



**Leidschendam-
Voorburg**

R a a d s b e s l u i t 2533

De raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg,

gezien de aanvraag omgevingsvergunning voor het oprichten van honderddrieënvijftig woningen op de percelen kadastraal bekend gemeente Veur, sectie: B, nummers 5828, 6534, 11858, 11193 (ged.) en 12460 (ged.), plaatselijk gemerkt Landscheidingstraat in Leidschendam en de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing;

gezien het voorstel van het college d.d. 26 oktober 2021 (2533) en gelet op artikel 2.27 van de Wet Algemene bepalingen omgevingsrecht en het bepaalde in artikel 6.5 van het Besluit omgevingsrecht;

b e s l u i t:

1. De Zienswijzennota Projectafwijkingsbesluit "Landscheidingstraat (Leytsche Hof)" vast te stellen;
2. Een definitieve verklaring van geen bedenkingen af te geven voor het oprichten van honderddrieënvijftig woningen op de percelen kadastraal bekend gemeente Veur, sectie: B, nummers 5828, 6534, 11858, 11193 (ged.) en 12460 (ged.), plaatselijk gemerkt Landscheidingstraat in Leidschendam.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg van 7 december 2021.

de griffier,

mr. C.J. de Vries

de voorzitter,

J.G. Bijl

**Behoort bij besluit van B & W
van Leidschendam-Voorburg**

OMGEVINGSVERGUNNING 1e FASE



Leidschendam-
Voorburg



**Leidschendam-
Voorburg**

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Zienswijzennota

Projectafwijkingsbesluit

“ Landscheidingstraat (Leytsche Hof)”

(ID-nr: NL.IMRO.1916.LeytscheHof-VG01)

Collegevergadering d.d. 26 oktober 2021

Raadsvergadering d.d. 7 december 2021

Behorende bij raadsbesluit 2533

ZIENSWIJZENNOTA PROJECTAFWIJKINGSBESLUIT “LANDSCHEIDINGSTRAAT (LEYTSCHÉ HOF)”

1. INLEIDING

Op 16 november 2020 is een aanvraag omgevingsvergunning eerste fase ontvangen voor het oprichten van honderddrieënvijftig woningen aan de Landscheidingstraat in Leidschendam. Het nieuwbouwproject “Leytsche Hof” omvat het oprichten van honderddrieënvijftig woningen met parkeervoorzieningen (parkeergarage) en is als “gesloten bouwblok”, gelegen tussen de Oude Trambaan, Rijnlandstraat, Schoorlaan en Landscheidingstraat.

De geplande nieuwbouw is in strijd met de “Beheersverordening 2017 Leidschendam-Voorburg” (waarin inhoudelijk het ‘oude’ bestemmingsplan “Damcentrum” van toepassing is verklaard) en kan alleen gerealiseerd worden met een projectafwijkingbesluit. Ingevolge artikel 6.5 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening, juncto artikel 3.11 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan alleen meegewerkt worden aan een projectafwijkingbesluit als de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen heeft afgegeven.

Op 5 januari 2021 heeft de raad een lijst vastgesteld van categorieën waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen is vereist. De voorliggende aanvraag past niet binnen deze categorieën (het gaat om het nieuw bouwen van meer dan 10 woningen binnen de bebouwde kom van Leidschendam). Dit betekent dat voor deze aanvraag alsnog een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad is vereist.

Op 13 juli 2021 heeft de raad een ontwerp verklaring van geen bedenkingen (raadsbesluit nr. 2305) afgegeven. Hierbij is aangegeven dat, indien er geen zienswijzen worden ingediend, de ontwerp verklaring van geen bedenkingen als definitieve verklaring van geen bedenkingen kan worden beschouwd. De ontwerp verklaring van geen bedenkingen heeft samen met de ontwerp omgevingsvergunning, het ontwerpbesluit hogere grenswaarde Wet Geluidhinder en de bijbehorende stukken ter inzage gelegen vanaf donderdag 29 juli 2021 t/m woensdag 8 september 2021. In de periode van terinzagelegging zijn elf zienswijzen ingediend. Van een aantal indieners van de zienswijzen was al eerder (onder andere na publicatie van de ingekomen aanvraag in december 2020) een zienswijze ontvangen. Deze zienswijzen hebben wij ook meegenomen in deze zienswijzennota.

Nu er tijdens de ter inzage termijn zienswijzen zijn ontvangen, zal de gemeenteraad alsnog de definitieve verklaring van geen bedenkingen moeten afgeven, voordat de omgevingsvergunning kan worden verleend. In deze zienswijzennota zijn de ingediende zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Per ingediende zienswijzen is aangegeven of deze aanleiding heeft gegeven het plan aan te passen of de omgevingsvergunning niet te verlenen.

1.1 LEESWIJZER

De zienswijzennota is als volgt opgebouwd:

De voorliggende Zienswijzennota Projectafwijkingbesluit “Landscheidingstraat (Leytsche Hof)” omvat in hoofdstuk 2 een overzicht van de ingediende zienswijzen. In hoofdstuk 3 wordt de ingediende zienswijzen inhoudelijk behandeld. De zienswijzennota maakt deel uit van het besluit van de raad voor het afgeven van de verklaring van geen bedenkingen en het besluit van het college tot verlening van de omgevingsvergunning.

2. ZIENSWIJZEN

In 2.1 is in tabelvorm weergegeven van wie op welke datum de schriftelijke zienswijze is ontvangen. In 2.2 wordt ingegaan op de ontvankelijkheid van de ingediende zienswijze. De ontvankelijke zienswijze is vervolgens in hoofdstuk 3 inhoudelijk samengevat, beoordeeld en afgewogen en van een reactie voorzien.

2.1 OVERZICHT ZIENSWIJZEN

Nr.	KCS nummer (zaak en/of doc.nr)	Indiener	Adres	PC/Plaats	Datum ingekomen
1.	695626	Indiener(s) zienswijze 1	Anoniem	Anoniem	30 dec 2020
2.	695636	Indiener(s) zienswijze 2	Anoniem	Anoniem	30 dec 2020
3.	695633 / 766561	Indiener(s) zienswijze 3	Anoniem	Anoniem	30 dec 2020 / 6 sept 2021
4.	695631 / 752129 (898281)	Indiener(s) zienswijze 4	Anoniem	Anoniem	30 dec 2020 / 7 sept 2021
5.	750765	Indiener(s) zienswijze 5	Anoniem	Anoniem	8 juli 2021/ 5 aug 2021
6.	752129 (870803)	Indiener(s) zienswijze 6	Anoniem	Anoniem	12 juli 2021
7.	752129 (870791)	Indiener(s) zienswijze 7	Anoniem	Anoniem	12 juli 2021
8.	752129 (870861)	Indiener(s) zienswijze 8	Anoniem	Anoniem	12 juli 2021
9.	752129 (870843)	Indiener(s) zienswijze 9	Anoniem	Anoniem	12 juli 2021
10.	684542 (895246)	Indiener(s) zienswijze 10	Anoniem	Anoniem	1 sept 2021
11.	752129 (898270)	Indiener(s) zienswijze 11	Anoniem	Anoniem	7 sept 2021

2.2 ONTVANKELIJKHEID ZIENSWIJZEN

Het projectafwijkingsbesluit “Landscheidingstraat (Leytsche Hof)” heeft ter inzage gelegen vanaf donderdag 29 juli 2021 t/m woensdag 8 september 2021. De ontvangen zienswijzen zijn deels voor de ter inzagelegging (onder andere naar aanleiding van de publicatie van de ingekomen aanvraag in december 2020) en deels gedurende de ter inzagelegging ingediend. Er zijn geen zienswijzen na de termijn ingediend.

2.3 ANONIMISEREN ZIENSWIJZEN

De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) stelt strenge regels aan het (digitaal) openbaar maken van NAW-gegevens. Op grond van de AVG is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens: naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen.

De indieners van de zienswijzen worden daarom niet met naam en toenaam genoemd. Om te kunnen herleiden wie een zienswijze heeft ingediend, is een afzonderlijk document “Overzicht indiener zienswijzen projectafwijkingsbesluit “Landscheidingstraat (Leytsche Hof)” opgesteld. Dat overzicht wordt niet beschikbaar gesteld.

3. BEANTWOORDING VAN DE ZIENSWIJZEN

In dit hoofdstuk is per reclamant de ingebrachte zienswijze samengevat en voorzien van een reactie. Onder conclusie wordt aangegeven of de betreffende zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het plan of het projectafwijkingsbesluit “Landscheidingstraat (Leytsche Hof)”.

3.1. Indiener(s) zienswijze 1, 2, 3, 4, 11

Samenvatting van de zienswijze:

1. Verkeersdruk Damcentrum, Rijnlandstraat

In de ruimtelijke onderbouwing van 11-11-2020 wordt volgens reclamanten volledig voorbij gegaan aan punt 4.2 uit het rapport Milieueffecten bestemmingsplannen Leidschendam-Centrum, dd. 11-02-2010. Er werd in 2010 beschreven dat er een toename van het verkeer op het Damplein verwacht werd van 10-15%. Toen ging het nog om de bouw van 103 woningen. Nu gaat het om een aanvraag voor 153 woningen. In de ruimtelijke onderbouwing wordt geschreven dat er iets minder verkeer verwacht wordt dan de prognose van 2020, die in het rapport van 2010 beschreven was. Inmiddels zijn er sinds 2010 meerdere verkeersrapporten gemaakt i.v.m. de eventuele extra oeververbinding ter hoogte van Klein Plaspoelpolder en andere verkeersplannen. Deze geven een actueler beeld van de aantallen. Reclamanten vragen zich af waarom de aanvullende en recentere rapporten niet zijn toegevoegd. In de ruimtelijke onderbouwing wordt er alleen naar verwezen, maar kan dit niet getoetst worden. Die toetsing zou transparant moeten zijn en meegenomen moeten worden in de aanvraag.

In het rapport Milieueffecten bestemmingsplannen Leidschendam-Centrum worden onder punt 4.4. zorgen benoemd over de toename van het verkeer rondom het Damplein, dat vanaf de Nieuwstraat/Damhouderstraat/ Zuidelijke sluisbrug richting de Rijnlandstraat en vice versa gaat. Volgens de maatgevende uitspraak van de Raad van State op 6 juni 2007 zou de verkeersintensiteit rondom het Damplein en over de Sluisburg terug moeten naar maximaal 5.000 verkeersbewegingen. Reclamanten vragen zich af waarom ze hier niets van terug zien in de ruimtelijke onderbouwing. Nu, meer dan 13 jaar na deze uitspraak, is er nog steeds geen stap vooruitgang geboekt. Dat komt vooral omdat er bij de aanvraag van bouw- en omgevingsvergunningen geen rekening mee gehouden wordt. Sterker nog, de aanvraag van deze omvang met de ingang van de parkeergarage aan de Rijnlandstraat kan de situatie alleen maar verslechteren. De Raad van State zou dit moeten verbieden, reclamanten kunnen alleen een zienswijze indienen en erop wijzen dat er niet voldaan wordt aan deze maatgevende uitspraak. Reclamanten vragen zich af waarom de gemeente zich niet aan de eerder gemaakte afspraken houdt.

Reactie:

Met dit plan is al jaren rekening gehouden. Het is ook opgenomen in de regionale verkeersmodellen. De wegenstructuur in Damcentrum kan al deze ruimtelijke plannen aan, het knelpunt is het doorgaande verkeer dat nog steeds (te) veel gebruikt maakt van de Sluis. Er wordt ingezet op het stimuleren van het gebruik van de N14, o.a. met brug open borden (geplaatst) en DRIP's (volgt later dit jaar). Ook worden de verkeersstromen gemonitord.

Het totaal aantal woningen wat in het Damcentrum in de verschillende projecten gerealiseerd is, komt grotendeels overeen met de aantallen waar destijds in het rapport Milieueffecten bestemmingsplannen Leidschendam-Centrum vanuit is gegaan. In bepaalde projecten zijn meer en in andere projecten minder woningen gerealiseerd. Op grond van de uitwerkingsregels uit het bestemmingsplan waren minimaal 542 en maximaal 656 woningen binnen de uitwerkingsgebieden toegestaan. In werkelijkheid komt het totaal aantal woningen binnen deze uitwerkingsgebieden op circa 521 woningen. Het totaal blijft dus nog ruim onder het aantal woningen waar destijds in het bestemmingsplan vanuit gegaan is.

Er zijn sinds 2010 inderdaad andere verkeersrapporten gemaakt die een actueler beeld geven van de hoeveelheid verkeer. Voor het “Akoestisch onderzoek, Bouwplan Leytsche hof in Leidschendam, Van Kooten Akoestisch Advies, d.d. 1 april 2021”, wat onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing, heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg actuele verkeersprognoses voor alle relevante wegen aangeleverd (pagina 6 en 57). Daarbij is steeds de hoogst voorkomende intensiteit in de prognoses over de periode 2020-2030 als maatgevend beschouwd. Op basis hiervan blijkt dat de te verwachten verkeersintensiteit op de doorgaande wegen (50 km/uur) redelijk overeenkomt met de prognoses uit 2010 (Milieueffecten bestemmingsplannen Leidschendam-Centrum). Voor de Rijnlandstraat is de nieuwe prognose veel lager dan de oude. Zowel de te verwachten intensiteit op de doorgaande wegen, waaronder de Oude Trambaan en J.S. Bachlaan, als die op de Rijnlandstraat (30 km/uur), past binnen de vormgeving en functie van deze wegen.

De uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) waarin de 5.000 verkeersbewegingen in het Damcentrum werd genoemd, was een uitspraak over het bestemmingsplan “Damcentrum”. Deze maximale 5.000 verkeersbewegingen zijn destijds genoemd in relatie tot het kunnen voldoen aan de eisen voor luchtkwaliteit zoals die op dat moment golden. In de afgelopen 15 jaar zijn de emissie eisen voor motorvoertuigen aanzienlijk strenger geworden. Daardoor is de uitstoot van het verkeer fors verminderd. Anno 2021 (en ook op de langere termijn) kan ook met een groter aantal motorvoertuigbewegingen dan 5.000 per etmaal aan de luchtkwaliteitseisen worden voldaan. Het door de ABRvS genoemde aantal van 5.000 was een middel om tot een doel te komen, geen doel op zichzelf. De veronderstelling dat de 5.000 motorvoertuigen per etmaal als genoemd in de uitspraak van juni 2007 nog steeds het absolute maximum zou zijn is onjuist. De eerdere plannen en de uitspraken van de ABRvS zijn door de actualiteit ingehaald. Besluiten die nu genomen worden zullen moeten worden beoordeeld aan de hand van de nu geldende normen en regels. Voor wat betreft de luchtkwaliteit (dat de basis was voor het door de ABRvS genoemde maximum van 5.000 motorvoertuigen per etmaal) kan aan die normen en regels zeker worden voldaan met meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal door het Damcentrum. Elk besluit zal moeten voldoen aan de actueel geldende wet- en regelgeving. Deze besluiten zullen niet getoetst worden aan uitspraken van de ABRvS van 15 jaar geleden waar nog oude wet- en regelgeving van toepassing was.

Het voorgaande doet er uiteraard niet aan af dat de gemeente zich blijft inspannen om maatregelen te treffen, die tot een vermindering van de verkeersdruk als gevolg van doorgaand verkeer door het Damcentrum kunnen leiden. Deze problematiek staat echter niet in een directe relatie tot de beoogde bouwplannen, ook niet tot het nu voorliggende bouwplan voor de Landscheidingstraat.

2. Ingang parkeergarage

Door de ingang van de parkeergarage aan de Rijnlandstraat te plaatsen, zal er volgens reclamanten een nog grotere verkeersaantrekkende werking ontstaan, omdat verkeer vanaf de A4 altijd via Leidschendam-Zuid zal rijden. Dit is in strijd met het besluit van de gemeenteraad, dat de verkeersdruk rondom de sluis en het Damcentrum verminderd moet worden. Dit besluit wordt ondermijnd door de parkeergarage (met 160 parkeerplaatsen) op deze manier te ontsluiten. In de raadsvergadering werd aangegeven dat gedacht wordt dat dit wel mee zal vallen. De rapporten laten volgens reclamanten het tegendeel zien. Er moet worden uitgegaan van feiten, de gevolgen zijn onder andere voor Leidschendam-Zuid niet acceptabel. Dit extra verkeer rijdt onder andere langs basisschool “De Zonnewijzer” in de Rijnlandstraat waardoor de verkeerssituatie voor deze schoolkinderen ook veel onveiliger wordt. Verkeer vanaf de Oude Trambaan (vanuit Voorschoten) en verkeer vanaf de N14, dat via de Noordsingel en de J.S. Bachlaan richting deze parkeergarage rijdt, zal altijd het gehele kwadrant (bestaand bouwblok) rond moeten rijden, dan bij het stoplicht rechts af de Rijnlandstraat in en om de tussenberm naar de parkeergarage. Hierdoor ontstaan veel onnodige verkeersbewegingen met de bijbehorende milieuvervuiling. Om deze verkeersbewegingen te verminderen en de veiligheid in de Rijnlandstraat te verbeteren c.q. de

verkeersdruk in Leidschendam-Zuid en het Damplein te verminderen, verzoeken reclamanten onderzoek te doen naar de ingang van de parkeergarage aan de Oude Trambaan.

Om voorgenoemde problemen aan te pakken, zou de ingang van de parkeergarage aan de Oude Trambaan gelegen moeten zijn aan de zijde van Schoorlaan. Hierdoor kan het verkeer van de Oude Trambaan van beide richtingen (Voorschoten en Voorburg) via de inrit ter hoogte van de Westboschlaan de ventweg op rijden richting deze ingang van de parkeergarage. Het verkeer van de A4 zal dan eerder de N14 kiezen omdat de parkeergarage eenvoudiger te bereiken zal zijn. Hierdoor wordt Leidschendam-Zuid en de sluisbrug ontlast en wordt een duidelijk signaal afgegeven dat het Damcentrum en Leidschendam Zuid geen doorgaande routes zijn.

Reactie:

Ten aanzien van de ontsluiting heeft elke optie voor- en nadelen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt heeft ontsluiting vanaf de Rijnlandstraat de voorkeur. Uitgangspunt voor de gemeente is dat er ter hoogte van de ontwikkellocatie geen verkeer de middenberm van de Oude Trambaan (50 km/u) gaat kruisen en dat op de parallelweg langs de Oude Trambaan éénrichtingsverkeer geldt in de richting van Voorschoten. Bij een in- en uitrit aan de parallelweg langs de Oude Trambaan dient aankomend verkeer vanuit de richting van Voorschoten en vanuit de richting van de Noorsingel nog steeds het kwadrant rond te rijden. Uitgaand verkeer moet voor alle richtingen de Oude Trambaan oprijden in de richting van Voorschoten, terwijl er nergens echt een plek is om goed en veilig een u-turn te maken. Dit is voor de gemeente dan ook een ongewenste en onveilige variant. Op basis hiervan vindt de gemeente een aansluiting aan de Rijnlandstraat dan ook beter en veiliger dan aan de parallelweg langs de Oude Trambaan. Verkeer komende vanuit de uitrit aan de Rijnlandstraat moet verplicht rechtsaf richting Oude Trambaan en kan hier geen u-turn maken richting de Sluis. Dit verkeer wordt op deze manier ontmoedigd om via de Sluis te rijden. Overigens sluit de in de ogen van de gemeente ongewenste en onveilige variant aan de Oude Trambaan het aanrijden vanuit het Sluiscomplex niet uit.

Uit vooronderzoek van de ontwikkelaar is gebleken dat de parkeervoorziening op de begane grond van minder parkeerplaatsen voorzien kan worden, indien de in- en uitrit aan de Oude Trambaan zijde zou komen. Dit zou naar verwachting ca. 3 parkeerplaatsen minder opleveren. Oorzaak hiervan is dat de inrit aan de kortste zijde van het project veel invloed heeft op de indeelbaarheid van de garage. Bovendien was in deze studie het fietsparkeren nog niet opgelost, wat ten koste zou gaan van nog meer parkeerplaatsen. Het positioneren van de in- en uitrit aan de Oude Trambaan zou dan ook haaks staan op het belang van het zoveel mogelijk oplossen van de parkeervraag van het bouwplan op eigen terrein en daarmee minder bijdragen aan een goede ruimtelijke ordening dan de nu gekozen oplossing.

3. Parkeerdruk

Het parkeerprobleem van het Damcentrum en omringende straten wordt nog steeds niet opgelost. Het plan aan het Molenpad werd na veel discussie (3 juli 2018) niet stilgelegd dat kwam mede door de belofte dat het ontstane parkeerprobleem opgelost zou worden met openbare parkeerplekken in het plan voor Leytsche Hof. Deze belofte openbare parkeerplaatsen zien reclamanten nu niet terug. Tijdens de raadsvergadering op 10 juli 2018 is met de besluitvorming over het bouwplan Molenpad de motie en het amendement m.b.t. het realiseren van 100 extra parkeerplaatsen onder Leytsche Hof door de gemeenteraad aangenomen. Reclamanten vragen zich af waarom de gemeente zich niet aan eerder gemaakte afspraken houdt. De parkeernormen, volgens welke de parkeerplaatsen dienen te worden berekend bij nieuwbouw, geven een gemiddelde aan van 1,3 parkeerplaats per woning wat grof geschat neerkomt op zo'n 200 parkeerplaatsen, in pandig worden er 157 aangelegd. Reclamanten vragen zich af waar de overige parkeerplaatsen vandaan moeten komen.

Reactie:

Om te voldoen aan de parkeerbalans van de gemeente zijn veel studies gedaan naar een zo groot mogelijke parkeervoorziening op de begane grond van het plan. Dit heeft geresulteerd in 103 parkeerplaatsen. Extra parkeerplaatsen op dit niveau zijn niet mogelijk, omdat woningen ook op de begane grond ontsloten moeten worden en er veel ruimte gereserveerd is voor bergingen en collectieve fietsenstallingen. Om het aantal parkeerplaatsen in het plan uit te breiden is door ontwikkelaar besloten een (kostbare) parkeerkelder toe te voegen in het plan waarmee het totaal aantal parkeerplaatsen binnen het project uitkomt op 160. Buiten het project rekent de gemeente conform de vastgestelde parkeerbalans (2019) nog eens 37 openbare parkeerplaatsen toe aan Leytsche Hof. Daarmee wordt met 197 parkeerplaatsen nagenoeg voldaan aan de 200 naar schatting benodigde parkeerplaatsen. Om de parkeerdruk in en rondom het plan nog verder te verlagen zijn drie deelauto's opgenomen in het plan, die door de bewoners gebruikt kunnen worden. Daarnaast is uitbreiding van de blauwe zone in Leidschendam Centrum in voorbereiding. Doel hiervan is het beter benutten van de beschikbare parkeerplaatsen, waaronder het stimuleren van het gebruik van de privé parkeerplaatsen.

In het raadsbesluit van 10 juli 2018 voor de definitieve verklaring van geen bedenkingen voor het bouwplan Molenpad is aangegeven dat er een implementatieplan "parkeren Damcentrum" zal worden opgesteld, met daarin onder meer "een ruimtevoorstel voor parkeren bij nog te realiseren bouwprojecten (o.a. naast Veurtheater en Locatie Leytsche Hof)". Uit dit besluit blijkt niet dat er is afgesproken dat er 100 extra parkeerplaatsen onder Leytsche Hof moeten worden gerealiseerd. In het project Rijnlandstraat zullen in een openbare parkeergarage 40 extra openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Daarmee wordt voor wat betreft dit onderdeel voldaan aan genoemd raadsbesluit.

4. Deelauto's in splitsingsakte

Sinds de laatste vergunningsaanvragen hebben deelauto's hun intrede gedaan binnen de vergunningsaanvragen aangaande het Damcentrum. Zekerheden over het voortbestaan en daarmee gebruik en daarmee het beperken van meer auto's en het voorkomen van toekomstige nieuwe parkeerdruk ligt niet duidelijk vastgelegd. Reclamanten zien daarom graag een vastomlijnde passage in de splitsingsaktes waarin de verplichting tot gebruik en handhaving van deze deelauto's binnen de betreffende VvE gewaarborgd is. Zo kan voorkomen worden dat na een aantal jaar de auto's afgestoten worden en de beoogde vermindering van auto's teniet wordt gedaan. Reclamanten vragen om verplicht te stellen dat bij een afgifte van een vergunningsaanvraag de genoemde drie deelauto's worden opgenomen in de splitsingsakte van de VvE waarbij de continuïteit en gebruik gehandhaafd blijft met als doel geen toekomstige toename van auto's te creëren.

Reactie:

De aanvrager heeft aangegeven dat er drie deelauto's in de splitsingsakte zullen worden opgenomen voor een termijn van vooralsnog 5 jaar. Een langere termijn wenst de ontwikkelaar, vanwege de gemoeide kosten voor de toekomstige eigenaren niet op te leggen. Na deze 5 jaar is het de keuze aan de VvE of het deelautogebruik voortgezet wordt.

5. Brandveiligheid elektrische auto's in garage

Reclamanten wijzen op de huidige ontwikkelingen aangaande het plaatsen van elektrische voertuigen in garages in relatie tot brandveiligheid. Reclamanten verzoeken om na te gaan of de beoogde garage voldoet aan de normen en mogelijk toekomstige normen in dit kader. Bij ontbreken van (extra) veiligheidsvoorzieningen/bepalingen bestaat de kans dat deze auto's anders op de openbare weg geplaatst gaan worden en dus openbare parkeerplaatsen gaan innemen, met als gevolg een hogere parkeerdruk op straat. Reclamanten vragen zich af hoe in het bouwplan rekening is gehouden met de nieuwe ontwikkelingen. Reclamanten zien graag een onderbouwing die duidelijk maakt op welke wijze elektrische voertuigen veilig gestald en opgeladen kunnen worden in deze garage.

Reactie:

De technische uitvoering van het bouwplan Leytsche Hof maakt geen onderdeel uit van de aanvraag eerste fase en de (planologische) besluitvorming hierop, maar wordt in de tweede fase meegenomen. Inmiddels is ook de aanvraag tweede fase voor o.a. de bouwactiviteit ingediend, waarin de brandveiligheid door de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH) wordt beoordeeld. Bij de ingediende bescheiden is het rapport NLL1701R002_Brandveiligheidsconcept t.b.v. aanvraag omgevingsvergunning, ingediend. In de parkeergarage zal in het kader van gelijkwaardigheid een gecertificeerde sprinklerinstallatie worden aangelegd, conform NEN 6060, maatregelpakket IV: automatisch VBB-systeem voorzien van een inspectiecertificaat. Alle andere brandcompartimenten zijn van het gesprinklerd gebied (de parkeergarage) afgescheiden met een brandwerendheid van 60 min WBDBO. De Veiligheidsregio Haaglanden heeft hierop positief geadviseerd.

De problematiek rondom het stallen van elektrische voertuigen in de parkeergarage is bekend bij de ontwikkelaar, waarbij vanuit de gemeente en de Veiligheidsregio Haaglanden geadviseerd is om de laadpunten voor de elektrische voertuigen zo dicht mogelijk bij de in- en uitrit aan de Rijnlandstraat te plaatsen. Bij een mogelijke brand van de accu van een elektrisch voertuig kan deze dan snel door de brandweer uit de parkeergarage worden gehaald en buiten het gebouw worden geblust (lees: voertuig in container met water zetten). Bij een calamiteit in de parkeergarage wordt overigens door de aanwezigheid van een sprinklerinstallatie uitbreiding van brand ingedamd. Tevens zullen dan ook alle elektrische oplaadpunten automatisch worden uitgezet c.q. ontkoppeld.

Op dit moment voorziet het Bouwbesluit 2021 slechts in beperkte regelgeving omtrent het aanleggen van voldoende laadinfrastructuur met betrekking tot het elektrisch opladen van motorvoertuigen in een parkeergarage (afdeling 5.4). De indieningsdatum van de aanvraag is bepalend voor de toetsing aan de regelgeving, waaronder het Bouwbesluit 2012. Wij zullen daarom ook extra aandachtspunten ten aanzien van het elektrisch opladen van motorvoertuigen in de parkeergarage opnemen in het nog te nemen besluit op de aanvraag tweede fase.

6. Laadpalen voor elektrische auto's

Door de grote toename van elektrische auto's worden er in het Damcentrum straks steeds meer elektrische laadpalen geplaatst, waarna een auto na opgeladen te zijn weer verplaatst moet worden naar een andere parkeerplaats. Elke elektrische laadpaal vermindert het gebruik van de gewone parkeerplaatsen die opgenomen zijn in de parkeerbalans. Hierdoor vermindert het aantal bruikbare parkeerplaatsen in de buurt. Een toelichting op het effect hiervan op de parkeerbalans ontbreekt.

Reactie:

Elektrische voertuigen kunnen worden opgeladen bij de privé parkeerplaatsen binnen het bouwplan. In de afgesloten parkeervoorziening van Leytsche Hof zal flexibel omgegaan worden met het plaatsen van laadpalen. In de basis worden voor 40 parkeerplaatsen voorzieningen meegenomen, waardoor er naderhand laadpalen toegevoegd kunnen worden. Bewoners met eigen parkeergelegenheid kunnen geen extra openbare laadpalen aanvragen. Los van het bouwplan worden inderdaad extra openbare laadpalen geplaatst als de vraag naar elektrisch laden toeneemt. Dit heeft een beperkte negatieve invloed op de parkeerbalans. Met een pakket maatregelen, waaronder uitbreiding van de blauwe zone en de aanleg van extra openbare parkeerplaatsen in bouwplan Rijnlandstraat noord, zal de parkeerdruk naar verwachting afnemen.

7. Sociale woningbouw 30%

Reclamanten zien de norm van 30% sociale woningbouw niet terug in dit plan. In het antwoord van de gemeente wordt er telkenmale verwezen naar andere bouwlocaties waardoor onduidelijk is of de

vastgestelde sociale woningbouw daadwerkelijk is of wordt behaald. Reclamanten verzoeken een optelling te maken waarin wordt laten zien wat er per bouwplan was beoogd aan sociale woningbouw, vervolgens wat er gerealiseerd is in het betreffende bouwplan aan sociale woningbouw en wat in totaal is gerealiseerd aan sociale woningbouw in het Masterplan Damcentrum. Deze transparantie is noodzakelijk voor de juiste besluitvorming. Om het voor iedereen duidelijk leesbaar te maken wordt verzocht dit te verwerken in een tabel en toe te voegen aan de aanvraag.

Reactie:

In de Samenwerkingsovereenkomst voor Damcentrum zijn afspraken gemaakt over het terugbouwen van sociale woningbouw. Daarin is in artikel 7.4 opgenomen dat de corporaties van het te slopen aantal sociale woningen in het (gehele) Damcentrum minimaal 30 % en maximaal 50% moesten terugbouwen. Dat betekende minimaal 70 sociale woningen voor WoonInvest en 17 voor Vidomes, totaal 87 sociale woningen. Door Wooninvest zijn exact die 70 woningen gerealiseerd (in de projecten aan de Plaspoelstraat, Rijnlandstraat en de Landscheidingstraat) en door Vidomes 31 woningen (in het project aan de Zaagmolenstraat), totaal dus 101. Ten tijde van het opstellen van de samenwerkings-overeenkomst werd uitgegaan van 616 woningen totaal. In totaliteit komt het programma nu uit op circa 550 woningen. Zowel in aantal als in % is er in het Damcentrum meer sociale woningbouw gebouwd dan in de overeenkomst was opgenomen.

Conclusie

De bovenstaande zienswijze geeft geen aanleiding om het bouwplan aan te laten passen of de omgevingsvergunning niet te verlenen.

3.2 Indiener(s) zienswijze 5

Samenvatting van de zienswijze:

1. Ontwerpbesluit hogere grenswaarde (Akoestisch onderzoek)

In oktober 2017 heeft Van Kooten Akoestisch Advies een rapport uitgebracht waarin nu al waarden gemeten worden groter dan het maximum van 63 dB te weten 64 dB. Dit is zonder toepassing van de aftrek van 5 dB, maar die gemeten waarden blijven wel overeind. De resolutie en nauwkeurigheid van de apparatuur kan nog voor afwijkingen zorgen. De aftrek wordt conform Europese richtlijnen afgeschaft en als laatste is de geluidsoverlast ten gevolge van bezoekers aan The Mall, die via de Rijnlandstraat komen nu nog niet meegenomen. Het rapport akoestisch onderzoek van 1 april 2021 (Coronatijd/Lockdown) toont gemiddeld 1 dB minder aan. Reclamant vindt dit zeer verrassend omdat ten tijde van de meting onder andere het advies van de overheid was om zoveel mogelijk thuis te werken. Zelfs het parkeerterrein van het servicecentrum was in die tijd vrijwel leeg en er was voor het eerst in het Raadhuiskwartier voldoende plek. Bovendien was in april The Mall of the Netherlands nog niet officieel open.

Reactie:

Deze zienswijze is gericht tegen het akoestisch onderzoek behorend bij het ontwerpbesluit hogere waarden en wordt daarom beschouwd als zienswijze op het ontwerpbesluit hogere grenswaarde en niet als zienswijze op de ontwerp verklaring van geen bedenkingen. In het definitieve besluit hogere grenswaarde is de zienswijze inhoudelijk beoordeeld. Hoewel het nemen van een besluit hogere grenswaarde een bevoegdheid van het college en niet van de raad is, volgt hieronder, geheel ter informatie, de beoordeling van de ingediende zienswijze over het akoestisch onderzoek zoals die in het besluit hogere grenswaarde is opgenomen.

Reclamant gaat er in zijn zienswijze vanuit dat het in de akoestische rapporten gaat om gemeten geluidwaarden. Dat is onjuist. Een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder wordt uitgevoerd via berekeningen; er worden geen metingen uitgevoerd. De wet schrijft voor dat de verwachte geluidsbelasting door wegverkeer bij een nieuwbouwplan moet worden berekend met behulp van de rekenmethode in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Daarbij moet uitgegaan worden van de maatgevende verkeersintensiteiten in de komende 10 jaar. De benodigde verkeersgegevens worden verkregen uit het regionaal verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Voor het rapport akoestisch onderzoek van april 2021 is gebruik gemaakt van de meest recente versie van de verkeersprognose voor het jaar 2030, waarbij het verkeer van en naar The Mall is meegenomen.

De geluidwaarden die reclamant uit de rapportage(s) van het akoestisch onderzoek aanhaalt zijn de gecumuleerde geluidniveaus ten gevolge van alle wegen tezamen zonder aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh. Deze gecumuleerde waarden kunnen daarom niet getoetst worden aan de maximale grenswaarde van 63 dB na aftrek van 5 dB die geldt voor de geluidsbelasting afkomstig van elke individuele gezoneerde weg. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting vanwege een gezoneerde weg (i.c. de Oude Trambaan) ten hoogste 56 dB (na aftrek) bedraagt. Er is dus geen sprake van overschrijding van de maximale grenswaarde van 63 dB. Dat de aftrek op termijn – onder de nieuwe Omgevingswet - gaat verdwijnen is voor dit besluit niet relevant omdat de Wet geluidhinder nog de geldende wet is, inclusief de aftrek. Zoals hierboven aangegeven is het bezoekersverkeer van The Mall meegenomen in het akoestisch onderzoek.

2. Onjuist ingevuld aanvraagformulier

Het aanvraagformulier voor de activiteit “Bouwen” is niet juist ingevuld. Op de vraag: “Betreft de woning een woonboot of ander drijvend object met woonfunctie?” is ja aangevinkt. Bij het formulier voor de activiteit “Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening” wordt niet gesproken over woonboten, ook niet tijdens de welstandsvergadering van 30 maart 2021. De aanvraag is niet juist ingevuld en derhalve had deze aanvraag niet als hamerstuk geaccordeerd mogen worden.

Reactie:

Op het aanvraagformulier zoals dat in eerste instantie is ingediend was bij de activiteit “Bouwen” inderdaad (onterecht) aangegeven dat het een woonboot betrof. Zoals uit het ontwerpbesluit blijkt ziet de omgevingsvergunning eerste fase enkel nog op de activiteit “Strijdig gebruik” (handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening) en niet op de activiteit “Bouwen”. De activiteit “Bouwen” is ingetrokken en zal in de aanvraag tweede fase worden meegenomen. De aanvraag voor de omgevingsvergunning tweede fase (waar de activiteit “Bouwen” onderdeel van uitmaakt) is inmiddels ook bij ons ingediend en hier is de betreffende vraag wel juist beantwoord. Het onjuist ingevulde formulier maakt dus geen onderdeel meer uit van deze procedure en bovendien is het aanvraagformulier ook niet het enige document op basis waarvan een besluit genomen wordt. Uit de tekeningen en ruimtelijke onderbouwing (die onderdeel uitmaken van het ontwerpbesluit en van het uiteindelijke definitieve besluit) is ook op te maken waar het bouwplan over gaat en dat woonboten hier geen onderdeel van zijn.

3. Plan kijkt op essentiële punten af van het oorspronkelijke bestemmingsplan.

Het plan zoals het er nu ligt kijkt volgens reclamant op essentiële punten af van het oorspronkelijke bestemmingsplan. Te denken valt aan overschrijding parkeergelegenheid: nu 99 parkeerplekken Rijnlandstraat alwaar er al 30 door de gemeente "gereserveerd" zijn. Reclamant geeft aan dat er nu al haast geen lege parkeerplaatsen zijn, laat staan als er nog tenminste 30 auto's aldaar een plek moeten zoeken. Daarnaast zijn er nog meer bouwplannen voor de Rijnlandstraat en de enige doorvoerstraat van bezoekers aan The Mall die via de sluisjes daar naar toe willen. Het parkeerprobleem aldaar is volgens reclamant door de gemeente ook niet goed ingeschat. Reclamant vraagt zich verder af waarom er nog

een bestemmingsplan is als er steeds van afgeweken wordt en wanneer actualisering van het bestemmingsplan Damcentrum, waarvan Leytsche Hof deel uitmaakt opnieuw is aangevraagd.

Reactie:

Het bestemmingsplan Damcentrum is in juni 2005 vastgesteld. In mei 2017 is de Beheersverordening 2017 Leidschendam-Voorburg vastgesteld, waarin de regels, toelichtingen en bijbehorende verbeeldingen van het bestemmingsplan Damcentrum van toepassing zijn verklaard. Het bouwplan wijkt inderdaad op onderdelen af van het geldende bestemmingsplan/de Beheersverordening, dat is de reden dat er nu een afwijkingsprocedure wordt doorlopen.

Bij de beoordeling van het plan is rekening gehouden met de mate van afwijking van het bestemmingsplan (in paragraaf 3.1 van de 'Ruimtelijke onderbouwing' is daar uitgebreider op ingegaan). De mate van afwijking van het bestemmingsplan bepaalt voor een groot deel de 'bandbreedte' van beoordeling van het plan.

Het huidige bestemmingsplan/de Beheersverordening geeft een uitwerkingsplicht voor de bouw van woningen binnen het plangebied. Daarmee kan de aanvaardbaarheid van de nieuwe bestemming binnen het gebied waarop de uitwerkingsplicht betrekking heeft in beginsel als een gegeven worden beschouwd indien voldaan wordt aan de bij het plan gestelde uitwerkingsregels. Het bouwplan wijkt echter op een aantal punten af van de uitwerkingsregels zoals opgenomen in het bestemmingsplan. Dat betreft het aantal woningen (153 waar volgens de uitwerkingsregels minimaal 130 en maximaal 140 woningen zijn toegestaan). Ook wordt de voorgevel van de hoofdgebouwen niet volledig in of ten hoogste 0,5 meter achter de op de plankaart aangegeven voorgevelrooilijn gebouwd (art. 25 lid 2 sub d. van de planregels). Bovendien dient de bouwhoogte van gebouwen volgens artikel 25 lid 2 sub e tenminste 9,00 meter en ten hoogste 16,5 meter te bedragen. Voor woonblok 4 (blok op de hoek Schoorlaan/Oude Trambaan) wordt daar niet aan voldaan. De bebouwingshoogte bedraagt daar 21,7 meter. Volgens artikel 25, lid 2 sub j mag de bouwhoogte van gebouwen ter plaatse van de aanduiding "hogere bouwhoogte" ten hoogste 40 meter bedragen. Voor de woontoren wordt daar niet aan voldaan, nu de bebouwingshoogte daar 45 meter is. De panddiepte van woningen en/of woongebouwen dient volgens artikel 25, lid 2 sub k ten minste 10 meter te bedragen. Voor een aantal woningen wordt hier niet aan voldaan. Tevens voorziet het bouwplan niet in de op grond van de parkeernorm voorgeschreven aantallen parkeerplaatsen binnen het gebied met de bestemming UW (art. 25 lid 2 sub n. van de planregels).

Hoewel het bouwplan dus op diverse punten afwijkt van de uitwerkingsregels, zijn wij van mening dat deze afwijkingen niet zodanig zijn dat er niet meer gesproken kan worden van een "goede ruimtelijke ordening". In de ruimtelijke onderbouwing is dit nader onderbouwd.

De actualisering van het bestemmingsplan Damcentrum is meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan "Stedelijk". Dit ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van vrijdag 25 juni tot en met donderdag 5 augustus 2021. Voor meer informatie over dit bestemmingsplan wordt verwezen naar de gemeentelijke internetpagina: <https://www.lv.nl/overzicht-bestemmingsplannen>.

4. Afstand tot dichtstbijzijnde bedrijf

De afstand tot Firma Fock moet tenminste 30 meter zijn en die is 25 meter (binnen richtafstand VNG-brochure).

Reactie:

Het klopt dat het bouwplan binnen de richtafstand van 30 meter valt (de VNG-brochure gaat voor autoreparatiebedrijven uit van een richtafstand van 30 meter), de werkelijke afstand bedraagt circa 25 meter. Wat betreft de milieuzonering zijn de bestaande woningen (onder andere aan de Koningin

Julianaweg) echter reeds maatgevend voor het functioneren danwel ontwikkelen van het autobedrijf Firma Fock. Het voorgestelde plan Leytsche Hof ligt qua afstand verder dan de bestaande woningen en om die reden zal het nieuwbouwplan geen extra belemmering vormen voor de aanwezigheid danwel de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf.

Zoals in de GRO al is aangegeven, is de inrichting van het bedrijf zodanig dat er redelijkerwijs van kan worden uitgegaan dat er geen hinder vanwege dit bedrijf is te verwachten voor de nieuwe woningen van het plan Leytsche Hof. Aan de zijde waar het autobedrijf grenst aan de Oude Trambaan is alleen parkeerruimte en een showroom aanwezig. De werkplaats van het bedrijf is georiënteerd op de achterzijde van het pand, waar ook een roldeur zit naar een achtergelegen ruime parkeerplaats. De hoofdactiviteiten, ofwel de activiteiten die wellicht hinder kunnen veroorzaken, vinden dus plaats aan de achterzijde van het pand. Aan de voorzijde zit ook een roldeur, die gedurende de werkzaamheden in de regel dicht zit. Onaanvaardbare hinder vanuit de voorzijde van het pand is daarom veel minder waarschijnlijk. Gelet hierop lijkt het onwaarschijnlijk dat er ten gevolge van het autobedrijf aan de Oude Trambaan 40 sprake zal zijn van een onaanvaardbare milieuhinder voor de woningen van het plan Leytsche Hof.

5. Aantasting woon- en leefklimaat omliggende woningen

De ontwikkelaar spreekt op pagina 28 van de ruimtelijke onderbouwing over de belangen van omwonenden en trekt de conclusie dat het bouwplan niet zal leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat in omliggende woningen. Reclamant vraagt zich af of de gemeente dit bepaalt of de ontwikkelaar.

Reactie:

Bij de aanvraag omgevingsvergunning heeft de aanvrager een ruimtelijke onderbouwing (GRO) ingediend waarin het bouwplan op verschillende aspecten (stedenbouw, verkeer, milieu etc.) is beoordeeld en waarin is gemotiveerd waarom het bouwplan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke onderbouwing is door de gemeente beoordeeld en waar nodig zijn hier aanvullingen of aanpassingen op doorgegeven. Hoewel de ruimtelijke onderbouwing is opgesteld door de ontwikkelaar, ligt de bevoegdheid om op basis van die onderbouwing een omgevingsvergunning af te geven bij het college. Het college zal een zelfstandige afweging moeten maken. Dat is ook gebeurd.

6. Asbesthoudende mantelbuizen

Er zitten nog mantel buizen in de grond die asbesthoudend zijn al of niet stuk (boring 16). Het onderzoek naar asbest is volgens reclamant niet verricht conform de NEN 5707. Milieueisen worden steeds strenger. Dat het misschien nu nog toegestaan is, is een gegeven; maar een zichzelf respecterend gemeentebestuur moet volgens reclamant het goede voorbeeld geven en deze asbesthoudende materialen laten verwijderen.

Reactie:

In 2017 is door Wareco een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd. Dit is voor het voorliggende bouwplan voldoende, met uitzondering van het aspect 'asbest'. Zoals ook aangegeven in de ruimtelijke onderbouwing is ter plaatse van de beoogde nieuwbouw een vervolgonderzoek naar asbesthoudende materialen noodzakelijk. Voor de start van de voorbereidende grondwerkzaamheden voor de bouw van het plan Leytsche Hof zal het betreffende vervolgonderzoek worden uitgevoerd en zo nodig het terrein worden gesaneerd. Gelet op het feit dat dit een 'bovengrondse' verontreiniging betreft, is eventuele sanering relatief eenvoudig. De eventuele aanwezigheid van asbest levert dan ook geen belemmering op voor de uitvoerbaarheid van het plan. Zie ook bijlage A van het (ontwerp)besluit omgevingsvergunning

In hoofdstuk 6.3 van het actualiserend bodemonderzoek Leytsche Hof, d.d. 13-12-2017 (bijlage X) wordt daarnaast advies gegeven ten aanzien van het uitgevoerde, indicatieve asbestonderzoek. Dit advies wordt door de gemeente overgenomen. Zoals hiervoor ook al is aangegeven zal nog een nader asbestonderzoek (vervolgonderzoek) uitgevoerd conform NEN 570-7.

Conclusie

De bovenstaande zienswijze geeft geen aanleiding om het bouwplan aan te laten passen of de omgevingsvergunning niet te verlenen.

3.3 Indiener(s) zienswijze 6

1. Niet goed geïnformeerd

Reclamanten hebben uit onofficiële berichtgevingen van plaatselijke bladen over het bouwplan (en de behandeling hiervan in de raadsvergadering van 13 juli) moeten vernemen. Reclamanten zijn hier als burgers niet correct over geïnformeerd. De gemeente beweert van verbinding en transparantie te houden, waarbij de burger betrokken wordt bij overheidsbeleid. Reclamanten voelen zich niet betrokken.

Reactie:

De officiële publicatie vanuit de gemeente over de start van de afwijkingsprocedure (waarin wordt aangegeven dat het ontwerpbesluit ter inzage ligt en dat hier zienswijzen over kunnen worden ingediend) heeft plaatsgevonden op 28 juli 2021. Deze publicatie heeft zowel in de gemeenterubriek van 't Krantje als op www.overheid.nl plaatsgevonden. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze van 12 juli 2021 is reclamant op 2 augustus 2021 per brief geïnformeerd over de start van de ter inzagelegging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. De agenda van de raads- en commissievergaderingen wordt twee weken voor de desbetreffende vergadering gepubliceerd in de gemeenterubriek van 't Krantje.

De ingekomen aanvraag omgevingsvergunning van 16 november 2020 is op 18 november 2020 op www.overheid.nl en op 2 december 2020 in de gemeenterubriek van 't Krantje gepubliceerd. Dit zijn de officiële (wettelijk verplichte) publicatie momenten waarop de inwoners door de gemeente over een bouwplan worden geïnformeerd.

Wij zijn van mening dat reclamanten op basis van de verschillende publicatie momenten wel correct geïnformeerd zijn over de behandeling en ter inzagelegging van het bouwplan Leytsche Hof. Aan de wettelijke verplichtingen uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is daarmee voldaan.

2. Aantasting woongenot / belemmering vrij uitzicht

De geplande hoge woontorens zullen het vrije uitzicht dusdanig ernstig gaan belemmeren, dat reclamanten zich sterk aangetast gaan voelen in hun woongenot. Reclamanten zullen hun vrijheid in huis en in de tuin compleet kwijt zijn.

Reactie:

Het uitzicht zal door het voorgestelde bouwplan inderdaad veranderen. Dat is echter niet ongebruikelijk bij het wonen in een stedelijke omgeving. Vrij uitzicht kan niet worden gegarandeerd en de bestuursrechtelijke- en privaatrechtelijke wetgeving in Nederland voorziet niet in een recht van blijvend vrij uitzicht. Daarbij stond er in het verleden aan de Delflandstraat ook bebouwing in de vorm van een appartementencomplex van 4 verdiepingen. Dit appartementencomplex is gesloopt om ruimte te maken voor nieuwbouw. Het gevoel van vermindering van woongenot betreft een subjectieve omstandigheid, welke per individu kan verschillen. Van een onacceptabele aantasting van de leefomgeving is naar ons oordeel geen sprake.

Ter bescherming van de visuele privacy tussen burens is in artikel 5:50 lid 1 van het Burgerlijk Wetboek het volgende opgenomen: “Tenzij de eigenaar van het naburige erf daartoe toestemming heeft gegeven, is het niet geoorloofd binnen twee meter van de grenslijn van dit erf vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken te hebben, voor zover deze op dit erf uitzicht geven”. De afstand van de dichtstbijzijnde nieuwe woningen tot de erfgrens van het perceel van reclamanten bedraagt circa 36 meter. Hoewel wij begrijpen dat reclamanten dit anders zouden kunnen ervaren, zal er juridisch gezien dan ook geen sprake zijn van aantasting van de privacy, nu er zich geen ramen of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken binnen twee meter van de grenslijn van het perceel van reclamanten bevinden.

Conclusie

De bovenstaande zienswijze geeft geen aanleiding om het bouwplan aan te laten passen of de omgevingsvergunning niet te verlenen.

3.4 Indiener(s) zienswijze 7

1. Schaduwwerking en inbreuk privacy

Het bouwplan ligt op zeer korte afstand van de woning van reclamanten. Hierdoor hebben zij last van een grote schaduwwerking en veel inkijk in de tuin/woning vanuit de woontorens wat de vrijheid van reclamanten aantast.

Reactie:

Het voorgestelde bouwplan zal een gewijzigde schaduwwerking en ander uitzicht voor de naastgelegen percelen opleveren. De aanvrager heeft een bezonningsstudie laten opstellen. Hieruit blijkt dat het bouwplan, gelet op de ligging ten opzichte van het perceel van reclamanten, nagenoeg geen effecten heeft op de bezonning bij het perceel van reclamanten.

Ter bescherming van de visuele privacy tussen burens is in artikel 5:50 lid 1 van het Burgerlijk Wetboek het volgende opgenomen: “Tenzij de eigenaar van het naburige erf daartoe toestemming heeft gegeven, is het niet geoorloofd binnen twee meter van de grenslijn van dit erf vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken te hebben, voor zover deze op dit erf uitzicht geven”. De afstand van de dichtstbijzijnde nieuwe woningen tot de erfgrens van het perceel van reclamanten bedraagt circa 30 meter. Hoewel wij begrijpen dat reclamanten dit anders zouden kunnen ervaren, zal er juridisch gezien dan ook geen sprake zijn van aantasting van de privacy, nu er zich geen ramen of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken binnen twee meter van de grenslijn van het perceel van reclamanten bevinden.

Het gevoel van vermindering van woongenot betreft een subjectieve omstandigheid, welke per individu kan verschillen. Van een onacceptabele aantasting van de leefomgeving is naar ons oordeel echter geen sprake. Daarbij zijn wij van mening dat het wonen in een stedelijke omgeving een zeker en normaal risico op veranderingen in de directe omgeving met zich meebrengt. In het verleden stond er bovendien aan de Delflandstraat ook bebouwing in de vorm van een appartementencomplex van 4 verdiepingen. Dit appartementencomplex is gesloopt om ruimte te maken voor nieuwbouw.

2. Parkeerdruk

De parkeerdruk én het verkeer in de wijk zal nog meer gaan toenemen.

Reactie:

Het bouwplan voorziet in de bouw van 18 grondgebonden koopwoningen (herenhuizen), 11 gestapelde koopwoningen (maisonnettes), 25 koopappartementen en 99 huurappartementen. Dit resulteert in een totale parkeerbehoefte van 190 parkeerplaatsen (144 voor de woningen en 46 voor de bezoekers). Het bouwplan voorziet in de bouw van een parkeergarage op maaiveld, waarin 103 parkeerplaatsen zijn opgenomen. Daarnaast komt op niveau -1 een parkeergelegenheid voor nog eens 57 auto's. In totaal zijn er daarmee 160 parkeerplaatsen opgenomen in het bouwplan. Nu niet alle benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, zal de parkeerdruk en het verkeer in de wijk ten opzichte van de huidige situatie (waarbij er nog geen woningen aanwezig zijn) inderdaad toenemen.

Voor het Damcentrum is voor het gehele plangebied een parkeerbalans opgesteld (de geactualiseerde parkeerbalans is op 9 april 2019 door de raad vastgesteld) om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte gebruikt mogen worden voor de nieuwe ontwikkelingen. Uit de parkeerbalans blijkt dat voor het plan Leytsche Hof 37 parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn toebedeeld. Met een totale parkeerbehoefte van 190 parkeerplaatsen en met 160 parkeerplaatsen op eigen terrein, is de parkeerbehoefte van 30 parkeerplaatsen op te vangen in het openbaar gebied, nu in de parkeerbalans 37 plaatsen voor dit bouwplan in de openbare ruimte zijn opgenomen. Dit betekent dat het plan past binnen de parkeerbalans.

Om de totale parkeerdruk verder te ontlasten, is in overleg met de gemeente afgesproken 3 deelauto's voor de bewoners in de parkeervoorziening op te nemen. Naar verwachting zou dit een gunstig effect moeten hebben op het autobezit en dus de parkeerbehoefte. Daarnaast is uitbreiding van de blauwe zone in Leidschendam Centrum in voorbereiding. Doel hiervan is het beter benutten van de beschikbare parkeerplaatsen, waaronder het stimuleren van het gebruik van de privé parkeerplaatsen.

Met dit plan is al jaren rekening gehouden. Het is ook opgenomen in de regionale verkeersmodellen. De wegenstructuur in Damcentrum kan al deze ruimtelijke plannen aan, het knelpunt is het doorgaande verkeer dat nog steeds (te) veel gebruikt maakt van de Sluis. Er wordt ingezet op het stimuleren van het gebruik van de N14, o.a. met brug open borden (geplaatst) en DRIP's (volgt later dit jaar). Ook worden de verkeersstromen gemonitord. Daarnaast zullen de openstelling van de Rijnlandroute en de aanleg van ongelijkvloerse kruispunten met de N14 ter hoogte van de Noordsingel en Heuvelweg de doorstroming op de N14 bevorderen.

3. Uitvoering bouwplan

Bij de uitvoering kunnen trillingen scheurvorming bij de woningen veroorzaken. Reclamanten gaan uit van boortechiek in plaats van heien. Reclamanten vragen zich af wat voor een effect deze kolossale bouw en fundering op de waterstand in de buurt heeft.

Reactie:

De technische uitvoering van het bouwplan Leytsche Hof maakt geen onderdeel uit van de aanvraag eerste fase en de (planologische) besluitvorming hierop.

Inmiddels is ook de aanvraag tweede fase voor o.a. de bouwactiviteit ingediend. Bij de ingediende bescheiden is het rapport 41152-R002-V1-RBO_Indicatief paalfundering-, damwandadvies en trillingsprognose, ingediend. Uit dit rapport blijkt dat, gezien de bodemgesteldheid, voor dit project uitsluitend een fundering op palen in aanmerking komt. Gelet op de projectgegevens en de opbouw en samenstelling van de ondergrond, kan de keuze gemaakt worden uit een fundering op geheide geprefabriceerde betonpalen, mits enige heitruillingen en geluidshinder in de (directe) omgeving toelaatbaar zijn, of een trillingsvrij, grondverdringend ingeschroefde in de grond gevormde betonpalen, type Fundexpalen of gelijkwaardig (hierna vermeld met de afkorting 'o.g.') met groutinjectie. In hoofdstuk

6 van het betreffende rapport wordt verder ingegaan op het aspect Trillingshinder. De trillingshinder voor belendingen wordt beoordeeld volgens SBR (Stichting Bouwresearch) richtlijn A: Schade aan gebouwen; meet- en beoordelingsrichtlijn, 2017.

Het bouwplan voorzien in een parkeerkelder op maaiveldniveau en een verdiepte parkeerlaag onder een gedeelte van het bouwplan. Gelet op de (beperkte) omvang van deze gedeeltelijke parkeerlaag verwachten wij geen effecten op de waterstand in de buurt, mede omdat ook direct naast het bouwplan een nieuwe gracht wordt gegraven ter watercompensatie.

Conclusie

De bovenstaande zienswijze geeft geen aanleiding om het bouwplan aan te laten passen of de omgevingsvergunning niet te verlenen.

3.5 Indiener(s) zienswijze 8

1. Niet goed geïnformeerd

Reclamanten zijn van mening dat zij als bewoners door de gemeente niet goed worden geïnformeerd over hun rechten. In het Voorburgs Dagblad is een bericht opgenomen waarin een update werd gegeven over het project Leytsche Hof zonder iets te zeggen over de wijze waarop bewoners hun zienswijze (mondeling/schriftelijk) met betrekking tot de ontwerp verklaring van geen bedenkingen kunnen indienen. Reclamanten delen de zienswijzen die al door burens zijn ingediend.

Reactie:

Het bericht in het Voorburgs Dagblad is geen bericht van de gemeente zelf geweest, maar is een artikel wat door een journalist van het Voorburgs Dagblad is geschreven. De officiële publicatie vanuit de gemeente over de start van de afwijkingsprocedure (waarin wordt aangegeven dat het ontwerpbesluit ter inzage ligt en dat hier zienswijzen over kunnen worden ingediend) heeft plaatsgevonden op 28 juli 2021. Deze publicatie heeft zowel in de gemeenterubriek van 't Krantje als op www.overheid.nl plaatsgevonden. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze van 12 juli 2021 zijn reclamanten op 2 augustus 2021 per brief geïnformeerd over de start van de ter inzagelegging en de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. De agenda van de raads- en commissievergaderingen wordt twee weken voor de desbetreffende vergadering gepubliceerd in de gemeenterubriek van 't Krantje.

De ingekomen aanvraag omgevingsvergunning van 16 november 2020 is op 18 november 2020 op www.overheid.nl en op 2 december 2020 in de gemeenterubriek van 't Krantje gepubliceerd. Dit zijn de officiële (wettelijk verplichte) publicatie momenten waarop de inwoners door de gemeente over een bouwplan worden geïnformeerd.

Wij zijn van mening dat reclamanten op basis van de verschillende publicatie momenten wel correct geïnformeerd zijn over de behandeling en ter inzagelegging van het bouwplan Leytsche Hof.

2. Horizonvervuiling

De bouw van een buitengewoon hoog flatgebouw brengt horizonvervuiling met zich mee.

Reactie:

Het uitzicht van reclamanten zal door het voorgestelde bouwplan inderdaad veranderen. Zij hebben nu (gedeeltelijk) een vrij uitzicht en in de toekomst zullen zij bebouwing zien. In een stedelijk gebied is dit een volkomen normaal uitgangspunt. Vrij uitzicht kan niet worden gegarandeerd en de bestuursrechtelijke- en privaatrechtelijke wetgeving in Nederland voorziet niet in een recht van blijvend

vrij uitzicht. Daarbij stond er in het verleden op de betreffende locatie ook bebouwing in de vorm van een appartementencomplex van 4 verdiepingen. Dit appartementencomplex is gesloopt om ruimte te maken voor nieuwbouw. Op grond van het huidige bestemmingsplan mag, na het opstellen van een uitwerkingsplan, op deze locatie ook al gebouwd worden met een minimale bouwhoogte van 9 meter en een maximale bouwhoogte van 16,5 meter. Daarnaast is op de plek waar de woontoren gerealiseerd wordt volgens het bestemmingsplan een bouwhoogte van 40 meter toegestaan.

Het gevoel van vermindering van woongenot betreft een subjectieve omstandigheid, welke per individu kan verschillen. Van een onacceptabele aantasting van de leefomgeving is naar ons oordeel geen sprake. Daarbij zijn wij van mening dat het wonen in een stedelijke omgeving een zeker en normaal risico op veranderingen in de directe omgeving met zich meebrengt.

3. Parkeren/verkeer

De bouw van een buitengewoon hoog flatgebouw brengt een onevenredige belasting van de parkeerplekken in de buurt met zich mee. Dit zorgt voor een verdere toename van de verkeersdruk in de buurt. De recente opening van The Mall of the Netherlands draagt daar nu al aan bij.

Reactie:

Het bouwplan voorziet in de bouw van 18 grondgebonden koopwoningen (herenhuizen), 11 gestapelde koopwoningen (maisonnettes), 25 koopappartementen en 99 huurappartementen. Dit resulteert in een totale parkeerbehoefte van 190 parkeerplaatsen (144 voor de woningen en 46 voor de bezoekers). Het bouwplan voorziet in de bouw van een parkeergarage op maaiveld, waarin 103 parkeerplaatsen zijn opgenomen. Daarnaast komt op niveau -1 een parkeergelegenheid voor nog eens 57 auto's. In totaal zijn er daarmee 160 parkeerplaatsen opgenomen in het bouwplan. Nu niet alle benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, zal de parkeerdruk en het verkeer in de wijk ten opzichte van de huidige situatie (waarbij er nog geen woningen aanwezig zijn) inderdaad toenemen.

Voor het Damcentrum is voor het gehele plangebied een parkeerbalans opgesteld (de geactualiseerde parkeerbalans is op 9 april 2019 door de raad vastgesteld) om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte gebruikt mogen worden voor de nieuwe ontwikkelingen. Uit de parkeerbalans blijkt dat voor het plan Leytsche Hof 37 parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn toebedeeld. Met een totale parkeerbehoefte van 190 parkeerplaatsen en met 160 parkeerplaatsen op eigen terrein, is de parkeerbehoefte van 30 parkeerplaatsen op te vangen in het openbaar gebied, nu in de parkeerbalans 37 plaatsen voor dit bouwplan in de openbare ruimte zijn opgenomen. Dit betekent dat het plan past binnen de parkeerbalans.

Om de totale parkeerdruk verder te ontlasten, is in overleg met de gemeente afgesproken 3 deelauto's voor de bewoners in de parkeervoorziening op te nemen. Naar verwachting zou dit een negatief effectief moeten hebben op het autobezit en dus de parkeerbehoefte. Daarnaast is uitbreiding van de blauwe zone in Leidschendam Centrum in voorbereiding. Doel hiervan is het beter benutten van de beschikbare parkeerplaatsen, waaronder het stimuleren van het gebruik van de privé parkeerplaatsen.

Met dit plan is al jaren rekening gehouden. Het is ook opgenomen in de regionale verkeersmodellen. De wegenstructuur in Damcentrum kan al deze ruimtelijke plannen aan, het knelpunt is het doorgaande verkeer dat nog steeds (te) veel gebruikt maakt van de Sluis. Er wordt ingezet op het stimuleren van het gebruik van de N14, o.a. met brug open borden (geplaatst) en DRIP's (volgt later dit jaar). Ook worden de verkeersstromen gemonitord. Daarnaast zullen de openstelling van de Rijnlandroute en de aanleg van ongelijkvloerse kruispunten met de N14 ter hoogte van de Noordsingel en Heuvelweg de doorstroming op

de N14 bevorderen. Rondom Mall of the Netherlands zijn diverse maatregelen uitgevoerd en in voorbereiding om de verkeersafwikkeling te verbeteren en verkeer via de N14 te leiden.

Conclusie

De bovenstaande zienswijze geeft geen aanleiding om het bouwplan aan te laten passen of de omgevingsvergunning niet te verlenen.

3.6 Indiener(s) zienswijze 9

1. Niet goed geïnformeerd

Reclamanten hebben uit onofficiële berichtgevingen van plaatselijke bladen over het bouwplan (en de behandeling hiervan in de raadsvergadering van 13 juli) moeten vernemen. Reclamanten zijn hier als burgers niet correct over geïnformeerd. De gemeente beweert van verbinding en transparantie te houden, waarbij de burger betrokken wordt bij overheidsbeleid. Reclamanten voelen zich niet betrokken.

Reactie:

De officiële publicatie vanuit de gemeente over de start van de afwijkingsprocedure (waarin wordt aangegeven dat het ontwerpbesluit ter inzage ligt en dat hier zienswijzen over kunnen worden ingediend) heeft plaatsgevonden op 28 juli 2021. Deze publicatie heeft zowel in de gemeenterubriek van 't Krantje als op www.overheid.nl plaatsgevonden. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze van 12 juli 2021 is reclamant op 2 augustus 2021 per brief geïnformeerd over de start van de ter inzagelegging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. De agenda van de raads- en commissievergaderingen wordt twee weken voor de desbetreffende vergadering gepubliceerd in de gemeenterubriek van 't Krantje.

De ingekomen aanvraag omgevingsvergunning van 16 november 2020 is op 18 november 2020 op www.overheid.nl en op 2 december 2020 in de gemeenterubriek van 't Krantje gepubliceerd. Dit zijn de officiële (wettelijk verplichte) publicatie momenten waarop de inwoners door de gemeente over een bouwplan worden geïnformeerd.

Wij zijn van mening dat reclamanten op basis van de verschillende publicatie momenten wel correct geïnformeerd zijn over de behandeling en ter inzagelegging van het bouwplan Leytsche Hof.

2. Milieubeperking

Het bouwplan ligt op een steenworp afstand van het bedrijf van reclamanten. Het bedrijf kent een geluidscontour van 50 a 100 meter, hetgeen betekent dat er binnen een afstand van genoemde meters geen woningbouwplannen kunnen worden gerealiseerd. Als gevolg hiervan kan er geen omgevingsvergunning voor de realisatie van het woningbouwplan Leytsche Hof worden verleend.

Reactie:

Het bedrijf van reclamanten ligt tussen diverse woningen/woonbestemmingen. De omvang van het bedrijf van reclamanten is in artikel 3.3.2 van het geldende bestemmingsplan Raadhuis gemaximeerd. Tevens zijn er voorwaarden over de bedrijfsvoering opgenomen om de milieuhinder op de dichtstbijzijnde woningen van derden (die zich op <50 meter van het bedrijf bevinden) binnen aanvaardbare grenzen te houden. De in artikel 3.2.2 opgenomen voorwaarden geven al een forse beperking qua overlast, waardoor de milieu-categorie lager uitvalt en de richtafstanden niet boven de 50 meter uitkomen. Daarmee is voldoende aannemelijk dat bij het plan Leytsche Hof (>50 meter van het bedrijf gelegen) geen sprake zal zijn van onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van de bedrijfsactiviteiten op Koningin Julianaweg 62 of van een verdere beperking van de bedrijfsactiviteiten van reclamanten door de komst van de woningen in het plan Leytsche Hof, nu deze in het bestemmingsplan al beperkt zijn.

Conclusie

De bovenstaande zienswijze geeft geen aanleiding om het bouwplan aan te laten passen of de omgevingsvergunning niet te verlenen.

3.7 Indiener(s) zienswijze 10

1. De ontwerp omgevingsvergunning is (nog) niet in overeenstemming provinciaal beleid

Reclamant is van mening dat de ontwerp omgevingsvergunning (nog) niet in overeenstemming is met het provinciaal (ruimtelijk) beleid. De omgevingsvergunning schuurt volgens reclamant op onderdelen met het provinciaal beleid (te weten de beleidskeuze “Beschermen, Benutten, Beleven van Archeologische waarde” uit de Omgevingsvisie en artikel 6.27 Archeologie en Romeinse Limes uit de verordening). In de Omgevingsvisie Zuid-Holland en in de Omgevingsverordening Zuid-Holland is aangegeven waaraan een bestemmingsplan -en in dit geval een omgevingsvergunning voor het oprichten van woningen inclusief een ondergrondse parkeergarage, als uitwerking van het bestemmingsplan ‘Damcentrum’ uit 2005, moet voldoen.

Reactie:

Het bestemmingsplan Damcentrum voorziet met artikel 21 in regels, waarmee rekening gehouden wordt met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten, archeologische waarden. Het bestemmingsplan bevat met artikel 21 een archeologische dubbelbestemming met een bouw- en aanleg verbod voor werkzaamheden die dieper reiken dan 30 cm. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan artikel 6.27, lid 1 van de provinciale verordening.

Afwijking van het bouw- en aanlegverbod wordt verleend indien de aanvrager heeft voldaan aan de archeologische onderzoeksplicht (artikel 26 lid 6 onder a) en de betrokken archeologische waarden, gelet op het rapport zoals onder artikel 26 lid a bedoeld, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de vrijstelling voorschriften te verbinden (artikel 26 lid 6 onder b). De archeologische onderzoeksplicht van het bestemmingsplan voldoet daarmee aan artikel 6.27, lid 2 onder a van de provinciale verordening.

Afwijking of vrijstelling van het bouw- en aanleg verbod wordt verleend door aan de vrijstelling voorschriften te verbinden waarmee de betrokken archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen. Bij deze ontwerp omgevingsvergunning heeft de gemeente vrijstelling van het bouwverbod verleend door aan de omgevingsvergunning voorwaarden te verbinden waarmee de archeologische waarden ‘ex situ’ worden behouden. Dit besluit voldoet aan artikel 6.27, lid 3 van de provinciale verordening.

De afweging voor behoud ex situ in het kader van deze omgevingsvergunning eerste fase voor het oprichten van 153 woningen wordt gemotiveerd in de ruimtelijke onderbouwing. Samengevat komt deze motivatie op het volgende neer: “Al vanaf beginjaren 2000 wordt er gewerkt aan de herontwikkeling van het centrum van de Leidschendam, Damcentrum. Het is de bedoeling dat er in Leidschendam Centrum onder meer 550 nieuwe koop- en huurwoningen worden gerealiseerd. Verouderde woningen maken plaats voor ruime eengezinswoningen, chique herenhuisen en kleinschalige en exclusieve appartementengebouwen, verspreid over twaalf deelgebieden.

De herontwikkeling van Damcentrum is gebaseerd op het ‘Masterplan Damcentrum’ dat op 6 april 2004 door de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg is vastgesteld. In dit masterplan worden de ambities beschreven en onderbouwd, die richting moeten geven aan de toekomstige ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het historische centrum van Leidschendam. De verwezenlijking van de in het

masterplan geformuleerde doelstellingen moet leiden tot een revitalisatie van het centrum, waarmee de waarden en kwaliteiten van het Damcentrum ook voor de toekomst veilig kunnen worden gesteld.

De verwezenlijking van het masterplan vergt een aantal forse ruimtelijke ingrepen in het Damcentrum. Om deze ingrepen van een deugdelijke juridisch-planologische basis te voorzien, heeft de gemeenteraad op 6 juni 2005 het bestemmingsplan "Damcentrum" vastgesteld. Dit plan is door GS goedgekeurd op 17 januari 2006 en, met uitzondering van het plandeel Damplein / Sluiskant, onherroepelijk geworden. De feitelijke werkzaamheden voor de revitalisatie van het Damcentrum zijn al geruime tijd in uitvoering, de verwezenlijking van de in het masterplan omschreven doelen vordert gestaag".

Voor de archeologische afweging tot in situ of ex situ behoud is het van belang dat het kanaal van Corbulo grotendeels ligt in de primaire bestemming water. Artikel 19 van het bestemmingsplan, zie ook figuur 1. Geconstateerd is dat het huidige (water)plan voldoet aan de primaire bestemming Water, omdat op deze locatie water wordt gerealiseerd. Gelet op het feit dat er eisen worden gesteld aan de minimale waterdiepte is tevens vastgesteld dat de bestemming water niet samen gaat met in situ behoud van het kanaal van Corbulo op deze locatie.

In het deel waar de nieuwe woningen worden gebouwd is het kanaal, volgens het uitgevoerde vooronderzoek van RAAP in 2015, voor een groot deel niet meer aanwezig. Het kanaal is hier enerzijds vergraven door de aanleg en sloop van de eerdere bebouwing, anderzijds heeft juist op deze locatie RAAP in 2015 de archeologische proefsleuven aangelegd.

Om voorgenoemde redenen is daarom conform artikel 6.27, lid 3 van de provinciale verordening vastgesteld dat andere belangen prevaleren. In dit geval is daarom overgegaan tot behoud ex situ van de behoudenswaardige vindplaatsen, dat wil zeggen behoud van informatie door het verrichten van een opgraving en het opslaan van gegevens en vondsten.

2. UNESCO Werelderfgoed Neder-Germaanse Limes

Het nominatiedossier Neder-Germaanse Limes is in januari 2020 formeel ingediend bij UNESCO waardoor het volgens reclamant bij de gemeente bekend was dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening moet worden gehouden met de uitzonderlijke, universele waarden van het Werelderfgoed.

Reactie:

Het is bij ons bekend dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening moet worden gehouden met de uitzonderlijke, universele waarden van het Werelderfgoed. Dit is ook in mei 2019 per brief aan de Nederlandse Limes Samenwerking (NLS) bevestigd. De wijze waarop wij onze zorgplicht voor het Werelderfgoed hebben uitgevoerd en gemotiveerd is hierboven toegelicht.

3. Afstemmen over afspraken uit bestuurlijk overleg

Met deze zienswijze beoogd reclamant de gezamenlijke belangen en de uitzonderlijke, universele waarden van het UNESCO Werelderfgoed Neder-Germaanse Limes voor nu en in de toekomst te behouden. Reclamant wil graag nader afstemming over de afspraken uit het bestuurlijk overleg van 12 juli 2021, alvorens de procedure wordt voortgezet.

Reactie:

Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg van 12 juli jl. zijn er ondertussen afspraken gemaakt en is er een eerste ambtelijk overleg ingepland. Wij gaan hierbij in samenwerking met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), NLS en de provincie Zuid Holland een gezamenlijke onderzoeksagenda archeologie voor de locaties Forum Hadriani en het Corbulo kanaal opstellen. Hiernaast gaan wij samen met de RCE de NLS, de gemeente Voorschoten en de Provincie Zuid Holland werken aan een

individueel management plan per locatie (als nadere uitwerking van de hiervoor genoemde onderzoekagenda archeologie). De door reclamant genoemde afspraken worden op dit moment dus al ambtelijk opgepakt.

Conclusie

De bovenstaande zienswijze geeft geen aanleiding om het bouwplan aan te laten passen of de omgevingsvergunning niet te verlenen.