

## Reactienota Zienswijzen Ontwerp-bestemmingsplan Deltaplein

Nr.	Adres
1.	Koningin Julianalaan 22p
2.	VvE Voorsche Veste
3.	Koningin Julianalaan 22g en 22f
4.	Koningin Julianalaan 11
5.	Papelaan 52
6.	Platform Gehandicaptenbeleid Voorschoten/Adviesgroep Toegankelijkheid
7.	Wijngaardenlaan 21
8.	Schoolstraat 156a
9.	Koningin Wilhelminalaan 1
10.	Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten

Onderwerp zienswijze	Reactie
<p><b>1. Koningin Julianalaan 22p</b></p> <p>Het ontwerp past qua hoogte niet op de locatie. Het zicht op de historische kern van het dorp zal vanuit de Schoolstraat, tussen Veurseweg en Wijngaardenlaan gezien, worden geschaad. Mogelijk zal vanuit de genoemde wegen de toren van de Dorpskerk aan het zicht onttrokken worden.</p> <p>Ook ten aanzien van de Voorstraat is het gebouw te groot waardoor de sfeer van de Voorstraat wordt beïnvloed.</p> <p>De verwachting bestaat dat de nieuwbouw gedurende delen van het jaar de bezonning van de terrassen van de appartementen Koningin</p>	<p>De bebouwing en met name het accent op de hoek markeren de entree van het centrum vanaf de van Wijngaardenlaan en de Veurseweg. Aan de andere zijde van het centrum, vanaf de richting Leiden, wordt de entree geaccentueerd door het gebouw waarin de AH en Gall en Gall is gevestigd. Dat gebouw bestaat deels uit vijf lagen. Op deze wijze wordt "het begin en het eind " van het Centrum op vergelijkbare wijze geaccentueerd. Het zicht op de kerktoren vanaf de Veurseweg wordt door de nieuwbouw nauwelijks beperkt. Vanaf de Wijngaardenlaan is in de huidige situatie vanaf ca. 80 m van de kruising met de Koningin Julianalaan enig zicht op de toren van de kerk. Dat beperkte zicht op de toren wordt inderdaad verminderd.</p> <p>Daarnaast wordt met het plan een nieuw accent gemaakt dat de economische visie op het centrum, het haltermodel met aan beide uiteinden van de winkelstraat een trekker, ondersteund.</p> <p>Er is veel aandacht besteed aan de architectuur en uitstraling van de nieuwbouw. Het gebouw straalt allure uit dat past bij het Voorschotense karakter. Er is veel aandacht besteed aan de opdeling van de bebouwing in delen. Door deze indeling is de schaal van de bebouwing meer in overeenstemming met de omgeving. Uit de bezonningsstudies blijkt dat er mogelijk sprake is van enige schaduwwerking van de nieuwbouw. De terrassen ondervinden in de huidige situatie echter ook al hinder van schaduw van de</p>

<p>Julianalaan 22 zal wegnemen. De waarde van deze woningen wordt daarmee negatief beïnvloed.</p>	<p>bestaande en eigen bebouwing. Daarnaast laat ook het nu geldende bestemmingsplan dusdanige bouwvolumes toe dat ook binnen het geldende bestemmingsplan deze schaduwwerking al grotendeels toegestaan was.</p>
<p><b>2. VvE Voorsche Veste</b></p>	
<p><i>Dorpskern</i></p> <p>a. Het bestemmingsplan geeft teveel ruimte voor hoge bouwmassa's</p> <p>Voorschoten heeft een unieke en kleinschalige dorpskern. Voorbeelden van dit dorps karakter zijn de Dorpskerk, Schoolstraat en Voorstraat. De voorgestelde bouwhoogtes vormen een aantasting van het kleinschalige dorps karakter. Ook wordt het zicht op de Dorpskerk beperkt en valt zelfs geheel weg.</p> <p>b. Het ontwerp contrasteert te sterk met de dorpskern</p> <p>De grootschalige bouwmassa contrasteert sterk met de traditionele pandsgewijze en kleinschalige opbouw van de Voorstraat en Schoolstraat.</p>	<p>Zie voor zicht op de kerktoren en de schaal van de bebouwing afweging bedenking Koningin Julianalaan 22p.</p>
<p><i>Leegstand winkelpanden</i></p> <p>De economische crisis maar ook ontwikkelingen zoals de opkomst van webwinkels zorgt dat de behoefte naar winkelpanden afneemt. De gemeente haalt een onderzoek uit 2006 aan, waarin geconcludeerd wordt, dat de winkelstand in winkelcentra van kleine kernen met 15% zal afnemen. Dit is gezien de genoemde ontwikkelingen onrealistisch. Het bestemmingsplan gaat uit van een onrealistische behoefte aan winkelruimte.</p> <p>De plannen aan het Deltaplein zullen winkeliers uit hun bestaande winkels trekken waardoor elders leegstand zal ontstaan. Gevreesd wordt voor verloedering door leegstand, ook wanneer de nieuwe winkels leeg blijven na oplevering. Er</p>	<p><i>Leegstand Winkelpanden</i></p> <p>De opgenomen ruimte voor detailhandel is gebaseerd op het rapport van DTNP uit 2010 'Voorschoten centrum, Ruimtelijke visie centrumvoorzieningen'. Hierin is rekening gehouden met de afnemende behoefte aan vierkante meters detailhandel.</p> <p>De gemeente beoogt met de supermarkt de Schoolstraat in balans te brengen conform het haltermodel zoals beschreven in voornoemd rapport. De passantenstroom moet de zuidkop opwaarderen zodat ook de kleinere winkels daar kunnen overleven.</p>

<p>zal daarnaast niet snel worden overgegaan tot herbestemming van de winkelpanden. Een net opgeleverde winkel omzetten naar een woning is zeer onrendabel.</p> <p>De projectontwikkelaar is gebaad bij een mooie mix van vastgoed in het complex. Voor de ontwikkelaar en/of belegging is een winkel met een langlopend huurcontract een interessante basis in zijn vastgoedportefeuille. Voor de gemeente is de komst van een supermarkt of winkelketens een welkome impuls op economisch vlak. Maar wat is het gewin voor de omgeving, de ruimtelijke ordening en het leefklimaat van de omwonenden?</p> <p>De gemeente moet bij het maken van een nieuw bestemmingsplan rekening houden met de economische vooruitzichten en een goede duurzame bestemming geven aan de gronden.</p>	<p>Met het project wordt een ruimer en breder aanbod aan winkelvoorzieningen, een attractiever winkelklimaat voor bezoekers, een attractiever vestigingsklimaat voor ondernemers en een verbeterde bereikbaarheid van detailhandel aan de zuidkant van het centrum nagestreefd. Dit moet ervoor zorgen dat dit gebied ook in de toekomst een prettig verblijfgebied is. Ook krijgt het gebied een ruimtelijke impuls. De auto's worden uit het zicht gehaald, de kwaliteit van de Schoolstraat wordt verlengd tot en met het plein en de nieuwbouw bevat hoogwaardige architectuur.</p> <p>Het rapport van DTNP is uit 2010 destijds waren de trends van internet en crisis reeds bekend. Hier is rekening mee gehouden door op te nemen dat buiten het centrum geen extra meter detailhandel toe te voegen. Het Deltaplein project is ook met name bedoeld om het centrum een kwalitatieve impuls te geven.</p>
<p><i>Aansluitingen op de context</i></p> <p>Dit kan door middel van bouwmassa's die naadloos overgaan in de bestaande bebouwing waarop deze aansluit, maar ook middels de architectuur die kenmerken overneemt en omarmt. Op onderdelen is contrast met bestaande bebouwing mogelijk, zij het zorgvuldig.</p> <p>a. <b>Bouwhoogte</b></p> <p>Aan de Koningin Julianalaan is het belende complex één verdieping lager en die bestaande bouwhoogte is al fors. Erger nog is het contrast met de overliggende eengezinswoningen. Er wordt een hoge muur voor deze woningen opgeworpen. Ook worden deze woningen grote delen van de dag in de schaduw gezet.</p> <p>Ook aan de Schoolstraat ontstaat een</p>	<p><i>Aansluitingen op de context</i></p> <p>a.</p> <p>Er is veel aandacht besteed aan de overgangen naar de aanliggende bebouwing. Langs de Koningin Julianalaan is de bebouwing van de Hema met drie lagen het vertrekpunt. Daartegen is bebouwing in drie lagen met een kap mogelijk gemaakt. Richting Deltaplein is afwisselend drie lagen met kap en vier lagen toegestaan. Aan het Deltaplein is daarop aansluitend vier lagen met een kap en een accent met een hogere kap mogelijk gemaakt. Langs de Schoolstraat is weer bebouwing in drie lagen met kap, afgewisseld met vier lagen toegestaan. De bebouwing in drie lagen met kap sluit aan bij de bestaande bebouwing in drie lagen tegenover de Bakkersteeg. Als er al sprake zou zijn van onzorgvuldige overgangen dan is dat zeker niet met de bebouwing waar op aan gesloten wordt. Daarbij moet niet vergeten worden dat in het bestemmingsplan "Centrum"(1971) ook al bebouwing met een goothoogte van 9,50 m was toegestaan, waarbij de bouwhoogte niet was beperkt. Een fors volume was op basis in het oude bestemmingsplan ook al mogelijk. Het volume van de bebouwing wordt bepaald door wat ruimtelijke mogelijk is. Het maximale programma wordt bepaald door dat volume. In de toelichting op het plan wordt uiteengezet waarom voor de verschillende functies in de bebouwing is gekozen en wat de gevolgen van die keuze zijn voor het verkeer, milieu, parkeren en dergelijke. De inpasbaarheid van de functies is daarmee onderbouwd en aangetoond.</p>

<p>vergelijkbare situatie. Er wordt stelselmatig gekozen voor een extra bouwlaag ten opzichte van bestaande belendingen.</p> <p>De overgangen op de context zijn onzorgvuldig. Mede doordat het bestemmingsplan ruimte biedt aan een te 'zwaar' programma.</p> <p>b. Architectuur</p> <p>De in de impressies gesuggereerde kwaliteit in architectuur met een pandsgewijze opbouw vraagt veel aandacht in de bouw. Dit moet echter worden gefinancierd met goedkopere huurwoningen. De haalbaarheid is daarom zeer twijfelachtig. Bezuiniging op de architectuur zal tot een sterke verslechtering van de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit leiden.</p> <p>Het voorgestelde accent op de hoek is niet op zijn plaats in een kleine gemeente als Voorschoten.</p> <p>De voorgestelde impressies geven een grootstedelijke, niet passende architectuur weer, die bovendien alleen succesvol zal zijn bij voldoende budget.</p>	<p>b.</p> <p>De architectonische invulling van het gebied is meerdere keren besproken met de commissie WCE. De commissie beoordeelt dergelijke plannen op zich en in relatie met de omgeving. De commissie is van mening dat het bouwplan, dat ten grondslag heeft gelegen aan dit bestemmingsplan, voldoet aan redelijke eisen van welstand en past in de omgeving.</p>
<p><i>Openbare ruimte</i></p> <p>a. Straatprofiel</p> <p>Kan het voorgestelde versmalde straatprofiel de verkeersdruk aan? Het gewenste profiel past niet tussen de bestaande en geplande bebouwing. Alles wordt op elkaar gepropt met als gevolg, smalle trottoirs langs de winkelpuien, geen ruimte om fietsen te stallen en tweezijdig langsparkeren aan een doorgaande weg.</p> <p>b. Laad- en losplaatsen</p> <p>Het inparkeren van een vrachtwagen aan de</p>	<p><i>Openbare ruimte</i></p> <p>a. Straatprofiel</p> <p>Het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng heeft onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling in de Schoolstraat en de Koningin Julianalaan. De uitkomst van dit onderzoek is dat het nieuwe ontwerp van het Knooppunt Voorschoot het verkeer (auto's, fietsers en voetgangers) goed kan afwikkelen.</p> <p>In navolging op de herprofilering van de Koningin Julianalaan, Veurseweg en Leidseweg wordt ook rondom de nieuwbouw de doorgaande weg aangelegd met gescheiden rijbanen. Slechts beperkt zal er sprake zijn van langsparkeren.</p> <p>De fietsers krijgen vrij liggende fietspaden. En in de directe nabijheid van de winkels worden 65 extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.</p>

<p>Koningin Julianalaan wordt een gevaarlijke onderneming. Door de smalle rijen parkeerstroken passen vrachtwagens nauwelijks langs reeds geparkeerde vrachtwagens. De fietsen moeten in de onoverzichtelijke (flauwe) bocht in de Koningin Julianalaan langs grote vrachtwagens rijden.</p>	<p>b. Laad- en losplaatsen</p> <p>De huidige laad- en loshavens bij de Hema wordt uitgebreid naar het nieuwe winkelcomplex. De laad- en loshavens zijn extra breed ontworpen (2,7 meter).</p>
<p>c. Parkeergarage</p> <p>De situering van de inrit van de parkeergarage geeft te denken. Wat gebeurt er op straatniveau wanneer het zaterdagmiddag publiek min of meer tegelijk de garage in wil rijden? Het invoegend verkeer vanuit de garage op de drukke doorgaande weg geeft een zeer gevaarlijke situatie.</p>	<p>De fietsers krijgen een vrij liggend fietspad met een goed zicht op de laad- en losplaats. Van een onoverzichtelijke bocht is o.i. geen sprake.</p> <p>Het laden- en lossen met een laadklep kan op verhoogde plateaus, zodat fietsers hier minder hinder van hebben.</p>
<p>d. Fietsten stallingen</p> <p>Door de beperkte maat van het gebied is er onvoldoende ruimte op het straatniveau om fietsen van bewoners, bezoekers en het winkelend publiek fatsoenlijk te stallen. Dit komt mede omdat bewoners niet altijd hun fietsen stallen in de bergingen. Daarnaast willen winkeliers de fietsen niet voor de pui.</p>	<p>c. Parkeergarage</p> <p>De entree van de parkeergarage is zodanig gedimensioneerd dat 6 auto's voor de slagboom in de garage opgesteld kunnen staan. Auto's kunnen daardoor in de regel de garage onbelemmerd inrijden.</p> <p>De toename van het verkeer door de nieuwbouw is beperkt, vergeleken met de 7500 auto's per etmaal en per richting die de Koningin Julianalaan op dit moment verwerkt.</p> <p>Het inrijden wordt verbeterd t.o.v. de huidige situatie. Zodat het veiliger wordt voor de fietsers. Binnenrijdende auto's hebben een goed zicht op de aankomende fietsers en voetgangers. Op het moment dat auto's van de garage gebruik maken, zal ook de snelheid van het verkeer zijn afgenomen, waardoor er geen sprake is van een gevaarlijke situatie.</p>
<p>e. Huisvuil</p> <p>Op de ophaaldagen voor bedrijfsafval en huisvuil zal de verkeerssituatie definitief spaak lopen. Door de gescheiden rijstroken in de Koningin Julianalaan kan het verkeer geen kant op. De gehele inrichting van het openbaar gebied is onzorgvuldig ontworpen. Ligt de nadruk hier toevallig op het economisch belang van de ontwikkelaar? De gemeente Voorschoten moet de veiligheid en belangen van de bewoners van het gebied serieus nemen.</p>	<p>d. Fietsenstallingen</p> <p>Er worden 65 extra fietsparkeerplaatsen in de nabijheid de nieuwbouw geplaatst.</p> <p>Een deel van de huidige fietsparkeerplaatsen in de Schoolstraten wordt vervangen door nieuwe rekken, die een grotere parkeercapaciteit hebben. Ook op het Deltaplein komt een nieuwe fietsstalling.</p> <p>e. Huisvuil</p> <p>De Koningin Julianalaan heeft grotendeels al de nieuwe inrichting en zal de situatie niet veranderen. De meeste woningen aan de oostzijde bieden het huisvuil aan in de zijstraten. Dit gebeurt buiten de spijstijden.</p> <p>Ook in de Schoolstraat blijft de situatie hetzelfde.</p>

	<p>De inrichting van het openbare gebied is zodanig ontworpen, dat de verkeerssituatie binnen het gebied voor zowel fietsers, voetgangers en auto's zal verbeteren. Duurzaam veilig is daarbij een belangrijk uitgangspunt geweest. De projectontwikkelaar heeft concessies moeten doen om een veilige inrichting te kunnen creëren en daarmee te voldoen.</p>
<p><i>Belendend woongebouw</i></p> <p>a. Toren/trappenhuis</p> <p>De toren in het binnengebied tast de kwaliteit van dit binnengebied sterk aan. Deze toren hindert de bezonning van de bestaande terrassen en verpest het beeld. Een centrale toren is goedkoper dan twee inpandige trappenhuisen maar levert wel de genoemde nadelen op.</p> <p>b. Vluchtwegen</p> <p>De vluchtwegen sluiten aan op de ontsluiting van het gebouw van de VvE. Hier zal geen medewerking aan verleend worden. De nieuwbouw moet ontsloten worden via openbaar terrein. Een woongebouw moet haar eigen vluchtwegen hebben.</p> <p>c. Galerij</p> <p>De galerij zal de overlast die de bestaande galerij boven de HEMA oplevert vergroten. De nieuwe galerij zal net als de bestaande galerij worden gebruikt als balkon wat overlast veroorzaakt. Bovendien verspert het verblijf op de galerij de vluchtwegen.</p> <p>d. Toegang expeditie</p> <p>De ruimte is bij de toegang tot de nieuwe expeditie beperkt. In verband met hoogteverschil is hier een hek geplaatst. De combinatie met de bestaande expeditie veroorzaakt mogelijk problemen met betrekking tot de toegankelijkheid van het portiek.</p>	<p><i>Belendend woongebouw</i></p> <p>a. Toren / trappenhuis.</p> <p>De plaats van het trappenhuis is zorgvuldig bepaald aan de hand van een aantal criteria, te weten; de positie in de parkeerkelder rekeninghoudend met de verlangde vluchtweglengte, de positie op de begane grond rekeninghoudend met de inpandige looproute naar de hoofdentree en de binnenbergingen, de positie op de verdiepingen is bepaald op basis van de toegangs- en vluchtwegen van de individuele woningen. De mix van deze criteria heeft aanleiding geven om het stijgpunt op die locatie te plaatsen. Het trappenhuis steekt 3 bouwlagen boven de daktuin uit en het hoofdgebouw totaal 4 bouwlagen.</p> <p>b. Vluchtwegen.</p> <p>De vluchtwegen binnen het plan voldoen aan de regelgeving. Daarbij is op kelderniveau gebruikt gemaakt van het feit dat de garage 1 geheel vormt, maar door het toepassen van twee branddeuren kunnen het bestaande en nieuwe gedeelte fysiek van elkaar gescheiden worden. Op het niveau van de daktuin is een doorgang voorzien tussen het bestaande en nieuwe gebouw, welke in het dagelijks gebruik gesloten blijft. Door deze voorzieningen kan er vise versa gebruik worden gemaakt van alle aanwezige vluchtwegen. Desgewenst kan de vluchtroute binnen het bestaande gebouw met nadere aanwijzingsborden worden uitgevoerd.</p> <p>c. Galerij / dakterras.</p> <p>Ongewenst gebruik van de galerij wordt ons inziens niet gepromoot door het ontwerp. Via bijvoorbeeld een huishoudelijk reglement kunnen bewoners onderlinge afspraken maken over welk gebruik al dan niet gewenst is.</p> <p>d. Toegang expeditie</p> <p>De laad- en losruimte voor de nieuwe winkels (expeditieruimte) komt inderdaad in het verlengde van de laad- en losstrook voor de Hema.</p> <p>Het hoogte verschil bij de expeditie ingang van de Hema, maar ook voor de entree van het huidige</p>

<p>Mindervalide mensen hebben in de huidige situatie al lastig toegang tot het gebouw. Een verslechtering is onacceptabel.</p>	<p>woongebouw zal in de nieuwe situatie worden verkleind. Het hek zal komen te vervallen. Er blijft een hoogte verschil van 5 cm tussen het vloerpeil van de entrees en de bestrating. Tevens zal er sprake zijn van een verhoogde band langs het fietspad. De situatie wordt aanzienlijk beter.</p>
<p>e. Laad- en losplaatsen</p>	<p>e. Laad- en losplaatsen</p>
<p>De huidige laad- en losplaats van de HEMA zorgt voor veel overlast. Een toename van het gebruik is onacceptabel. Ook een uitbreiding van de laad- en losmogelijkheden in de directe omgeving van de bestaande laad- en losplaats zal tot meer overlast leiden. In de huidige situatie is de situatie al gevaarlijk. Soms rijden vrachtwagens over de middenberm tegen de richting in naar de laad- en losplaats. Ook is een auto van een van de bewoners al eens zwaar beschadigd tijdens een parkeer manoeuvre van een vrachtwagen van de HEMA.</p>	<p>Nieuwe winkels hebben een behoefte aan een uitbreiding van de laad- en losvoorzieningen. Om de extra behoefte aan laad- en losplaatsen op te vangen, wordt de bestaande laad- en losvakken uitgebreid. In totaal zal over een lengte van 44 meter een parkeerzone worden ingericht.</p>
<p>Het inparkeren van de vrachtwagens gaat gepaard met veel geluidsoverlast. Bij een toename van de verkeersdruk en files zal er mogelijk uitgeweken worden naar bevoorrading buiten de spits. Het bestemmingsplan moet hier duidelijke restricties aan geven.</p>	<p>Om het laden en lossen te vergemakkelijken, wordt het bestaande hoogte verschil verminderd. Het laden en lossen voor de nieuwe winkels kan plaatsvinden op een laad- en losplateaus, direct achter de vrachtauto.</p>
<p>Versmalling van het trottoir zorgt ervoor dat er geen ruimte meer is voor 14 vuilnisbakken van de leden van de VvE.</p>	<p>Het laden en lossen en de geluidniveaus die daarmee gepaard gaan is geregeld in het Activiteitenbesluit voor inrichtingen. Uit dit Activiteitenbesluit is art. 2.17 lid 1, art. 2.18 lid 4 en art. 6.16 van toepassing. Kort gezegd betekend dit dat tussen 07:00-19:00 uur de gemiddelde geluidsbelasting (L<sub>A</sub>,L<sub>T</sub>) op de gevel van een gebouw 50 dB mag zijn. Voor de avond en de nacht zijn de grenzen respectievelijk 5 en 10 dB lager. Aan piekgeluiden (L<sub>Amax</sub>) is overdag geen grens gesteld terwijl voor de avond (19:00-23:00 uur) en de nacht (23:00-07:00 uur) de grenzen op de gevel van een gebouw respectievelijk 65 en 60 dB zijn. De verwachting is niet dat deze normen overschreden zullen worden en van de inrichting (supermarkt) mag je verwachten dat zij zich zal inspannen om geen onnodige geluidhinder te (laten) veroorzaken.</p>
<p>f. Dakterras</p>	<p>Om te voorkomen dat auto's beschadigd raken tijdens het inparkeren van het laad- en losverkeer, zal de laad- en losstrook enkel gebruikt mogen worden voor laad- en losverkeer. Er blijft evenveel ruimte over voor de vuilnisbakken.</p>
<p>Niet alleen vormt het bouwen tegen bestaande complexen een groot risico op verslechtering van de bestaande fundatie en liggen problemen met de waterkering op de loer, ook is de ruimtelijke kwaliteit in het geding. Wij maken ons zorgen over de erfscheiding. Hoe wordt dit geregeld.?</p>	<p>f. Dakterras</p> <p>Er zijn mogelijkheden om op het dak van de bergingen een gemeenschappelijke buitenruimte in te richten. De uiteindelijke realisatie en inrichting van dit gebied zal in overleg met de nieuw bewoners worden vastgesteld. Indien door de nieuwbouw bestaande waterafvoeren worden afgesloten dan zal in overleg met de betrokkenen naar een alternatief worden gezocht. De waterhuishouding tussen de bestaande- en nieuwbouw zal daarbij zorgvuldig worden gedetailleerd.</p>
<p><i>Conclusie en voorstellen</i></p>	<p>a. Er zijn vooralsnog geen aanwijzingen dat de nieuwe winkels leeg komen te staan. Zowel onderzoek naar het functioneren van het centrum (zoals genoemd in het bestemmingsplan) en de getoonde interesse in de winkels geven aan dat het geplande programma realistisch is. Mocht blijken dat dit toch niet het geval is, kan de gemeente met een korte procedure (8 weken) ook andere functies</p>
<p>a. Programmeer woningen in de plint aan de Koningin Julianalaan. Zo wordt een overschot aan winkels voorkomen.</p>	

<p>Bovendien vergroten woningen in de plint van het gebouw de sociale controle en het veiligheidsgevoel op straat.</p> <p>b. Verlaag de totale bouwmassa met ten minste één bouwlaag. Zo wordt de aansluiting op de bestaande bebouwing verbeterd en blijft het kleinschalige karakter behouden.</p> <p>c. Houdt bij het maken van plannen rekening met het gebruik, met name ongewenst gebruik van de galerij.</p> <p>d. De huidige plannen creëren gevaar voor fietsers passerende auto's en bewoners.</p> <p>e. Doe geen afbreuk aan één van de oudste gemeentes van de regio.</p>	<p>toestaan.</p> <p>b. De geplande bouwmassa is een zorgvuldige afweging tussen wat stedenbouwkundig kan en financieel nodig is om het plan uitvoerbaar te maken.</p> <p>c. Ongewenst gebruik van de galerij wordt ons inziens niet gepromoot door het ontwerp. Via bijvoorbeeld een huishoudelijk reglement kunnen bewoners onderlinge afspraken maken over welk gebruik al dan niet gewenst is.</p> <p>d. Zoals in deze reactie onderbouwd zijn wij juist van mening dat de verkeersveiligheid verbeterd wordt ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>e. Wij zijn van mening dat het plan een economische en kwalitatieve impuls betekend voor het centrum van Voorschoten.</p>
<p><b>3. Koningin Julianalaan 22g en 22f</b></p>	
<p>Deze zienswijze is vrijwel identiek aan de zienswijze van de VvE Voorsche Veste. Die van Voorsche Veste is marginaal uitgebreid en bovendien ook ondertekend door de eigenaren van Koningin Julianalaan 22g en 22f. Korteidshalve wordt voor de samenvatting van de zienswijze en de reactie hierop verwezen naar de zienswijze van de VvE.</p>	
<p><b>4. Koningin Julianalaan 11</b></p>	
<p>a. De gemeente betaald €7,7 mln. mee aan de bouw van het Deltaplein en het Knooppunt Voorschoten. Dit terwijl de bouw stil ligt en nieuwbouw niet verkocht raakt. Dit is een bijzondere investering van publiek geld waarbij maar een kleine groep gemeentelieden baadt heeft.</p> <p>b. Staat de gemeente er nog steeds voor in dat het plan pas gebouwd wordt wanneer 70% van de woon- en winkelruimte verkocht is? Leegstand is geen aanwinst voor het dorp.</p> <p>c. Het plan betekent een forse toename van langdurig (bewoners en winkelpersoneel) en kortdurig (winkelend publiek) parkeerbehoefte. Dit zal het bestaande parkeerprobleem aan het Oranjeplein vergroten. Hier kan gratis en onbeperkt</p>	<p>a. Het verbeteren en op pijl houden van het winkelvoorzieningsniveau en het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum zijn doelen waar alle Voorschotenaren profijt van hebben. Ditzelfde geldt ook voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming. Een investering in deze economisch moeilijke tijden zorgt daarnaast ook weer voor werkgelegenheid.</p> <p>b. In een overeenkomst met de ontwikkelaar is geregeld dat het project gebouwd moet gaan worden wanneer 70% van de vrij-op-naam waarde van de woningen verkocht is. Voor de winkelruimte is zo'n bepaling niet opgenomen. De ontwikkelaar heeft er overigens geen voordeel van om winkels en woningen leeg te laten staan. Hij zal dus altijd streven naar verkoop.</p> <p>c. In het plan zijn voldoende parkeerplaatsen opgenomen. Dit is juist geëist om te voorkomen er extra parkeerdruk ontstaan in de omliggende wijken. Het voorliggende plan zorgt er dan ook niet voor dat parkeermaatregelen genomen moeten worden voor het Oranjeplein.</p>

worden geparkeerd. Wat gaat de gemeente hieraan doen? Hoe worden bewoners rondom het Oranjeplein en aanliggende straten beschermd voor het verlies aan parkeerruimte bij eigen huis? Worden kopers van appartementen verplicht tot aankoop van een parkeerplek? Wordt de hurende/kopende winkelier een parkeerplaats in de garage aangeboden.

- |  |  |
|--|--|
| <p>d. De bouw van het Deltaplein zorgt voor een waardevermindering van onze woning door minder licht, minder zon, een toename van het parkeerprobleem en een toename van geluidshinder. Hoe worden eigenaren hiervoor gecompenseerd? Eerder heeft de gemeente aangegeven dat de recessie een hoofdzaak is voor waardevermindering van huizen. Waarom is dat niet terug te zien in de WOZ waarde?</p> <p>e. De nieuwbouw levert een beperking van ochtendzon op onze woning. Hoe wordt afname aan woongenot in onze huidige woning door de gemeente gezien?</p> <p>f. De nieuwbouw is hoog en zal geluid weerkaatsen. Wordt onze woning door de gemeente gecompenseerd door extra geluidsisolatie?</p> <p>g. Hoe wordt omgegaan met bouwoverlast? Geluid, afval en eventuele schade door heil werkzaamheden? Graag zouden wij vooraf en achteraf een consultatie willen met het vastleggen van de huidige staat van ons huis. Het zijn oudere huizen die schade kunnen ondervinden van extreme trillingen.</p> <p>h. Hoe kan verkeer vanuit Leiden de parkeergarage inrijden? Wanneer dit niet of moeilijk mogelijk is, zal dat het parkeren in onze woonwijk van winkelend publiek</p> | <p>d. Indien waardevermindering van een woning plaatsvindt door de nieuwbouw, kan de eigenaar hiervoor binnen 5 jaar na het onherroepelijke worden van het bestemmingsplan en omgevingsvergunning een tegemoetkoming op de schade aanvragen bij de gemeente. Beoordeeld zal worden of de gevraagde vergoeding al dan niet terecht is.</p> <p>e. Uit de bezonningsstudies blijkt dat er vrijwel geen schaduwshinder ondervonden zal worden door de nieuwbouw.</p> <p>f. Het is zo dat geluid dat weerkaatst wordt voornamelijk schuin naar boven toe wordt weerkaatst. De toename van de geluidsbelasting op de tegenoverliggende gebouwen is klein. Het is zelfs zo dat de totale geluidstoename op de gevels van de bestaande bebouwing tengevolge van de nieuwbouw én de wijzigingen aan de weg maximaal Lden 1,3 dB bedraagt. Pas wanneer deze toename 2 dB zou zijn zou er via de Wet geluidhinder mogelijk recht bestaan op sanerende maatregelen (gevelisolatie).</p> <p>g. Het voorkomen van overlast is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar. Met de ontwikkelaar zijn ter extra zekerheid wel afspraken gemaakt om overlast zoveel mogelijk te beperken. Desondanks valt niet te ontkennen dat bouwen in het centrum nu eenmaal overlast kan veroorzaken. Voordat er werkzaamheden op de locatie plaatsvinden zal een bouwkundige inspectie worden gedaan van de opstallen in de directe omgeving van de bouwlocatie. De voorwaarden hiervoor (wie en wat op te nemen) zal door de verzekeraar van de bouwer worden bepaald.</p> <p>h. Voor automobilisten die komen vanuit de richting van Leiden, wordt er ter hoogte van de entree van de parkeergarage een doorsteek gemaakt in de middenberm, zodat ook verkeer uit de richting van Leiden gebruik kan maken van de parkeergarage.</p> <p>i. Er komen aanpassingen in de kruising Wijngaardenlaan om er voor te zorgen dat het verkeer goed kan doorstromen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• De huidige kruising wordt een T-kruising, wat een veel grotere afwikkelcapaciteit heeft dan de huidige kruising/</li></ul> |
|--|--|

<p>bevorderen.</p> <p>i. De schoolstraat wordt eerder versmald van twee naar één rijstrook. Vaak staat nu al het verkeer naar Leiden al vast vanaf de kruising van de Wijngaardenlaan richting Leiden. Door deze versmalling stroopt het verkeer eerder op en moet verkeer dat de Wijngaardenlaan in wil vanuit de richting Leidschendam veel langer wachten voordat men kan voorsorteren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De oversteeklengten worden verkleind.</li> <li>• De oude verkeerslichten worden vervangen door een nieuwe installatie die minder star zal zijn afgesteld en meer inspeelt op de gewenste afwikkelcapaciteit. Op dit moment wordt regelmatig het verkeer op de rotonde bij het gemeentehuis gestremd. Eén van de oorzaken is dat het verkeer vanuit de richting van Leiden opstroopt voor de verkeerslichten bij de Wijngaardenlaan. Wanneer dit verkeer in de toekomst beter door kan stromen, heeft dat een positief effect op de afwikkeling van het verkeer op de rotonde. De Koningin Julianalaan blijft een drukke weg, door het dorp. De situatie verbeteren zonder verdere grote ingrepen is niet goed mogelijk.</li> </ul>
<p><b>5. Papelaan 52</b></p>	
<p>a. De nieuwbouw is te groot voor die locatie. Het past niet in de omgeving en belemmert het zicht op de Dorpskerk. Wat is de reden om het bestemmingsplan op zo'n grote schaal te veranderen? Is deze wijziging door de ontwikkelaar aangevraagd of heeft de gemeente hierop aangedrongen? Heeft bij dit plan de bankier gewonnen van de estheticus?</p> <p>b. Is er behoefte aan 3000 m2 extra winkelruimte in het centrum? Wat is het begrip winkelruimte? Kan dat ook zijn kantoorruimte, horeca of nog ander soort verkoop/dienstverlening?</p> <p>c. Het doel van de Traverse is verzwakt. De inrit van de parkeergarage bevat een gevaarlijke oversteek voor auto's vanuit Leiden. Beperkte opstelruimte zal de doorstroming verhinderen. Deelt u deze mening? De mogelijkheid van een rotonde is onmogelijk gemaakt. Deelt u deze mening?</p> <p>d. Is er een mogelijkheid tot het kopen/huren/reserveren van parkeerruimte in het Rabocomplex door kopers/huurders van Deltaplein appartementen/winkelruimte of derden? Is er een mogelijkheid tot het kopen/huren/reserveren van parkeerruimte</p>	<p>a. T.a.v. de omvang zie de reactie op zienswijze 1.</p> <p>b. De bebouwing heeft de bestemming "Centrum". Binnen die bestemming is detailhandel, dienstverlening en wonen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding (pg) is een parkeergarage mogelijk en ter plaatse van de aanduiding (h)- het zgn. paviljoen- is horeca toegestaan in de categorie 1b (aan detailhandelsfunctie verwante horeca). De opgenomen ruimte voor detailhandel is gebaseerd op het rapport van DTNP uit 2010 'Voorschoten centrum, Ruimtelijke visie centrumvoorzieningen'.</p> <p>c. De inrit van de parkeergarage wordt zo vorm gegeven dat de kaartjesautomaat in de garage komt te staan. Inrijdende auto's kunnen de garage inrijden, waardoor er een buffer voor wachtende auto's is gecreëerd, zonder gebruik te maken van de openbare weg. Ook voor verkeer uit de richting van Leiden. Zodra er geen verkeer komt uit tegengestelde richting, kan een auto oversteken. En er kan een auto opstellen in de middenberm. Er zijn meerdere doorsteken in de Traverse. De situatie bij de parkeergarage zal niet veel anders zijn dan bij andere doorsteken. Er zullen momenten zijn dat meerdere auto's de rijbaan willen oversteken om de garage in te rijden. Dit zal een vertraging opleveren voor het overige verkeer. Een gevaarlijke situatie zal niet ontstaan. De rijsnelheden zijn hiervoor te laag. De mogelijkheden voor een rotonde waren ook in de bestaande situatie al niet erg realistisch. De gemeente moest hiervoor de eigenaar van de voormalige Rabobank onteigenen omdat de kleinst mogelijke rotonde al door bestaande bebouwing heen zou lopen. Voor nieuwbouwplannen is de aanleg van een rotonde onderzocht, maar dit zou zowel een ruimtelijke als financieel een te grote aantasting vormen van het plan waardoor deze niet uitvoerbaar zou worden.</p> <p>d. Iedereen kan een gebruikerspas voor de parkeergarage aanschaffen tegen een jaarlijks te betalen vergoeding. Er komen geen gereserveerde parkeerplaatsen. Zowel niet om te huren als om te kopen. Er is inderdaad een overeenkomst met de ontwikkelaar waarin het parkeerbeleid voor de garage is vastgelegd. Hierin zijn wel openingstijden vastgelegd maar geen betaalsysteem. Wij mogen als gemeente geen prijsafspraken maken. De HEMA en Deltaplein garage zullen inderdaad een gelijk parkeerbeleid krijgen.</p>

<p>in de HEMA garage door kopers/huurders van Deltaplein appartementen? Is er een overeenkomst met ontwikkelaar/eigenaar van parkeergarage over het parkeerbeleid voor nu en in de toekomst waarin onder ander openstelling en het betaalsysteem zijn geregeld? Worden de HEMA en Deltaplein garage gelijk in parkeerbeleid?</p> <p>e. Waarom is er niet gekozen voor inpandig laden en lossen? Er zijn geen geluidswerende maatregelen getroffen voor de woningen.</p> <p>f. Is er een begroting die weergeeft hoeveel gemeenschapsgeld in totaliteit gestoken/verdiend wordt? Is de subsidie van €2,7 goedgekeurd door de Europese Commissie? Is er kans op planschade?</p>	<p>e. Er is niet gekozen voor inpandig laden en lossen omdat er niet voldoende manoeuvreerruimte is aan de Koningin Julianalaan om een dergelijke ruimte in te rijden. Aan de nieuwbouw woningen zijn wel geluidswerende maatregelen getroffen. Maatregelen aan de buitengevels en het dak van deze woningen zodat het geluid binnen in de woning (het verblijfsgebied) niet meer dan 33 dB bedraagt. Kortstondige piekgeluiden tengevolge van het laden en lossen leveren nauwelijks een substantiële bijdrage aan de gemiddelde geluidsbelasting. En het is altijd zo dat de geluidwering wordt afgestemd op een gewogen gemiddelde geluidsbelasting van 0:00-24:00 uur (Lden) of in enkele gevallen van de gehele dag 07:00-19:00 uur. Voor de bestaande bebouwing geldt dat de totale geluidstoename op de gevels tengevolge van de nieuwbouw (weerkaatsing geluid) én de wijzigingen aan de weg bedraagt maximaal Lden 1,3 dB(A). Pas wanneer deze toename 2 dB(A) zou zijn zou er via de Wet geluidhinder mogelijk recht bestaan op sanerende maatregelen (gevelisolatie).</p> <p>f. In het project Deltaplein investeert de gemeente maximaal €2.7 mln. Indien het tekort in de exploitatie van het plan kleiner is dan €2.7 mln. wordt dit in mindering gebracht op de steun. De steun valt onder een vrijstellingsregeling van de Europese Commissie. Een zogenaamde Dienst van Algemeen Economisch Belang (DAEB) en is daarmee op voorhand goedgekeurd. Er bestaat een kans dat een tegemoetkoming voor planschade wordt aangevraagd. Of deze aanvragen terecht zijn wordt per aanvraag beoordeeld.</p>
<p><b>6. Platform Gehandicaptenbeleid Voorschoten/Adviesgroep Toegankelijkheid</b></p>	
<p>a. De toegankelijkheid van het paviljoen is onvoldoende gewaarborgd.</p> <p>b. Hoogtematen ontbreken op de tekening van het paviljoen. Hierdoor is onvoldoende te beoordelen hoe toegankelijke het gebouw is.</p> <p>c. Krijgt het paviljoen een horeca- of winkelfunctie?</p>	<p>a,b, d, e, f, g, h, i :</p> <p>De hoogtematen van het plein zijn nog niet bekend. De afwatering van het plein (is relevant voor de hoogtematen) wordt uitgewerkt na afgifte van de omgevingsvergunning en is niet relevant voor de omgevingsvergunning of het bestemmingsplan. Hoogtematen van het plein zullen geen probleem vormen bij deze uitwerking. In overleg met de exploitant van het paviljoen zullen de genoemde adviezen in overweging genomen worden. Zo kan het zijn dat de exploitant de toiletten liever op de begane grond wil of dat er alsnog een lift ingebouwd gaat worden.</p>

- |   |  |
|---|--|
| <p>d. Het hoogteverschil bij de toegang van het paviljoen is +/- 5 cm en overschrijdt daarmee de maat voor toegankelijkheid.</p> <p>e. Voor de toegangsdeur tot het paviljoen is niet duidelijk of deze automatisch open gaat. Zo nee, dan moet er een bedieningsknop komen op rolstoelhoogte. Als het om een glazen deur gaat moet er contrastmarkering komen. De breedte van de deur moet minimaal 90 cm zijn.</p> <p>f. Het gebouw is drie lagen, maar er is geen lift aanwezig en daarmee is het gebouw grotendeels ontoegankelijk voor gehandicapten, maar ook voor veel ouderen en moeders met kinderwagen. I.v.m. de bevolkingsopbouw is het logisch rekening te houden met de behoefte van het groeiende aantal ouderen.</p> <p>g. De traptreden naar de verdieping en naar de kelder moeten duidelijk worden gemarkeerd voor slechtzienden.</p> <p>h. Er ontbreekt een invalidentoilet. Een lift en invalidentoilet zijn beide noodzakelijk voor de bruikbaarheid van het gebouw.</p> <p>i. De AT uit haar bezorgdheid over het niet aanpasbaar bouwen. Zij geeft uw college in overweging sancties op niet aanpasbaar bouwen te ontwikkelen. Misschien is het mogelijk dat in huur-/koopovereenkomsten voor dergelijke gebouwen op te laten nemen dat bij toekomstige noodzakelijke aanpassingen geen beroep kan worden gedaan op gemeenschapsmiddelen.</p> <p>j. Geadviseerd wordt om de vergunningen te toetsen aan de eisen voor aanpasbaar bouwen zoals die na de ratificatie van het</p> | <p>c. In het paviljoen is zowel de horeca- als winkelfunctie toegestaan.</p> <p>j. Vergunningen worden getoetst aan de regels die gelden op het moment van indiening. Dat is wettelijk bepaald en geen keuze voor de gemeente.</p> |
|---|--|

<p>VN-verdrag zullen gaan gelden. Zowel de woningen en het paviljoen voldoen hier niet aan.</p>	
<p><b>7. Wijngaardenlaan 21</b></p>	
<p><i>Nut en noodzaak</i></p> <p>a. Waaruit blijkt dat er behoefte is aan de geplande woningen en winkelruimte waaronder specifiek een supermarkt?</p> <p>b. Kan het gebied niet op een andere manier aantrekkelijk gemaakt worden voor bewoners? Nu wordt er misschien alleen voor leegstand gebouwd in een schaal die niet past in de omgeving</p> <p><i>Objectieve benadering</i> Hoe kan de gemeente een onafhankelijke afweging maken t.a.v. de zienswijzen? Dit gelet op het feit dat de gemeente dit project wil en er financieel in investeert.</p> <p><i>Bouwhoogte/massa</i></p> <p>a. Er ontbreekt in het bestemmingsplan een stedenbouwkundige visie waarbij rekening gehouden is met de schaal van het gebouw i.r.t. de omgeving.</p> <p>b. De betekenis van het beschermd dorpsgezicht wordt gemist in het bestemmingsplan. De Schoolstraat is achterbouw van de Voorstraat en zou daarom kleinschaliger moeten zijn dan de Voorstraat.</p> <p>c. Er wordt aangesloten bij de HEMA maar niet bij de panden langs de Schoolstraat. Hierdoor wordt gekozen voor bouwvolume</p>	<p><i>Nut een noodzaak</i></p> <p>a. De opgenomen ruimte voor detailhandel is gebaseerd op het rapport van DTNP uit 2010 'Voorschoten centrum, Ruimtelijke visie centrumvoorzieningen'. Hierin is de behoefte naar ruimte voor detailhandel en supermarkten berekend.</p> <p>b. Er zijn bij de start van het project vele ontwerpen onderzocht en is met verschillende marktpartijen gesproken. Deze plannen waren om uiteenlopende redenen niet haalbaar, maar veelal omdat het financieel tekort binnen het project (veel) groter was dan €2.7 mln. De gemeente heeft besloten dat het huidige plan met het huidige tekort het beste compromis is tussen ruimtelijke kwaliteit, financiële haalbaarheid en de mate waarin de beleidsdoelen behaald worden. Zoals onder A genoemd verwachten wij niet dat er sprake is van leegstand.</p> <p><i>Objectieve benadering</i></p> <p>De gemeente dient het algemeen belang. Bij de start en gedurende de looptijd van het project wordt dit algemeen belang altijd zorgvuldig afgewogen. Via zienswijzen hebben mensen de mogelijkheid aan te geven wat ze van het plan vinden. De gemeente zal naar aanleiding van de zienswijzen onderzoeken of zaken over het hoofd zijn gezien en of wellicht een heroverweging nodig is.</p> <p><i>Bouwhoogte/massa</i></p> <p>Het zicht op de kerktoren wordt in de huidige situatie al grotendeels weggenomen door de bebouwing. Los daarvan is een zicht vanuit een woning op een kerktoren geen ruimtelijk motief om een andere invulling te realiseren omdat het niet gaat om een publieke zichtlijn of dergelijke. De bestaande bebouwing zal vervangen worden door bebouwing met architectonische allure. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak van de bebouwing en wordt het gebied in een groter kader geplaatst. Aangegeven wordt hoe de plannen zich verhouden tot bestaande het rijks-, provinciaal- regionaal-, en gemeentelijk beleid. In de structuurvisie "Centrum Voorschoten 2020" (vastgesteld in 2011) wordt al de wens geuit om het winkelgebied uit te breiden in zuidelijke richting (Deltaplein) met de mogelijkheid van publiektrekkende functies en appartementen. Dit bestemmingsplan is een uitwerking van die visie. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt (3.2) een stedenbouwkundige analyse gegeven. Die analyse, gebaseerd op een concreet bouwplan, bepaalt het ambitieniveau voor deze plek. Hoewel het contrast met het beschermd gezicht naar ons idee mee zal</p>

i.p.v. kwaliteit.

- d. Er is sprake van verstening. Er worden slechts twee bomen geplaatst op het plein. Er wordt gebouwd buiten de rooilijn en het paviljoen neemt het grootste deel van het plein in.
- e. Het paviljoen kent een nok van 7.2 meter is daarmee vrij fors en massaal.
- f. Het bouwplan sluit niet aan op het beschermde kleinschalige dorpsgezicht en belemmert het zicht op de dorpskerk.
- g. De gemiddelde bebouwing in de directe omgeving bestaat uit één of twee bouwlagen met kap. De nieuwbouw bevat vier bouwlagen met een kap die ook als bouwlaag meegerekend kan worden. De bebouwing op de kop bevat zelfs een vijfde bouwlaag.

#### *Verkeersaspecten*

- a. Wat voor een nut hebben etalages aan de Koningin Julianalaan als daar geen winkelend publiek is gewenst? Wat wordt bedoeld dat alleen nooduitgangen zijn gewenst? Zijn er andere opties mogelijk?
- b. Uit niets blijkt welke verkeerskundige verbeteringen er ontstaan. Inrijden in het dorp kan niet meer bij het Deltaplein, maar uitrijden voor vrachtwagens is nog steeds mogelijk. Het nieuwe gebruik van de inrit van de garage levert filevorming op.

vallen, te meer omdat door de opdeling van de bebouwing de schaal verkleind is en er een scheiding ontstaat tussen het beschermd gezicht en de hedendaagse bebouwing.

Zoals hiervoor al aangegeven is door de opdeling van de bebouwing in kleinere eenheden (parcelleren) juist bewerkstelligd dat wordt aangesloten bij de bestaande, historische bebouwing van Voorschoten. De hoek vraagt, vanwege de positie bij het begin (of eind) van het winkelcentrum, juist om een accent en relateert aan de vijflaagse bebouwing (Gall en Gall) aan de andere zijde van het winkelcentrum. Een hoogwaardige architectuur zal de beleving van de plek alleen maar ten goede komen. Voor het paviljoen is enige maat gewenst om het contrast met de nieuwbouw niet te groot te laten zijn. In feit is het volume vergelijkbaar met bebouwing in één laag met een kap. Zie ook antwoord 'Aansluitingen op de context' op zienswijze 2.

Op het Deltaplein komen 10 tot 12 bomen in de plaats van de bestaande drie. Daarnaast komen er twee blokhagen.

#### *Verkeersaspecten*

- a. Hoewel er inderdaad winkels op de begane grond komen, bestaat er geen verplichting om etalages te maken aan de Koningin Julianalaan. Dat op de begane grond veel glas komt heeft vooral esthetische redenen. In verband met een hoogteverschil tussen het maaiveld en de begane grond van ca. 5 cm (het gebouw is hoger) is het niet gewenst hier normale in/uitgangen te maken. Voor een nooduitgang is een dergelijk hoogteverschil niet problematisch. Deze gebouwen moeten via de Schoolstraat ontsloten worden.
- b. De nieuwe inrichting van de kruising Wijngaardenlaan is door een verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng onderzocht. De doorstroming zal na de inrichting van de kruising worden verbeterd. Tevens is ook de situatie bij de entree van de parkeergarage onderzocht. Het rapport van dit bureau is via de gemeentelijke website te downloaden.

<p>c. Kan de Koningin Julianalaan het verkeer in de nieuwe situatie aan? Uit de garage rijdend verkeer heeft geen goed zicht op verkeer van achteren.</p> <p>d. Veel compacter wordt het Knooppunt niet. Echt ruimte voor de uitrit komt er niet, het is nu al een invoegstrook. De eenbaansweg richting het gemeentehuis wordt drukker en gevaarlijker met de in- en uitrit naar de garage.</p> <p>e. Welke verkeerskundig onderzoek ligt aan al deze aannames ten grondslag?</p>	<p>c. De nieuwbouw van het Deltaplein is reeds in een vroeg stadium afgestemd op het ontwerp van de doorgaande weg. Dit heeft geleid tot diverse aanpassingen, waaronder de aanleg van een uitritconstructie in de vorm van een hellingbaan. Bij het uitrijden uit deze uitritconstructie hebben automobilisten goed zicht vanuit de zijspiegels op het aankomend verkeer en kruist niet het fietspad. Doordat de uitrit gelegen is direct na een kruising met verkeerslichten, zijn er diverse momenten dat er geen achteropkomend verkeer is, zodat de auto's in alle rust de Koningin Julianalaan kunnen oprijden.</p> <p>d. Het kruispunt wordt compacter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Van de vier rijstroken in de Koningin Julianalaan (in de richting van de Schoolstraat), komen twee van de vier voorsorteerstroken te vervallen.</li> <li>• Van de drie voorsorteerstroken in de Wijngaardenlaan, komt er één te vervallen. Van de drie voorsorteervakken in de Schoolstraat, komt er één voorsorteervak te vervallen.</li> </ul> <p>e. Een onderzoek heeft plaatsgevonden door het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng. Genoemd advies is te downloaden via de gemeentelijke website of op te vragen bij de gemeente.</p>
<p><b>8. Schoolstraat 156a</b></p>	
<p><i>Algemeen</i></p> <p>a. De nieuwbouw is te massaal, te hoog.</p> <p>b. Een nieuwe supermarkt is overbodig. Er staan al aardig wat panden leeg. Te vrezen is dat er veel lege winkelruimte bij komt.</p> <p>c. De geplande parkeergarage is overbodig en duur. Bestaande garages staan behoorlijk leeg en zijn vrijwel nooit 100% bezet. De gemeente kan haar geld beter besteden zoals aan het stimuleren van alternatief vervoer, zoals de fiets.</p> <p>d. Het kappen van de bestaande bomen moet niet mogen. Zij vormen het enige groen van betekenis in het centrum. Door de bomen te laten staan en van het parkeerplein een groen (speel) parkje te maken versterk je de</p>	<p><i>Algemeen</i></p> <p>a. Zie voor schaal van de bebouwing en zicht op de kerktoren de beantwoording op zienswijze 1. Uit de bezonningsstudies blijkt dat de schaduwwerking beperkt zal zijn, daarbij moet bedacht worden dat in het geldende bestemmingsplan al bebouwing in drie lagen (goothoogte 9,50 m) met een kap was toegestaan. Zo er al sprake is van een toename van de schaduwwerking dan zal dat ten opzichte van de bestaande bebouwingsmogelijkheden gering zijn.</p> <p>b. De gemeente beoogt met de supermarkt de Schoolstraat in balans te brengen conform het haltermodel zoals beschreven in het rapport van DTNP uit 2010 'Voorschoten centrum, Ruimtelijke visie centrumvoorzieningen'. De passantenstroom moet de zuidkop opwaarderen zodat ook de kleinere winkels daar kunnen overleven.</p> <p>c. De parkeergarage zorgt er primair voor dat de extra parkeerdruk die het plan veroorzaakt opgevangen wordt. Hiermee wordt voorkomen dat de parkeerdruk verplaatst naar omliggende gebieden. Het beperkte gebruik van de HEMA garage is bekend. De nieuwe garage wordt duidelijk een publieke garage en is daarnaast veel gebruiksvriendelijker ingericht. Daarom verwachten we dat de nieuwe garage wel goed gebruikt zal worden. Overigens promoten we ook het gebruik van fietsen. Er komen minimaal 65 extra fietsplekken bij.</p>

woon-, verblijf- en milieufunctie van het centrum.

- e. De verkeersafwikkeling lijkt wel goed rond het kruispunt Wijngaardenlaan/Schoolstraat. Jammer dat er geen rotonde komt.
- f. Ons vrije uitzicht naar achteren en (deels) opzij verdwijnt. Door hoge nieuwe gebouwen worden we ingesloten. Dit veroorzaakt ook minder bezonning op ons dakterras. Het veroorzaakt ook minder lichtinval.
- g. De parkeermogelijkheid vermindert. De parkeergarage is alleen voor bewoners van de nieuwbouw en bestaande parkeerterreinen verdwijnen. Aangenomen wordt dat auto's van bewoners vooral 's nachts geparkeerd staan. Dit is volgens ons een onterechte aanname.
- h. Er blijft voor ons geen vluchtweg over
- i. Er is hoogteverschil tussen ons dakterras en de nieuwe dakterrassen. Dat kan wateroverlast geven.

#### *Bouw en sloop*

- a. Wij zijn bezorgd voor schade aan onze woning door de bouw. We willen dan ook een uitgebreide inspectie vooraf, zowel binnen als buiten, ook onder het afdekzeil aan de zijmuur. Wij zullen de bouwer en gemeente aansprakelijk stellen bij schade.
- b. Wij verwachten dat in de nieuwbouw onze waterafvoer goed en degelijk wordt

- d. Op het Deltaplein komen 10 tot 12 bomen in de plaats van de bestaande drie. Daarnaast komen er twee blokhagen. Daarmee vinden we dat het er voldoende sprake is van compensatie van het bestaande groen. De bestaande bomen worden overigens verplant naar een andere locatie binnen Voorschoten.
- e. Wij nemen uw opmerking voor kennisgeving aan.
- f. Blijvend recht op vrij uitzicht bestaat niet in Nederland. Uit de bezonningsstudies blijkt niet dat er een grote toename van schaduwwerking zal zijn. Zo er al sprake is van een toename van de schaduwwerking dan zal dat ten opzichte van de bestaande bebouwingmogelijkheden gering zijn.
- g. De parkeergarage is een openbare garage en is door iedereen te gebruiken. Er komen geen gereserveerde plekken voor bewoners, daardoor zal de parkeergarage optimaal gebruikt kunnen worden. De aanneme die gedaan wordt is dat de parkeerdruk die bewoners veroorzaken met de helft afneemt op een doordeweekse dag overdag. Overigens is dat niet het moment dat de parkeerdruk in het centrum heel hoog is. Die is het hoogst op koopavond (vrijdagavond). Op dat moment wordt rekening gehouden met een parkeerdruk door bewoners van 90%.
- h. Vluchtwegen  
Indien door de nieuwbouw een bestaande vluchtweg wordt afgesloten dan zal in overleg met de betrokkenen naar een alternatief worden gezocht. Voorwaarde hierbij is dat door het opheffen van de vluchtroute er geen andere weg bestaat om zich in veiligheid te brengen.
- i. Wateroverlast  
Indien door de nieuwbouw bestaande waterafvoeren worden afgesloten dan zal in overleg met de betrokkenen naar een alternatief worden gezocht. De waterhuishouding tussen de bestaande- en nieuwbouw zal daarbij zorgvuldig worden gedetailleerd.

#### *Bouw en sloop*

- a. Voordat er werkzaamheden op de locatie plaatsvinden zal een bouwkundige inspectie worden gedaan van de opstallen in de directe omgeving van de bouwlocatie. De voorwaarden hiervoor (wie en wat op te nemen) zal door de verzekeraar van de bouwer worden bepaald. Zie ook antwoord G bij zienswijze 4.
- b. Indien door de nieuwbouw bestaande waterafvoeren worden afgesloten dan zal in overleg met de betrokkenen naar een alternatief worden gezocht. De waterhuishouding tussen de bestaande- en

<p>geregeld.</p>	<p>nieuwbouw zal daarbij zorgvuldig worden gedetailleerd.</p>
<p><b>9. Koningin Wilhelminalaan 1</b></p>	
<p>9.1 De wijze waarop de parkeerdruk is gemeten (op een enkele dag) is niet representatief en kan niet als basis dienen voor beleid.</p> <p>9.2 Het beeld dat de gemeente schetst in de evaluatie parkeerbeleid centrum ten aanzien van de parkeerdruk is onjuist. Naar onze mening zal de parkeerdruk in de Nassauwijk sterk stijgen op korte termijn door de bouw van dit project.</p> <p>9.3 We verwachten dat door vergrijzing de parkeerdruk in het centrum zal toenemen. Graag zouden we een demografische uitwerking krijgen van het centrum met omliggende gebieden om de leeftijdsopbouw van bewoners, het aantal auto's per woning, inkomen enz.</p> <p>9.4 Het is onduidelijk waarom het bestemmingsplan alleen oog heeft voor bewoners van de Schoolstraat en Voorstraat terwijl effecten van dit plan ook impact hebben op de aanliggende wijken. Dit zouden wij graag toegevoegd zien.</p> <p>9.5 Wat is de maximale bouwhoogte in totaal en om hoeveel bouwlagen gaat het?</p> <p>9.6 Het rijk en het kabinet wordt op blz. 10 van het bestemmingsplan door elkaar gehaald. Naar onze mening bepaalt het kabinet niet wat er in de Wro komt. Dit bepaalt het rijk of het ministerie van BZK.</p> <p>9.7 Er is geen relatie tussen de conclusie in</p>	<p>9.1 De tellingen zijn op verschillende tijden gehouden in de week, uitgaande wanneer de parkeerdruk het hoogst is. Koopavond, vrijdag en zaterdag zijn daarin meegenomen, dit zijn de drukste winkeltijden en geven daarom ook inzicht op parkeerdruk tijdens piekmomenten.</p> <p>9.2 In het plan zijn voldoende parkeerplaatsen opgenomen. Dit is juist geëist om te voorkomen er extra parkeerdruk ontstaan in de omliggende wijken.</p> <p>9.3 Met de vergrijzing neemt het auto gebruik juist af. Algemeen beeld is dat gepensioneerde hun tweede auto weg doen. Het aantal auto's per woning/huishouden neemt dan sterk af.</p> <p>9.4 Het bestemmingsplan heeft wel degelijk oog voor de impact van het plan op aanliggende wijken. Zo wordt in hoofdstuk 3.2 Stedenbouwkundige beschrijving en analyse meerdere malen aangegeven hoe de nieuwbouw zich verhoudt tot de bebouwing aan de overzijde van de Koningin Julianalaan. Met betrekking tot parkeren is het uitgangspunt dat het plan geen verhoging van de parkeerdruk mag opleveren. Het hoofdargument hiervoor is dat de parkeerdruk dan verplaatst zal worden naar de omliggende gebieden.</p> <p>9.5 Op de verbeelding van het bestemmingsplan staat aangegeven hoe hoog (goot- en bouwhoogte) waar gebouwd mag worden. Die goot- en bouwhoogte zijn afgestemd op het aantal bouwlagen. Zo zal bijv. bij een maximale goot – en bouwhoogte van 10,5 en 14,5 m, maximaal 3 lagen met een kaplaag mogelijk zijn.</p> <p>9.6 Het rijk wordt hier als algemene bestuurslaag bedoeld. Het kabinet is het dagelijks bestuur van deze bestuurslaag. Het kabinet bepaald niet (alleen) wat er in de Wro komt (dat doet de eerste en tweede kamer samen), maar dit wordt ook nergens in het bestemmingsplan beweerd.</p>

<p>2.1.4 en het voorgenoemde deel 2.1.3.</p> <p>9.8 Het is in hoofdstuk 2.2.2 onduidelijk aan welke verplichtingen uit het provinciaal beleid wordt voldaan en waarom.</p> <p>9.9 In hoofdstuk 2.3.3 wordt de conclusie getrokken dat het plan past binnen regionaal beleid. Aangezien er geen openbaar vervoer is binnen een straal van 100 meter en een herstructurering van de weg niet perse betekend dat deze in overeenstemming is met regionaal beleid, zouden we graag nadere uitleg hierover ontvangen.</p> <p>9.10 We zien verbetering van sociale controle als een sterk positief punt van het plan.</p> <p>9.11 De termen missie, ambitie en visie worden in hoofdstuk 2.4.2 verkeerd gebruikt. Kan de gemeente dit bevestigen?</p> <p>9.12 Het is opportuun te geloven dat het uitbreiden van primaire winkels een toename van het aantal passanten tot gevolg zal hebben.</p> <p>9.13 Gevraagd wordt om de openbare ruimte rondom de Dorpskerk te verbeteren.</p> <p>9.14 Gelet op alle niet 'wetenschappelijke' onderbouwde conclusies lijkt het ons niet gepast om in hoofdstuk 2.5 te concluderen dat het plan past binnen rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijke beleid.</p> <p>9.15 De term 'regio' ten aanzien van winkelen is onduidelijk. Het is onwaarschijnlijk dat het centrum van Voorschoten een regionale functie vervuld.</p> <p>9.16 De term 'regio' ten aanzien van wonen is onduidelijk.</p> <p>9.17 De term 'regio' ten aanzien van verblijven is onduidelijk. Dit moet duidelijk worden gemaakt voordat geconcludeerd</p>	<p>9.7 Met het plan wordt de ruimtelijk economische structuur versterkt, de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid verbeterd. Wij zijn daarom van mening dat de conclusie wel degelijk aansluit op hoofdstuk 2.1.3</p> <p>9.8 Er wordt voldaan aan de verplichting dat detailhandel zich moet vestigen in bestaande winkelcentra.</p> <p>9.9 Aan beide kanten van het centrum is er een bushalte. Ter hoogte van de Hoogvliet en bij de rotonde Raadhuislaan. In het regionaal beleid is gesteld dat er binnen 800 m hemelsbreed een bushalte moet zijn.</p> <p>9.10 We nemen uw opmerking voor kennisgeving aan.</p> <p>9.11 We zijn van mening dat we termen wel degelijk goed gebruiken.</p> <p>9.12 Ervaringen na de opening van Albert heijn aan de noord kant en het rapport van DTNP uit 2010 geven aan dat een supermarkt een grote passantenstroom aantrekt.</p> <p>9.13 De openbare ruimte rondom de Dorpskerk maakt geen onderdeel uit van dit plan. Het plangebied grenst er ook niet aan. We nemen de wens om dit deel van de Schoolstraat ook her in te richten voor kennisgeving aan.</p> <p>9.14 In hoofdstuk 2 is bestaand beleid sterk samengevat (met name van hogere overheden) omwille van de leesbaarheid van het bestemmingsplan. Hierdoor kan het zijn dat conclusies soms kort-door-de-bocht overkomen. Wij concluderen dat het plan wel degelijk aan rijk-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid voldoet. De provincie heeft dit zelfs schriftelijk bevestigd. De andere bestuurslagen hebben eveneens de mogelijkheid gehad op het bestemmingsplan te reageren maar hebben dat niet gedaan. Het plan is daarnaast een direct uitvloeisel van gemeentelijk beleid.</p> <p>9.15 t/m 9.18 Met 'de ambitie om de positie van het centrum binnen de regio te behouden en te versterken' wordt met 'centrum' het centrum van Voorschoten bedoeld. Er wordt niet mee bedoeld dat wij Voorschoten als centrum van de regio zien. Het onderzoek 'Ruimtelijke visie centrumvoorzieningen 2010' heeft uitgewezen dat ca. 20% van de bezoekers van het centrum niet uit Voorschoten komt en vervult dus een zekere regionale functie (dit kan</p>
--	---

<p>wordt dat Voorschoten hiervoor een centrumfunctie vervuld.</p>	<p>op het gebied van winkelen of verblijven (zoals horeca) zijn). Op het gebied van wonen zijn er daarnaast binnen de Regio Holland Rijnland afspraken gemaakt over woningbouwprogramma's. Daarmee vervult Voorschoten ook op woningbouwgebied een regionale rol.</p>
<p>9.18 Achterhaald moet worden welke redenen de regio bewoners en inwoners hebben wel of niet in Voorschoten centrum te winkelen. Dit is noodzakelijk om een visie op het centrum van Voorschoten te kunnen ontwikkelen.</p>	<p>9.19 Het rapport van DTNP is uit 2010 destijds waren de trends van internet en crisis reeds bekend. Hier is rekening mee gehouden door op te nemen dat buiten het centrum geen extra meters detailandel worden toegestaan. Het Deltaplein project is ook met name bedoeld het centrum een kwalitatieve impuls te geven.</p>
<p>9.19 Er wordt op blz. 17 verwezen naar een rapport uit 2006. Door de economische ontwikkelingen is dit achterhaald.</p>	<p>9.20 Het betreft hier wederom een samenvatting van een document. Voor een uitgebreidere aanloop tot dit advies en de onderbouwing ervan verwijzen wij u naar dit document. Omwille van de leesbaarheid zullen we dit deel van het bestemmingsplan niet uitbreiden. We hebben hier verder ook geen commentaar op gekregen van andere inwoners, bedrijven of overheden.</p>
<p>9.20 Het advies om in eerste instantie de primaire functie van het centrum als lokaal dorpscentrum te verbeteren leidt niet automatisch uit de voorgaande teksten. Daarom vinden we dat dit uit het bestemmingsplan verwijderd moet worden. Er moet een sociaal demografisch onderzoek worden uitgevoerd om te achterhalen of er daadwerkelijk gemis is van het boodschappenaanbod. De juiste uitstraling van het centrum, het opheffen van het fietspad door de Schoolstraat en een centralisatie van specialistische zaken heeft een grotere kans van slagen om het sociale, levendige karakter te verhogen, het woonplezier van de bewoners te verhogen en de uitstraling van Voorschoten als hoogstaande regio gemeente waarin alle lagen van de bevolking zich thuis voelen, te verstevigen.</p>	
<p>9.21 De visie dat het van belang is om de winkelfunctie alleen in de Schoolstraat te concentreren en niet naar andere delen van de gemeente uit te breiden vinden we een goed punt.</p>	<p>9.21 We nemen uw opmerking voor kennisgeving aan.</p>
<p>9.22 We zouden graag een verduidelijking</p>	<p>9.22 Er wordt op blz. 17 genoemd dat de zuidkant van de winkelstraat een publiekstrekker mist. Met dit</p>

<p>zien waarom dit bestemmingsplan naadloos aansluit op de visie uit 2010. Dit is niet uit de tekst af te leiden.</p>	<p>bestemmingsplan wordt deze publiekstrekker mogelijk gemaakt door een relatief grote winkelruimte (meer dan 1000 m2) toe te staan.</p>
<p>9.23 De semi-conclusie uit de tweede alinea van onderen op blz. 17 is niet onderbouwd en mag daarom niet worden opgenomen. De voorgenomen bouwstijl en het type winkels en de bevoorrading ervan zal leiden tot een daling van onze kwaliteit van wonen.</p>	<p>9.23 Met het project wordt een ruimer en breder aanbod aan winkelvoorzieningen, een attractiever winkelklimaat voor bezoekers, een attractiever vestigingsklimaat voor ondernemers en een verbeterde bereikbaarheid van detailhandel aan de zuidkant van het centrum nagestreefd. Dit moet ervoor zorgen dat dit gebied ook in de toekomst een prettig verblijfgebied is. Ook krijgt het gebied een ruimtelijke impuls. De auto's worden uit het zicht gehaald, de kwaliteit van de Schoolstraat wordt verlengd tot en met het plein en de nieuwbouw bevat hoogwaardige architectuur. Daarom vinden we dat het plan een impuls op zowel economisch als sociaal gebied is. Hierdoor, maar ook door de ruime afstand van het plan tot uw woning (ca. 24 meter) zijn we van mening dat uw kwaliteit van wonen niet wordt aangetast.</p>
<p>9.24 De waarde van onze woning zal bijna zeker dalen door het plan. Om dit te compenseren dienen aanpassingen aan onze woningen worden opgenomen in het bestemmingsplan om dit te compenseren.</p>	<p>9.24 Indien er sprake zal zijn van een waardedaling van de woning die toe te rekenen is aan de nieuwbouwmogelijkheden, dan kunt u hiervoor binnen 5 jaar na het onherroepelijke worden van het bestemmingsplan en omgevingsvergunning een tegemoetkoming op de schade aanvragen bij de gemeente. Beoordeeld zal worden gevraagde vergoeding al dan niet terecht is.</p>
<p>9.25 In hoofdstuk 2.4.6 worden drie thema's genoemd maar slechts twee toegelicht. Dit geeft blijk van een subjectieve opzet van dit document.</p>	<p>9.25 Omdat één van de thema's niet relevant is hebben we deze niet genoemd in de samenvatting van de Structuurvisie 'Centrum Voorschoten 2020'. Pas wanneer uit een samenvatting relevante stukken bewust worden weggelaten is er sprake van een subjectieve opzet. Dat is hier niet aan de orde.</p>
<p>9.26 Wij onderschrijven de visie om in de Voorstraat meer horeca met een hoger segment en meer terrassen en restaurants op te richten.</p>	<p>9.26 We nemen uw opmerking voor kennisgeving aan.</p>
<p>9.27 Naar onze mening heet dit document 'bestemmingsplan'. Dit houdt in dat het geen bouwplan is (hoofdstuk 2.4.8).</p>	<p>9.27 Het nieuwe bestemmingsplan maakt het bouwplan mogelijk wat eveneens ter inzage lag. Alleen wanneer de nieuwe mogelijkheden binnen het bestemmingsplan daadwerkelijk benut worden door het realiseren van het bouwplan, zullen de gestelde beleidsdoelen gehaald worden. Daarom vinden we in dit geval het toepassen van de term 'bouwplan' terecht.</p>
<p>9.28 Er wordt gesteld dat de indeling en het karakter van het gebied niet in overeenstemming is met de rest van het centrum. Het nieuwe plan is eveneens niet in overeenstemming en zou daarom aangepast moeten worden. (hoofdstuk 2.4.8)</p>	<p>9.28 Zoals uitgebreid is toegelicht in het bestemmingsplan zijn we van mening dat het nieuwe plan past binnen het karakter van het centrum.</p>
<p>9.29 Als er wensen ten grondslag liggen aan een bepaalde indeling van het centrum, is het meer dan handig om aan te geven wie deze wensen aangeleverd heeft. (hoofdstuk 2.4.8)</p>	<p>9.29 De gewenste indeling van het centrum is tot stand gekomen in overleg met inwoners en ondernemers van Voorschoten door de publieke voorbereiding van de structuurvisie centrum. Daarnaast is deze vastgesteld door gemeenteraad.</p>
<p>9.30 Het bijdragen aan de kwaliteit van</p>	<p>9.30 Hoewel u taal technisch gezien gelijk heeft vinden wij dat uit de context voldoende blijkt dat hier een</p>

leefomgeving kan zowel positief als negatief betekenen. Naar onze mening draagt het bestemmingsplan negatief bij. (hoofdstuk 2.4.8)	positieve bijdrage aan de kwaliteit bedoeld wordt.
9.31 Of dit bestemmingsplan een bijdrage zal leveren is nog maar de vraag. Er is sterke twijfel over de onderbouwing. (hoofdstuk 2.4.8)	9.31 Wij zijn van mening dat de toelichting van het bestemmingsplan en de onderliggende beleidsstukken voldoende onderbouwing leveren.
9.32 Wij zijn als bewoners niet gekend als entiteit waar rekening mee gehouden dient te worden. Dit betreuren wij omdat wij het meeste overlast zullen ervaren tijdens en na de bouw.	9.32 De ruimtelijke invloed van het plan op de omgeving is uitgebreid geanalyseerd. Een samenvatting van onze conclusies is in de toelichting van dit bestemmingsplan genoemd. Ook krijgt u de mogelijkheid om uw zienswijze te uiten op het plan. Uw zienswijze is zeer serieus beoordeeld door het gemeentebestuur. Daarnaast heeft de gemeente via privaatrechtelijke afspraken met de ontwikkelaar specifiek afspraken gemaakt om overlast tijdens de bouw zoveel mogelijk te voorkomen. Dit om overlast voor de omwonenden en ondernemers zoveel mogelijk te voorkomen.
9.33 Wij zijn positief over de lichte bestrating.	9.33 We nemen uw opmerking voor kennisgeving aan.
9.34 De keuze voor een discountsupermarkt zal de gewenste passanten niet uitnodigen en de waarde van het gehele centrumgebied omlaag halen. Bovendien staat het haaks op het advies om het hogere segment aan te spreken.	9.34 Ervaringen na de opening van Albert heijn aan de noord kant en het rapport van DTNP uit 2010 geven aan dat een supermarkt een grote passantenstroom aantrekt. Het is in eerste instantie aan ondernemers om te bepalen aan wat voor soort winkel er behoefte is in Voorschoten. Ten slotte heeft de consument het laatste woord. De bestemming die nu is opgenomen in het plan laat winkels van alle kwaliteitsniveaus toe.
9.35 Er wordt een horecagelegenheid toegestaan in het paviljoen. Wat voor type wordt dit? De bestaande zaken in de omgeving trekken geen midden- hoog segment bezoekers aan.	9.35 Er komt detailhandelondersteunende horeca in het paviljoen.
9.36 Wij zijn van mening dat de gemeente een veel actievere rol moet spelen m.b.t. de overlast die winkeliers, personeel en inwoners uit andere delen van de wijk veroorzaken door in dit deel van de Nassauwijk te parkeren.	9.36 Bij de ontwikkeling van dit plan is geëist dat het plan voldoende parkeerplaatsen bevat om de parkeerdruk van het plan zelf op te vangen. Hierdoor heeft het plan geen negatieve invloed op de parkeerdruk in de omgeving. Hoewel we de klachten over parkeerproblemen in de Nassauwijk serieus nemen, vallen deze buiten de invloedssfeer van dit plan.
9.37 De voorgenomen bebouwing zorgt ervoor dat er geen daglicht meer komt in onze woning. Volgens artikel 5:37 1 BW is dit niet toegestaan. Ook mag conform dit artikel geen extra overlast worden veroorzaakt. Wij stellen de gemeente hiervoor aansprakelijk	9.37 Wij zijn van mening dat de voorgenomen bebouwing passend is en dat er geen normen worden overschreden. Indien er sprake zal zijn van planschade, dan kunt u hiervoor binnen 5 jaar na het onherroepelijke worden van het bestemmingsplan en omgevingsvergunning een tegemoetkoming op de schade aanvragen bij de gemeente. Beoordeeld zal worden gevraagde vergoeding al dan niet terecht is.
	9.38 Uit de bezonningsstudies blijkt dat er vrijwel geen schaduw hinder ondervonden zal worden door de

<p>op basis van artikel 5:37 4 BW.</p> <p>9.38 Door het verdwijnen van zonlicht op de houten constructie van onze woning zullen schimmels en mogelijk zelfs houtrot ontstaan. Ook hiervoor stellen wij de gemeente aansprakelijk.</p> <p>9.39 Wij beschouwen het inkijken van de nieuwe woningen aan de overzijde van de weg als overlast. Bij de inrichting van de woningen moet dit niet worden gestimuleerd (door bijvoorbeeld een balkon, zijkant woonkamer enz.)</p> <p>9.40 Wij zien graag dat de volgende punten worden toegevoegd aan het bestemmingsplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De gehele Nassauwijk wordt voor vergunninghouders. Bewoners kunnen deze kopen.</li> <li>• Het hondenpoepveld bij de bibliotheek kan omgebouwd worden tot een terrein voor betaald parkeren. Daarnaast moet er een oplossing komen voor alle honden die nu hier worden uitgelaten (bijvoorbeeld door honden uitlaat plekken)</li> <li>• Iedereen moet verplicht een parkeerplaats kopen bij de nieuw te bouwen woningen, alleen is dit niet een direct opeisbare parkeerplaats. Als er geen plek is kunnen ze gratis op het nieuwe parkeerterrein parkeren.</li> </ul> <p>9.41 Het is een goed idee om de uitrit van de parkeergarage te verplaatsen naar de voorgestelde locatie. Voor de inrit zou echter een uitvoegstrook moeten komen in het verlengde van de voorgestelde nieuwe uitrit.</p>	<p>nieuwbouw.</p> <p>9.39 Ook in het geldende bestemmingsplan was ter plaatse bebouwing toegestaan. Ook voorbijgaand verkeer zal mogelijk in de woning kunnen kijken. Wij zien niet in dat door het plan de inrij in de woning wezenlijk verandert.</p> <p>9.40 Wij zien geen aanleiding tot het verplichten tot het kopen/huren van een parkeerplaats. Daarnaast is dit ongewenst omdat er ook mensen bestaan die geen parkeerplaats nodig hebben. Ook wordt op die manier het dubbel gebruik van parkeerplaatsen verminderd waardoor het risico ontstaat dat de parkeerdruk in de omgeving weer hoger zal worden. Het invoeren van zones voor vergunninghouders of het creëren van extra parkeerplaatsen op het Oranjeplein, valt niet binnen de scope van dit bestemmingsplan.</p> <p>9.41 We waarderen het dat u de gekozen locatie voor de uitrit waardeert. De inrit is bewust haaks op de rijrichting gelegen, waardoor afslaan auto's, die de garage willen inrijden, goed zicht hebben op het aankomende fiets, voetganger en scooter verkeer. Doordat de huidige uit-/ingang in de toekomstige situatie alleen ingang wordt, is de entree overzichtelijker dan in de huidige situatie. Er hoeft geen rekening te worden gehouden met uitkomend verkeer.</p>
---	---

<p>9.42 De gemeente moet een aanpassing doen aan onze woningen waardoor ook ons geluidsniveau onder de grens van 33 dB zal blijven.</p> <p>9.43 Ten aanzien van de maximum snelheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast zien we graag dat de gemeente een of beide van de volgende voorstellen uitvoert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flitspalen halverwege de Julianalaan en bij de stoplichten beide zijden</li> <li>• Een bord dat verteld in een smily vorm hoe hard iemand rijdt</li> <li>• Digitale borden plaatsen op alle toegangswegen met daarop de namen van de parkeergarages en hoeveel vrije plekken er nog zijn</li> </ul> <p>9.44 We vinden het jammer dat er zo weinig terug te lezen is in het bestemmingsplan van de vooroverlegreacties. Het lijkt ons logisch om de mening van deze praktijkexperts terug te laten komen in de onderbouwing.</p>	<p>9.42 De totale geluidstoename op de gevels van de bestaande bebouwing tengevolge van de nieuwbouw én de wijzigingen aan de weg bedraagt maximaal Lden 1,3 dB. Pas wanneer deze toename 2 dB zou zijn zou er via de Wet geluidhinder mogelijk recht bestaan op sanerende maatregelen (gevelisolatie).</p> <p>9.43 Regelmatig worden snelheidsmetingen verricht in de Koningin Julianalaan. Door de versmalde rijbanen is de snelheid verlaagd.</p> <p>Ook de versmalling van het resterende deel van de doorgaande weg (Schoolstraat, entree Koningin Julianalaan) zal snelheidsremmend werken. Op dit moment wordt onderzocht of een snelheidsmeter in de Koninginnelaan wordt aangebracht.</p> <p>Er is een parkeer verwijz systeem d.m.v. bebording. Voor digitale borden heeft Voorschoten helaas geen middelen.</p> <p>9.44 De inspraakreacties zijn zorgvuldig beoordeeld en beantwoord. We zien echter geen reden om ons beleid aan te passen. Door de vooroverlegreacties en onze reactie daarop wel in het bestemmingsplan op te nemen, krijgt ook het geluid van tegenstanders ruimte in het bestemmingsplan. Datzelfde geldt ook voor de zienswijzen die zijn ingediend.</p>
<p><b>10. Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten</b></p>	
<p>a. De massaliteit past niet bij het kleinschalige dorpscentrum. De toren van meer dan 21 meter benadrukt het grootstedelijke karakter van het bouwwerk. Het zicht op de dorpskerk en het beschermd dorpsgezicht wordt grotendeels afgeschermd. Welke stedenbouwkundige visie ligt hieraan ten grondslag?</p> <p>b. Leegstand is een risico voor de geplande winkels. In de nieuwbouw bij de Albert Heijn staat nog steeds winkelruimte leeg. Te</p>	<p>a. De bestaande bebouwing is inderdaad gedateerd en heeft niet de uitstraling die de entree van het centrum van Voorschoten verdient. De nieuwbouw krijgt een architectonische uitstraling met allure. Vormgeving, detaillering en materiaalgebruik van de bebouwing sluit aan bij de gewenste uitstraling. De verschillende goot- en bouwhoogten maken een opbouw van de bestaande, aansluitende bebouwing naar het gewenste accent mogelijk. Hoewel het contrast met het beschermd gezicht naar ons idee meevalt (er is specifiek gekozen voor lagere bebouwing aan de Schoolstraat, deze bouwhoogte is bovendien in het geldende bestemmingsplan al mogelijk), te meer omdat door de opdeling van de bebouwing de schaal verkleind is ontstaat er een scheiding tussen het beschermd gezicht en de hedendaagse bebouwing. De kleinschaligheid van de historische bebouwing komt hierdoor meer tot uitdrukking. Het zicht op de dorpskerk is vanaf de Wijngaardenlaan al beperkt en zal vanaf de Veurseweg niet noemenswaardig verminderen.</p>

overwegen valt om naast de winkelfunctie ook sociaal-/culturele voorzieningen toe te staan die zeker in de toekomst een grotere aantrekkingskracht hebben op het centrum.

- b. De opgenomen ruimte voor detailhandel is gebaseerd op het rapport van DTNP uit 2010 'Voorschoten centrum, Ruimtelijke visie centrumvoorzieningen'. Hierin is rekening gehouden met de afnemende behoefte aan vierkante meters detailhandel. Andere functies naast detailhandel is niet ondenkbaar en in de toekomst kan hiervoor een bestemmingswijziging worden aangevraagd. Sterke voorkeur heeft om de Schoolstraat-kant wel voor winkels te behouden. Tot nu toe lijkt deze invulling mogelijk.
- Leegstand is met name een kwestie van vraag en aanbod. Commercieel minder interessante panden, vanwege ligging of prijs, kunnen hierom vaker of langer leegstaan dan andere.