwe samenwerking en afstemming gemaakt met gemeente Leiderdorp en Beaumont Communicatie en Management

leiderdorp

Inhoudsopgave:

1. Organisatieopgave

2. Participatieopgave

3. Proces

4. Kenmerken ontwikkeling

5. Doelgroepen

6. Participatiestrategie

7. Participatiethema's

8. Participatieaanpak

9. Uitgangspunten communicatie

10. Planning

11. Bijlage

1. ORGANISATIEOPGAVE
INSPELEN OP WONINGTEKORT

De volgende organisatievraag is leidend voor het participatieproces.

- Gemeente Leiderdorp wil woningen op deze locatie voor een brede mix aan doelgroepen. En hiermee inspelen op het tekort aan (betaalbare) woningen.
- Ontwikkelaar Citystone wil woningbouw realiseren op de plek van het voormalige gemeentehuis, in de buurt Winkelhof. De gemeente Leiderdorp geeft ontwikkelaar Citystone voorwaarden mee voor die ontwikkeling in de vorm van een Nota van Uitgangspunten.
- De gemeente wil het participatieproces starten met de omgeving. En hen de kans geven mee te denken over de nieuwe ontwikkeling.



2. PARTICIPATIEOPGAVE
EEN ZORGVULDIG PROCES

De volgende participatieopgave is leidend:

Gemeente Leiderdorp staat voor een zorgvuldig participatieproces met de omgeving. Waarbij gebruik wordt gemaakt van de kennis en ervaring van o.a. de directe omgeving, zicht is op belangen en zorgen. En waarbij de bredere omgeving goed geïnformeerd is. Een open en transparante besluitvorming staat centraal.



3. PROCES
FASES ONTWIKKELING

FASE 1:
NOTA VAN UITGANGSPUNTEN
(begin 2026)

→

FASE 2:
ONTWERP FASE
(najaar 2026)

→

FASE 3:
VOORBEREIDINGS FASE
(zomer 2027)

→

FASE 4:
UITVOERINGS FASE
(vanaf 2028)

In een Nota van Uitgangspunten staan de belangrijkste wensen en eisen van de gemeente voor het bouwgebied, bijvoorbeeld hoeveel woningen er mogen komen, waar ruimte is voor groen en hoe parkeren wordt opgelost. Gelijktijdig wil de gemeente een beeldkwaliteitsplan maken voor de nieuwbouw. In dit plan legt de gemeente de kaders vast hoe het gebouw eruit moet komen te zien.

OVER DE ONTWIKKELING ACHTERGRONDINFORMATIE

4. KENMERKEN ONTWIKKELING
RAADSBESLUIT EN MOTIES 27 JANUARI 2025

De gemeenteraad stemde op 27 januari 2025 in met de kaders voor de ontwikkeling van het plot oude gemeentehuis. Ook zijn er enkele moties aangenomen. De kaders en moties worden verwerkt in de Nota van Uitgangspunten.

Lees hier het volledige raadsbesluit en de aangenomen moties.

De vastgestelde kaders in een notendop:

- **Woningbouwprogramma:**
  Ca. 75 woningen - mix van sociaal, middensegment en vrije koop - programma in m^2 woningbouw en commercieel (het exacte aantal woningen ligt nog niet vast)
- **Bouwhoogte:**
  trapsgewijs oplopend (14,2m; 17,2m; en maximaal 23,2m) aan de zuidzijde. Zie plattegrond sheet 10
- **Afstand tot bestaande bebouwing:**
  Zie plattegrond sheet 10
- **Verkeersontsluiting:**
  via Karolusgulden

Mobiliteitsbureau Goudappel doet onderzoek naar de verkeersontsluiting. Zie bijlage 5.

4. KENMERKEN ONTWIKKELING
AMBITIES

De gemeente Leiderdorp neemt in ieder geval de volgende ambities voor de ontwikkeling mee in de Nota van Uitgangspunten:

Doelgroep: diverse doelgroepen met aandacht voor senioren en doorstroming, starters en werkende jongeren.

Parkeervoorziening: parkeergarage en parkeerplekken op maaiveld; exacte aantallen en verdeling (o.a. voor bezoekers) nog te bepalen.

Voorzieningen op begane grond: levendig; aantal ruimtes afhankelijk van grootte.

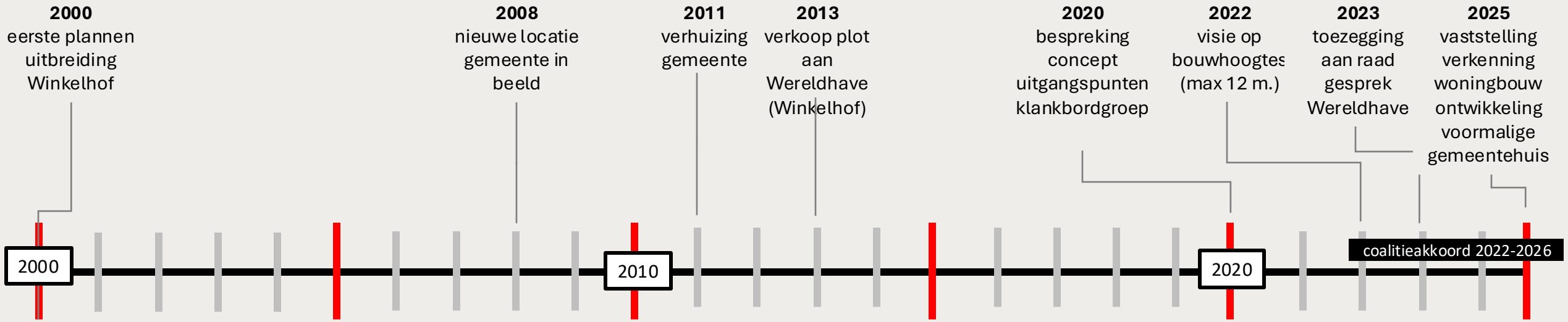
Openbare ruimte: groene, toegankelijke inrichting met focus op verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit; meer eenheid in pleinen.

STEDENBOUWKUNDIGE KADERS



Op het kaartje staan de bouwhoogtes en afstanden tot bestaande bebouwing aangegeven, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 27 januari 2025. De genoemde hoogtes zijn inclusief de dakrand van maximaal 1,2m hoog.

4. KENMERKEN ONTWIKKELING
FEITEN OP EEN RIJ



- Het plot van het voormalige gemeentehuis ligt al ruim 10 jaar braak.
- Eigenaar van het plot is Wereldhave.
- In 2024 vonden gesprekken plaats met georganiseerde partijen over de ontwikkeling van woningbouw
- Op 27 januari 2025 stelde de gemeenteraad enkele kaders vast in de Verkenning woningbouwontwikkeling plot oude gemeentehuis: o.a. bouwhoogte, afstand tot de bestaande gebouwen, vierkante meters en aandeel sociaal/middensegmentwoningen.
- Gemeente werkt momenteel aan een Nota van Uitgangspunten

2013-2018
uitbreiding Winkelhof niet haalbaar verkennen invullingen

2019-2020
onderzoek naar ontwikkeling woningbouw

2024
verkenningsfase
opnieuw in gesprek met belanghebbenden om te onderzoeken of woningbouw binnen 12 meter bouwhoogte mogelijk is en zo nee; wanneer dan wel.

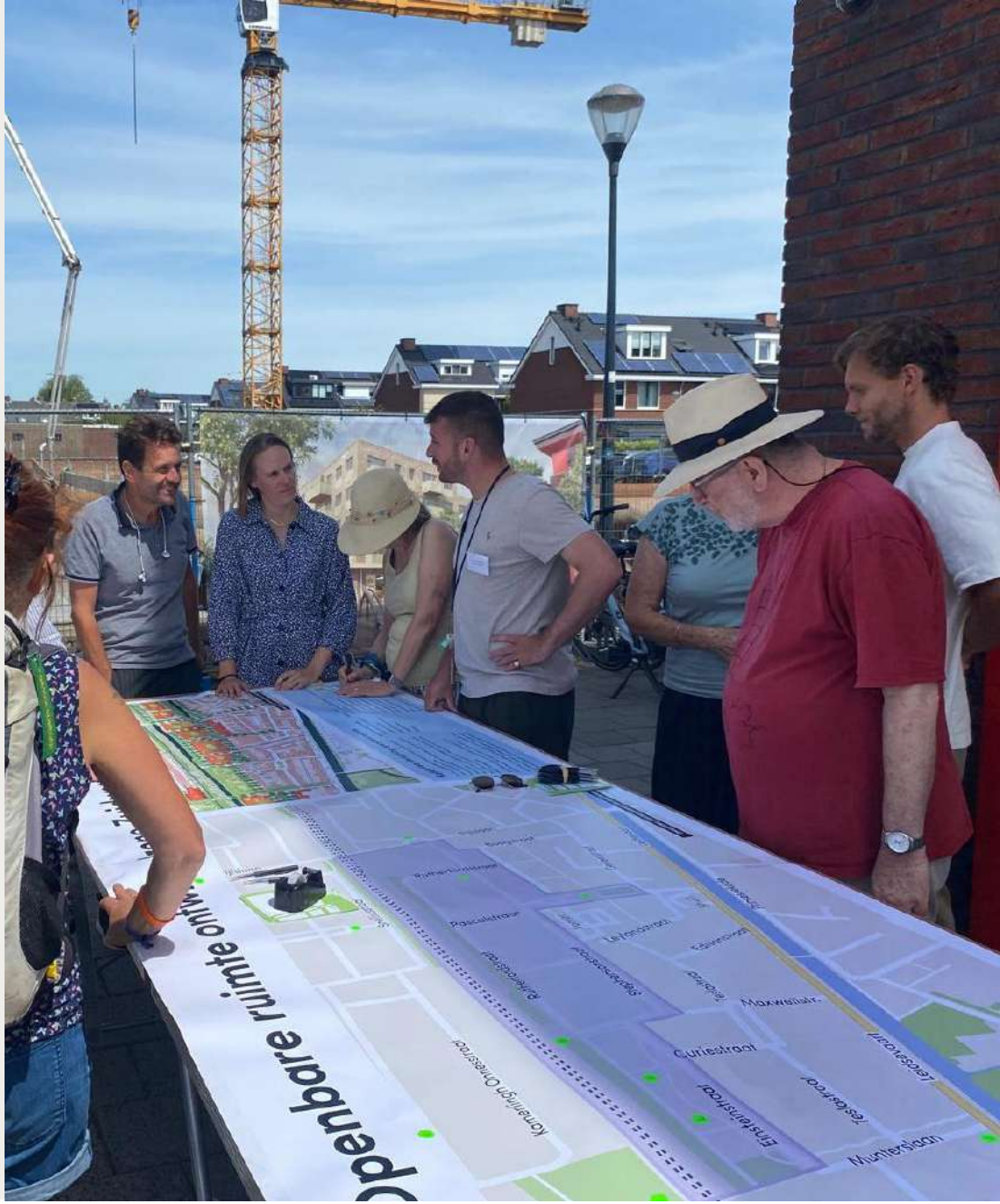
PARTICIPATIE

DOEL, STRATEGIE, DOELGROEP, NIVEAU, THEMA'S EN AANPAK

5. PARTICIPATIEDOEL

Participatie is gericht op kwaliteit, vertrouwen en samenwerking. Geen vinkjes zetten, maar betekenisvolle interactie. Het participatiedoel is als volgt:

- De omgeving is tijdig en duidelijk geïnformeerd over het proces en de inhoud van de Nota van Uitgangspunten, inclusief de onderwerpen waarop zij kunnen meedenken.
- De directe omgeving, gebruikers van het plein en georganiseerde partijen worden actief geraadpleegd over de thema's in de Nota van Uitgangspunten en ontvangen een transparante terugkoppeling over wat wel en niet is verwerkt.
- Algemeen geïnteresseerden kunnen eenvoudig alle relevante informatie over het plot raadplegen wanneer zij daar behoefte aan hebben.
- Met als centraal doel: een beter plan en meer begrip voor elkaars standpunten en belangen.



6. PARTICIPATIESTRATEGIE

- **Een transparant en navolgbaar proces**
  Inzicht geven in processtappen. Transparant over de participatieruimte per fase en de afwegingen die daarbij gemaakt worden. Laten zien dat we keuzes maken vanuit het algemeen belang met aandacht voor de directe omgeving van het plot.
- **Continu en proactief communiceren**
  Geen losse momenten, niet ‘eenmalig invliegen’ maar regelmatige, toegankelijke updates. Proactief en tijdig.
- **Kansen benutten voor een gezamenlijk traject**
  De omgeving kent de buurt als geen ander. We maken het plan beter door te laten meedenken over concrete thema’s en onderwerpen.
- **Stapsgewijze aanpak & iedereen kan mee doen**
  We informeren en gaan in gesprek. Dat doen we in duidelijke fases en passende vormen van participatie bij die fase. Zodat iedereen kan meedoen en meepraten om een wijze die past: on-the-go, laagdrempelig en verdiepend. We doen dat in fases: eerst verdiepend in gesprek en ophalen, daarna toetsen en daarna informeren/terugkoppelen.
- **Brede middelenmix: laagdrempelige en visuele middelen & toegankelijke taal**
  Informatie en participatievormen zijn visueel toegankelijk en begrijpelijk en in toegankelijke taal (B1-niveau).
- **Betrekken gemeenteraad**
  Gemeenteraad gedurende het hele proces betrekken en meenemen bij belangrijke mijlpalen. Interne organisatie op de hoogte.

7.COMMUNICATIEDOELGROEPEN

De omgeving van het project uitgesplitst in communicatiedoelgroepen

De genoemde doelgroepen en participatieniveaus zijn van toepassing gedurende de ontwikkeling van de NvU. In de ontwerpfase worden doelgroepen en participatieniveaus opnieuw bekeken.

Extern – niet-georganiseerd
(informeren en raadplegen)

- Directe omgeving
  - Omwonenden
  - Standplaatshouders
  - Ondernemers in de directe omgeving
- Gebruikers plein
- Toekomstige doelgroepen

Extern – georganiseerd
(informeren en raadplegen)

- Omwonendenvereniging Centrumplein Leiderdorp (OVC)
- Fietsersbond
- Groenclubs
- VVE's omwonenden
- Eigenaar winkelcentrum Urban Interest
- Belangenverenigingen / maatschappelijke organisaties
- Klankbordgroep (nog te vormen)

Algemeen geïnteresseerden
(informeren)

- Geïnteresseerden nieuwbouw
- Geïnteresseerde Leiderdorpers
- Lokale pers/media

Intern
(meebeslissen/beslissen)

- Gemeente Leiderdorp – medewerkers projectteam
- College van B&W
- Gemeenteraad

Samenwerkingspartners
(informeren en raadplegen)

- CityStone (ontwikkelaar)
- Wereldhave (grondeigenaar)

Overig
(adviseren)

- Adviesraad Sociaal Domein Leiderdorp

8. PARTICIPATIENIVEAU: INFORMEREN TOT RAADPLEGEN

participatieladder	omschrijving	belanghebbenden/doelgroepen
INFORMEREN	Informeren *De gemeente geeft informatie over een project of plan*. Inwoners en andere betrokkenen krijgen duidelijke uitleg en kunnen vragen om meer uitleg, maar ze kunnen het plan zelf niet veranderen.	**Algemeen geïnteresseerden**
RAADPLEGEN	*De gemeente deelt een plan met inwoners en vraagt hun mening of ideeën*. Inwoners kunnen hun mening geven – bijvoorbeeld op een informatieavond, via een vragenlijst of door een schriftelijke reactie/zienswijze.	**Extern - georganiseerd** Verenigingen en organisaties - toekomstige klankbordgroep **Extern – niet georganiseerd** Directe omgeving, gebruikers plein, toekomstige doelgroepen **Samenwerkingspartners**
ADVISEREN	Adviseren *De gemeente vraagt advies over een onderwerp*. De gemeente is niet verplicht het advies over te nemen, maar moet wel uitleggen waarom zij iets anders kiest.	**Extern - georganiseerd** Adviesraad Sociaal Domein
COPRODUCEREN	*Gemeente en inwoners werken samen aan de ontwikkeling van een plan of oplossing*. Beide partijen zijn actief betrokken, maar de gemeente neemt de uiteindelijke beslissing.	
BESLISSEN	*Gemeente en inwoners ontwikkelen het plan samen én nemen samen besluiten over de uitvoering ervan*. Van tevoren wordt duidelijk afgesproken welke elementen inwoners kunnen mee beslissen en welke niet.	*Intern Medewerkers projectteam, raad, college*

Een participatieladder beschrijft de mate waarin mensen invloed hebben op besluitvorming, van alleen geïnformeerd worden tot (mee)beslissen.



Deze indeling sluit aan op het participatiebeleid ‘Samen denken. Samen doen. Voor Leiderdorp.’ van 25 september 2025.

9. PARTICIPATIETHEMA'S

Hieronder de thema's waarover de gemeente informeert en raadpleegt (zie ook sheet 16 over participatieniveaus):

Informeren over:

- Het (participatie)proces
- Wat is een Nota van Uitgangspunten en waar die wel/niet over gaat
- Wat ligt vast binnen de uitgangspunten en vastgestelde kaders (o.a. maximale hoogte en maximale afstand tot gebouwen)
- Ruimtelijke ambities: wonen, bouwhoogte, stedenbouwkundige opzet, ruimtelijke kwaliteit
- Verkeersontsluiting: verkeersstromen voor nieuwe ontwikkeling

Raadplegen over:

- Verkeersveiligheid, parkeren en toegang tot gebouw (voetganger, fiets en auto): knelpunten, beleving, mogelijke maatregelen
- Beeldkwaliteit gebouw: materialisatie, kleuren en texturen, gevels, entrees, buitenruimte, gevelgroen
- Openbare ruimte en inrichting pleinen: uitstraling, gebruik, toegankelijkheid
- Groen en duurzaamheid: beplanting, groene gevels en daken
- Voorzieningen begane grond: voorzieningen die gewenst zijn en bijdragen aan levendigheid

De Adviesraad Sociaal Domein adviseert de gemeente gevraagd en ongevraagd over doelgroepen voor het thema wonen en toegankelijkheid.

10. PARTICIPATIEAANPAK (FASE 1: NvU)

HOE INFORMEREN EN RAADPLEGEN WE DE OMGEVING

Voor het informeren en raadplegen gedurende het maken van de Nota van Uitgangspunten zien wij de volgende stappen en vormen van participatie voor ons. De stappen zijn uitgewerkt op de volgende pagina's.

1. Informeren en betrekken georganiseerde partijen
2. Breed informeren en ophalen
3. Verdiepen met klankbordgroep
4. Terugkoppelen en toetsen
5. Borgen en verantwoording

Mobiliteitsbureau Goudappel doet onderzoek naar de verkeersontsluiting in een apart traject. Zie bijlage 5.



10. PARTICIPATIEAANPAK

STAP 1: INFORMEREN EN BETREKKEN GEORGANISEERDE PARTIJEN

Hoe:

- Eén-op-één gesprek met OVC: we plannen een gesprek in met de OVC waarin we hen een update geven over de stand van zaken, de participatieaanpak presenteren en bij hen/hun reactie op de aanpak ophalen.
- Brief aan overige georganiseerde partijen (zie bijlage voor een overzicht van alle doelgroepen) ontvangen een brief over het proces en uitnodiging voor participatiemomenten.

Communicatiemiddelen:

- Uitnodiging via brief aan OVC
- Brief aan overige georganiseerde partijen
- Presentatie over project en participatieplan

10. PARTICIPATIEAANPAK
STAP 2: BREED INFORMEREN EN OPHALEN

Hoe:

- Twee interactieve bijeenkomsten in wereldcafé-setting (voor directe omgeving en georganiseerde partijen): korte plenaire presentatie over stand van zaken, gevolgd door verdiepende gesprekstafels over de participatiethema's. Met een aparte tafel verkeer o.l.v. Goudappel

  Een **wereldcafésetting** is een werkvorm voor participatiebijeenkomsten waarbij deelnemers in kleine groepjes aan tafels met elkaar in gesprek gaan over een aantal centrale vragen of thema's.

- Twee momenten straatgesprekken: met plattegrond en koffie in het gebied staan voor laagdrempelig gesprek, we kondigen van te voren aan en halen op.

Communicatiemiddelen:

- Werving via uitnodigingsbrief, nieuwsberichten op website en social media gemeente en bericht in Leiderdorps Weekblad
- Projectpagina: op de projectpagina van de gemeente staat de planning en worden de participatiemomenten aangekondigd. Ook staat hier hoe mensen contact kunnen opnemen bij vragen of reacties.
- Tussentijds verslag: terugkoppeling naar aanleiding van de bijeenkomsten

10. PARTICIPATIEAANPAK
STAP 3: KLANKBORDGROEP

Hoe:

- De klankbordgroep is voor directe omgeving, georganiseerde partijen en profiel toekomstige bewoners
- Vertegenwoordiging vanuit deze groepen komt samen, een keer tijdens de NvU-fase en later ook nog tijdens de ontwerpfase.
- De klankbordgroep gaat in gesprek over onderwerpen die meer verdieping vragen, binnen de ruimte die de kaders bieden (zie bijlage voor richtlijnen). Hierbij gaat het vooral om onderwerpen die tijdens de bijeenkomst en straatgesprekken ook al ter sprake zijn gekomen.

Communicatiemiddelen:

- Werving via (uitnodiging voor) straatgesprekken en participatiebijeenkomst en via gemeentelijke kanalen
- Uitnodiging via mail

10. PARTICIPATIEAANPAK
STAP 4: TERUGKOPPELEN EN TOETSEN

Hoe:

- Inloopbijeenkomst voor alle betrokkenen, waarin wordt verteld wat we hebben gedaan, wat er is opgehaald, hoe de inbreng is verwerkt en welke afwegingen daarbij zijn gemaakt.
- Deze informatie wordt ook online beschikbaar gesteld op de projectwebsite van de gemeente
- Eén-op-één gesprek met OVC om terug te blikken op participatietraject.

Communicatiemiddelen:

- Presentatie en borden tijdens inloopbijeenkomst
- Projectwebsite: op de projectwebsite van de gemeente wordt een terugkoppeling van de informatie geplaatst
- Uitnodiging per e-mail aan OVC

10. PARTICIPATIEAANPAK
STAP 5: BORGEN EN VERANTWOORDING

Hoe:

- Participatieverslag met daarin beschrijving proces en uitkomsten. Het verslag komt op de projectpagina van gemeente Leiderdorp en gaat naar de gemeenteraad
- Participatiehoofdstuk voor NvU: op basis van de participatie vooruitkijken en niveau bij volgende fase (ontwerpfase)

Communicatiemiddelen:

- Participatieverslag
- Participatiehoofdstuk NvU

11. UITGANGSPUNTEN COMMUNICATIE

We houden in onze communicatie rekening met de manier waarop de verschillende doelgroepen waaronder de bewoners in deze buurt betrokken willen worden: met openheid, inhoudelijke argumentatie en ruimte voor kritische vragen. Veel mensen in deze buurt hechten aan transparantie, duurzaamheid en invloed op hun leefomgeving. Daarom zorgen we voor communicatie die eerlijk en goed onderbouwd is.

Gemeente heeft regie: in fase 1(NvU) is de gemeente de afzender van communicatie.
Toegankelijk en visueel: begrijpelijke informatie op B1-niveau en duidelijke visualisaties.
Heldere en eerlijke toon: uitnodigende maar realistische taal, zoals: *“Wat vindt u belangrijk in uw buurt?”* met duidelijke uitleg over keuzes en afwegingen.
Zichtbare betrokkenheid: laten zien wie al meedoet en bijdragen delen om herkenning te creëren.
Ruimte voor inhoudelijke inbreng: mensen kunnen reageren op manieren die bij hen passen – via gesprekken, telefonisch, digitaal, post-its, stellingen of tekenen.

We volgen een vaste volgorde in onze communicatie. Zo voorkomen we ruis en kunnen we helder en transparant communiceren:

- Intern gaat vóór extern
- Belanghebbend voor niet-belanghebbend
- Georganiseerd voor ongeorganiseerd

11. UITGANGSPUNTEN COMMUNICATIE

KERNBOODSCHAP

- Na jaren van leegstand krijgt de locatie van het voormalige gemeentehuis van Leiderdorp een nieuwe bestemming.
- Het project staat nog aan het begin. De inbreng van bewoners en belanghebbenden is van waarde om samen te komen tot een veilige, groene en toekomstbestendige buurt.
- U kent de buurt, u weet wat goed werkt – en wat beter kan. Daarom horen we graag wat u belangrijk vindt: over het wonen, het verkeer, het groen en de inrichting van de buitenruimte. Uw ideeën en zorgen helpen om keuzes te maken die passen bij het dagelijks leven in de buurt.
- Zo maken we samen een plek waar u zich prettig voelt, waar het veilig en groen is, en waar u – nu én straks – graag bent.

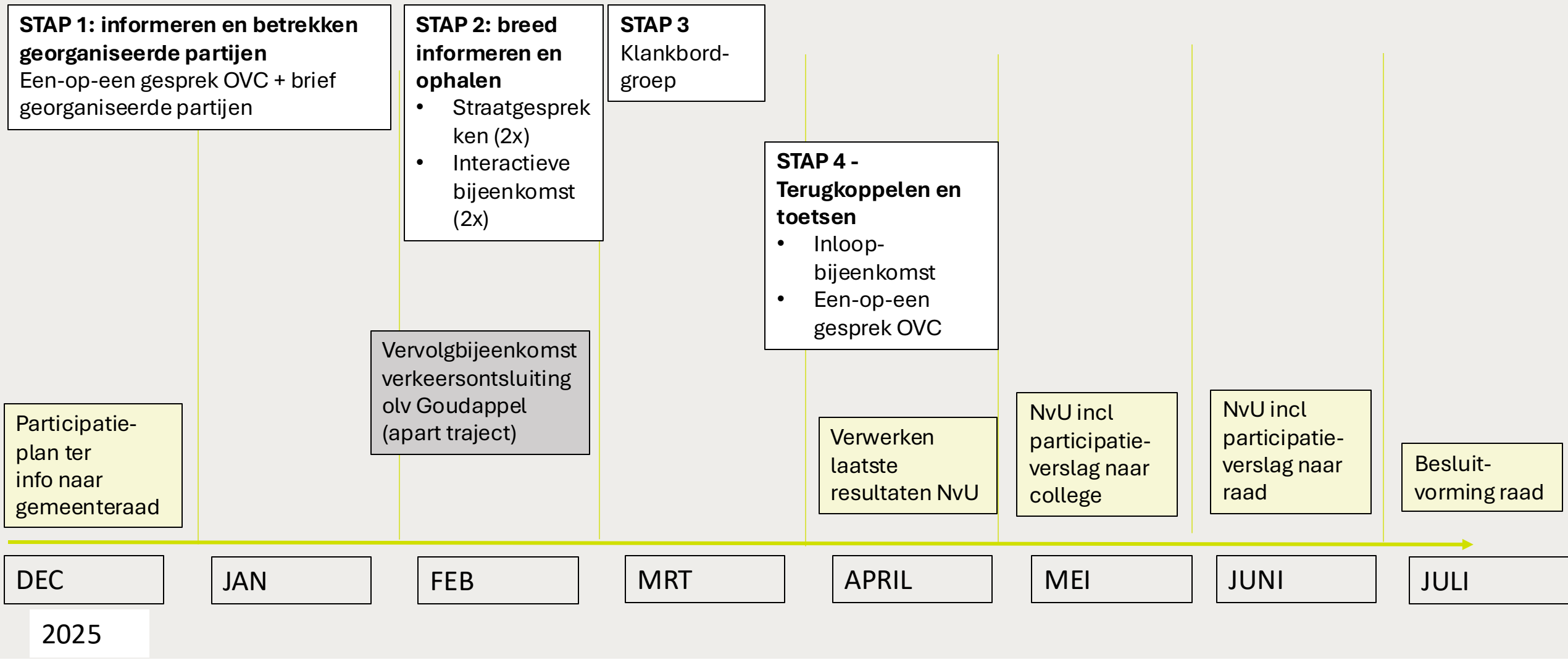
Wat is al bekend?

- De gemeenteraad heeft in januari 2025 ingestemd met een aantal duidelijke uitgangspunten. Zo is er een maximale bouwhoogte en komt er een mix van woningen, waaronder een substantieel deel in het sociale en middensegment.
- Voor het verkeer in de Karolusgulden – is extra aandacht, onder andere in de vorm van een gezamenlijke schouw en meerdere bijeenkomsten met bewoners en een verkeersonderzoek. Deze worden geleid door Goudappel in opdracht van de gemeente Leiderdorp.

Hoe kunt u meedenken?

- De gemeente maakt een Nota van Uitgangspunten: hierin staat o.a. hoeveel woningen er komen, de doelgroepen, parkeren, bereikbaarheid en veiligheid van verkeer wordt ingericht en de openbare ruimte. U krijgt in verschillende fases van het project de gelegenheid om mee te denken. Tijdens het opstellen van de Nota van Uitgangspunten: via bijeenkomsten en gesprekken. In de ontwerpfase betrekken we u ook actief, bijvoorbeeld over het ontwerp van het gebouw en de inrichting van de openbare ruimte.

12. PROCES EN PLANNING PARTICIPATIE NVU



BIJLAGE

BIJLAGE 1:
PARTICIPATIEBELEID GEMEENTE LEIDERDORP

PARTICIPATIEBELEID:
Samen denken, samen doen. Voor Leiderdorp.

De uitgangspunten uit het participatiebeleid van gemeente Leiderdorp zijn leidend voor het gehele participatie- en communicatieproces. Hieronder de belangrijkste doelen en principes. Het volledige participatiebeleid is te raadplegen op de website van gemeente Leiderdorp.

Belangrijkste doelen

- **Meer invloed** voor bewoners. Bewoners delen ideeën en meningen over plannen en beleid.
- **Gebruik maken van kennis en ervaring**. Niemand kent de buurt beter dan de bewoners zelf.
- **Beter zicht op belangen en zorgen**. Participatie helpt begrijpen wat bewoners belangrijk vinden, wat hen bezig houdt en waar zorgen over zijn.
- **Serieus en zorgvuldig afwegen van belangen**. Aangeven hoe bewoners zijn betrokken en wat de resultaten zijn.
- **Open en transparante besluitvorming**. Duidelijkheid over hoe en waarom besluiten. Als wensen niet mee zijn genomen, leggen we uit waarom.

Niet altijd eens, wél gehoord

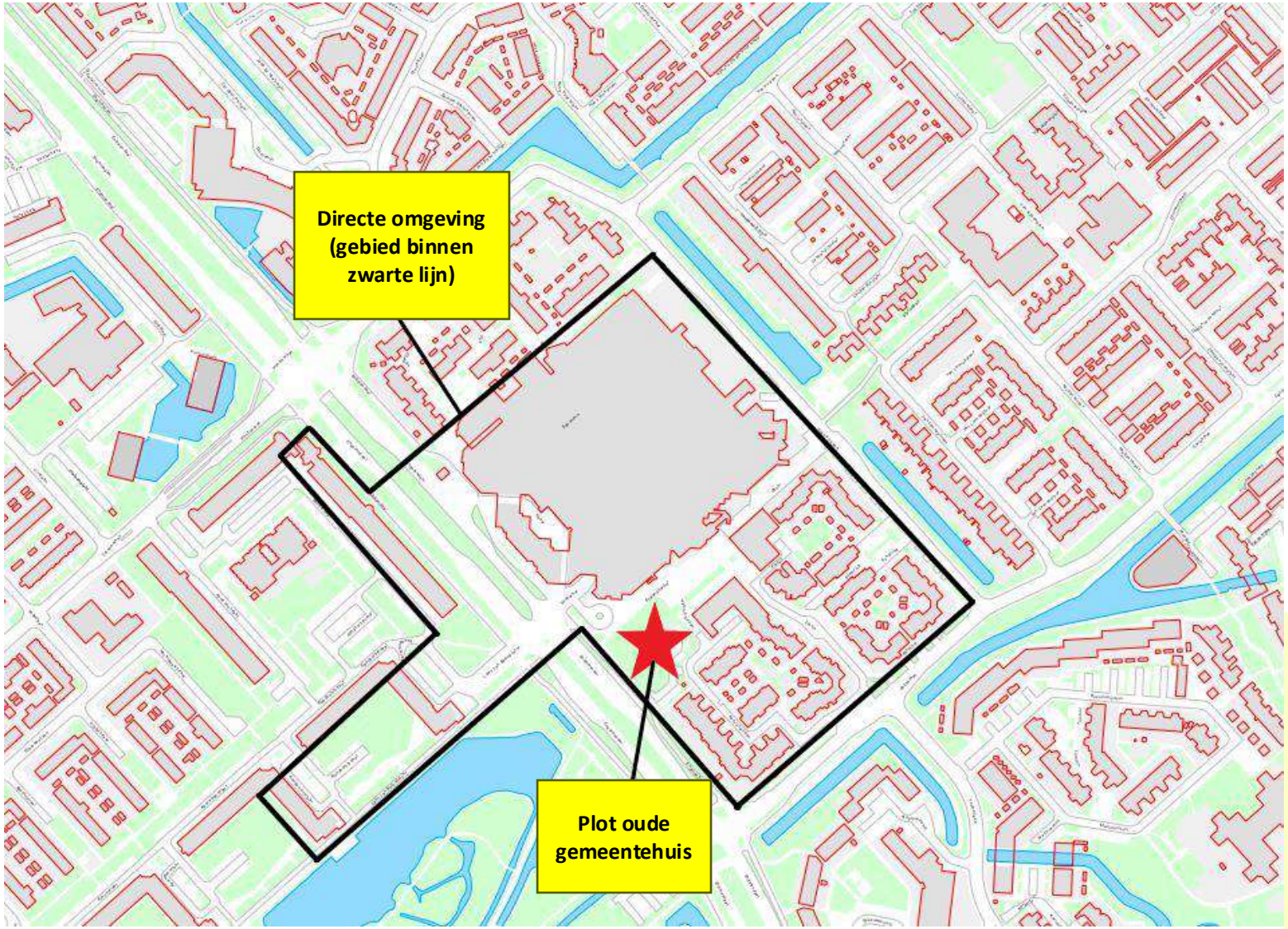
Participatie betekent niet dat we het altijd met elkaar eens zijn – en dat hoeft ook niet. In een diverse samenleving bestaan verschillende belangen, ideeën en wensen. Het doel van participatie is dan ook niet om iedereen tevreden te stellen, maar om met elkaar in gesprek te gaan, verschillende perspectieven zichtbaar te maken. Om oog en oor te hebben voor de opvattingen van de meerderheid én van de minderheid, begrip te creëren voor elkaars standpunten en uiteindelijk tot een goed afgewogen besluit te komen.

De belangrijkste principes bij bewonersparticipatie zijn

1. Iedere bewoner die mee wil praten of doen, moet mee kunnen doen.
2. We leggen uit wat het project is waar mensen over mee kunnen denken.
3. We luisteren naar alle meningen.
4. Wat we zeggen doen we. En als we iets niet doen, leggen we dat uit.

BIJLAGE 2:
KAART VERSPREIDINGSGEBIED UITNODIGING

KAART VERSPREIDINGSGEBIED UITNODIGING



We nodigen iedereen huis-aan-huis uit die direct omwonende is van het plot en de directe omgeving (binnen de zwarte lijn). Deze bewoners krijgen een directe uitnodiging voor de straatgesprekken en bijeenkomsten.

BIJLAGE 3:
RICHTLIJNEN KLANKBORDGROEP

RICHTLIJNEN KLANKBORDGROEP

GEDETAILLEERDE AANPAK WORDT NOG UITGEWERKT

De klankbordgroep is een nieuw te vormen groep. De groep denkt mee over onderdelen van het project die verdieping vragen, zoals verkeer en leefomgeving.

Doel:
- Signaleren van zorgen, wensen en kansen
- Meedenken over thema's die direct raken aan de leefomgeving
- Toetsen van procesonderdelen en communicatie op duidelijkheid en effect

Rol:
- De klankbordgroep heeft een signalerende, en raadplegende rol. Het is geen besluitvormend orgaan.

Gewenste samenstelling:
- Directe bewoners (zoals Florijn, Karolusgulden, Statendaalder)
- Ondernemers en maatschappelijke organisaties uit de buurt
- Profiel toekomstige bewoners

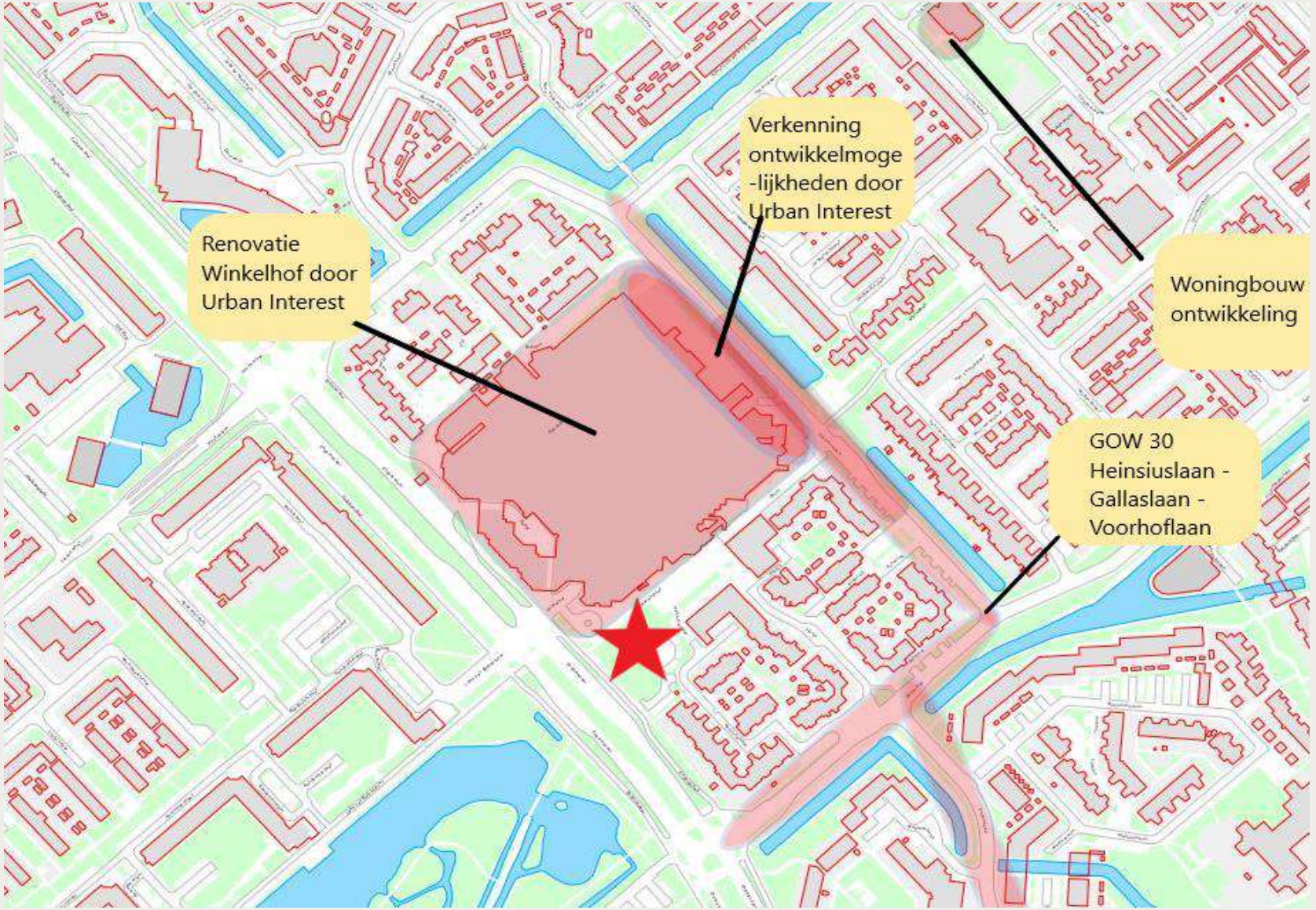
Werkwijze:
- Bijeenkomsten rond inhoudelijke mijlpalen of actuele thema's
- Richtlijnen over rol, tijdsinzet en omgangsvormen worden vooraf afgestemd
- Begeleiding door gemeente of onafhankelijk gespreksleider
- Inbreng wordt gebundeld en – waar mogelijk – verwerkt in het proces
- De klankbordgroep komt in principe één keer bij elkaar gedurende fase 1 (NvU). Terugkoppeling in fase 1 (NvU) volgt tijdens de inloopbijeenkomst.
- De frequentie is per fase afhankelijk. Na fase 1 (NvU) wordt de klankbordgroep ingezet bij de ontwerpfase.

Werving:
- Tijdens de eerste bijeenkomst en straatgesprekken
- Oproep via de gemeentelijke nieuwsbrief en projectwebsite

BIJLAGE 4:
KAART PROJECTEN RONDOM ONTWIKKELING

KAART PROJECTEN RONDOM ONTWIKKELING

De gemeente Leiderdorp houdt tot en met de realisatie van woningen op het plot oude gemeentehuis rekening met andere projecten in het gebied. Bijvoorbeeld als het gaat om planning, proces en communicatie naar de directe omgeving.



BIJLAGE 5: PARTICIPATIE VERKEERSVEILIGHEID KAROLUSGULDEN

PARTICIPATIE VERKEERSVEILIGHEID KAROLUSGULDEN

Mobiliteitsbureau Goudappel is door de gemeente Leiderdorp gevraagd te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid van de toekomstige situatie in de Karolusgulden te waarborgen. Daarbij gaat het zowel om fysieke als andere (creatieve) maatregelen. Dit is een apart traject.

Proces:

- Goudappel heeft op 17 juli 2025 zelf én samen met bewoners de Karolusgulden geschouwd. Bewoners hebben knelpunten en andere ervaringen met de straat gedeeld.
- Na afloop van de schouw hebben bewoners oplossingsrichtingen aangedragen om te laten onderzoeken door Goudappel. Ook zijn er toezeggingen gedaan. Het volledige verslag van de schouw is te vinden op de projectpagina van de gemeente.
- Op het moment van schrijven van dit participatieplan werkt de gemeente Leiderdorp aan de uitvoering van de toezeggingen.
- Goudappel presenteert de resultaten van het verkeersonderzoek en hun advies aan de gemeente aan de bewoners tijdens een nog te plannen bijeenkomst.
- De gemeente koppelt terug aan de bewoners wat zij met het advies van Goudappel heeft gedaan.

De belangrijkste toezeggingen tijdens de bijeenkomst op 17 juli 2025:

- Goudappel doet een extra schouw op een vrijdag of zaterdag;
- Goudappel voert verkeerstellingen in de Karolusgulden;
- De memo over de auto-ontsluiting (die onderdeel was van het besluit op 27 januari 2025) wordt verduidelijkt;
- Goudappel voert een second opinion uit op de memo over de auto-ontsluiting.
- Eenvoudig door te voeren verkeerskundige maatregelen inzetten op de Florijn en Karolusgulden. Deze maatregelen volgen mogelijk uit de analyse van Goudappel.

Registratienr.: Z/26/198658/466114 ***Agendapunt***

2026 **Raadsbesluit**

Burgemeester en Wethouders Leiderdorp, 14 september 2026

Onderwerp: Nota van Uitgangspunten Plot
oude gemeentehuis

* Z 2 6 0 7 9 2 8 2 7 0 *

De raad van de gemeente Leiderdorp;

gelezen het voorstel van 29 juni 2026, nr. Z/26/198658/466113;

gezien het advies van het Politiek Forum van 7 september 2026;

gelet op het bepaalde in artikel 16.15a, eerste lid onder b van de Omgevingswet;

b e s l u i t:

1. De Nota van Uitgangspunten Plot oude gemeentehuis (bijlage 1) vast te stellen.
2. De beleidsregel ‘Beeldkwaliteit Plot oude gemeentehuis’ (bijlage 2) vast te stellen.
3. De vastgestelde Nota van Uitgangspunten voor het Plot oude gemeentehuis aan te wijzen als projectkader en toe te voegen aan de categorieënlijst van uitzonderingsgevallen zoals bedoeld in Artikel 16.15a Omgevingswet.

Vastgesteld in de openbare vergadering van
de raad van Leiderdorp op 14 september 2026,

de griffier,

mevrouw H.K.B. Fobler

de voorzitter,

mevrouw T.C.M. Struik

Concept reactie OVC 30-08-2026

Voor de vaststelling door college heeft de OVC zowel schriftelijke als mondeling aan projectleider en wethouder aangegeven dat de beantwoording onduidelijk is. Dit is in deze definitieve versie niet verwerkt.

Bijlage 4

Nota van beantwoording plot oude gemeentehuis

Separaat vastgesteld door college van B&W 14 juli 2026

14-jul-26

Bewonersavond 9 februari Karolusgulden

Presentatie Goudappel reacties	Inhoudelijke reactie
Men vraagt af of de ontsluiting niet over het plein (keerlus) kan.	Een ontsluiting over het plein doorkruist de belangrijke loop- en fietsroute die o.a. vanaf de Santhorst naar het Winkelhof loopt. Dit staat haaks op het mobiliteitsbeleid en leidt tot een extra conflictmogelijkheid tussen auto's enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds. Daarnaast vormt de aansluiting op de toegangsweg, dicht op het kruispunt met de Engelendaal een potentieel gevaarpunt. Verkeer dat vanaf de Engelendaal de parkeergarage in rijdt, kruist eerst het fietspad en voetpad en wordt direct daarna geconfronteerd met een kruispunt met autoverkeer. Verkeer dat vanaf de nieuwe locatie komt en linksaf via de toegangsweg richting Engelendaal wil wordt mogelijk geconfronteerd met een wachtrij voor de verkeerslichten.
Er wordt afgevraagd of het kruispunt wordt aangepast gelijktijdig met de aanpassingen van de Gallaslaan.	Het kruispunt van Karolusgulden - Gallaslaan wordt gelijktijdig aangepast en meegenomen in het project Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan. Het kruispunt wordt enkel op details aangepast. De hogere belasting agv toename verkeer en aansluiting op het kruispunt met Voorhoflaan is niet meegenomen.
Er wordt gemeld dat er wekelijks een ambulance staat bij de huisarts en vroeg zich af of er dan nog wel voldoende ruimte overblijft om elkaar te kunnen passeren.	De bereikbaarheid van de huisarts voor de ambulance is van groot belang. Daarnaast is het ook belangrijk dat andere weggebruikers de ambulance kunnen passeren wanneer het staat geparkeerd bij de huisarts. Mocht het niet mogelijk zijn om de geparkeerde ambulance te passeren, dan horen wij het graag via de Zo Gemeld app. Dan kunnen wij kijken welke maatregelen wij kunnen nemen om dit wel mogelijk te maken.
Men meldt dat ze de zichtlijnen in de bochten als onveilig ervaren. Goudappel geeft aan dat o.b.v. de verwachte gereden snelheid in de bochten (o.b.v. de meting in de rechte stukken van de weg) de zichtlijnen voldoen en sprake is van een acceptabele situatie. De bewoner geeft daarna aan dat ze de zichtlijnen anders ervaart.	De gemeente is zich ervan bewust dat de zichtlijnen in de bochten niet optimaal zijn. Goudappel heeft echter aangegeven dat deze zichtlijnen voldoende zijn voor de wijze waarop er in de wijk wordt gereden. Daarnaast geeft het verkeersbureau aan dat het verbeteren van de zichtlijnen kan leiden tot hogere snelheden in de bochten wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt.
Er wordt gezegd dat voor fietsers de telslangen verkeerd waren geplaatst. De fietsers van de Engelendaal naast het busstation naar de Karolusgulden zijn niet meegenomen door de telslangen.	Bij het plaatsen van telslangen moet altijd worden bepaald welke locaties het beste een representatief beeld geven van het aantal fietsers en motorvoertuigen in de wijk. Hierdoor is het helaas niet altijd mogelijk om elke straat of route mee te nemen. Het klopt dat fietsers die vanaf de Engelendaal langs de Karolusgulden naar het Statendaalderplein rijden niet zijn meegenomen, maar wanneer de fietsers verder de Karolusgulden richting de Gallaslaan rijdt, zijn zij wél opgenomen in de tellingen. Wij zijn van mening dat de telling daardoor representatief is.
Men geeft aan dat het verkeersrapport onvolledig is. Rijcurve-simulaties van de drie eerste bochten van de Karolusgulden vanaf de Gallaslaan voor auto's ontbreken in het rapport, terwijl dit in de schouw was toegezegd. Goudappel geeft aan dat die inderdaad ontbreken en alsnog kunnen worden gemaakt.	De rijcurve -simulaties worden alsnog door Goudappel uitgevoerd en toegevoegd aan het verkeersonderzoek. De toegevoegde rijcurve simulatie is onvolledig. Rijcurve van één vuilniswagen is opgenomen bij inrit Gallaslaan- Florijn/Karolusgulden. Rijcurves van vuilniswagen in Karolusgulden zelf ontbreekt en die met vluiniswagen met passerende auto én met passerende outo's onderling in Karolusgulden. De wegen zijn ontworpen in 1980 en rijcurves met huidige (bredere) maatvoering van voertuigen dient bekeken te worden. Dit is waarom bewoners aangeven dat de Karolusgulden te smal is voor de verwachte toename van het verkeer. Ontbrekende simulaties dienen nog te worden toegevoegd.
Er wordt afgevraagd hoe het bouwverkeer gaat rijden. De gemeente geeft aan dat hier in de voorbereidingsfase naar wordt gekeken en dat de ontwikkelaar met een voorstel moet komen. De projectleider geeft aan dat het hem aannemelijk lijkt dat het bouwverkeer de locatie via de Engelendaal bereikt. Bewoners vragen waarom het bouwverkeer wel via de Engelendaal kan maar bewoners van het nieuwe complex niet. De gemeente geeft aan dat het bouwverkeer zeer tijdelijk is.	De route voor het bouwverkeer wordt in een later stadium door de ontwikkelaar aan de gemeente voorgesteld. Deze route wordt vervolgens door de gemeente getoetst, onder andere op verkeersveiligheid en beperken van overlast. Bouwverkeer is bovendien tijdelijk en kan slechts gedurende een beperkte periode voor enige overlast zorgen, terwijl een nieuwe ontsluiting een permanente situatie zou creëren. Deze beantwoording is voor de bewoners onvoldoende. Wij accepteren geen bouwverkeer door de Karolusgulden en vinden dat dit wezenlijke onderdeel van de realisatie nu dient te worden uitgezocht en niet naar de toekomst moet worden geschoven. Wij wensen als bewoners niet voor het blok te worden gezet met de mededeling, 'het kan helaas niet anders'.
Er wordt gemeld dat er nu al overlast van bestelbusjes en een hoge parkeerdruk wordt ervaren. Dit zou erger worden als de auto-ontsluiting via de Karolusgulden gaat.	De gemeente heeft geen invloed op het aantal aan- en afrijdende bestelbusjes. Bij het bepalen van een eventuele nieuwe ontsluiting wordt altijd zorgvuldig gekeken naar de verkeersveiligheid en de gevolgen voor de parkeerdruk in de wijk. De parkeerdruk in de ochtend en avond zal naar verwachting gelijk blijven, aangezien bewoners van het nieuwe appartementencomplex gebruik zullen maken van de ondergrondse parkeergarage. Bestelbusjes zijn bovendien meegenomen in de berekening van de toekomstige verkeersgeneratie van Goudappel. Voor de ontwikkeling wordt uitgegaan van een gemiddelde intensiteit van circa 400 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag (vanuitgaand dat de parkeerplekken voor de voorzieningen niet in de Karolusgulden worden gemaakt), inclusief het verkeer dat door bestelbusjes wordt veroorzaakt.

Men vraagt of de parkeergarage van het nieuwe complex alleen voor bewoners is. De gemeente geeft aan dat het uitgangspunt is dat de parkeergarage alleen voor bewoners is.	Het uitgangspunt is dat de parkeergarage onder de nieuwe ontwikkeling alleen voor bewoners zal zijn. Bezoekers van de woningen en de plintvoorzieningen zouden op een andere plek moeten parkeren. Ontwikkelaar moet nog met een voorstel komen, maar wij verwachten dat bezoekers mogelijk naast het gebouw kunnen parkeren op de nu bestaande parkeerplaatsen. Door het uitgangspunt "parkeerplaatsen voor de voorzieningen worden niet in de Karolusgulden aangelegd." op te nemen, wordt het aantal bewegingen (circa 242) door de Karolusgulden aanzienlijk verminderd. Het precieze aantal parkeerplaatsen wat nodig is, is afhankelijk van welke voorzieningen in de plint komen. Het college onderzoekt wat een geschikte plek is voor in ieder geval 10 parkeerplaatsen.
Er worden zorgen geuit over veiligheid bij nieuwe uitrit van de parkeergarage en fietsers richting Engelendaal omdat ze elkaar zouden kruizen.	Het is bij de gemeente bekend dat fietsers zowel vanuit de Karolusgulden richting de Engelendaal rijden als in de tegenovergestelde richting. Tijdens de ontwerpfase van het project zullen wij onderzoeken op welke wijze zowel fietsers als alle andere verkeersdeelnemers veilig langs de uitrit kunnen worden geleid.
Er wordt aangegeven dat er zorgen zijn over het mogelijke betaald parkeren Winkelhof wat Urban Interest zou willen invoeren. Dit zorgt voor extra drukte in de wijk.	Op dit moment is bij de gemeente niet bekend welke plannen de eigenaar van het Winkhof heeft voor de parkeervoorzieningen onder het winkelcentrum. Mocht blijken dat het winkelcentrum voornemens is om betaald parkeren in te voeren, dan zal moeten worden onderzocht welke gevolgen dit kan hebben voor de parkeerdruk in de omliggende gebieden.
Men geeft aan dat zij de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit van 2.200 voertuigbewegingen per dag, zoals berekend, veel te hoog vinden. ‘Het gevoel is anders dan de theoretische werkelijkheid’.	Goudappel gebruikte in hun onderzoek richtlijnen en scans waardoor ze tot dit getal uit zijn gekomen. De Duurzaam Veilig richtlijn geeft aan dat een verkeersintensiteit van ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal past bij de functie van de weg. De vormgeving van de weg is hierin nog niet meegenomen. Met de Wegenscan is ook de inrichting beoordeeld, waaruit blijkt dat op basis van de huidige wegbreedte en sociale interactie in de Karolusgulden een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 2.200 motorvoertuigen per etmaal geldt voor de weg en feitelijk ca 820 motorvoeruigen voor een gemiddelde werkdag is berekend. Wij begrijpen dat in de nieuwe situatie hogere intensiteiten zijn dan men gewend is. Door het uitgangspunt "parkeerplaatsen voor de voorzieningen worden niet in de Karolusgulden aangelegd." op te nemen, wordt het aantal bewegingen (circa 242) door de Karolusgulden aanzienlijk verminderd. Het precieze aantal parkeerplaatsen wat nodig is, is afhankelijk van welke voorzieningen in de plint komen. Het college onderzoekt wat een geschikte plek is voor in ieder geval 10 parkeerplaatsen.
Er wordt gevraagd of vergelijkbare situaties in Leiderdorp bestaan.	Wij zijn niet op de hoogte van ontwikkelingen die vergelijkbaar zijn. Wij verwijzen naar eerdere beantwoording dat de verkeersgeneratie binnen de norm valt.
Men vraagt af waarom 15 km/u (woonerven) niet wordt ingevoerd in de wijk.	Wanneer gekozen zou worden om een erftoegangsweg om te zetten naar een woonerf, zou dit veel betekenen voor de inrichting van de straat. Er mogen bijvoorbeeld geen trottoirbanden zijn in een woonerf en de kolken voor de riolering moeten ook worden verlegd. Daarnaast zou een nieuwe inrichting van de Karolusgulden tot woonerf de verkeersveiligheid niet substantieel verbeteren.

Wij vragen ons hardop af of het fietsverkeer door de Karolusgulden goed is meegenomen in de afweging van de ontsluiting. Hier wordt aangegeven dat er daadwerkelijk een fietsstroom door de Karolusgulden aanwezig is.

Het antwoord laat zien dat de gemeente onvoldoende grip heeft en neemt op het gebied. Zij kan wel degelijk in gesprek gaan met de eigenaar van Winkelhof en eisen stellen. Zeker nu dat zij ook in gesprek is over ontwikkelingen aan de Heinsiuslaan-zijde.

Het realiseren van extra parkeerplaatsen aan de Merellaan lost het parkeerprobleem niet op. Het is een oplossing op papier die alleen maar meer parkeerdruk in de Karolusgulden en Florijn waar de huidige bewoners de dupde van worden. Aanpassing van het programma waardoor de parkeerbehoefte afneemt is de enige juiste aanpassing die gedaan moet worden.

Gemeente Leiderdorp maatregelen reacties	Inhoudelijke reactie
Bewoner zegt dat er beter zicht komt op het kruispunt als de bosjes goed worden gesnoeid of worden verwijderd bij de Gallaslaan. De gemeente zegt nogmaals toe dat ze gaan bekijken of dit weg kan.	De gemeente is voornemens om het groen bij de Gallaslaan te verwijderen en/of te snoeien zodat het zicht op het kruispunt wordt verbeterd.
Bewoner vraagt of deze maatregelen worden gepresenteerd als oplossing voor de nu al aanwezige problemen of dat dit alleen wordt gedaan als de ontsluiting van de parkeergarage van het toekomstige gebouw via de Karolusgulden gaat. Gemeente bevestigt dat de maatregelen worden toegepast in de wijk los van de ontsluiting van de parkeergarage.	De maatregelen worden toegepast in de Karolusgulden door de gemeente los van de toekomstige ontwikkeling en de ontsluiting van de parkeergarage.

Andere opmerkingen en vragen bewoners reacties	Inhoudelijke reactie
Er wordt gevraagd wat de financiële effecten zijn door de verkeersgroei op de Karolusgulden.	De straten in Nederland worden ontworpen op zogenomen gewichtsklassen. Bij deze gewichtsklassen horen ook verkeersintensiteiten. Erftoegangswegen zoals de Karolusgulden, hebben een gewichtslasse (tot 12 ton) waarbij minimaal 4.000 - 6.000 motorvoertuiging per etmaal kunnen worden verwerkt. De verwachte toekomstige verkeersintensiteit op de Karolusgulden blijft binnen de verwerkingscapaciteit van de weg en heeft dus geen financieel effect.
Men vraagt af wat de gevolgen zijn van een ontsluiting via Engelendaal voor parkeerplaatsen op de Karolusgulden.	Wij hebben het effect op de parkeerplaatsen als de ontsluiting via de Engelendaal loopt niet bekeken. Voor de memo hebben wij alleen gekeken naar het effect op de verschillende verkeersstromen.
Er wordt gevraagd wanneer de Karolusgulden opnieuw wordt bestraat.	Wij verwachten dat de voorbereidingen voor het opnieuwe bestrating van de Karolusgulden in 2032 beginnen.
Oversteken kruispunt Karolusgulden en Gallaslaan is volgens bewoners nu al onveilig, wordt erger door het extra verkeer vanuit de Karolusgulden.	Het project Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan is op dit moment aan het onderzoeken hoe de betreffende straten veiliger kunnen worden gemaakt voor stappers (voetgangers) en trappers (fietsers, scooters, etc.). Het kruispunt Karolusgulden–Gallaslaan wordt in dit project ook meegenomen om te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid daar te vergroten.
Er wordt verzocht om het verkeer naar Winkelhof/markt niet meer door wijk te laten rijden als de Karolusgulden de ontsluitingsweg wordt.	Tijdens de verkeerstellingen hebben wij geconstateerd dat wijkvreemd verkeer op de parkeerplekken bij het voormalige gemeentehuis parkeerden. Dit was voornamelijk op een zaterdag. In de ontwerpfase gaan wij mogelijke maatregelen verkennen om dit zoveel als mogelijk tegen te gaan.
Men komt met het idee om parkeerplaatsen te huren in de parkeergarage van het Winkelhof voor de bewoners van het nieuw complex.	Wij zijn hierover in gesprek gegaan met de eigenaar van Winkelhof. Zij hebben aangegeven dat het huren van parkeerplaatsen in de parkeergarage niet mogelijk is omdat de parkeergarage op diverse koopzondagen vol staat.
Er wordt gezegd dat de Gallaslaan is aangewezen door de gemeente als een doorfietsroute en dat autoverkeer via de Karolusgulden hetzelfde verkeersrisico zal opleveren als alle andere opties.	De Gallaslaan is aangewezen als doorfietsroute van Leiderdorp en blijft dit. Hoewel er een toename is van het autoverkeer verandert niks aan de voorrangsituatie van de fietsers van de Gallaslaan bij de ontsluiting via de Karolusgulden. Bij het project Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan worden maatregelen genomen waarbij extra aandacht wordt gegeven aan de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers.
Men wil dat er in een breder perspectief naar de ontsluiting wordt gekeken en de invloed van andere projecten in het gebied.	Op dit moment zijn wij nauw in overleg met de projectleider van de Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan. Daarnaast werken aan beide projecten dezelfde verkeerskundige. Als in de wijk andere projecten worden gestart zal hier naar worden gekeken en zal met de projectleider worden besproken wat de projecten voor elkaar kunnen betekenen.
Er zijn opmerkingen over de tabel met 5 ontsluitingsopties. Ze missen in de tabel het bewonersperspectief. Er is op veel aspecten getoetst op basis van het mobiliteitsbeleid maar niet op de consequenties voor de bewoners uit deze straten.	In de memo verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis versie 2.0 worden mogelijke auto-ontsluitingen van de nieuwbouw afgewogen. Dit gebeurd met criteria uit het mobiliteitsbeleid. Hiermee zijn de mogelijke verschillende auto-ontsluitingen beoordeeld en is de auto-ontsluiting gekozen die het beste aansluit bij ons mobiliteitsbeleid. De niet verkeerskundige gevolgen voor direct omwonenden zijn in deze memo niet inzichtelijk gemaakt.
Enkele bewoners merken op dat de keuze voor Karolusgulden, naar hun mening, vooral financieel is gedreven.	De keuze voor de Karolusgulden als ontsluiting komt voort uit de memo Verkenning verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis. Op basis van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid zijn zes criteria geformuleerd om de verschillende ontsluitingsopties met elkaar te vergelijken. De vergelijking is op grond van verkeerkundige criteria gedaan en niet op grond van de financiele gevolgen. De conclusie voor wat de beste auto-ontsluiting van de nieuwbouw is dus puur gebaseerd op het mobiliteitsbeleid. De financiele gevolgen zijn als kanttekening meegegeven bij elke optie. Dit is gedaan om de raad te informeren. Uiteindelijk is in opdracht van de raad een voorstel gedaan bij welke uitgangspunten een woningbouwontwikkeling hier mogelijk is. Binnen deze uitgangspunten valt de percentages van de verschillende woningsegmenten (sociaal, midden, vrije sector), de maximale hoogte en minimale afstanden tot de bestaande bebouwing, de bijdrage aan de verbeteringen aan het Statendaalderplein en de auto-ontsluiting van de nieuwbouwlocatie.

Tijdens de inloopavonden was de verkeerskundige van de herinrichting van Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan niet op de hoogte van de ontwikkelingen op plot oude gemeente huis. De OVC heeft gevraagd om een intergrale benadering van de verschillende projecten. Wij hebben hier nog geen onderhbouwde reactie over gehad, anders dan: Ja, dat doen we.

Kan dit concreet worden gemaakt? Hoe gaat de gemeente dit tegen?

Het verkeersrapport uit 2005 geeft al aan dat bij nieuwbouw er nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden en dat er geen ruimte is in de bestaande parkeer capaciteit.

De Gallaslaan is in de herinrichting van Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan niet als doorfietsroute ontworpen. De Gallaslaan buigt af naar de Heinsiuslaan als doorgaande route. Wij hebben gevraagd om dit aan te passen maar dat is afgewezen.

Zie reactie hierboven.

Verkeerskundig begrijpen we de reactie echter het bewonersperspectief is een wezenlijk aspect bij het creëren van draagvlak bij de bewoners. Het bevestigd ons gevoel dat hier geen aandacht aan wordt geschonken.

Zie opmerkingen van OVC in verkeersrapport. Er heeft geen objectieve beoordeling plaatsgevonden, er is naar de gewenste optie (ontsluitging via Karolusgulden) geschreven.

Reacties straatgesprekken 25 februari 2026

Thema	Zorg, oplossing of idee	Inhoudelijke reactie	Aanpassing in NvU of BKP?
Gebouw /openbare ruimte en groen / verkeer	Geen woningbouw. Laat het groen blijven. Bouw op andere plek.	De gemeenteraad heeft in haar coalitieakkoord opgenomen dat zij kansen zien om woningbouw te realiseren op het plot oude gemeentehuis. Het college ziet deze locatie ook als geschikte locatie om woningbouw te realiseren, ook gezien de nabije afstand van de voorzieningen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Gebouw /openbare ruimte en groen / verkeer / plintvoorziening	Plint: geen avondopeningen en niet aantrekkelijk voor hangjeugd na sluiting geen. Geen restaurant. Gebouw: kleur zoals de Brittestein lichte kleuren verder veel groen dat groen blijft. !! Maar het allerbelangrijkst is de veiligheid wat betreft verkeer. Een parkeergarage prima maar geen in en uitrit op de Karolusgulden!!! Hellingen van Florijn naar Winkelhof a.u.b. verwijderen i.v.m. met scooters en racende fatbikes. Misschien het pannaveld terugplaatsen . Avondzon niet kwijtraken.	Plint: bij de invulling van de plint wordt rekening gehouden met de omgeving en of het passend is in het centrumgebied. Dit is toegevoegd in de nota van uitgangspunten. Gebouw: in het beeldkwaliteitsplan is opgenomen dat een palet van bruin- geel- en roodtinten worden gebruikt die aangevuld worden met overwegend lichte accenten. De opmerking over de lichte kleuren komt overeen. Verkeer: In januari 2025 heeft de gemeenteraad bepaalt dat de auto-ontsluiting door de Karolusgulden gaat. Wel moest indien nodig maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te waarborgen. Na onderzoek van Goudappel is gebleken dat maatregelen niet noodzakelijk zijn. Toch is ervoor gekozen om maatregelen te nemen om de leefbaarheid en het gevoel van verkeersveiligheid verder te borgen. Daarnaast hebben wij opgenomen dat de parkeerplekken voor de voorziening niet in de Karolusgulden mogen komen. Dit verminderd de auto-bewegingen door de Karolusgulden aanzienlijk. Het precieze aantal parkeerplaatsen wat nodig is, is afhankelijk van welke voorzieningen in de plint komen. Het college onderzoekt wat een geschikte plek is voor in ieder geval 10 parkeerplaatsen. Openbare ruimte: de hellingen vanaf de Florijn naar het plein voor het Winkelhof zijn destijds aangelegd om het hoogteverschil te overbruggen en toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers die geen gebruik kunnen maken van trappen. In de ontwerpfase wordt gekeken naar een logische scheiding tussen de trappers (fietsers, scooters, etc.) en stappers (voetgangers). Pannaveld: de locatie van het pannaveld ligt op de plek waar het gebouw gaat komen. in het ontwerptraject er wordt bekeken of er voldoende ruimte is voor een speelvoorziening. Zon: Het bouwen in de bebouwde omgeving heeft uiteraard effect op de bezonning van de omliggende gebouwen. bij het bepalen van de maximale bouwhoogtes en afstanden tot bestaande bebouwing, wat in januari 2025 is vastgesteld, is rekening gehouden met een acceptabele bezonning van de omliggende gebouwen. Bij het bepalen van acceptabele bezonning wordt gekeken naar de lichte TNO-norm. Er wordt nog een gedetailleerdere zonnestudie gemaakt en gedeeld wanneer deze gereed is.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 4, 9 svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Openbare ruimte en groen	Als jullie beplanting aanbrengen, zorg er dan ook voor dat het onderhouden wordt!	In de ontwerpfase maken wij voor het plein een nieuw ontwerp waar ook extra beplanting wordt toegevoegd. Daarbij zorgen wij ook dat de beplanting goed wordt onderhouden.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Niet ingevuld	Wel woningbouw!!! En groen (voor warmteopname) tegen hittestress.	Er komt woningbouw op de plek waar het oude gemeentehuis stond. Om hittestress te voorkomen is het uitgangspunt om meer of kwalitatief beter groen terug te laten komen en het gebouw te voorzien van groene gevels en daken.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3, 7 en BKP hoofdstuk 4. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Openbare ruimte en groen / wonen	Voor het plein a.u.b. bomen verschillende beplanting, fleurig. Mening van Groenlink / PVDA Leiderdorp	In de ontwerpfase maken wij voor het plein een nieuw ontwerp waar ook extra beplanting wordt toegevoegd. Wij kijken naar wat de mogelijkheden zijn voor bomen met verschillende soorten beplanting. Wij willen bomen toevoegen om de hittestress tegen te gaan. Daarbij zorgen wij ook dat de beplanting goed wordt onderhouden.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 5. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Niet ingevuld	Geen hangplekken.	Wij proberen zoveel als mogelijk overlast op het plein te vermijden. Dit willen wij door middel van slimme ontwerpkeuzes en sociale controle bereiken. Tegelijkertijd is dit het centrumplein en is het gewenst om hier meer levendigheid te creëren.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Niet ingevuld	Veel groen, onderscheid voetgangers / fietser Markt moet blijven. Uitvalswegen / uitgang parkeergarage anders. gevaarlijk bij Engelendaal. Goede verlichting = geen hangplek.	Het uitgangspunt "er moet meer of kwalitatief beter groen terugkomen en het ontwerp moet het aanwezige groen in het plangebied versterken" is opgenomen in de nota van uitgangspunten. Het scheiden van voetgangers en fietsers is een manier om beiden comfortabel en veilig te laten verplaatsen. Wij gaan in de ontwerpfase verkennen wat de beste manier is. Wij voegen dit voorbeeld toe in de nota van uitgangspunten. Ook is een uitgangspunt opgenomen dat voldoende ruimte moet worden behouden voor standplaatshouders en activiteiten. Auto-ontsluiting: wij hebben verschillende mogelijke ontsluitingen van de nieuwbouw onderzocht o.b.v. het mobiliteitsbeleid. Ook hebben wij gekeken naar een ontsluiting op de Engelendaal. Een ontsluiting via de Karolusguldenvoldoet het beste aan de criteria uit het moiliteitsbeleid. Om de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen is door verkeersbureau Goudappel een verkeersonderzoek uitgevoerd en een ontsluiting via de Karolusgulden is goed mogelijk. Dit is ook het uitgangspunt. Daarnaast hebben wij opgenomen dat de parkeerplekken voor de voorziening niet in de Karolusgulden mogen komen. Dit verminderd de auto-bewegingen door de Karolusgulden aanzienlijk. Het precieze aantal parkeerplaatsen wat nodig is, is afhankelijk van welke voorzieningen in de plint komen. Het college onderzoekt wat een geschikte plek is voor in ieder geval 10 parkeerplaatsen. Daarnaast moet op het plein goede verlichting blijven.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 4, 5 svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Openbare ruimte en groen / verkeer / wonen / plintvoorzieningen	Plein meer groen en zitmogelijkheden om het groen heen. Rolstoel / rollator vriendelijk terras en eetgelegenheid.	Het uitgangspunt "er moet meer of kwalitatief beter groen terugkomen en het ontwerp moet het aanwezige groen in het plangebied versterken" is opgenomen in de nota van uitgangspunten. Daarnaast is het uitgangspunt om de verblijfskwaliteit te vergroten; meer of betere zitmogelijkheden is daar onderdeel van. Aan de uitgangspunten is toegevoegd dat rekening wordt gehouden met de toegankelijkheid van het plein.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 3, 5. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Gebouw	Als er 1 gebouw komt me 1 VVE is dit voor kopers ongustig. Zij kunnen nooit iets besluiten omdat ze een minderheidsbelang hebben. Verhuurder heeft altijd meerderheid.	Aangezien het een appartementencomplex is moet er een VVE moeten komen. De verhoudingen in de VVE is aan de ontwikkelaar in overleg met de woningcorporatie om te bepalen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Duurzaamheid	Graag groen en duurzaam iets voor honden, mensen en kinderen. Maak het groen.	Het uitgangspunt "er moet meer of kwalitatief beter groen terugkomen en het ontwerp moet het aanwezige groen in het plangebied versterken" is opgenomen in de nota van uitgangspunten. Wij willen ook de verblijfskwaliteit verhogen op het plein zodat mensen fijner kunnen verblijven.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 5 svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Openbare ruimte en groen	Veel bloemen & bomen voor insecten. Leuke speeltuin. Bankjes. Ziet er leuk uit!!	Het uitgangspunt "er moet meer of kwalitatief beter groen terugkomen en het ontwerp moet het aanwezige groen in het plangebied versterken" is opgenomen in de nota van uitgangspunten. Ook hebben wij een uitgangspunt opgenomen dat maatregelen moeten worde getroffen die kunnen helpen om de biodiversiteit te verbeteren. Wij hebben opgenomen dat extra zitmogelijkheden worden toegevoegd op het plein. Wij gaan onderzoeken of er ruimte is voor een speelvoorziening op het plein. Dit is toegevoegd in de NvU	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 5, 8 en BKP hoofstuk 5. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt

Niet ingevuld	Een speeltuintje, Macdonalds	Wij gaan onderzoeken of er ruimte is voor een speelvoorziening op het plein. Dit is toegevoegd in de NvU. Wij geven het idee voor de plintvoorziening door aan de ontwikkelaar.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 8. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Openbare ruimte en groen	Meer natuur: Bomen, bloemen, diervriendelijk. Schaduw! Tegen hittestress. Speeltuin. Speelse afwissellende inrichting.	Het uitgangspunt "er moet meer of kwalitatief beter groen terugkomen en het ontwerp moet het aanwezige groen in het plangebied versterken" is opgenomen in de nota van uitgangspunten. Ook hebben wij een uitgangspunt opgenomen dat maatregelen moeten worden getroffen die kunnen helpen om de biodiversiteit te verbeteren. Wij willen onder andere extra bomen toevoegen. Wij gaan onderzoeken of er ruimte is voor een speelvoorziening op het plein. Dit is toegevoegd in de NvU.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 5, 8 en BKP hoofstuk 5. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Verkeer	Parkeren in de parkeergarage aantrekkelijker maken. Oversteken Winkelhofplein als voetganger moet prettig zijn.	De parkeerplekken voor bewoners komen in de parkeergarage. Wij zullen in de ontwerpfase meekijken bij het ontwerp van de ontwikkelaar om het parkeren in de parkeergarage zo gemakkelijk mogelijk te maken. Wij hechten veel waarde aan een veilig en fijn plein voor zowel voetgangers en fietsers. Daarvoor hebben wij het volgende uitgangspunt opgenomen: "Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt zorgvuldig rekening gehouden met fietsvriendelijke straten en veilige routes, waardoor zowel voetgangers als fietsers op een comfortabele en veilige manier zich kunnen verplaatsen"	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Gebouw	s.v.p. geen gebouw! Laagbouw is prima, hou het zoveel mogelijk groen.	In januari 2025 heeft de gemeenteraad de maximale hoogtes en afstanden tot de bestaande bebouwing vastgesteld. Deze maximale afmetingen van het gebouw vinden wij passend voor deze locatie. Daarnaast hebben wij de ambitie om zowel het gebouw als het plein groen in te richten. Daarvoor hebben wij onder andere het volgende uitgangspunt opgenomen: "er moet meer of kwalitatief beter groen terugkomen en het ontwerp moet het aanwezige groen in het plangebied versterken" en groene gevels en daken.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Openbare ruimte en groen / duurzaamheid	Leuk cafe. betere fietsroute. betere wind management. Lammerschans goed voorbeeld voor fiets en voetgangersroute, paalte eventueel. Meer 3rd space voor jongeren. Meer sociale huur! Meer betaalbaar, 400.000! Is niet betaalbaar! Goed bereikbaar vanaf doorgaand fietspad door bijvoorbeeld duidelijke afslag. Ruimte overhouden tussen gebouw en voetpad langs Engelendaal. Plekken voor jongeren waar ze samen kunnen komen. zonder stigma.Goed belicht. Goeie buurt mensen die toezicht houden. Meer prullebakken	Wij geven het idee van een cafe door aan de ontwikkelaar. Voor de woningen is in januari 2025 besloten dat minimaal 33% van de woningen in het sociale segment en minimaal 32% in het middensegment moeten vallen, zodat 65% van de woningen in het betaalbare deel valt. Daarnaast is voor betaalbare woningen (in het middensegment) een landelijke bovengrens bepaald van 420.000 euro. Dit wordt jaarlijks geindexeerd op basis van de consumentenprijsindex. Wij hebben een uitgangspunt opgenomen waarin wij zowel voor voetgangers als fietsers veiligere en comforabele routes willen maken. De benoemde ideeen kunnen helpen om dit doel te bereiken. Wij nemen dit mee in de ontwerpfase. Gezien de zorgen van omwonenden over het huidige windklimaat en de prioriteit die aan het algemene aandachtpunt “Goede buur” wordt geschetst voor ontwikkelingen de overgangszone Winkelhof, ligt het voor de hand om een windhinderonderzoek te laten uitvoeren. Het uitgangspunt is dat de ontwikkeling niet leidt tot onaanvaardbaar windklimaat rondom het projectgebied.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 2, 3, 9. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Gebouw / wonen	sociale huur, sociale huur, sociale huur. Groene gevels, groene muren	Voor de woningen is in januari 2025 besloten dat minimaal 33% van de woningen in het sociale segment en minimaal 32% in het middensegment moeten vallen, zodat 65% van de woningen in het betaalbare deel valt. In de nota van uitgangspunten hebben wij opgenomen dat de gevels van de nieuwbouw aansluiten op de omliggende flora en fauna met bijvoorbeeld een klimop.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 2. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Openbare ruimte en groen / wonen	• Functioneel groen / bloembak met zitrand, schommel. • Plein vergroten (lagere deel erbij) • horeca + terras	Wij willen de belevingswaarde van het plein voor voetgangers en fietsers vergroten. De benoemde ideeen kunnen helpen om dit doel te bereiken. Wij nemen dit mee in de ontwerpfase.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3, 5, 9 en BKP hoofdstuk 3. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt

Anders, nl: com. aanbod	Ik maak als stratende ondernemer binnen het winkelcentrum Winkelhof zorgen om een concurrentievoordeel met nieuwe com. Panden. Hoe gaan jullie rekening houden met de bestaande winkelaanbod.	Wij hebben de volgende uitgangspunten opgenomen voor de plintvoorziening: • Ruimte te blijven bieden aan de aanwezige (stads)verzorgende economie waaronder ruimte voor voorzieningen die bijdragen aan het functioneren van de buurt; • De voorzieningen in de plint moeten bijdragen aan de diversiteit van het bestaande voorzieningenaanbod in het gebied. Hiermee willen wij dat de invulling van de plint aanvullend is op het bestaande aanbod in de buurt. Daarnaast gaat het met de circa 420 vierkante meter om een geringe uitbreiding van het verhuurbaar oppervlak in de buurt.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Openbare ruimte en groen / wonen	• Groen - groen - groen. • Geen verkeer. • Speeltuintje voor de kinderen! • Vooral sociale huur!	Voor de woningen is in januari 2025 besloten dat minimaal 33% van de woningen in het sociale segment en minimaal 32% in het middensegment moeten vallen, zodat 65% van de woningen in het betaalbare deel valt. Daarnaast hebben wij het uitgangspunt "er moet meer of kwalitatief beter groen terugkomen en het ontwerp moet het aanwezige groen in het plangebied versterken" opgenomen in de nota van uitgangspunten. Ook willen wij dat het verkeer over het plein (fietsers en voetgangers) veiliger en meer comfortabel over het plein kunnen verplaatsen. Wij gaan onderzoeken of er ruimte is voor een speelvoorziening op het plein. Dit is toegevoegd in de NvU.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 5, 8 en BKP hoofstuk 5. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Openbare ruimte en groen	Zo speels mogelijk met "hoogte"verschillen in bestrating waardoor fiets gescheiden van lopen. De beplanting omlijsten door brede banken met zit mogelijkheid.	Wij hebben als uitgangspunt opgenomen dat fietsers en voetgangers op een veilige en comfortabele manier moeten kunnen verplaatsen over het plein. Door hoogteverschillen te maken in bestrating kan dit worden bereikt, al moeten wij ook rekening houden met de toegankelijkheid van het plein. Wij hebben opgenomen dat extra zitmogelijkheden worden toegevoegd op het plein.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 3 en BKP hoofdstuk 3, 5. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt

Openbare ruimte en groen / verkeer / wonen	Gescheiden voetganger en fietsers. Groen. Goed dat er woningen komen.	Wij hebben als uitgangspunt opgenomen dat fietsers en voetgangers op een veilige en comfortabele manier moeten kunnen verplaatsen over het plein. Voor het groen is het volgende uitgangspunt opgenomen in de nota van uitgangspunten "er moet meer of kwalitatief beter groen terugkomen en het ontwerp moet het aanwezige groen in het plangebied versterken".	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3, 5. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Openbare ruimte en groen	Afspraken met de marktkraamhouders. Zij moeten zelf beter opruimen, het plein schoon achterlaten.	Dank voor de melding. Dit geven wij door aan onze handhavers.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Reacties straatgesprekken 28 februari 2026

Thema	Zorg, oplossing of idee	Inhoudelijke reactie	Aanpassing in NvU en/of BKP?
Niet ingevuld	Voetbalkooi graag terug!	De voetbalkooi is na de sloop van het oude gemeentehuis geplaatst als tijdelijke speelvoorziening tot een nieuwe bestemming voor dit stuk grond is gevonden. Wij gaan onderzoeken of in de buurt ruimte is voor een voetbalkooi.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Anders, nl: -	Schoonmaken plein wekelijks na markt!	Dank voor de melding. Dit geven wij door aan onze handhavers.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Verkeer / plintvoorziening	• Drukte door Karolusgulden. Kan het eenrichting verkeer worden met aansluiting Florijn. Of fietspad langs Engeledaal weg en daar inrit. • Plitvoorziening: sociale functie: buurthuis of koffiezaakje. Misschien een van de bakkers van Maanen? • Het pand komt nu erg dicht op de bestaande bebouwing. ik maak me zorgen over mijn eigen zonlicht, zonnepanelen en waarde van mijn huis. • Maar vooral de verkeersveiligheid. Ik kom nu soms al niet de Gallaslaan op. • Route van brommers, fietsers gevaarlijk Statendaalder?	Een eenrichtingsweg via de Florijn naar de Karolusgulden zorgt voor meer verkeer in de Florijn en de Karolusgulden t.o.v. de huidige situatie. De afname op de Karolusgulden in de toekomstige situatie is beperkt, maar verhoogt het aantal verkeersbewegingen in de Florijn. Daarnaast heeft een eenrichtingweg een snelheidsverhogende werking terwijl er wel degelijk tegenverkeer (fietsers en brommers) blijft bestaan in de straten. Dit komt de verkeersveiligheid in de wijk niet ten goede. Daarnaast wordt het Statendaalderplein een stuk kleiner wat de kwaliteitsimpuls niet ten goede komt. Ook zal een weg direct langs het plein de leefbaarheid op het plein verminderen. Daarnaast hebben wij opgenomen dat de parkeerplekken voor de voorziening niet in de Karolusgulden mogen komen. Dit verminderd de auto-bewegingen door de Karolusgulden aanzienlijk. Het precieze aantal parkeerplaatsen wat nodig is, is afhankelijk van welke voorzieningen in de plint komen. Het college onderzoekt wat een geschikte plek is voor in ieder geval 10 parkeerplaatsen. Het verwijderen van het fietspad langs de Engelendaal staat haaks op onze mobiliteitsbeleid. Wij geven voorang aan de stappers en trappers (boven de automobilist) en het fietspad langs de Engelendaal is functioneert als een doorfietsroute. Een buurthuis is een mogelijke nieuwe invulling. Dit geven wij mee aan de ontwikkelaar. bij het bepalen van de maximale bouwhoogtes en afstanden tot bestaande bebouwing, wat in januari 2025 is vastgesteld, is rekening gehouden met de bezonning van de omliggende gebouwen. Wij hebben toegezegd om te onderzoeken of wij de zichtlijnen in de bochten in de Karolusgulden kunnen vergroten. Het snoeien van het groen bij de inrit vanaf de Gallaslaan naar de Karolusgulden is hier onderdeel van. Daarnaast hebben wij de volgende uitgangspunt opgenomen voor het verschillende verkeer over het plein: "Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt zorgvuldig rekening gehouden met fietsvriendelijke straten en veilige routes, waardoor zowel voetgangers als fietsers op een comfortabele en veilige manier zich kunnen verplaatsen;"	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Gebouw / openbare ruimte en groen	Plein: Gezellig maken met zitjes Gebouw: Meer voor senioren	Het plein willen wij meer verblijfskwaliteit geven. Dit kan onder andere door meer zitmogelijkheden te maken. Dit nemen wij op in de nota van uitgangspunten. Wij hebben in de nota van uitgangspunten opgenomen dat de doelgroep voor de woningen onder andere ouderen zijn.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 2, 3 en BKP hoofdstuk 3, 5.
Anders, nl: horeca	Gezellig en betaalbaar restaurant/ grand cafe / etc.	Dank voor de ideeën. Wij geven de ideeën mee aan de ontwikkelaar.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 9.

svp aangeven 'wat' overgenomen wordt

Duurzaamheid / plintvoorzieningen	Vergroening, horeca (makkelijk aanlanden) denk aan lunch/koffie begane grond (terassen)	Het uitgangspunt "er moet meer of kwalitatief beter groen terugkomen en het ontwerp moet het aanwezige groen in het plangebied versterken" is opgenomen in de nota van uitgangspunten. Wij geven de ideeën mee aan de ontwikkelaar.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 5. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Gebouw / openbare ruimte en groen	Ik denk dat de sociale veiligheid wel verbeterd als er meer woningen komen. Nu veel hangjeugd.	Wij willen inderdaad met onder andere meer woningen die uitkijken op het plein meer sociale controle en veiligheid op het plein creëren.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Openbare ruimte en groen	Uitelijk van de Garemarkt. Natuurlijk en gastvrij.	Wij zien de Garenmarkt in Leiden als mooie plek waar vergroend is en veel informele zitmogelijkheden zijn toegevoegd. Op het Statendaalderplein hebben wij gezien de benodigde ruimte voor de voetgangers en fietsers, de standplaatshouders en beperkte ruimte meer uitdagingen dan op de Garenmarkt, maar zullen de ontwerpen van de Garenmarkt meenemen in de mogelijkheden op het Statendaalderplein in de ontwerpfase.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Openbare ruimte en groen / anders, nl: Ontmoetingscentrum	Graag iets openbaars in de plint: buurtcentrum, kinderopvang o.i.d. en aub groen op het plein.	Het uitgangspunt "er moet meer of kwalitatief beter groen terugkomen en het ontwerp moet het aanwezige groen in het plangebied versterken" is opgenomen in de nota van uitgangspunten. Een buurthuis is een mogelijke nieuwe invulling. Dit geven wij mee aan de ontwikkelaar.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 5 svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Gebouw / openbare ruimte en groen / verkee	Onderkant boven wonen markt toevoer en afvoer niet vergeten op zaterdag, geen fietsers, sociaal plein!	Wij houden rekening met de toevoer en afvoer van de standplaatshouders. Daarnaast blijft het plein een belangrijke fietsroute. De route vanaf de Santhorst en over de laan van Berendrecht en Statendaalderplein is een belangrijke gedeelde fiets- en voetpad voor Leiderdorp. Dit is ook opgenomen in het beleid (nota langzaam verkeer). Wij begrijpen uit de buurt dat er overlast wordt ervaren van de combinatie van fieters en scooters over het plein in combinatie met voetgangers. Wij hebben het uitgangspunt opgenomen dat beiden veiliger en comfortabeler over het plein moeten kunnen verplaatsen. In de ontwerpfase zullen wij hier invulling aan geven. Wij gaan onder andere onderzoeken of verschillen in kleur van bestrating of hoogteverschillen hierbij kunnen helpen.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3 en BKP hoofdstuk 5. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Gebouw	Gebouw mag even hoog als tegenover liggende gebouw van Engelendaal (45 meter 14 verd).	In januari 2025 heeft de gemeenteraad de maximale hoogtes en afstanden tot de bestaande bebouwing vastgesteld. Deze maximale afmetingen van het gebouw vinden wij passend voor deze locatie.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Verkeer	Let op: veel geluidsoverlast vanaf Engelendaal motoren, nachtelijke races + parkeren: niet in de wijk aan de andere kant.	De parkeerplekken voor de bewoners komen onder het appartementencomplex. Daarnaast hebben wij opgenomen dat de parkeerplekken voor de voorziening niet in de Karolusgulden mogen komen. Het precieze aantal parkeerplaatsen wat nodig is, is afhankelijk van welke voorzieningen in de plint komen. Het college onderzoekt wat een geschikte plek is voor in ieder geval 10 parkeerplaatsen. De ontwikkelaar moet een geluidsonderzoek doen voor de alle woningen. Ook voor de woningen die aan de Engelendaal komen.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 4. Antwoordt klopt niet. Opmerking is niet parkeren in wijk aan andere kant en gemeente geeft aan: Ja, voegen we toe. Terwijl de gemeente wel parkeren in wijk aan andere kant voorstelt.

Verkeer / Wonen	Inzetten op doorstroom ouderen omdat veel ingezet wordt op bouw keine woningen en gezinswoningen misschien achterblijven + parkeren en overlast in de omgeving goed uitdenken.	Onze doelgroep voor deze woningen zijn onder andere ouderen. Wij hopen dat als ouderen naar dit appartementencomplex verhuizen, de doorstroming op gang komt op de huizenmarkt. De parkeerplekken voor de bewoners komen onder het appartementencomplex. Daarnaast hebben wij opgenomen dat de parkeerplekken voor de voorziening niet in de Karolusgulden mogen komen. Het precieze aantal parkeerplaatsen wat nodig is, is afhankelijk van welke voorzieningen in de plint komen. Het college onderzoekt wat een geschikte plek is voor in ieder geval 10 parkeerplaatsen.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 2, 4 svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Openbare ruimte en groen	IVM markt aub geen obstakels op het plein zelf.	Ons uitgangspunt is dat de standplaatshouders op het plein blijven. Hiervoor houden wij dus rekening bij de herinrichting van het plein.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3 en BKP hoofdstuk 3.
Openbare ruimte en groen / verkeer	We missen een gezellig plein, terassen. Een gezellig dorpsplein bankjes, groen. Engelendaal verdiepen tussen Santhorst + Winkelhof.	Wij willen bij de herinrichting van het plein de verblijfskwaliteit verhogen. Dit willen wij onder andere met meer zitmogelijkheden en groen doen. Dit hebben wij in de nota van uitgangspunten opgenomen. Het verdiepen van de Engelendaal wordt niet verkend bij dit project.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 3 en BKP hoofdstuk 3. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Openbare ruimte en groen	Speeltuin bij voorplein voor kinderen en jeugd.	Wij gaan onderzoeken of er ruimte is voor een speelvoorziening op het plein. Dit is toegevoegd in de NvU.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 8 en BPK hoofdstuk 5.
Openbare ruimte en groen	In ieder geval tijdens de markt hek + borden plaatsen zodat mensen afstappen van hun fiets.	Wij hebben de volgende uitgangspunt opgenomen: "Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt zorgvuldig rekening gehouden met fietsvriendelijke straten en veilige routes, waardoor zowel voetgangers als fietsers op een comfortabele en veilige manier zich kunnen verplaatsen". Ook wanneer de standplaatshouders op het plein zijn moeten voetgangers en fietsers veilig over het plein kunnen verplaatsen. In de ontwerpfase wordt gekeken hoe hieraan invulling wordt gegeven.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3 en BKP hoofdstuk 3.
Openbare ruimte en groen	Terrasjes + ook ruimte voor jonge en groen. Plantenbakken leuk ook toegankelijk plek voor rolstoel.	Wij hebben het volgende uitgangspunt opgenomen: om de uitstraling van het centrumgebied te versterken, worden aanpassingen gedaan aan de bestrating om deze aantrekkelijker en eenduidiger te maken. Daarnaast wordt de verblijfskwaliteit verhoogd door het toevoegen van nieuwe bomen en plantvakken. Ook willen wij extra zitmogelijkheden toevoegen. Wij hebben toegevoegd in de NvU dat wij rekening houden met de toegankelijkheid van het plein bij het ontwerp.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 3 en BKP hoofdstuk 3. Ambitie is mooi maar waarschijnlijk komt het uiteindelijk neer op dat er geen plaats is om dit te realiseren.

Reacties bewonersbijeenkomsten 26 februari en 5 maart 2026

Thema	Zorg, oplossing of idee	Reactie	Aanpassing in NvU/BKP
Gebouw	Wat wordt eraan maatregelen genomen om het nesten van meeuwen op het platte dak te ontmoedigen.	Wij geven de zorg mee aan de ontwikkelaar zodat hij hier in het ontwerp rekening mee kan houden.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Openbare ruimte en groen	Kijk voor verankeringsmogelijkheden voor de markt te gebruiken op winderige dagen. Zoals tegels met een verzonken oog om een scheerlijn aan te binden	Dank voor de tip! Wij gaan in de ontwerpfase ook in overleg met de standplaatshouders over het plein en zullen dit meenemen.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 3. Lijkt ons niet iets voor de NvU maar een actie punt voor de openbare ruimte
Plintvoorzieningen	Een (zichtbare) post voor de wijkagent	Wij vinden dit geen geschikte locatie voor een post van de wijkagent. Wanneer overlast wordt ervaren is het van belang dat u melding doet bij de gemeente. Wanneer de gemeente meldingen ontvangt over overlast neemt handhaving deze route mee en zullen zij op deze locatie handhaven. U kunt via de Zo Gemeld app uw meldingen doen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Online binnengekomen reacties

Thema	Zorg, oplossing of idee	Reactie	Aanpassing in NvU/BKP
Gebouw	Jammer, eerst nam de gebouw van de Statenhof een stuk vrij uitzicht weg. Nu lijkt dat met dit nieuwe plan weer te gebeuren. En te jammer dat het geen "Knarrenhof"gaat worden waardoor veel huizen vrij zouden komen.	In Leiderdorp, en in veel andere plekken in Nederland, staan wij voor een woningbouwopgave. De gemeenteraad kiest ervoor om de polders groen te houden en in te breiden binnen de bestaande bebouwde omgeving. Dit betekent dat ook op deze locatie gekozen wordt om woningen te bouwen. Uiteraard houden wij rekening mee dat de nieuwbouw qua maat, schaal en uitstraling in de omgeving past. Door circa 75 woningen hier toe te staan en onder andere ouderen hier als doelgroep te hebben hopen wij de doorstroming op gang te brengen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

We hebben eerder opmerkingen gemaakt over de leesbaarheid van de volgende pagina's. Het is jammer dat daar in dit participatiedocument geen gehoor is gegeven.
De pagina's zijn zowel geprint als op computer slecht leesbaar door het kleine lettertype.

Wij hebben deze pagina's inhoudelijk niet beoordeeld. Wat wel op valt is net als in bovenstaande pagina's de tekst: Ja, staat in de NvU/BkP hoofdstuk ... Er wordt niet aangegeven 'wat' er aangepast is. Dat moet de lezer zelf maar opzoeken in de NvU of BKP. Ook hier hebben wij monderling en schriftelijk opmerkingen over gemaakt.

De participatie is uitgevoerd om vinkjes te halen. Niet om open en transparant te communiceren met de omwonenden en belanghebbenden.

Themas	Onderwerpen	Zorg, oplossing of idee	Inhoudelijke reactie	Aanpassing in NvU en/of BKP?
Gebouw	Windhinder	Houd binnen het ontwerp rekening met windhinder Windhinder tussen gebouwen (ingang winkelcentrum) Wat gaat effect van de wind zijn? (geplaatst bij groen)	Wij kijken bij het ontwerp van het gebouw en het plein ook naar windhinder. Het uitgangspunt zal dan dat de ontwikkeling niet leidt tot onaanvaardbaar windklimaat rondom het project gebied.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3.
	Plint	**Plint invulling ideeën:** Horeca/ danice Sociaal / maatschappelijk functie Dagopvang Buurthuis, toilet Dierenwinkel Halfords (met breder assortiment dan huidige fietswinkel) Ruimte voor een terras. Iets dat levendigheid bevorderd, restaurant bijv. Gezond Leiden centrum/fysio/apotheek. Fietsenmaken (betaalbaar), bloemenwinkel, ouderen associteit, buurtcentrum Geen winkels ivm bevoorading via Karolusgulden Geen snackbar/ horeca etc! Plint: geen winkels (weer kans op leegstand) liever (zorg - maatschappelijke) voorzieningenof bijv. apotheek.	Dank voor de vele ideeën. Wij delen de ideeën met de ontwikkelaar en gaan met hem in gesprek over de uiteindelijke invulling van de plint. Zorgen over bevoorrading en overlast worden meegenomen in het verkeersplan.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 9.
		Plint: een museum bv. "leiderdorps museum" Leiderdorps museum subsidie door gemeente Een goede verbinding van museum voor rollators van garage	Het Leiderdorps museum kan een van de invullingen zijn. Wij gaan dit met alle andere mogelijke invullingen in de volgende fase verder verkennen.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 9.
		Geen volledig glaze onderkant. Plint: zorg dat deze "open" blijft. Geen afgeplakte gevels Of: gewoon appartementen op de begaande grond. Hoe levensvatbaar is commercieel	De plint krijgt een vormgeving die voor meerdere functies passend is. Het is belangrijk dat de gevels "open" blijven, al moet het ook haalbaar zijn.	Ja, voegen wij toe aan de BKP hoofdstuk 4.
	Materialen en kleuren	Het moet opgaan in de omgeving. Vergelijk de omringende architectuur. Moet niet grauw/armoedig worden. Architectuur: sluit aan op architectuur van omgeving Geen gevel panden. Niet te drukke steen.	Het uitgangspunt is dat de nieuwbouw onderscheidt zich van zijn omgeving door zijn opvallend en herkenbaar ontwerp en het woongebouw is opgebouwd met een verticale geleding. Tijdens de participatie is meerdere keren aangegeven dat het de bebouwing beter aan moet sluiten bij de omgeving. Wij hebben hier naar gekeken en zien hoe met een meer vergelijkbare kleuren- en materialenpatroon met de omgeving en een horizontale geleding een passend ontwerp kan worden gemaakt. Om deze reden is ervoor gekozen om deze uitgangspunten aan te passen naar: Het woongebouw is opgebouwd met een verticale geleding.	Ja, voegen wij toe aan de NvU (hoofdstuk 3) en BKP (o.a. hoofdstuk 3 BKP)
		Materiaal: lichte kleur - duidelijke entree Afwisselend met andere materialen bv. Steen/ hout. Licht/donkerder	Wij vinden het belangrijk dat het gebouw zowel lichte als donkere tinten kent om om het gebouw architectonisch de juiste kwaliteit te kunnen geven. Ook willen wij de entree duidelijk herkenbaar maken. Deze punten zijn ook als uitgangspunten opgenomen in het beeldkwaliteitsplan	Ja, staat in de NvU (hoofdstuk 3) BKP (hoofdstuk 4)
		Speelsere gevel Voorkeur voor speelse gevel ronde vorm	Dank voor de ideeën. Dit zien wij ook als passend op deze locatie en nemen het mee in de producten.	Ja, voegen wij toe aan het BKP hoofdstuk 4.
	Gevelgroen	Wie gaat het onderhouden? Groen gevels: wie onderhoudt het Voor mij geen groene gevels. Teveel onderhoud, ziet er dan onverzorgd uit.	Onderhoud van het gebouw zal via de VVE worden geregeld. Hierover moeten goede afspraken gemaakt worden.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		Erg druk, te druk. (plaatje groen) Wel groen, maar niet overdrijven. Juist wel groene gevels! En zeker aan Karolusgulden-zijde. Groen vanaf het gebouw: in dit klimaat eigenlijk niet te doen Veel groen denk aan de gevels	Wij hebben als uitgangspunt dat er groene daken en gevels komen in de nota van uitgangspunten en het beeldkwaliteitsplan. Het groen en de mate ervan moet passend zijn in het ontwerp. De mate van groen wordt in de ontwerpfase verder uitgewerkt.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3, 7 en BKP hoofdstuk 4
	Balkons	Balkon onderdeel van architecteur Balkon inpandig, zodat ze niet verder uitsteken richting bestande bebouwing. Mensen waren ook enthausiast over half inpandig. Inpandig balkon wind Inpandige balkons Inpandige balkons ivm privacy gevoel omliggende bebouwing. Let op wind met uitpandig	In het beeldkwaliteitsplan is opgenomen dat de buitenruimte (half) inpandig moet zijn. Ook moet het een integraal onderdeel van de gevelcompositie en de architectuur. Dit is in lijn met de reacties.	Ja, staat in het BKP hoofdstuk 4.
		Zorg voor privacy bestaande bouw!	In de ontwerp van het gebouw wordt rekening gehouden met de zichtlijnen van het nieuwe gebouw naar de bestaande bebouwing (privacy). Dit kan onder andere worden bereikt met een tactische plaatsing van de balkonnen, de plaatsing van bomen, etc.	Ja, staat in het BKP hoofdstuk 2.
	Dak	Zonnepanelen op 5 hoog Zonnepanelen op dak 7 etages!	Wij hebben als uitgangspunt opgenomen dat het dak van de nieuwbouw aantoonbaar maximaal efficiënt ingezet voor klimaatmitigerende en klimaatadaptieve maatregelen. Dit omvat in ieder geval de toepassing van zonnepanelen voor individuele woningen. Op welke daken de zonnepanelen komen (op het dak van vier bouwlagen, vijf bouwlagen en/of zeven bouwlagen) is nog niet bepaald.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 7.
		Sedumdak Groene daken: voor wie doe je dit? Sedumdak (geplaatst ook bij groen) Groene daken ook voor biodiversiteit (neergezet bij groen)	Het plaatsen van een groen dak kent vele voordelen voor zowel de directe omgeving als voor heel Leiderdorp. Het vermindert wateroverlast en dempt het omgevingsgeluid. Daarnaast draagt het ook bij aan het verbeteren van de biodiversiteit en is het goed tegen hittestress. Wij geven het voorstel van een sedumdak door aan de ontwikkelaar. Het realiseren van groene dak(en) is opgenomen in de nota van uitgangspunten en beeldkwaliteitsplan.	Onjuiste bewering: Sedum dempt geen omgevingsgeluid zoals verkeersgeluid. Het dakvlak wordt door de gevel afgeschermd van verkeersgeluid waardoor er geen demping is voor de omgeving. Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3, 7 en BKP hoofdstuk 4

Groen	**Het plein geheel**	Ronde vormen Een groen plein Maak een goed doordacht natuurinclusief plein zodat de flora en fauna versterkt worden	Wij willen meer verblijfskwaliteit creëren op het plein en het vergroenen. Waar mogelijk worden natuurinclusieve maatregelen toegepast. Ook ronde vormen kunnen een bijdrage leveren aan het verbeteren van de verblijfskwaliteit van het plein. Wij nemen dit mee naar de ontwerpfase.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 8 en BKP hoofdstuk 5
		Grasbetontegels ook buiten de plot	Ons technisch handboek (LIOR) zegt dat wij op alle nieuwe parkeerplekken grasbetonstenen moeten gebruiken. Dit wordt alleen gehanteerd op de aan te leggen parkeerplekken binnen het projectgebied.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 7.
	Gebouw	Overgang openbaar naar gebouw vergroenen. Hout groen gebouw gebouw in het groen	Wij willen het plein vergroenen. Ook het gebouw moet groen worden met groene gevel(s) en dak(en). De reacties komen overeen met onze uitgangpunten.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 7, 8 en BKP hoofdstuk 4, 5.
	Nieuwe bomen en planten	Beplanting elk seizoen Bloeiende planten (rekening houden met schaduwwerking gebouw) Wintergroene beplanting Krijgen bomen voldoende licht? Groen tbv de privacy	Dank voor de goede aandachtspunten. In de ontwerpfase gaan wij kijken naar welk groen hier het best past. Daarbij willen wij het hele jaar een aantrekkelijk plein hebben wat betekent dat het divers groen met verschillende bloeiseizoenen moet komen. Ook houden wij rekening met schaduwplekken op het plein en privacy. Wij nemen het op in de nota van uitgangspunten.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 7 en BKP hoofdstuk 5.
	Groen behouden / verplaatsen / weghalen	Behouden beuk met rondom bankjes. Oude eiken laten staan! Eiken blijven Leilinder blijven bomen noord oost kant van het park behouden Leibomen van het plein naar de laan v. Berendrecht Bomen behouden	Wij proberen zoveel als mogelijk bomen te behouden. Tegelijkertijd kijken wij ook naar de meest wenselijke inrichting van de openbare ruimte, of de bestaande bomen hierin passen en de conditie van de bomen. Hiermee zal per boom in de ontwerpfase een afweging worden gemaakt. Wanneer een boom niet wordt behouden, zal eerst worden gekeken om deze te verplanten voordat overgegaan wordt naar het kappen van bomen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		Bestaand groen is simpel Blijvend groen Plantenbakken voor winkelhof verplaatsen	In de ontwerpfase gaan wij kijken naar welke typen groen wij willen toevoegen op het plein. Wij willen groen wat zowel kwaliteit heeft en wat lang meegaat. Wij nemen deze opmerkingen mee naar de ontwerpfase.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 7 en BKP hoofdstuk 3, 5.
	Onderhoud groen	Gemeente moet onderhouden Kort onderhouden beplanting	Wanneer een nieuw ontwerp wordt gemaakt van het plein, zal ook worden gekeken naar de frequentie van het groenonderhoud. Dit zal in de ontwerpfase gebeuren	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
	Elkaar ontmoeten	Zit ruimte mogelijkheden terras aangewezen naast prullebakken Zitbankje om groen perkje Zitje om te verblijven Hufterproef Beetje speels Trapveldje + speeltoestelletje Op het plein zitten in de zon. Zon belangrijk voor een gezellig plein	Wij willen de verblijfskwaliteit verbeteren door onder andere extra groen aan te leggen. Naar aanleiding van de vele reacties voor extra zitmogelijkheden hebben wij dit toegevoegd aan het uitgangspunt. Het extra straatmeubilair wat wij willen toevoegen moet zoveel als mogelijk "hufterproof" zijn.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 3, 8 en BKP hoofdstuk 3, 5.
	Verbeteren biodiversiteit	Meer vogels minder meeuwen	Met o.a. de toevoeging van nestkasten willen wij de biodiversiteit en dus ook het aantal verschillende vogels verbeteren. Wij geven aan de ontwikkelaar mee om bij het ontwerp rekening te houden met eventuele overlast van meeuwen.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 7.
	Verkeer + groen	Kun je met groen ook verkeer regelenen Verkeer sturen met groen + beplanting. Moet wel doorstromen maar niet omvergereden Paaltjes groen Voorrangsregels	Bij de herinrichting van het plein willen wij de routes van voetgangers en fietsers comfortabeler en veiliger maken. Dit kan onder andere met fysieke elementen als paaltjes en groen worden gerealiseerd. Dit nemen wij op als voorbeelden in de nota van uitgangspunten. Dit gaan wij in de ontwerpfase verder verkennen.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 3, 4 en BKP hoofdstuk 5.
	Markt	Hoe inpassen de markt? Betrek marktkoop bij Waar komen marktkramen Let op; vrijdag/zaterdag markt	Wij hechten grote waarde aan de standplaatshouders en willen deze ook behouden in de nieuwe situatie. Daarvoor hebben wij de volgende uitgangspunt opgenomen: op het Statendaalderplein wordt rekening gehouden met voldoende ruimte voor de standplaatshouders en activiteiten. In de ontwerpfase zullen wij in gesprek gaan met de standplaatshouders over het ontwerp van het plein en de locatie van de standplaatshouders.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3 en BKP hoofdstuk 3
	Verder dan het plein	Groen lager dan nu Karolusgulden Gallaslaan	In het verkeersonderzoek heeft Goudappel ons geadviseerd om het groen langs onder andere de Gallaslaan te snoeien. Dit gaan wij oppakken.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 4.
		Neem ook Florijn mee!	Wij hebben op verzoek van de bewoners en de volledigheid van de tellingen ook de verkeerstellingen in de Florijn uitgevoerd. De straat valt echter buiten het projectgebied en er zullen in het kader van dit project geen aanpassingen worden gemaakt.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
	Overige aandachtspunten	Minder hangjongeren / Fatbikes	Wij proberen zoveel als mogelijk overlast op het plein te vermijden. Dit willen wij door middel van slimme ontwerpkeuzes en sociale controle bereiken. Tegelijkertijd is dit het centrumplein en is het gewenst om hier meer levendigheid te creëren.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		Mosquitos terug	De Mosquitos waren een pilot van een jaar die na afloop samen met de omwonenden en op basis van de gegevens van handhaving en politie is geëvalueerd. Uit de evaluatie bleek dat de pilot niet succesvol was. Er waren lagere resultaten dan gewenst en meerdere omwonenden hadden last van het geluid. Er is hieruit geconcludeerd dat de Mosquitos niet doelmatig zijn en heeft het college gekozen om de Mosquitos niet terug te laten komen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		Zorg voor betere verlichting	Het plein moet goed verlicht zijn. Hiermee houden wij rekening in de ontwerpfase.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Verkeer	**voorziende toekomstige problemen met nieuwbouw**	waar parkeren bezoekers voor nieuwbouw	De parkeerplekken voor de bewoners komen onder het appartementencomplex. Daarnaast hebben wij opgenomen dat de parkeerplekken voor de voorziening niet in de Karolusgulden mogen komen (minimaal 10 parkeerplaatsen). Mogelijk kunnen de parkeerplaatsen voor de bewoners naast het gebouw worden gerealiseerd.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		bevoorrading op plein is hinderlijk	Het is nog niet bekend wat de invulling van de plintvoorzieningen wordt. Dit wordt in een later stadium bepaald. Hierbij moet aandacht blijven voor onder ander de bevoorrading van de voorziening.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		Zijn fietsers op het plein gedoogd? Worden ze te gast?	Fietsers zijn nu op het plein gedoogd. Het plein is nu een shared space waar fietsers en voetgangers toegestaan zijn. Het Statendaalderplein hoort ook bij een belangrijke langzaam verkeer route. Wel is het uitgangspunt opgenomen dat bij de inrichting van de openbare ruimte wordt zorgvuldig rekening gehouden met fietsvriendelijke straten en veilige routes, waardoor zowel voetgangers als fietsers op een comfortabele en veilige manier zich kunnen verplaatsen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
	Verkeer + groen	parkeren bezoekers nieuwbouw zorgt dat nieuwbouw compleet op verharding komt te staan. Waar blijft ruimte voor groen.	Er is nog niet bepaald waar de plekken voor bezoekersparkeren komen. Wij denken dat dit mogelijk kan zijn naast het gebouw maar dit moet de ontwikkelaar verder uitwerken. Nieuwe parkeerplekken moeten met grasbetonstenen worden gemaakt. Dit geeft al een meer groene uitstraling. Daarnaast hebben wij het uitgangspunt opgenomen dat de parkeerplaatsen op het maaiveld op een natuurlijke wijze worden ingepast. Hierbij kan je denken aan een haag of heg om een deel van de parkeerplekken.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		ingang voetgangers bezien Winkelhof -> verpamperd	Wij horen dat meerdere omwonenden de ingang voor de voetgangers naar het Winkelhof vervallen vinden. Aangezien dit eigendom is van Urban Interest heeft de gemeente hier geen invloed op. Urban Interest heeft aangegeven dat zij het winkelcentrum willen opknappen en mogelijk hoort deze ingang hier ook bij. Wij geven dit door aan Urban Interest.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
	Scheiding fiets- en voetganger straten en routes	Afremmen fietsers met zitplekken Betonnen bankjes (hufter proef) Terras rekening houden met verkeerveiligheid Vriendelijk ogen maar wel veilig weghalen bankjes Statendaalderplein Scheiding fietsers en voetgangers Route fietsres aangeven Duidelijke kleuren verkeersstromen met pictrogrammen Duidelijker aangeven waar fietsers moeten rijden Duidelijkheid onderscheidt voet en fiets Fietspad moet logisch Officieel rood fietspad conflict voetgangers fietsers snelheid verminderen fietsers	Dank voor de ideeën om de verschillende verkeersstromen (fietsers en voetgangers) op het plein beter te reguleren. Wij zien ook mogelijkheden om de verkeerstromen beter te begeleiden op het plein door middel van verschillende (kleuren) bestrating, pictogrammen, legpatronen en straatmeubilair. Deze ideeën nemen wij mee in de ontwerpfase wanneer wij naar concrete oplossingen en inrichtingen gaan kijken. Wij nemen de ideeën op als voorbeelden in de nota van uitgangspunten.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 3, 4 en BKP hoofdstuk 5.
		Bestaande strook naast bebouwing meenemen in het plein.	Dank voor het idee. Wij kijken ook naar de mogelijkheden om de strook tussen het groen en het appartementencomplex meer bij het plein te betrekken. Dit willen wij in de ontwerpfase verder verkennen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
	Fietsenstalling	verlaagde stalling fietsers Obool werkt niet, stalling elders Fietsenrekken voldoende realiseren	De verlaagde fietsenstalling bij het Winkelhof is in eigendom van Urban Interest. Deze fietsenstalling is bedoeld voor debezoekers van het Winkelhof. Voor de woningen en plintvoorzieningen zijn er fietsparkeernormen waar de ontwikkelaar aan moet voldoen. Daarnaast kijken wij of het toevoegen van extra fietsparkeerplekken op het plein gewenst is.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
	Bouwverkeer	hoe gaat route bouwverkeer	De ontwikkelaar moet in de voorbereidingsfase een BLVC-plan maken. Dit staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. In dit plan moet de ontwikkelaar onder andere een route voor het bouwverkeer aanwijzen. De gemeente toetst deze route op veiligheid.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
	Materiele problemen nu aanwezig	obool verkeersbord vervaagt	Dank voor de melding. Wij hebben het bord laten vervangen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		poller werkt niet	Wij zijn op de hoogte dat de poller in de Obool niet werkt en werken hier hard aan. Wij doen ons best om dit op te lossen maar kunnen helaas nog geen streefdatum communiceren.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
	Markt + verkeer	afsluiten voor fietsers zaterdag markt	Wij hechten grote waarde aan de veiligheid van voetgangers en fietsers op het plein. Ook tijdens de markt. Daarvoor hebben wij de volgende uitgangspunt opgenomen: op het Statendaalderplein wordt rekening gehouden met voldoende ruimte voor de standplaatshouders en activiteiten. In de ontwerpfase gaan wij onderzoeken op welke manier wij dit willen doen.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3 en BKP hoofdstuk 3
	Verkeer Engelendaal	Zebrapad Engelendaal doortrekken	Bij het oversteken van de autorijbanen van de Engelendaal is een zebrapad aanwezig met stoplichten. Na het zebrapad is een stuk stoep voordat het fietspad begint. Vanaf deze stoep zijn de zichtlijnen over het aanliggende fietspad goed waardoor de voetganger een goede inschatting kan maken of die kan oversteken. Er is gekozen om op de Engelendaal geen zebrapaden te leggen over het fietspad aangezien dit een belangrijke doorfietsroute is.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		duidelijk oversteken fietspad		
		betere entree's plein, ook voor fietsers. aansluiting op de laan v berendrecht	Wij begrijpen dat aansluiting voor voetgangers en fietsers vanaf de laan van berendrecht naar het Statendaalderplein niet logisch is ingericht. Dit willen wij verbeteren en nemen wij mee bij de uitwerking in het nieuwe ontwerp. Dit valt binnen het uitgangspunt om meer fietsvriendelijke straten en veilige routes te maken.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3 en BKP hoofdstuk 3
		fietspad zijde statendaalder weg	De Engelendaal is een belangrijke doorfietsroute binnen Leiderdorp. In Leiderdorp staan voetgangers en daarna fietsers boven automobilisten. Aangezien de Engelendaal een brede weg is en bij het oversteken hiervan een stoplicht nodig is wat enige vertraging levert, is het belangrijk om aan beide kanten een fietspad te houden.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
	Ruimte Winkelhof en nieuwbouw	Ruimte tussen nieuwbouw en winkelhof is small De onderste verdieping aan het noorden van het gebouw in de hoek vrij houden en een paal neer zetten. Daar boven dan wel gewoon woningen. Hierdoor wordt de weg minder smal	Bij het bepalen van de maximale bouwhoogte en minimale afstanden tot de bestaande gebouwen hebben wij rekening gehouden met de onder andere de breedte van het plein. Er moet minimaal 15,5 meter afstand worden gehouden tussen het Winkelcentrum en de nieuwbouw. Bij de inrichting van het plein wordt rekening gehouden dat de breedte zoveel als mogelijk kan worden gewaarborgd of mogelijk wodt uitgebreid.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
	Parkeergarage ontsluiting wens	Voorkeur naar plek 2 voor parkeergarage. In ieder geval niet nummer 3 (2x op donderdag 5 maart) Voorkeur 1 parkeergarage Ingang parkeergarage nummer 2	Tijdens de bijeenkomsten hebben deelnemers aangegeven zowel optie 1 als optie 2 als hun voorkeursoptie te zien. Er werd ook aangegeven dat optie 3 niet de voorkeur geniet. Goudappel heeft geadviseerd om optie 1 als uitgangspunt op te nemen. Wij nemen zowel optie 1 en 2 als mogelijk inritten naar de parkeergarage op in de NvU.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 4.
	Florijn en Karolusgulden	Aandacht voor fiets Florijn Hou rekening met ambulance die tegenover de apotheek staat soms. Florijn bestrating slecht! meenemen bij opnieuw bestraten plein.	Wij hebben de Florijn met de verkeerstellingen meegenomen om een totaalbeeld te creëren van het aantal verkeer door de Karolusgulden en Florijn. De Florijn valt echter niet binnen het projectgebied en hier worden dan vanuit het project plot oude gemeentehuis geen aanpassingen gemaakt. Wij verwachten dat de voorbereidingen op de nieuwe bestrating op de Florijn in 2032 beginnen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		Kruising met Gallas	Wij hebben tijdens de schouw met bewoners begrepen dat er weinig zicht wordt ervaren vanaf de inrit Karolusgulden naar de Gallaslaan. Wij zijn aan het kijken hoe wij de zichtlijnen kunnen worden verbeterd. Concrete maatregelen zijn het wegsnoeien van groen en het verplaatsen van laadpalen als dit de zichtlijnen verbeterd.	Ja, voegen wij toe aan de NvU hoofdstuk 4.
		Rotonde van kruispunt gallaslaan, Karolusgulden	Het kruispunt en de mogelijke herinrichting wordt meegenomen in het project Heinsiuslaan. Op deze locatie past een rotonde qua ruimtelijke inpasbaarheid en verkeerssituatie.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		Nu oversteken voetgangers Karolusgulden moeilijk	In de Karolusgulden kan men niet ondoorbroken over de trottoir lopen zonder de weg over te moeten steken. Dit is destijds een keuze geweest om meer parkeerplaatsen te realiseren in de straat. Gezien het straatprofiel is het niet mogelijk om een ondoorbroken trottoir te maken zonder parkeerplaatsen op te heffen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		1 richtingsverkeer van florijn naar Karolusgulden	Een eenrichtingsweg via de Florijn naar de Karolusgulden zorgt voor meer verkeer in de Florijn en de Karolusgulden t.o.v. de huidige situatie. De afname op de Karolusgulden in de toekomstige situatie is beperkt, maar verhoogt het aantal verkeersbewegingen in de Florijn. Daarnaast heeft een eenrichtingweg een snelheidsverhogende werking terwijl er wel degelijk tegenverkeer (fietsers en brommers) blijft bestaan in de straten. Dit komt de verkeersveiligheid in de wijk niet ten goede. Daarnaast wordt het Statendaalderplein een stuk kleiner wat de kwaliteitsimpuls niet ten goede komt. Ook zal een weg direct langs het plein de leefbaarheid op het plein verminderen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Overig	**Overig**	Ondergrondse containers (wel regelmatig legen)	Er is voldoende capaciteit om de circa 75 extra woningen op de bestaande ondergrondse vuilcontainers aan te sluiten. Wel komt er een extra GFT container bij.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		Handhaven avonduren	Wanneer overlast wordt ervaren is het van belang dat u melding doet bij de gemeente. Wanneer de gemeente meldingen ontvangt over overlast neemt handhaving deze route mee en zullen zij op deze locatie handhaven. U kunt via de Zo Gemeld app uw meldingen doen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
		verlichting goed afstemmen	Het plein moet goed verlicht zijn. Hiermee houden wij rekening in de ontwerpfase.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 8.

Het wordt alleen levensloop bij de **koopwoningen** als de nieuwe bewoners hiervoor willen betalen. Hoe wordt dit bevorderd bij de soiciale huurwoningen en middeldure huur?

Klankbordgroep 28 mei 2026

Zorg, oplossing of idee	Inhoudelijke reactie	Aanpassing in NvU en/of BKP?
Vanuit de klankbordgroep wordt aangegeven dat er aandacht moet zijn voor zowel ouderen als jongeren in de wijk.	Er wordt ingezet op de doelgroepen jongeren en ouderen voor de woningen. Dit wordt onder andere gedaan door in te zetten op nultredenwoningen en een koperskeuzetraject aan te laten bieden vanuit de ontwikkelaar om een woning levensloopbestendig te maken.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 2.
Vanuit de aanwezigen is er een wens voor meer groen, hoogteverschillen en een knusser plein. Er wordt aandacht gevraagd voor veiligheid van voetgangers en fietsers, overlast door hangjongeren, geluid (plein functioneert als klankkast), verbeteren van fietsparkeren, geluid en hinder veroorzaakt door winkelwagens, lichtinval en uitzicht.	Deze aandachtspunten staan benoemd in de Nota van Uitgangspunten en zullen worden meegenomen de ontwerpfase.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 6. svp aangeven 'wat' overgenomen wordt
Aandachtspunten zijn de inrichting op het lagere deel van het plein die nu als loze ruimte wordt gezien.	Wij willen de belevingswaarde van het plein voor voetgangers en fietsers vergroten. Het benoemde idee kan helpen om dit doel te bereiken. Wij nemen dit mee in de ontwerpfase.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3, 6.
Er moet rekening worden gehouden met standplaatshouders en de route naar hun standplaats.	Het uitgangspunt is dat de standplaatshouders voldoende ruimte moet hebben op het plein. In de ontwerpfase wordt samen met de standplaatshouders gekeken naar de route van en naar de standplaats.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 3.
Er wordt door één aanwezige aangegeven dat de participatie op verkeer nog niet volledig is afgerond, omdat er nog vragen openstaan bij Goudappel. Dit gaat met name om de rijcurvesimulaties die ontbreken in het rapport van Goudappel. Er wordt gewezen op de beperkte ruimte bij de Karolusgulden, waar auto's elkaar nauwelijks tot niet kunnen passeren. Dit zou mogelijk leiden opstoppingen in de straat.	Het toevoegen van de rijcurvesimulaties in het rapport van Goudappel is een actiepunt die uit de bijeenkomst over de auto-ontsluiting van 9 februari 2026 komt. Hiervoor hebben wij opdracht gegeven aan Goudappel. De rijcurvesimulaties zijn verwerkt in het rapport. De bochten zijn weliswaar krap, maar auto's kunnen elkaar passeren. De krapte van de bochten dragen bij aan de lage gereden snelheid.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Er wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid bij de toekomstige parkeergarage van het pand, met name voor fietsers en voetgangers. Als fietsers zich vanaf de Karolusgulden richting de Engelendaal verplaatsen kruisen zij de ontsluiting van de parkeergarage. De aanwezigen benadrukken dat er in het ontwerpproces goed moet worden gekeken naar zichtbaarheid en veiligheid, zodat kwetsbare weggebruikers voldoende beschermd zijn.	Dit is een belangrijk aandachtspunt die wij meenemen in de ontwerpfase. Zowel fietsers als voetgangers moeten de ingang van de parkeergarage veilig kunnen passeren.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Als tip wordt meegegeven om plannen beter te visualiseren (bijvoorbeeld met Virtual Reality).	Virtual Reality is een mooie manier om een beeld te krijgen hoe veranderingen er uit kunnen zien. Dit kan in de ontwerpfase helpen. Deze tip geven wij mee aan de ontwikkelaar.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Per mail

Reacties naar aanleiding van de Nota van Beantwoording

In de laatste kolom staat soms: Ja, voegen wij toe. Onduidelijk is 'wat' jullie dan toevoegen. Kunnen jullie dat specifieker maken?	In de laatste kolom geven wij aan of wij toevoegingen doen aan de Nota van Uitgangspunten en/of Beeldkwaliteitsplan. De inhoudelijke reactie en of het wordt toegevoegd staat in de kolom "inhoudelijke reactie".	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
De suggestie voor een McDonalds ben ik niet voor, zeker niet vanwege de aantrekkende verkeersbewegingen.	Het idee van een McDonalds is tijdens een straatgesprek ingebracht. Dit idee hebben wij doorgegeven aan de ontwikkelaar. De uiteindelijke functie(s) in de plint moeten passend zijn voor de plek. Dit moet de ontwikkelaar aantonen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Layout en verschillende lettergrootte maken tekst slecht leesbaar. Kunnen jullie hier verbetering in aanbrengen?	De layout en lettergroote zijn zoveel als mogelijk aangepast ten behoeve van de leesbaarheid.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Reacties op het Beeldkwaliteitsplan

In het BKP staat dat ook de bewoners het ambitieniveau hebben vastgesteld. Dat komt niet overeen met de rol van de bewoners volgens de participatieladder. Svp aanpassen.	Het klopt dat het ambitieniveau niet is afgestemd met bewoners. De inhoud van het beeldkwaliteitsplan is wel afgestemd met onder andere bewoners. Dit wordt aangepast in het BKP.	Ja, passen wij aan in het BKP hoofdstuk 1
In het BKP staat dat de zorgvuldig vormgegeven ontwikkeling aansluit op Winkelhof, Houtkamp en de omliggende woonomgeving. Ik vind het niet zorgvuldig en niet passend. Bevraagde stedenbouwers en architecten vinden de korrel niet passen. Wat stoort is dat in de NvB staat dat de gemeenteraad de nieuwe bouwhoogtes heeft vastgesteld. De gemeenteraad heeft de kaders vastgesteld waar binnen gezocht kan worden naar een plan maar juridisch heeft het geen status. Hiermee geven jullie het idee dat het een gepasseert station is en dat vind ik niet juist.	In de directe omgeving staan gebouwen van groot formaat, zoals de Statenhof, het Winkelhof en de flats aan de Engelendaal en Laan van Berendrecht. Een nieuw groot gebouw vinden wij hier stedenbouwkundig goed tussen passen, zowel wat betreft de hoogte als de omvang. De hoogte die wij bij dit gebouw voorstellen is een overbrugging van de hoge gebouwen naar de eengezinswoningen. Vanaf Statenhof met 8,5 verdieping, gaat het gebouw trapsgewijs (7 verdiepingen naar 5 verdiepingen en zelfs 4 aan het Statendaalderplein) naar de eengezinswoningen met 3 verdiepingen. De omvang is een stuk kleiner dan de omliggende grote gebouwen, maar het is begrijpelijk dat het gebouw naast de eengezinswoningen als erg groot wordt ervaren. Echter is het gebouw, zoals het nu in de tekeningen staat, eigenlijk alleen nog maar een beeld van de afgemeten ruimte waarbinnen het gebouw moet passen. Door het ontwerp van het gebouw en van de gevels zal het beeld veranderen en zal de korrel nog worden verkleind. De bewoners kunnen hier nog over meepraten tijdens de participatiemomenten die de ontwikkelaar zal organiseren. De gemeenteraad heeft in januari 2025 enkele uitgangspunten vastgesteld, waarvan de maximale hoogte en afstand tot de bestaande bebouwing er een van is. Het ambtelijk apparaat maakt een Nota van Uitgangspunten en een Beeldkwaliteitsplan voor deze ontwikkeling. Dit gebeurt binnen de gestelde kaders van de raad.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Reacties op de Nota van Uitgangspunten

2 wonen: Er staan sociale woningen van minimaal 30 m2 , minimaal 45 m2 en minimaal 50 m2 gbo zonder dat er aantallen of verdeling wordt aangegeven. in 30 m2 gbo kan je geen fatsoenlijk appartement maken met badkamer, slaapkamer en woonkamer. Dat zijn feitelijk studentenwoningen. Ik vraag me af of we naar dit type woningen op zoek zijn op deze plek. Hiermee lossen we het woonprobleem niet op, wel de haalbaarheid van het plan. Ik wil de gemeente vragen hier serieuzer naar het sociale woonprogramma te kijken en de tabel leesbaar te maken. Idem voor middensegment.	De genoemde bandbreedtes in woninggrootte zijn bewust opgenomen om flexibiliteit te behouden in de verdere uitwerking van het plan. In een volgende fase worden deze kaders nader geconcretiseerd, waarbij ook de verdeling en exacte invulling van woningtypen verder worden uitgewerkt.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Voor de omschreven 3 kamer ouderen woningen heb je minimaal 65 m2 gbo nodig. Dat lukt dus niet in het sociale segment en misschien net in het middeldure segment. Beseft de gemeente dat voldoende?	Wij zijn ons ervan bewust dat ouderenwoningen specifieke eisen stellen aan onder andere indeling, toegankelijkheid en gebruiksoppervlak. Deze aspecten worden nadrukkelijk betrokken bij de verdere uitwerking van het plan. Tegelijkertijd is het van belang te benadrukken dat de in deze fase genoemde oppervlaktes en typologieën indicatief zijn en bedoeld om richting te geven, niet om de uiteindelijke invulling al volledig vast te leggen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
In de NvU staan onderdelen van het BKP omde hoofdtuk 3. Houdt dat gescheiden van elkaar.	Het klopt dat in zowel de NvU als in het BKP enkele dezelfde uitgangspunten staan. In de NvU staan de de beleidsmatige, ruimtelijke en programmatische randvoorwaarden voor een ontwikkeling. In het Beeldkwaliteitsplan wordt een deel van de uitgangspunten verder uitgewerkt naar concrete eisen of richtlijnen voor stedenbouw, architectuur, openbare ruimte en landschappelijke inpassing.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

7 Duurzaamheid: Het opsommen van de regels van het BBL zijn geen duurzaamheidsregels zoals: gasloos, MPG, BENG.	De Nota van uitgangspunten is een verzameling van wettelijke eisen én beleidsmatige verplichtingen waar een ontwikkelaar zich aan moet houden bij het ontwikkelen van het project. Daarom staan er bij de thema's zowel wettelijke eisen (zoals uit de Bbl van de Omgevingswet) als gemeentelijke verplichtingen door vastgesteld beleid. In sommige gevallen is een verplichting een resultaatverplichting, in andere gevallen een inspanningsverplichting. Dit wordt verder uitgelegd in de toelichting per thema.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
8 Openbare ruimte: Er staat dat er één gft cocon wordt geplaatst van 240 liter. Dat is één kliko....	Ons beleid geeft aan dat een GFT container per 75 woningen voldoende is.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Reactie op presentatie

Het verplaatsen van het parkeren voor de voorzieningen naar een andere nader te bepalen wordt door de gemeente gepresenteerd als een geste voor de omwonenden om zo de parkeerdruk te verlichten. De vraag is of dat daarmee minder verkeer komt. Ik denk dat jullie gewoon ruimte te kort komen voor deze parkeerplaatsen en dat jullie ze daarom verplaatsen. Dan wordt er nieuwbouw gerealiseerd met een te kort aan parkeerplaatsen wat de parkeerdruk alleen maar zal doen laten toenemen. Een probleem wordt verplaatst en als geste gepresenteerd. Daarmee wordt het plan er door heen gedrukt met het aanpassen van regeltjes terwijl er programmatische aanpassingen aan de nieuwbouw zouden moeten worden doorgevoerd voor een goede stedenbouw.	Wij hebben met mobiliteitsbureau Goudappel onderzocht of de Karolusgulden de toekomstige aantal auto-bewegingen aankan. In het rapport van Goudappel staat dat de Karolusgulden de auto-bewegingen in de toekomstige situatie aan kan. Daarnaast voert de gemeente verschillende maatregelen uit om de verkeerssituatie in de Karolusgulden te verbeteren. tijdens de bewonersavond van 9 februari werd duidelijk dat het rapport met extra maatregelen niet voldoende was om de zorgen over de verkeersveiligheid bij de bewoners weg te nemen. Om deze reden hebben wij besloten om de parkeerplekken voor de bezoekers van de voorzieningen in de nieuwbouw te verplaatsen. Hieremee neemt het aantal auto-bewegingen in de Karolusgulden aanzienlijk af. Daarnaast kunnen de parkeerplaatsen in de Merelstraat dubbel worden gebruikt en kan het ook de parkeerdruk in de buurt verminderen. De beschikbare ruimte voor parkeerplaatsen bij de ontwikkeling is hierin geen afweging. Er is namelijk voldoende ruimte bij de ontwikkeling om dit te realiseren.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
P9: Aan wordt gegeven dat we het eens zijn over passende vormgeving gebouw. Daar ben ik het niet, samen met onze burem, niet mee eens.	Veel reacties tijdens de bijeenkomsten gingen over de vormgeving van het gebouw. Er werd aangegeven dat een speelsere gevel met horizontale geleding passender is in deze omgeving. Dit is aangepast in de stukken. Over het algemeen zijn de deelnemers van de participatiemomenten het eens met de uitgangspunten voor de vormgeving van het gebouw.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Inloopbijeenkomst 1 juli 2026

Zorg, oplossing of idee	Inhoudelijke reactie	Aanpassing in NvU en/of BKP?
Stedenbouw		
Het gebouw is te hoog, maar men is bewust dat de keuze gemaakt is door de raad.	In januari 2025 heeft de gemeenteraad de maximale hoogtes en afstanden tot de bestaande bebouwing vastgesteld. Deze maximale afmetingen van het gebouw vinden wij stedenbouwkundig passend voor deze locatie.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Kan er rekening gehouden worden met de privacy? Ik wil geen inkijk in mijn slaapkamer.	In het ontwerp van het gebouw wordt rekening gehouden met de zichtlijnen van het nieuwe gebouw naar de bestaande bebouwing (privacy). Dit kan onder andere worden bereikt met een tactische plaatsing van de balkonnen, de plaatsing van bomen, etc.	Ja, staat in het BKP hoofdstuk 2
Blijft er genoeg ruimte over tussen de gevel en de bushalte om er langs te lopen?	Het trottior tussen de gevel en de bushalte blijft voldoende breedte houden om hier veilig overheen te lopen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Tot waar blijft de ruimte openbaar toegankelijk, en vanaf waar begint het privéterrein van het gebouw?	In de Nota van Uitgangspunten is de maximale breedte en lengte van de nieuwbouw vastgelegd. Als onderdeel van deze ontwikkeling moet de ontwikkelaar de nieuwbouw met bijbehorende buitenruimte zorgvuldig laten aansluiten op de openbare ruimte. Hoeveel ruimte hiervoor nodig is verschilt per kant.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
De uitstraling zoals het beeldkwaliteitsplan weergeeft vind ik een passende toevoeging in de buurt.	Hartelijk dank voor uw inbreng. Door het participatietraject hebben wij waardevolle inzichten kunnen ophalen, die hebben bijgedragen aan de totstandkoming van het beeldkwaliteitsplan.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Wanneer kunnen we meedenken over het ontwerp?	Nadat de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten heeft vastgesteld, zal de ontwikkelaar de participatie over het ontwerp opstarten. De verwachting is dat dit proces zal starten in het najaar van 2026.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Hoeveel slaapkamers komen er in de appartementen?	In deze fase van het project is de indeling van de appartementen nog niet vastgesteld. De uitwerking van de appartementen, waaronder het aantal slaapkamers per appartement, vindt plaats in de ontwerpfase. Wel is opgenomen dat de sociale huurwoningen in ieder geval 2 en 3 kamerwoningen en de middeldure sector 3 kamerwoningen zijn.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Komen er 70 woningen of 75 woningen?	In het toekomstige gebouw komen circa 75 woningen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Wordt het gebouw 20 meter of 23,5 meter?	In de kaders voor de ontwikkeling is opgenomen dat de maximale bouwhoogte 23,2 meter bedraagt. Deze maximale hoogte is uitsluitend van toepassing voor het gedeelte van het gebouw aan de kant van de Engelendaal. Alle hoogtes van het gebouw staan in figuur 2 van de Nota van Uitgangspunten.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Groen en openbare ruimte		
De ronde houten banken (op sfeerbeeld) zien meerdere mensen graag komen	Bedankt voor uw opmerking. Deze suggestie wordt meegenomen in het ontwerpproces. Hiervoor wordt u opnieuw uitgenodigd om mee te denken, waarschijnlijk in het najaar.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Hufterproof materiaal gebruiken	In het ontwerpproces zal er aandacht zijn voor de materialisatie. Hierbij kunt u ook participeren, waarschijnlijk in het najaar. In principe werken wij volgens onze Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR), deze leidraad waakt ervoor dat er duurzaam, praktisch en kwalitatief materiaal toegepast wordt in de openbare ruimte.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Bomenkompas lumc --> checken --> geen berken plaatsen vanwege allergieën	Dank voor uw oplettendheid. Volgens het Bomenkompas van het LUMC is de berk (Betula spp.) de boomsoort met de hoogste allergeniciteit van de veelvoorkomende bomen in Nederland. Het pollen van de berk wordt ingedeeld als “zeer sterk allergeen”. Wij nemen dit mee in de ontwerpfase en proberen zoveel mogelijk bomen te planten die geen overlast veroorzaken voor onder andere de allergieën.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Speelelement op het plein toevoegen met water, maar let op voor geluidsoverlast	Bedankt voor uw opmerking. Deze suggestie wordt opnieuw bekeken in het ontwerpproces. Hiervoor wordt u opnieuw uitgenodigd om mee te denken, waarschijnlijk in het najaar.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Beplanting plaatsen die schaduw kunnen verdragen vanwege het vele schaduw dat er waarschijnlijk komt	Bedankt voor uw opmerking. Deze suggestie wordt opnieuw bekeken in het ontwerpproces. Hiervoor wordt u opnieuw uitgenodigd om mee te denken, waarschijnlijk in het najaar.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Kan het afval vaker worden opgehaald? Deze zit altijd vol!	Bedankt voor uw opmerking. Deze opmerking wordt doorgegeven aan de afvaldienst.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Jongerenoverlast tegengaan op het plein. Er wordt af en toe overlast ervaren, het is af en aan.	Wij proberen zoveel als mogelijk overlast op het plein te vermijden. Dit willen wij door middel van slimme ontwerpkeuzes en sociale controle bereiken. Hierop kunt u opnieuw meedenken tijdens het participatieproces over het ontwerp. Dit start waarschijnlijk in het najaar. Tegelijkertijd is dit het centrumplein en is het gewenst om hier meer levendigheid te creëren.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Is het terugplaatsen van de mosquito een optie?	Onlangs heeft de gemeenteraad besloten om mosquito's als mogelijk instrument voor Leiderdorp te verwijderen. Het instrument geeft hinder voor jongeren die woonachtig zijn in de omgeving ervan. De mosquitos waren een pilot van een jaar die na afloop samen met de omwonenden en op basis van de gegevens van handhaving en politie is geëvalueerd. Uit de evaluatie bleek dat de pilot niet succesvol was. Er waren lagere resultaten dan gewenst en meerdere omwonenden hadden last van het geluid. Er is hieruit geconcludeerd dat de mosquitos niet doelmatig zijn en heeft het college gekozen om de mosquitos niet terug te laten komen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Duurzaamheid		
Komen er groene daken?	Het plaatsen van een groen dak kent vele voordelen voor zowel de directe omgeving als voor heel Leiderdorp. Het vermindert wateroverlast en dempt het omgevingsgeluid. Daarnaast draagt het ook bij aan het verbeteren van de biodiversiteit en is het goed tegen hittestress. Het uitgangspunt is dat er een groen dak op het gebouw komt.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Wat voor binnentuin komt er?	De ontwikkelaar moet een binnentuin middenin het ontwerp creëren. Hier gaat hij in de vervolgfase ontwerpen voor laten maken. Het is nog onbekend hoe dit eruit komt te zien.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Verkeer		

Alleen toegang bewoners-bord of doodlopende weg-bord bij Karolusgulden	Het doel om extern verkeer te weren met een verkeersbord lijkt ons een goed idee. Een "alleen bewoners bord" mag alleen worden gebruikt wanneer er sprake is van parkeerregime. Denk hierbij aan bijvoorbeeld vergunningsparkeren. Wij kunnen een bord plaatsen waar wordt aangegeven dat de Karolusgulden doodlopend is. Dit heeft als mogelijk effect dat er een deel van het externe verkeer wordt geweerd. Dit bord gaan wij plaatsen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Voetgangers en fietsers en parkeren bij ingang p; let op gevaarlijke situaties	Dit is een belangrijk aandachtspunt dat wij meenemen in de ontwerpfase. Zowel fietsers als voetgangers moeten de ingang van de parkeergarage veilig kunnen passeren.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Blijft het mogelijk om te keren voor vrachtwagens en grotere busjes?	Nu kunnen vuilniswagen, vrachtwagens en in het algemeen grotere voertuigen keren op het eind van de Karolusgulden. Een vereiste bij de ontwikkeling is dat dit mogelijk blijft. De ontwikkelaar moet dit aantonen bij zijn ontwerp.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Veel behoefte aan vergunningsparkeren	Naar aanleiding van de zorgen uit de buurt is als uitgangspunt opgenomen dat de parkeerdruk in de Karolusgulden wordt gemonitord om te zorgen dat het acceptabel blijft. Indien nodig worden maatregelen getroffen.	Ja, staat in de NvU hoofdstuk 4.
Entree parkeergarage via het voorplein aan de Engelendaal	Een ontsluiting over het plein doorkruist de belangrijke loop- en fietsroute die o.a. vanaf de Santhorst naar het Winkelhof loopt. Dit staat haaks op het mobiliteitsbeleid en leidt tot een extra conflictmogelijkheid tussen auto's enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds. Daarnaast vormt de aansluiting op de toegangsweg, dicht op het kruispunt met de Engelendaal een potentieel gevaarpunt. Verkeer dat vanaf de Engelendaal de parkeergarage in rijdt, kruist eerst het fietspad en voetpad en wordt direct daarna geconfronteerd met een kruispunt met autoverkeer. Verkeer dat vanaf de nieuwe locatie komt en linksaf via de toegangsweg richting Engelendaal wil wordt mogelijk geconfronteerd met een wachtrij voor de verkeerslichten.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
De bushalte aan de overzijde aan de Engelendaal vind ik niet veilig. Ik moet het fietspad oversteken terwijl ik het logischer vind om door de groene berm te gaan. Kan hiervoor iets bedacht worden?	Het is vervelend dat u de situatie als onveilig ervaart. Het kan een druk fietspad zijn. Daarnaast hechten wij veel waarde aan al het groen in ons dorp. De inrichting van het fietspad en voetpad bij de bushalte is conform ons handboek ingericht. Wij geven uw zorg door aan de verkeerskundige ter beoordeling.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Karolusgulden is een doodlopende weg	Het klopt dat de Karolusgulden een doodlopende weg is. Dat betekent dat het verkeer die de Karolusgulden in rijdt ook dezelfde route eruit moet. Om onnodig zoekverkeer te voorkomen is voorgesteld een bord "doodlopende weg" te plaatsen in het begin van de Karolusgulden. Dit moet een deel van het zoekverkeer kunnen voorkomen. Daarnaast is de maatregel om alle parkeerplekken voor de voorzieningen niet in de Karolusgulden te plaatsen een stap om het aantal verkeersbewegingen in de Karolusgulden te verminderen al genomen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Papieren werkelijkheid hoeveelheid verkeer neemt toe 3.5x	Het mobiliteitsbureau Goudappel heeft onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid van de Karolusgulden. Ook in de toekomstige situatie. Er komen weliswaar meer verkeersbewegingen door de Karolusgulden dan nu. Maar door het verplaatsen van de parkeerplekken van de voorzieningen is het aantal oorspronkelijke verkeersbewegingen door de Karolusgulden aanzienlijk verminderd. Op een normale werkdag zijn dit er ongeveer 576 en op een drukke zaterdag 706 verkeersbewegingen. Dit valt ruim onder de grens van 2200 bewegingen die Goudappel heeft berekend als maximale capaciteit van deze straat. Wanneer deze limiet wordt gepasseerd zal de leefbaarheid en verkeersveiligheid afnemen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Waaruit bestaan de kosten van de diverse alternatieven m.b.t. ontsluiting voor autoverkeer? Wie betaalt deze en wie beoordeelt deze kosten of die ook daadwerkelijk realistisch zijn?	Voor de onderzochte mogelijke auto-ontsluitingen zijn geschatte kosten inzichtelijk gemaakt in de memo. Deze inschattingen zijn gebaseerd op wat allemaal nodig is om deze ontsluiting te realiseren en o.b.v. de hoogte van de kosten van recente werken. In principe moet de ontwikkelaar alle kosten betalen die nodig zijn om de ontwikkeling mogelijk te maken. Een auto-ontsluiting die de extra verkeersgeneratie aan kan hoort hier bij. Uit het onderzoek van Goudappel is gebleken dat de Karolusgulden de extra verkeersgeneratie aan kan en er geen maatregelen benodigd zijn. Dat betekent dat de kosten voor een andere auto-ontsluiting niet kunnen worden verhaald op de ontwikkelaar mocht hiervoor worden gekozen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Is een tegenonderzoek mogelijk tegen het onderzoek van Goudappel?	Na de oplevering van het onderzoek van Goudappel en de bewonersavond waar het onderzoek is gepresenteerd, is besproken of een vervolgonderzoek van toegevoegde waarde is. Wij en mobiliteitsbureau Goudappel verwachten dat een vervolgonderzoek geen toegevoegde waarde heeft en dat de conclusie niet veranderd. Daarom hebben wij besloten geen vervolgonderzoek te doen. Een tegenonderzoek hebben wij niet overwogen omdat wij het onderzoek van Goudappel niet in twijfel trekken.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Komt er extra parkeergelegenheid tussen Karolusgulden 33 en het toekomstige woningbouwproject?	De parkeerplekken die naast Karolusgulden 33 liggen blijven bestaan. Daarnaast moet de ontwikkelaar nog parkeerplaatsen realiseren voor de bezoekers van de bewoners. Deze parkeerplekken kunnen mogelijk op deze locatie komen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Waarom houdt de gemeente al 25 jaar vast aan het verkeersbureau Goudappel?	Het moibliteitsbureau Goudappel is al jarenlang een gerenomeerd mobiliteitsbureau. Wij werken met meerdere verkeersbureaus in Leiderdorp. Een voorbeeld is het Verkeershuis in het project Heinsiuslaan. Er is maar een beperkt aantal bureaus die werken aan complexe (verkeers)projecten. Bij alle projecten werken wij volgens de aanbestedingregels.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Wonen		
Komen er woningen voor vluchtelingen?	Er komen geen woningen voor vluchtelingen. Het uitgangspunt is dat minimaal 10 procent van de sociale huurwoningen beschikbaar komt voor bijzondere (zorg)doelgroep. Hieronder verstaan we onder andere beschermd wonen, jeugdzorg en statushouders.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Wat wordt er verstaan onder woningen voor jongeren?	Een woning voor jongeren is een woning die qua omvang, indeling en prijs aansluit bij de woonbehoefte van starters en jongvolwassen huishoudens in de leeftijd van 18 tot en met 28 jaar.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Wat wordt er verstaan onder woningen voor ouderen?	Een woning voor ouderen is een woning die door de toegankelijkheid, indeling en gebruiksgemak geschikt is voor huishoudens van 55 jaar en ouder, zodat zij ook bij een toenemende leeftijd of verminderde mobiliteit langdurig zelfstandig kunnen blijven wonen.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Is het mogelijk om de woningen die als levensloopbestendig worden gebouwd, uitsluitend aan ouderen te verkopen?	Dank voor uw suggestie. Helaas kunnen wij als gemeente niet juridisch vastleggen dat alleen ouderen in deze woningen kunnen wonen. Wel zijn levensloopbestendige woningen aantrekkelijker voor ouderen als deze te koop staan.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Voorzieningen		
Waarom is er een commerciële plint nodig? Liever groen en wonen i.p.v. voorzieningen.	Wij willen het Statendaalderplein levendig maken. Hier kan de invulling van de plint aan bijdragen. De raad heeft een motie ingediend dat de invulling van de plint een bijdrage levert aan de levendigheid van het plein.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Kan er in de plint ook theater en cultuur komen?	In de Nota van Uitgangspunten hebben wij enkele uitgangspunten opgenomen voor de invulling van de plint. Als een theater en cultuur voldoen aan deze uitgangspunten, zijn het mogelijke invulling van deze ruimten. Uiteindelijk moet de ontwikkelaar een invulling vinden voor de plintvoorzieningen die voldoen aan de uitgangspunten.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Komen er horecavoorzieningen in de plint?	Op dit moment is de exacte invulling van de plintvoorzieningen voor het project nog niet vastgesteld. Hierover vindt nog overleg plaats met de ontwikkelaar. De gemeente staat daarbij wel open tegenover de realisatie van horecavoorzieningen in de plint.	Ja, staat in de NvU en/of BKP
Parkeerplekken Merelstraat		
Als het parkeren voor de voorzieningen in de Merelstraat komt, graag met blauwe zone.	Dank voor uw suggestie. Het gebied is te beperkt voor een blauwe zone. Dit zorgt ervoor dat als wij dit toepassen, de auto's een aantal plekken verderop gaan staan. Wij zien dus geen meerwaarde in het toepassen van een blauwe zone op deze locatie. Daarnaast kost het handhaven van een blauwe zone veel capaciteit van onze boa's.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Het groen behouden aan de Merelstraat.	Wij horen uw zorg over het verliezen van groen aan parkeerplaatsen op de Merelstraat. Wanneer groen wordt verwijderd moet er gecompenseerd worden. Dat geldt op deze en ook andere locaties in Leiderdorp. Voor de inpassing van de parkeerplaatsen aan de Merelstraat hebben we een eerste ontwerp ontvangen van de ontwikkelaar van het pand. Het ontwerp laat zien dat er méér groen terugkomt dan dat er weggehaald wordt. De gemeente wil nog bij omwonenden terugkomen om te spreken over de inrichting van de openbare ruimte rondom de Merelstraat in zijn geheel. Zodra wij hiermee aan de slag gaan, komen wij op de lijn bij u.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

10 extra parkeerplaatsen op die plek voor fietsers gevaarlijk en ook de vuilcontainers die daar staan zij gevaarlijk.	Er is nu een eerste schets aangeleverd door de ontwikkelaar voor de mogelijke inpassing van de parkeerplaatsen aan de Merelstraat. Deze wordt nog beoordeeld en verder uitgewerkt. Er is hierbij aandacht voor de verkeersveiligheid.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Ondernemers met busjes staan er nu al de hele dag. Kan daar iets aan gedaan worden?	Het probleem dat langparkeerders op openbare plekken staan is een landelijk probleem waar vooralsnog geen oplossing voor is. Wij proberen door de inrichting van de parkeerplekken te voorkomen dat deze langparkeerders op verkeerskundig onwenselijke plekken komen te staan.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Parkeerplaatsen worden te heet op warme dagen, wat kan daaraan gedaan worden?	Nieuwe parkeerplaatsen in de gemeente Leiderdorp worden in halfverharding (grasbetontegel) uitgevoerd. Dit zorgt ervoor dat de parkeerplaatsen en omgeving minder heet worden en een groenere uitstraling hebben.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
De afgelopen jaren heeft de groendienst zich ingespannen om van het verloederde veldje iets moois te maken, waarvoor dank. Er is een mooie nieuwe haag aangeplant en er kwamen nieuwe bomen. Het ziet er nu prachtig uit. Het groen fleurt ons uitzicht op de Engelendaal op en dat is echt nodig. Ook zou het fijn zijn dat er meer bloemen worden toegevoegd. Doodzonde om dat op te offeren aan beton en/of klinkers en auto's.	Wij horen uw zorg over het verliezen van groen aan parkeerplaatsen op de Merelstraat. Wanneer groen wordt verwijderd moet er gecompenseerd worden. Dat geldt op deze en ook andere locaties in Leiderdorp. Voor de inpassing van de parkeerplaatsen aan de Merelstraat hebben we een eerste ontwerp ontvangen van de ontwikkelaar van het pand. Het ontwerp laat zien dat er méér groen terugkomt dan dat er weggehaald wordt. De gemeente wil nog bij omwonenden terugkomen om te spreken over de inrichting van de openbare ruimte rondom de Merelstraat in zijn geheel.Zodra wij hiermee aan de slag gaan, komen wij op de lijn bij u.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
De bewoners van de Merelstraat zullen gaan uitkijken op méér geparkeerde auto's. Dat vind ik niet wenselijk.	Dank voor uw opmerking. We begrijpen uw opmerking en visie. Wij onderzoeken graag met omwonenden hoe we een positieve impuls aan de openbare ruimte kunnen maken. De gemeente wil nog bij omwonenden terugkomen om te spreken over de inrichting van de openbare ruimte rondom de Merelstraat in zijn geheel. Zodra wij hiermee aan de slag gaan, komen wij op de lijn bij u.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
De parkeerdruk in de Vogelwijk lijkt mij niet van dien aard dat extra parkeerplekken aan de Merelstraat noodzakelijk zijn. Zowel 's avonds als overdag zijn er altijd nog parkeerplekken onbezet, dus bewoners en bezoekers kunnen altijd parkeren (zie foto's onder). Overdag is er voor de voorzieningen trouwens voldoende parkeerruimte onder de Winkelhof. Ook in de Vogelwijk wordt al geparkeerd voor voorzieningen en dat zorgt voor veel onnodig verkeer in de wijk. De Vogelwijk is namelijk een woongebied. Een extra parkeerplaats aan de Merelstraat zal een extra aanzuigende werking hebben op winkelpubliek en dat tast de leefbaarheid aan.	Dank voor uw opmerking. Uit de parkeertellingen van 2024 blijkt dat de straat op 2 van de 3 gemete momenten druk of vol is. https://www.leiderdorp.nl/bestuur-organisatie/beleid/verkeer-en-vervoer. De gemeente wil nog bij omwonenden terugkomen om te spreken over de inrichting van de openbare ruimte rondom de Merelstraat in zijn geheel. Zodra wij hiermee aan de slag gaan, komen wij op de lijn bij u.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP
Het pad dat diagonaal door het veldje loopt is een veel gebruikte route voor de bewoners van de Vogelwijk naar de Winkelhof. Het voorkomt dat mensen naast de fietsers van de Laan van Berendrecht en het verkeer op de Engelendaal moeten lopen.	Dank voor uw opmerking. Voor de inpassing van de parkeerplaatsen aan de Merelstraat hebben we een eerste ontwerp ontvangen van de ontwikkelaar van het pand. Deze laat zien dat het pad behouden kan blijven. De gemeente wil nog bij omwonenden terugkomen om te spreken over de inrichting van de openbare ruimte rondom de Merelstraat in zijn geheel. Zodra wij hiermee aan de slag gaan, komen wij op de lijn bij u.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

Dan wil ik u nu wijzen op het alternatief. Er ligt al een heel grote parkeerplaats aan de Engelendaal vóór de Houtkamp. Die ligt op dezelfde loopafstand van het te bouwen complex als de Merelstraat en de uitgang komt uit op een veilige oversteekplaats met verkeerslichten. De parkeerplaats heeft een grote capaciteit en met wat betere verlichting en eventueel cameratoezicht is die uitstekend te gebruiken. Waarom zou je ergens anders groen opofferen en de leefbaarheid van een woonwijk aantasten als er al zo'n goed alternatief klaarligt? De parkeerplaats wordt nu vrijwel niet gebruikt, er zijn immers nog geen woningen en voorzieningen, dus het is zonde als die ruimte niet gebruikt zou worden. Er moet ook geen groen voor wijken, want de parkeerplaats ligt er al en ligt vóór en niet ín de Houtkamp. De parkeerdruk zou op die manier ook veel beter verdeeld worden over wijken.	Dank u wel voor uw suggestie. De parkeerplaats aan de Engelendaal bij de Houtkamp liggen op een grotere afstand van de toekomstige voorzieningen, maar past wel binnen de maximale afstand van 600 meter in ons beleid. Daarnaast is deze parkeerplaats niet direct te bereiken vanaf de Gallaslaan en de Engelendaal aan de kant van de A4. Vandaar dat in eerste instantie is gekeken naar de Merelstraat en het dubbelgebruik van de parkeerplaatsen dat hier mogelijk is. In de Nota van Uitgangspunten is nu opgenomen dat de parkeerplekken voor de voorzieningen niet in de Karolusgulden komen. De gemeente wil nog bij omwonenden terugkomen om te spreken over de inrichting van de openbare ruimte rondom de Merelstraat in zijn geheel. Zodra wij hiermee aan de slag gaan, komen wij op de lijn bij u. Daarna volgt het besluit over de definitieve locatie van de parkeerplekken.	Geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NvU of BKP

PARTICIPATIE

De Merelstraat is niet eerder betrokken in de participatie, maar nu er parkeerplaatsen lijken te komen voor de plot oude gemeentehuis wil ik ook meedenken.	De Merelstraat heeft niet eerder een directe uitnodiging gehad om mee te denken over de ontwikkeling plot oude gemeentehuis. Wel zijn er algemene uitnodigingen geplaatst op de website en in het Leiderdorps Weekblad, want alle inwoners van Leiderdorp zijn welkom om mee te denken. Voor de avond van 1 juli is de Merelstraat direct uitgenodigd via een bewonersbrief, omdat de avond ook ging over de mogelijke parkeerplaatsen in de Merelstraat. In het vervolg van het traject rondom de Merelstraat zal de buurt actief worden uitgenodigd. Ook bij de ontwerpfase van het Statendaalderplein zijn alle inwoners van harte welkom.	
De participatie ervaar ik als onvolledig. We mogen namelijk niet meepraten over verkeer en bouwhoogte.	Het is jammer dat u dat zo ervaart. Wij hebben dit jaar meerdere participatiemomenten gehad voor zowel de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan als voor de auto-ontsluiting. Tijdens deze momenten mochten participanten hun reacties meegeven. In januari 2025 zijn kaders meegegeven vanuit de gemeenteraad. Dit betreft onder andere de bouwhoogte en de route voor de auto-ontsluiting.	

Brieven OVC

Van: Omwonendenvereniging Centrumplein Leiderdorp
Aan: Gemeentebestuur en Gemeenteraad van Leiderdorp

Betreft: Verkeersontsluiting nieuwbouw "Plot Oude Gemeentehuis" – gevolgen voor Karolusgulden en alternatieven

Leiderdorp, 9 februari 2026

Geacht college, geachte raadsleden,

Met deze brief reageren wij op de onlangs gedeelde verkeerskundige onderbouwingen voor de ontwikkeling op het 'plot van het oude gemeentehuis'. Wij maken ons ernstige zorgen over de gevolgen van de voorgestelde auto-ontsluiting via de Karolusgulden voor de leefbaarheid, veiligheid en toekomstbestendigheid van de wijk.

1. Sterke toename verkeersdruk in een woonstraat
De memo verkeerskundige auto-ontsluiting verwacht dat de Karolusgulden stijgt van circa 170 naar circa 820 motorvoertuigen per etmaal na realisatie van het plan. Dit betreft bijna een **vervijfvoudiging van de verkeersintensiteit** in een verblijfsgeoriënteerde erftoegangsweg. Hoewel de memo stelt dat dit "onder de wenselijke maximale intensiteit" blijft, erkent zij tegelijk dat aanvullende maatregelen nodig zijn om leefbaarheid en veiligheidsgevoel te borgen. De definitieve rapportage benadrukt juist dat erftoegangsstraten volgens Duurzaam Veilig gericht zijn op verblijf, langzaam verkeer en sociale interactie. Een vervijfvoudiging van autoverkeer is daarmee feitelijk niet passend bij de functie van deze straat.

2. Woonkwaliteit neemt aantoonbaar af
De sterke groei van autobewegingen leidt tot:

- Meer geluid, optrek- en rempieken, vooral in avonduren en weekenden;
- Meer interactiemomenten tussen auto's en langzaam verkeer in een toch al druk gebied rondom Winkelhof;
- Toename van parkeer- en zoekverkeer, aangezien parkeerbehoefte en parkeermotieven in de rapportages aantonen dat omliggende straten intensief gebruikt worden tijdens piekuren (o.a. markt en weekend).

3. Ontsluiting via Karolusgulden druist in tegen mobiliteitsbeleid
Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid zet zwaar in op:

- Fiets en voetganger voorop
- Autoverkeer meer buitenom en op hoofdroutes
- Aansluiting bij regionale doorfietsroutes

Deze beleidsprincipes zijn opgenomen in zowel de memo als de definitieve rapportage. Een hoofdontsluiting via een woonstraat als de Karolusgulden staat haaks op deze uitgangspunten en zorgt bovendien voor extra kruisende bewegingen met de Gallaslaan, eveneens een hoofdfietsroute.

5. Betere en meer toekomstbestendige alternatieven beschikbaar
Op basis van de gedeelde stukken zien wij duidelijk betere oplossingsrichtingen:

- Ontsluiting via bestaande hoofdstructuur. Hoewel in de memo risico's worden genoemd, betreft dit voornamelijk ontwerpuitdagingen die oplosbaar zijn via heldere scheiding van verkeersstromen, inrichting, prioriteiten en zichtlijnen. Deze variant voorkomt juist de zware belasting van een woonstraat;

- Varianten op de bestaande hoofdstructuren waarbij de Karolusgulden niet of minder wordt belast zijn nog onvoldoende uitgezocht.

6. Conclusie en dringend verzoek
Op basis van de drie officiële stukken en hun onderlinge conclusies is het niet verantwoord om de Karolusgulden als hoofdontsluiting aan te wijzen:

- De relatieve verkeertoename is disproportioneel voor een woonstraat;
- De woonkwaliteit zal aantoonbaar en aanzienlijk verslechteren;
- De keuze is in strijd met gemeentelijk mobiliteitsbeleid ("fiets en voetganger voorop", "auto buitenom").

Wij verzoeken het college en de gemeenteraad daarom:

- Af te zien van de Karolusgulden als primaire auto-ontsluiting voor het project.
- Alternatieven serieus uit te werken die aansluiten op bestaande auto-infrastructuur (Winkelhof/Engelendaal), in combinatie met autoluwe uitgangspunten.
- De leefkwaliteit van huidige bewoners volwaardig mee te wegen, met nadruk op piekmomenten (weekend, markt) en kwetsbare verkeersdeelnemers.

Wij vertrouwen erop dat een zorgvuldige heroverweging leidt tot een oplossing die wél past bij mobiliteitsbeleid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Voorzitter OVC

Omwonendenvereniging Centrumplein Leiderdorp

Aan:

- College van B&W van Leiderdorp
- de heer [redacted]
- de heer [redacted]
- Griffie van de gemeenteraad van Leiderdorp

Onderwerp: Ontwikkelingen rondom Winkelhof en herinnering ingezonden brieven

Leiderdorp, 13 april 2026

Geachte heer, mevrouw,

Wij maken ons zorgen over de ontwikkelingen rond Winkelhof, die naar onze indruk niet integraal door de gemeente worden behandeld. Daarnaast vragen wij uw aandacht voor de brieven die in maart zijn verzonden door de Omwonenden Vereniging Centrumplein (OVC) en de bewoners van de Van Lennepdreef, waarop tot op heden geen reactie is ontvangen.

De ons bekende ontwikkelingen rondom Winkelhof betreffen onder meer:

- de nieuwbouwplannen op het perceel van het voormalige gemeentehuis;
- de herinrichting van de Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan;
- de plannen van Urban Interest voor de bouw van circa 125 appartementen aan de Heinsiuslaan;
- de ideeën van Urban Interest om betaald parkeren in te voeren in de parkeergarage van Winkelhof.

Hoewel de communicatie van de gemeente richting omwonenden de afgelopen periode is verbeterd, blijven formele reacties op onze correspondentie uit. Wij wachten als OVC nog steeds op een reactie op de volgende brieven:

- het verzoek tot heroverweging en intrekking van het besluit tot ontsluiting van de nieuwbouw via de Karolusgulden, brief van OVC d.d. 26 februari 2026;
- het verkeersonderzoek Voorhof en Binnenhof en het voorlopig ontwerp Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan, brief van OVC d.d. 10 maart 2026.

In het gebied Winkelhof, Voorhof en Binnenhof vinden momenteel diverse projecten plaats, waarvan Plot Oude gemeentehuis en Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan van directe invloed op elkaar zijn. De betrokken projectleiders en adviseurs van de gemeente voeren onderzoeken uit zonder volledig op de hoogte te zijn van alle lopende ontwikkelingen in de wijk. De verschillende initiatieven zijn gezamenlijk van grote invloed op de verkeersstromen en de parkeersituatie in de wijk. Desondanks zien wij geen integrale aansturing vanuit de gemeente.

Wij willen dat de gemeente eerst alle ontwikkelingen en hun effecten in samenhang onderzoekt, voordat het overgaat tot grootschalige investeringen in het wegennet en haar infrastructuur of initiatiefnemers de verdere ruimte biedt voor de uitvoering van hun plannen.

Graag ontvangen wij van het college:

- een reactie op onze oproep tot een integrale aanpak van alle ontwikkelingen;
- inhoudelijke reacties op de hierboven genoemde brieven; en
- een toelichting op de wijze waarop de gemeenteraad bij deze ontwikkelingen wordt betrokken.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Voorzitter Omwonenden Vereniging Centrumplein

Reactie gemeente

De wethouder geeft in deze brief geen antwoorden op onze vragen.

De beantwoording is wollig en niet concreet. Wij voelde ons hier niet serieus genomen.

Omwonendenvereniging Centrumplein Leiderdorp
[redacted]

datum	:	11 mei 2026
ons kenmerk	:	Z/26/194760/455399
bijlage	:	-
betreft	:	Reactie informatieverzoek ontwikkelingen rondom Winkelhof en herinnering ingezonden brieven

Geachte [redacted],

Hartelijk dank voor uw brief van 13 april 2026 over de ontwikkelingen rondom Winkelhof en uw verzoek om een integrale benadering van de verschillende projecten in het gebied.

Wij herkennen uw inzicht dat de verschillende ontwikkelingen rondom het Winkelhof onderling samenhangen en invloed hebben op onder meer verkeer, parkeren, leefbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. Juist daarom hanteren wij een zo integraal mogelijke aanpak. Per project analyseren wij niet alleen de huidige situatie, maar ook autonome ontwikkelingen en relevante, nog niet vastgelegde toekomstige scenario's die van invloed kunnen zijn. Hoewel de door u genoemde projecten zich in verschillende fasen bevinden, bezien wij deze niet los van elkaar en zoeken wij nadrukkelijk de samenhang, zodat de ambities uit de Omgevingsvisie op een zorgvuldige en samenhangende wijze worden nagestreefd.

Reactie op eerdere brieven

U vraagt om inhoudelijke reacties op uw brieven van 26 februari 2026 en 10 maart 2026.

De brief van de OVC d.d. 26 februari 2026 over de Karolusgulden is aan de gemeenteraad gestuurd en geadresseerd. Het college heeft daarom enkel kennisgenomen van de brief en geen inhoudelijke reactie verstuurd. U geeft in uw brief d.d. 13 april aan dat u op deze brief een inhoudelijke reactie verwacht. Het college zal daarom alsnog reageren op de brief.

De brief van de OVC d.d. 10 maart 2026 over het verkeersonderzoek Voorhof en Binnenhof en het voorlopig ontwerp van de Heinsiuslaan, Gallaslaan en Voorhoflaan

GEMEENTEHUIS
WILLEM-ALEXANDERLAAN 1
2351 DZ LEIDERDORP

POSTBUS 35
2350 AA LEIDERDORP

071 54 58 500
INFO@LEIDERDORP.NL
WWW.LEIDERDORP.NL

is wel aan het college geadresseerd. In de brief zijn verschillende situaties uiteengezet en wordt per situatie een voorstel tot aanpassing van het ontwerp gedaan.

Het college betracht zorgvuldigheid met de beantwoording van brieven als deze. Suggesties die worden gemaakt tijdens een participatietraject worden serieus bekeken en overwogen en vergen overleg met verschillende disciplines, overleg met externe specialisten en interne besluitvorming. Dit kost tijd. Wij zullen de beantwoording zo spoedig mogelijk met u delen.

Betrokkenheid gemeenteraad
De gemeenteraad wordt bij de ontwikkelingen rondom Winkelhof op de gebruikelijke en formeel vastgelegde momenten betrokken.

- De raad wordt door middel van een raadsinformatiebrief geïnformeerd over ontwikkelingen. Een voorbeeld hiervan is de brief over het principeverzoek Winkelhof.
- Een principeverzoek geldt als een eerste bestuurlijke verkenning. Door de raad te informeren over een principeverzoek krijgt zij gelegenheid aandachtspunten of richtinggevende overwegingen mee te geven voor het verdere proces.
- Vervolgens wordt de raad betrokken door het laten vaststellen van de Nota van uitgangspunten en het bijbehorende beeldkwaliteitsplan. Hiermee bepaalt de raad de beleidsmatige kaders waarbinnen het college het initiatief verder kan uitwerken.
- Tot slot wordt de raad betrokken bij het planologisch proces om tot realisatie te komen van het project. Denk hierbij aan een wijziging van het omgevingsplan of een aanvraag voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA).

Vervolg
Wij waarderen uw betrokkenheid bij de leefomgeving rond Winkelhof. Er gebeurt veel. Wij blijven graag met u en andere betrokkenen in gesprek over de verschillende ontwikkelingen en de effecten daarvan in uw buurt. Wanneer het initiatief betreffende woningbouw aan de zijde Heinsiuslaan wordt opgepakt, worden u en andere belanghebbende tijdig betrokken. Dit gebeurt in de fase wanneer de Nota van Uitgangspunten wordt opgesteld, nadat een intentieovereenkomst is gesloten met Urban Interest. In de tussentijd spreken we elkaar over ontwikkeling van het plot oude gemeentehuis en de herinrichting van de Heinsiuslaan, Voorhoflaan en Gallaslaan.

Hoogachtend,



Gebke van Gaal
Wethouder

Verslag reflectie participatieproces met OVC en reactie gemeente op vragen van OVC

Dit verslag is niet met de OVC gedeeld.

Het is dan ook opmerkelijk dat het verslag wel blijkt te bestaan en nu als bijlage wordt toegevoegd.

Dit roept vragen op over de naleving van de door de gemeenteraad vastgestelde afspraken met betrekking tot participatie en communicatie.

Gesprek tussen de OVC en de geme

Datum: 6 juli 2026

Tijd: 18:00 – 19:00

Locatie: Gemeentehuis Leiderdorp

Aanwezigen:

OVC

- [redacted]

Gemeente Leiderdorp

- [redacted]

Context

In dit overleg wordt gereflecteerd op het participatieproces dat de gemeente Leiderdorp heeft uitgevoerd voor het opstellen van een Nota van Uitgangspunten (NvU) en Beeldkwaliteitsplan (BKP) voor het project plot oude gemeentehuis. Het reflecteren op het proces met de OVC is onderdeel van het participatieplan die in afstemming met de OVC is vastgesteld.

Reactie OVC op participatieproces

De OVC heeft het participatieproces als netjes en zorgvuldig ervaren. Wel hebben zij enkele verbeterpunten meegegeven aan de gemeente. De OVC geeft aan dat bewoners het gevoel hebben dat het participatieproces (bestaande uit 'informeren en raadplegen') een formaliteit is waar kaders al vastliggen en de trein gewoon doorrijdt. De OVC vindt dat de gemeente te positief communiceert over het proces en zij voelen zich hierin niet serieus genomen.
De OVC is van mening dat er duidelijker gecommuniceerd kon worden over de ruimte voor participatie en op welke punten deze ruimte er minder was. De OVC vindt dat hun gedetailleerde inhoudelijke punten en zorgen, geuit tijdens het participatieproces, niet concreet werden beantwoord of verwerkt. Er werd gereageerd met algemeenheden of zorgen werden weggeschreven, zonder duidelijke indicatie van aanpassingen. Ook was niet altijd duidelijk of en hoe de opmerkingen van de bewoners waren verwerkt in nieuwe versies van de documenten. Daarnaast was de klankbordgroep niet volledig bezet, maar ging deze toch door. De OVC laat daarnaast weten dat zij de integraliteit van de verschillende projecten in de buurt mist.

Hierover blijft de gemeente in gesprek met de OVC. Alle verbeterpunten die zijn meegegeven aan de gemeente zijn terug te zien in de Nota van Beantwoording of worden in de vervolgfase meegenomen bij het opstellen van het participatieplan voor de ontwerpfase samen met het participatiebureau en de ontwikkelaar.

Hoewel beleid richtinggevend is (bijvoorbeeld voor commerciële plinten om levendigheid te creëren), erkent de gemeente dat hiervan kan worden afgeweken. Tijdens het participatietraject werd de kloof duidelijk tussen de beleidsmatige en rekenkundige benadering van het project door de gemeente en de concrete, dagelijkse leefbaarheid en veiligheid voor de bewoners. De gemeente geeft aan dat zij uiteindelijk een belangenafweging maakt en daarbij het uitgebreide participatietraject, bestaand beleid en een haalbare ontwikkeling meeneemt.
De OVC vraagt om borging van de gekozen oplossingen bij de gemeenteraad. De gemeente bevestigt dat de bewoners zich altijd tot gemeenteraad kunnen wenden. Belangrijkste conclusie van het evaluatiegesprek was dat de OVC en de gemeente goed met elkaar in gesprek blijven.

Reactie OVC op inhoudelijke punten in het project

- Het besluit van de raad om de nieuwbouw via de Karolusgulden te ontsluiten wordt betwist. De OVC geeft aan dat dit besluit is genomen op basis van onjuiste of verouderde verkeersrapporten.
- Er is gevraagd om dit beslispunt in te trekken, maar hierop is geen reactie ontvangen.
- De OVC geeft aan dat de keuze voor ontsluiting via de Karolusgulden financieel gedreven is.
- De OVC twijfelt aan de voorgestelde parkeeroplossing aan de Merelstraat. Er wordt gevreesd dat de bezoekers van de plintvoorzieningen in de Karolusgulden gaan parkeren.
- De OVC vreest dat de huidige parkeernormen- en tellingen in de praktijk tot een tekort aan plekken leidt. In 2005 gaf het verkeersonderzoek aan dat het gebied geen ruimte had voor uitbreiding. De OVC geeft aan dat het onnavolgbaar is dat er nu wel ruimte is.
- De OVC ziet parkeerregulering als oplossing. GG erkent de zorgen over de parkeerdruk. Er moet een concrete oplossing komen voor het parkeren als de parkeerplekken niet in de Karolusgulden komen. De gemeente streeft naar het verminderen van de toename in verkeer in de Karolusgulden. De toename volledig voorkomen is niet mogelijk. Mogelijke regulering wordt onderzocht en vereist politiek draagvlak, wat in het verleden lastig is gebleken. Ook bebording wordt bekeken.
- De OVC denkt dat de huidige parkeernormen en -tellingen een rekenkundige oplossing is die in de praktijk niet werkt.

U gaf na afloop van het gesprek een aantal vragen aan ons mee, die wij hieronder hebben weergeven en beantwoord.

1. Participatie en hoofdkeuzes

"Wat stond er tijdens de participatie nou echt nog open? Konden bewoners nog invloed hebben op de omvang van het plan, de ontsluiting via de Karolusgulden en de parkeeroplossing, of vooral op de uitwerking?"

Antwoord gemeente: In het participatieplan staat hierover het volgde opgenomen (zie afbeelding). In het vervolgproces van de participatie zal opnieuw uitgelegd worden wat er al vast ligt en waar de speelruimte is om te participeren.



"In de nota van beantwoording staat vaak: Ja, voegen we toe aan de NvU/BKP. Het is niet duidelijk wat er wordt toegevoegd. Kunt u per thema laten zien wat door bewonersinbreng echt is aangepast, en wat niet is overgenomen?"

Antwoord gemeente: In de PowerPointpresentatie die in de klankbordgroep en inloopbijeenkomst is gepresenteerd en online staat is de opbrengst per thema onder elkaar gezet. Voor besluitvorming wordt aan een concretere verwijzing naar het hoofdstuk gewerkt in de Nota van Beantwoording.

2. Integrale gebiedsanalyse

"U zegt dat de gemeente integraal kijkt naar alle ontwikkelingen rond Winkelhof. In welk document staat die integrale gebiedsanalyse?"

"Welke scenario's zijn daarin concreet meegenomen: Urban Interest, mogelijk betaald parkeren, de herinrichting van omliggende straten, de Winkelhofgarage en de ontwikkeling van het oude gemeentehuis?"

Antwoord gemeente: De integraliteit wordt continue bewaakt en vindt plaats via formeel of informeel overleg. Sommige plannen zijn nog in een voorstadium (bijvoorbeeld Urban Interest). Daarbij komt ook dat hierbij de gemeente geen eigenaar is, en in het geval van de parkeergarage geen besluitvormende rol heeft. Initiatieven in een voorstadium van ontwikkeling (o.a. principeverzoeken) hebben dan ook (nog) geen directe invloed op omliggende projecten. Dit is voorheen per mail gedeeld.

3. Urban Interest en toekomstige ontwikkelingen

"Waarom zegt de gemeente dat Urban Interest nog geen directe invloed heeft, terwijl dit juist wel invloed kan hebben op verkeer, parkeren en leefbaarheid in hetzelfde gebied?"

"Als toekomstige scenario's (integrale gebiedsontwikkeling) worden meegenomen, waarom wordt deze ontwikkeling dan niet zichtbaar als scenario meegenomen in de stukken voor de raad?"

Antwoord gemeente: zie antwoord vraag 2.

4. Ontsluiting Karolusgulden

"Wij hebben gevraagd om het besluit over de verkeersontsluiting te heroverwegen, omdat het volgens ons op verkeerde of gewijzigde aannames gebaseerd was. Waarom leidt dat niet tot een echte heroverweging van de ontsluiting via de Karolusgulden?"

Antwoord gemeente: Er heeft een uitvoerig onderzoek plaatsgevonden door een mobiliteitsbureau. Zij hebben de memo "verkeerskundige auto-ontsluiting plot oude gemeentehuis" bekeken en een second opinion gegeven. Vervolgens zijn verkeerstellingen in de straat uitgevoerd door hen. De conclusie is dat de verwachte cijfers van de gemeente in de toekomstige situatie (750 – 900 bewegingen per dag) aansluiten bij de berekening van het mobiliteitsbureau zo'n 820 bewegingen per dag. Op een drukke zaterdag zijn dit zo'n 950 bewegingen per dag. Met de verplaatsing van het voorzieningen-parkeren neemt het verkeer met ongeveer 242 bewegingen af. Dit maakt een verwacht aantal bewegingen op een werkdag circa 576 en op een drukke zaterdag 706 bewegingen. Met het verplaatsen van de parkeerplaatsen voor de voorzieningen zijn we nog niet klaar. Er zal ook gestuurd worden op het gebruik van de daarvoor bestemde parkeerplaatsen. Maatregelen/regulering wordt hiervoor onderzocht. Daarbij wordt de parkeerdruk in de Karolusgulden gemonitord.

Deze uitgevoerde onderzoeken geven de gemeente een objectief beeld om de ontsluiting te beoordelen. De gemeente ziet geen reden om de onderzoeksresultaten van het mobiliteitsbureau in twijfel te trekken.

5. Alternatieven voor ontsluiting

"Krijgt de raad een eerlijke vergelijking van alternatieve ontsluitingen, of krijgt de raad vooral een onderbouwing van de al gekozen route via de Karolusgulden?"

"Waar kan de raad zien dat alternatieven met dezelfde diepgang zijn onderzocht?"

Antwoord gemeente: Het volledige onderzoek van het mobiliteitsbureau is online al te vinden. Deze wordt meegestuurd naar de gemeenteraad. Ook worden de "second opinion memo verkeerskundige auto-ontsluiting door Goudappel" en "memo verkeerskundige auto-ontsluiting

plot oude gemeentehuis versie 2.0" gedeeld met de gemeenteraad. In deze stukken zijn de auto-ontsluitingen onderzocht.

6. Parkeren commerciële ruimten / Merelstraat
"Waarop baseert de gemeente dat bezoekers van commerciële ruimten de parkeerplaatsen aan de Merelstraat echt gaan gebruiken?"

"Is onderzocht of bezoekers niet eerst dichtbij gaan zoeken, daarna de gratis Winkelhofgarage gebruiken, en pas als laatste naar de verder gelegen plekken gaan?"

"Hoe is meegewogen dat die plekken aan de andere kant van een drukke weg en oversteek liggen?"

Antwoord gemeente: Met het verplaatsen van de parkeerplaatsen voor de voorzieningen zijn we nog niet klaar. Er zal ook gestuurd worden op het gebruik van de daarvoor bestemde parkeerplaatsen. Maatregelen/regulering wordt hiervoor onderzocht. De gemeente kijkt naar bewegwijzering en bebording. Hiermee wordt voorkomen dat de bezoekers op ongewenste plekken gaan zoeken om te parkeren. Wanneer daar de ruimte is, blijft de Winkelhof vanzelfsprekend wel een goed alternatief. De oversteek Engelendaal wordt in de huidige situatie ook gebruikt en zal ook voor de parkeerders aan de Merelstraat functioneren is de verwachting.

7. Raad en openstaande brieven
"Onze brieven zijn onderdeel van het participatietraject, dat houdt in beantwoorden en aangeven wat jullie er mee doen. Kunt u toezeggen dat de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan pas aan de raad worden voorgelegd nadat onze brieven inhoudelijk zijn beantwoord én voor de raad zichtbaar is gemaakt wat met onze punten is gedaan?"

"Krijgt de raad dan ook een overzicht per punt: ingebracht door bewoners, reactie gemeente, wel of niet aangepast, en de reden waarom?"

Antwoord gemeente: In de Nota van Beantwoording zijn alle reacties van belanghebbenden die in de fase van het opstellen van de Nota van Uitgangspunten en het Beeldkwaliteitsplan zijn binnengekomen terug te vinden met de reactie van de gemeente. Ook is er aangegeven wat ermee is gedaan. Dit stuk wordt ook aangeboden aan de gemeenteraad. Hier vallen ook de brieven van de OVC onder. Opmerkingen die wij voorafgaand aan de behandeling van de stukken in het college hebben ontvangen, zijn toegevoegd aan de Nota van Beantwoording.