

Gemeente Leidschendam - Voorburg

Zienswijzennota / Nota van wijzigingen

TAM-omgevingsplan

“VLIETWEG 3 & 8a”

(ID-nr.: NL.IMRO.1916.TAMVlietweg3en8a-VG01)

Zaaknummer KCS:1031988

Dossiernummer iBabs: 3713

Versie : 27 augustus 2024

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg van 8 oktober 2024.

de plaatsvervangend griffier,

de voorzitter,

E.Ph. de Bruin

M.W. Vroom

Inhoudsopgave

A.	INLEIDING	3
A1.	AANLEIDING.....	3
A2.	ZIENSWIJZENPROCEDURE	3
A3.	LEESWIJZER ZIENSWIJZENNOTA / NOTA VAN WIJZIGINGEN	3
B.	ZIENSWIJZEN	4
B1.	INLEIDING.....	4
B2.	OVERZICHT ZIENSWIJZEN.....	4
B3.	ONTVANKELIJKHEID ZIENSWIJZEN	5
B4.	SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN	5
C.	WIJZIGINGEN IN HET OMGEVINGSPLAN N.A.V. ZIENSWIJZEN	38
C1.	WIJZIGINGEN IN DE TOELICHTING.....	38
C2.	WIJZIGINGEN IN DE REGELS	38
C3.	WIJZIGINGEN OP DE VERBEELDING.....	38
D.	AMBTSHALVE WIJZIGINGEN IN HET OMGEVINGSPLAN	39
D1.	AMBTSHALVE WIJZIGINGEN IN DE TOELICHTING	39
D2.	AMBTSHALVE WIJZIGINGEN IN DE REGELS	39
D3.	AMBTSHALVE WIJZIGINGEN OP DE VERBEELDING	39

A. INLEIDING

A1. AANLEIDING

De voorliggende zienswijzennota / nota van wijzigingen maakt deel uit van het TAM-omgevingsplan 'Vlietweg 3 & 8a'. Dit omgevingsplan heeft tot doel te fungeren als juridisch-planologische grondslag voor de herontwikkeling van een voormalige bedrijfslocatie in Leidschendam tot een woonfunctie.

Het plangebied van het TAM-omgevingsplan 'Vlietweg 3 & 8a' omvat een tweetal percelen grond, te weten Vlietweg 3 en Vlietweg 8a, in Leidschendam-Zuid. Deze locatie grenst globaal gezien aan het kantorenpark Overgoo, het water van de Goo, de Vlietweg en de Nieuwstraat. Voorheen was op het perceel Vlietweg 3 een houthandel gevestigd. Deze locatie is aangekocht door een ontwikkelende partij die beoogt hier woningen specifiek voor jongeren in de leeftijd 18-28 jaar en enkele commerciële ruimten te realiseren, het bouwplan '1828'. Op het naastgelegen perceel Vlietweg 8a bevindt zich een autobedrijf. Het TAM-omgevingsplan voorziet niet in wijziging van de bedrijfsvoering van dit bedrijf, maar legt de bestaande situatie juridisch-planologisch nauwkeuriger en beter passend in combinatie met nieuwe ontwikkelingen in de omgeving opnieuw vast.

De beoogde herontwikkeling van Vlietweg 3 past niet binnen de vigerende regeling voor het gebied zoals vastgelegd in het Omgevingsplan Leidschendam-Voorburg. Met het nu voorliggende TAM-omgevingsplan 'Vlietweg 3 & 8a' stelt de raad een actueel juridisch-planologisch regime vast dat de voorgenomen transformatie van Vlietweg 3 naar een woonfunctie voor de specifieke doelgroep jongeren faciliteert.

A2. ZIENSWIJZENPROCEDURE

Het ontwerp van het TAM-omgevingsplan 'Vlietweg 3 & 8a' heeft, in overeenstemming met het bepaalde in artikel 16.30 van de Omgevingswet respectievelijk Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb), zowel elektronisch als in papieren vorm ter inzage gelegen vanaf vrijdag 23 februari tot en met donderdag 4 april 2024. Gedurende deze termijn bestond voor iedereen de mogelijkheid om, naar keuze schriftelijk of mondeling, zienswijzen over het ontwerp van het TAM-omgevingsplan in te dienen bij de gemeenteraad.

In totaal zijn binnen de zienswijzentermijn 49 schriftelijke zienswijzen ingediend. Een overzicht van de ontvangen zienswijzen is in tabelvorm opgenomen in onderdeel B2 van deze nota.

A3. LEESWIJZER ZIENSWIJZENNOTA / NOTA VAN WIJZIGINGEN

In deze zienswijzennota/nota van wijzigingen worden de ingediende zienswijzen behandeld. Daarnaast worden de wijzigingen beschreven die bij de vaststelling van het TAM-omgevingsplan zijn doorgevoerd ten opzichte van het eerder ter inzage gelegde ontwerp

In onderdeel B van de nota wordt allereerst beschreven van wie zienswijzen zijn ontvangen en wordt ingegaan op de ontvankelijkheid daarvan. Daarna worden de ontvankelijke zienswijzen inhoudelijk samengevat en per onderdeel van een beantwoording voorzien. In onderdeel C van de nota wordt beschreven welke inhoudelijke en/of redactionele aanpassingen naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen zijn doorgevoerd in de plantoelichting, in de regels en op de verbeelding. Onderdeel D ten slotte geeft een overzicht van de in het plan doorgevoerde zogenaamde ambtshalve¹ wijzigingen.

¹ D.w.z.: niet naar aanleiding van een ingediende zienswijze maar vanwege ambtelijk geconstateerde onvolkomenheden of andere redenen.

B. ZIENSWIJZEN

B1. INLEIDING

Binnen de termijn van terinzagelegging van het ontwerp van het TAM-omgevingsplan 'Vlietweg 3 & 8a' zijn over dit plan 49 schriftelijke zienswijzen ontvangen door de raad. Er zijn géén mondelinge zienswijzen ingediend. In paragraaf B2 is in tabelvorm weergegeven van wie² en op welke datum de verschillende schriftelijke zienswijzen zijn ontvangen. In paragraaf B3 wordt ingegaan op de ontvankelijkheid van de ingediende zienswijzen. De ontvankelijke zienswijzen worden in paragraaf B4 afzonderlijk samengevat, per onderdeel beoordeeld en afgewogen en vervolgens van een reactie voorzien.

B2. OVERZICHT ZIENSWIJZEN

Nr.	Indiener	Correspondentie-adres	PC Plaats	Zienswijze betreft adres/locatie (indien anders dan correspondentieadres)	Datum ontvangst
01.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	02-04-2024
02.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	02-04-2024
03.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	02-04-2024
04.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	02-04-2024
05.	Gemini Development B.V.		Den Haag	Gehele plan	02-04-2024
06.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	03-04-2024
07.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	03-04-2024
08.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	03-04-2024
09.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	02-04-2024
10.	Wijkvereniging Leidschendam-Zuid	p/a De Zwaan 13	2266 NN Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
11.	EBH Legal namens ondernemer/inwoner	Boswoning 3	2675 DZ Honselersdijk	Gehele plan	04-04-2024
12.	Hoens & Souren Advocaten namens eigenaar commercieel vastgoed	Postbus 7191	2701 AD Zoetermeer	Gehele plan	04-04-2024
13.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
14.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
15.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
16.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
17.	G. Kolarik Vastgoed B.V	Nieuwstraat 10b	2266 AD Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
18.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
19.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
20.	Inwoner		Den Haag	Gehele plan	04-04-2024
21.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
22.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
23.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
24.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
25.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
26.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
27.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
28.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
29.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
30.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
31.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
32.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
33.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
34.	ITO Tours B.V.	Nieuwstraat 10b	2266 AD Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
35.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
36.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
37.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
38.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024

² Met dien verstande dat door private natuurlijke - en private rechtspersonen ingediende zienswijzen geanonimiseerd in deze openbare nota zijn opgenomen en daarin slechts van officiële instanties de NAW-gegevens zijn vermeld.

39.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
40.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
41.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
42.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
43.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
44.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
45.	A.A. Wijnen Beleggings- maatschappij B.V.	Nieuwstraat 12f	2266 AD Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
46.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
47.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024
48.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	08-04-2024
49.	Inwoner		Leidschendam	Gehele plan	04-04-2024

Zoals al opgemerkt zijn er in totaal 49 afzonderlijke zienswijzen ingediend over het ontwerp van het TAM-omgevingsplan. De zienswijzen 1 t/m 4, 7, 8, 13 t/m 41, 43 t/m 46, 48 en 49 zijn volledig identiek aan elkaar. Dat betekent dat er in totaal over het ontwerp van het plan 9 unieke³ zienswijzen zijn ingediend bij de raad. De identieke zienswijzen worden in deze nota uit oogpunt van efficiënte beantwoording geclusterd behandeld.

B3. ONTVANKELIJKHEID ZIENSWIJZEN

Het ontwerp van het TAM-omgevingsplan “Vlietweg 3 & 8a” heeft ter inzage gelegen vanaf vrijdag 23 februari tot en met donderdag 4 april 2024. Zienswijzen die op de laatste dag van de termijn ter post zijn bezorgd worden (in beginsel) bij de gemeente als ingekomen geregistreerd op vrijdag 5 april 2024. Alle zienswijzen met als registratiedatum 5 april 2024 worden daarom in elk geval aangemerkt als binnen de termijn ingediend.

Ook zienswijzen, die binnen de termijn ter post zijn bezorgd en die binnen één week na het einde van de termijn bij de gemeente zijn ontvangen, worden aangemerkt op tijd ingediend. Zienswijzen die ná het einde van de termijn ter post zijn bezorgd of die weliswaar binnen de termijn ter post zijn bezorgd, maar méér dan een week na het einde van de termijn pas bij de gemeente worden ontvangen, worden aangemerkt als niet tijdig ingediend. Dergelijke zienswijzen moeten als niet-ontvankelijk worden beschouwd, zij worden niet inhoudelijk in behandeling genomen.

Alle 49 ingediende zienswijzen zijn binnen de hierboven omschreven termijnen bij de raad ingediend. Zij zijn daarom allemaal inhoudelijk in behandeling genomen.

B4. SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

B4.1 Algemeen

In vrijwel alle over het ontwerp van het ‘TAM-omgevingsplan Vlietweg 3 & 8a’ ingediende zienswijzen komt naar voren dat volgens de indieners geen sprake is geweest van een adequaat participatietraject. Indieners menen dat bij de start van het participatietraject al een volledig uitgewerkt bouwplan klaar lag. Daardoor was er geen ruimte meer voor grote aanpassingen aan het plan en is er onvoldoende geluisterd naar de bezwaren tegen het bouwplan 1828. Er is volgens indieners nauwelijks iets gedaan met suggesties voor bijvoorbeeld het verkleinen van het bouwvolume. De indieners voelen zich dan ook niet serieus genomen. Participatie heeft, zo wordt gesteld, niet geleid tot een breed gedragen plan en moet daarom volgens de indieners als mislukt beschouwd worden.

Als bijlage 18 bij de toelichting van het TAM-omgevingsplan is het ‘Participatieverslag Vlietweg 3 Leidschendam’ opgenomen. Daaruit blijkt dat het participatietraject voor het bouwplan 1828 in totaal zo’n 21 maanden heeft geduurd. Er zijn algemene informatiebijeenkomsten georganiseerd en er is gewerkt met het instellen van klankbordgroepen. Naast een vertegenwoordiging van omwonenden en stakeholders hebben zowel de gemeente als de initiatiefnemer voor het bouwplan 1828 hierin een rol gehad. De vorm en omvang van het traject zegt uiteraard niets over de uitkomsten daarvan. En de perceptie van die uitkomsten kan verschillen naar gelang het standpunt dat een deelnemer aan het participatietraject heeft over de wenselijkheid van het plan.

³ Unieke zienswijze: een zienswijze die inhoudelijk als één zienswijze kan worden aangemerkt, ook wanneer zij door meerdere personen of instanties is ingediend.

In het geval van het plan 1828 kan echter objectief worden geconstateerd dat het participatietraject heeft geleid tot belangrijke aanpassingen in het bouwplan ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp. De ontsluiting naar het naastgelegen perceel Vlietweg 8a was oorspronkelijk vormgegeven als een onderdoorgang in de beoogde nieuwbouw en ook het parkeren zou onder het nieuwe gebouw worden opgelost. Daarvan is afgezien. De ontsluiting komt nu naast de nieuwbouw te liggen en het parkeren wordt buiten het plan 1828 opgelost. Met de minimale vrije hoogte van die onderdoorgang en het parkeren onder het gebouw hoeft nu geen rekening meer te worden gehouden. Door deze wijzigingen kan het gehele gebouw lager worden en verder naar achteren op het perceel worden geschoven. De bovenste bouwlaag is verkleind en uitgevoerd met een terugliggende gevel, waardoor het bouwvolume visueel minder omvang krijgt. De afstand tussen de nieuwbouw en de bestaande (woon)bebouwing aan de Nieuwstraat/Delftsekade wordt vergroot zodat er meer lucht in het plangebied komt. Bovendien is de ontsluiting van Vlietweg 8a op deze manier ruimer en beter bruikbaar, zonder beperkingen aan het type voertuigen dat daarvan gebruik kan maken, aan te leggen. En ten slotte zorgt deze aanpassing er voor dat er meer en bovendien openbaar toegankelijke parkeerplaatsen worden aangelegd. Deze zijn voor dubbelgebruik (in de avond en nacht hoofdzakelijk parkeren door de bewoners en bezoekers van 1828, overdag vooral door derden zoals werknemers van bedrijven in de omgeving) geschikt. Daarmee en doordat per saldo extra parkeerplaatsen worden aangelegd levert het aangepaste plan een positieve bijdrage aan het overdag verlagen van de parkeerdruk in het gebied.

Gelet op deze planaanpassingen, die het concrete resultaat zijn van het participatietraject met de omgeving, doet het afdoen van burgerparticipatie over dit plan als niet serieus en betekenisloos onvoldoende recht aan het doorlopen proces en de uitkomsten daarvan. Participatie heeft in dit geval aantoonbaar geleid tot een beter plan. Hoewel daarmee zeker niet alle bezwaren tegen het plan zijn weggenomen, hebben de bereikte aanpassingen per saldo een positief effect op zowel de ruimtelijke inpassing van het bouwplan 1828 als de borging van de belangen van de omgeving.

Bij de beoordeling van het doorlopen participatietraject en de uitkomsten daarvan is nog het volgende van belang. Burgerparticipatie is een thema dat onder de nieuwe Omgevingswet nog sterker dan voorheen is ingebed in procedure rond ruimtelijke ontwikkelingen. Ten minste moet bij het nemen van ruimtelijke besluiten verantwoording worden afgelegd over hoe en met wie is geparticipeerd bij de voorbereiding van die besluiten. Let wel: op grond van de Omgevingswet en aanverwante wetgeving bestaat ten aanzien van participatie vooral een motiveringsplicht. Het bevoegde bestuursorgaan moet bij de voorbereiding en het nemen van besluiten rond de fysieke leefomgeving kenbaar maken hoe participatie wordt vormgegeven. De wet stelt echter geen inhoudelijke eisen over de omvang, vorm, uitkomsten, etc. van participatie.

Het is in dit geval duidelijk dat er geen overstemming tussen de ontwikkelaar van het plan 1828 en de deelnemers aan het participatietraject is bereikt over het uiteindelijk te realiseren bouwplan. Echter, de Omgevingswet beoogt ook niet dat met burgerparticipatie consensus of unanieme steun wordt verkregen voor plannen en ingrepen in de leefomgeving. Het doel van participatie is om burgers in een (relatief) vroegtijdig stadium te informeren over en te betrekken bij planvormingen om hen daarin een stem te geven. Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld zo als in het geval van het plan 1828 door het organiseren van informatiebijeenkomsten en het instellen van klankbordgroepen. Burgerparticipatie gaat echter ook onder de Omgevingswet niet zo ver dat de inbreng van burgers in alle gevallen van beslissende betekenis is. Burgerparticipatie kán het draagvlak voor plannen en ingrepen bij de burger vergroten, maar is geen resultaatsverplichting op een voor alle partijen aanvaardbare beslissing of uitkomst. Zie bijvoorbeeld ook de uitspraak van de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland van 5 maart 2024 (ECLI:NL:RBNHO:2024:3117) die juist op dit punt ingaat.

Voor het overige wordt verwezen naar de hierna onder B4.2 volgende integrale beantwoording van de afzonderlijke zienswijzen.

B4.2 Samenvatting en beantwoording individuele zienswijzen

Zienswijze 01, Inwoner te LEIDSCHENDAM

Inleiding:

Zoals opgemerkt onder B2 zijn niet alle over het ontwerp van het plan ingediende zienswijzen aan te merken als unieke zienswijze. Een groot aantal van de ingediende zienswijzen is inhoudelijk volledig identiek aan elkaar. Deze identieke zienswijzen worden geclusterd beantwoord. Daarom is de hier opgenomen beantwoording van zienswijze 1 tevens van toepassing op de daaraan identieke zienswijzen 2 t/m 4, 7, 8, 13 t/m 41, 43 t/m 46, 48 en 49.

Onderdeel a:

Indiener geeft aan zeer teleurgesteld te zijn in de gemeente omdat indiener zich overgeleverd voelt aan de plannen van een projectontwikkelaar. Daarnaast is indiener van mening dat het plan niet past op de locatie en voor meer verstening zorgt op een plek waar vergroening zou moeten plaatsvinden. Ook plaatst indiener kritische kanttekeningen bij de omvang en de afstand van de nieuwbouw tot bestaande woningen en omliggende bedrijven. Dit leidt naar de mening van indiener tot verlies van daglichttoetreding, verlies van uitzicht en aantasting van het privacy. Indiener vreest verder voor verslechtering van de kwaliteit van de leefomgeving, risico's in relatie tot de bestaande bedrijven, geluidsoverlast en een niet leefbare situatie. Het plan zou kortom in strijd zijn met 'een goede ruimtelijke ordening' en leiden tot waardevermindering.

In relatie tot de beoogde bouwhoogte stelt indiener zich op het standpunt dat de nieuwbouw te hoog wordt ten opzichte van de overige bebouwing in de omgeving en de plannen voor Overgoo. Daarnaast stelt indiener dat het plan voor 138 appartementen van tevoren vast stond en de wethouder aan zou hebben gegeven dat het gebouw er hoe dan ook zou komen. Indiener verwijt de gemeente nalatig te zijn geweest door de omgeving niet in een vroegtijdig stadium bij het plan te betrekken. Ook verwijt indiener de gemeente de vanuit de omgeving aangedragen alternatieven niet serieus in overweging te willen nemen.

Indiener geeft verder aan dat de volgende oplossingen door de omgeving gesteund zouden worden:

- een kleiner gebouw van maximaal 8m hoog conform omgeving en beleid;
- opnieuw in gesprek te gaan met de omgeving en de aangedragen alternatieven, zoals het verplaatsen van het bouwplan naar het plangebied Overgoo serieus op haalbaarheid te onderzoeken.

Reactie onderdeel a:

Bouwprojecten hebben altijd een effect op de directe omgeving; zeker in stedelijk gebied. Aangezien de stedenbouwkundige en architectonische eenheid per locatie verschillen, heeft de gemeente zich tot doel gesteld om de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied altijd in zijn geheel te overzien. De gemeenteraad laat zich bij de invulling van de verschillende locaties bovendien adviseren door ambtelijke vakspecialisten, die onder meer kijken naar de effecten van het plan op de stedenbouwkundige en architectonische eenheid in het gebied.

Het feit dat ontwikkelingen in een gebied soms los van elkaar plaatsvinden, heeft veelal te maken met het feit dat de locaties in eigendom zijn bij verschillende partijen en afzonderlijk van elkaar worden ontwikkeld. Dat betekent niet dat er geen ruimtelijke verbinding is.

Toen initiatiefnemer zich meldde met het initiatief voor jongerenhuisvesting op de locatie Vlietweg, is door de gemeente gewezen op de mogelijkheden in het plan Overgoo. Planning technisch bleek het echter niet haalbaar om het plan binnen Overgoo te realiseren omdat Overgoo pas op een later moment zal worden ontwikkeld. Gelet op de grondpositie van initiatiefnemer is vervolgens een plan ontwikkeld voor de locatie Vlietweg 3. Naar aanleiding van reacties op een Omgevingsbijeenkomst in 2022 is nogmaals contact gelegd met de ontwikkelaar van Overgoo met dezelfde uitkomst.

Zoals eerder door de gemeente aangegeven, vormt het plangebied Vlietweg 3 geen onderdeel van de stedenbouwkundige eenheid van de Nieuwstraat omdat het terrein Vlietweg 3 niet aan de Nieuwstraat ligt. De bebouwing aan weerszijden van de Nieuwstraat vormt samen wel een stedenbouwkundige

eenheid. Ondanks dat het perceel Vlietweg 3 geen deel uitmaakt van het plangebied Overgoo, vormt het wel een verbindende schakel tussen Overgoo naar het historische centrumgebied van Leidschendam. In dat opzicht vormt het gebied 'de opmaat of het sluitstuk' van de ontwikkeling in Overgoo. Ondanks dat het plangebied Vlietweg 3 dus niet tot het plangebied Overgoo behoort, wordt het plan om praktische redenen wel in hetzelfde gemeentelijke projectteam besproken omdat hierdoor sprake is van een bredere gebiedsoverstijgende advisering met betrekking tot de effecten van het plan op de stedenbouwkundige en architectonische eenheid in het gebied.

Met betrekking tot de bouwhoogte kan worden opgemerkt dat het ontwikkelkader van Overgoo niet leidend is, maar dat hier wel aansluiting bij is gezocht. In het ontwikkelkader staat dat aan de zijde van de Goo tot 5 lagen mag worden gebouwd; de bebouwing direct tegenover de Vlietweg 3 mag uit 3 bouwlagen en een terugliggende 4^e bouwlaag bestaan. De bouwhoogte van Vlietweg 3 bestaat uit 4 bouwlagen en een terug liggende (setback) 5^e bouwlaag en past daarmee goed in het profiel van Overgoo. Ook voldoet het aan dezelfde eisen die gelden voor het woonblok in Overgoo, waar eveneens een setback is toegestaan. Bovendien wordt een terugliggende bouwlaag gezien als een goede manier om de uitstraling en het effect van de bouwhoogte in relatie tot de omgeving te verzachten. Een terugliggende bouwlaag zorgt voor meer bezonning en lucht in de omgeving. De bezonningsstudie bevestigt dat de schaduwwerking in relatie tot de onderlinge afstand tot bestaande bebouwing niet tot een zodanige hinder zullen leiden dat de bouwhoogte zou moeten worden teruggebracht. Hierdoor kan namelijk een grotere bijdrage worden geleverd aan het grote tekort aan betaalbare woningen voor jongeren.

In lijn met de Omgevingswet is het binnen de gemeente Leidschendam – Voorburg gebruikelijk dat de initiatiefnemer verantwoordelijk is voor de communicatie en participatie met de omgeving. Uiteraard bestaat daarover afstemming met de gemeente. De initiatiefnemer heeft meerdere omgevingsbijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast heeft initiatiefnemer vele individuele gesprekken gevoerd met omwonenden en andere belanghebbenden. Daarmee is de omgeving in voldoende mate bij de planvorming betrokken en gehoord. Ook zijn naar aanleiding van die bijeenkomsten en gesprekken de plannen aangepast om waar mogelijk aan wensen en bezwaren van omwonenden tegemoet te komen.

Het betreft de volgende doorgevoerde aanpassingen in het bouwplan:

- er zijn extra parkeerplekken toegevoegd ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp. Deze extra parkeerplekken komen op de driehoek aan de noordzijde van het gebouw en achter het Gemini-gebouw aan de Nieuwstraat 2. De groenstrook aan de noordzijde van het Goopad blijft intact. In de laatste versie van het plan bedraagt overigens het totale aantal te realiseren parkeerplaatsen 58. Zie hiervoor tevens de aangepaste parkeerberekeningen;
- de inrit naar het perceel Vlietweg 8a wordt verplaatst en komt tussen de rotonde en het gebouw. Hierbij is de oorspronkelijk beoogde onderdoorgang in het gebouw vervallen en is het hele gebouw circa 1m verlaagd. De onderdoorgang leidde bovendien tot beperkingen qua hoogte voor de eigenaar van het perceel Vlietweg 8a;
- het gebouw en de setback zijn zo ver mogelijk naar achter geschoven op het perceel. Doordat het gebouw 'de hoek omgaat'(L-vorm), is iets meer afstand (19,5m) gecreëerd tot het gebouw van Synthese en staat het gebouw minder prominent aan de rotonde en de Vliet;
- De groene buffer aan de zuidzijde is intact gebleven; de hier voorziene gezamenlijke buitenruimte voor de 1828-bewoners is in verkleinde vorm gehandhaafd.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Onderdeel b:

Voorts wijst indiener op de gevolgen van het plan op de geconstateerde bodemverontreiniging in het gebied. Indiener wijst erop dat er geheid zal moeten worden en dat een bestaande damwand die de verontreiniging isoleert van de omgeving vermoedelijk weggehaald zal moeten worden. Indiener vreest dat de verontreiniging zich hierdoor verder zal kunnen verspreiden.

In het plan zou hier volgens indiener onzorgvuldig mee om worden gegaan. Ook vreest indiener dat het plan negatieve gevolgen zal hebben voor mogelijk aanwezige archeologische waarden in de bodem.

Reactie onderdeel b:

ten behoeve van de herontwikkeling is met het oog op de nieuwe functie als woonlocatie een historisch en verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Daarbij is tevens onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van asbest en PFAS in de bodem. Uit het onderzoek is gebleken dat de bovengrond over het algemeen licht verontreinigd is met zware metalen, minerale olie, PAK en/of PCB. Plaatselijk (boring 6) is de puinlaag sterk verontreinigd met lood en PCB. Deze sterke verontreiniging is aan de onderzijde afgeperkt door een kleilaag. Daarnaast is ook ter plaatse van boring 10 is de bodem licht tot sterk verontreinigd. Ook hier is de verontreiniging aan de onderzijde afgeperkt door een kleilaag.

De omvang van de verontreiniging in horizontale richting is voorafgaand aan de sanering vastgesteld. Uit dit onderzoek blijkt dat de grondrug achter Nieuwstraat 2 is gerealiseerd tijdens een eerdere bodemsanering (periode 1998 – 2000). Uit de stukken van de uitgevoerde sanering blijkt dat deze grondrug bestaat uit kleiige grond van de saneringslocatie en dat deze grond in zekere mate verontreinigd kan zijn met zware metalen, PAK en minerale olie. Deze (verontreinigde) grond is afgedekt met bentonietmatten met daarop circa 20cm drainagezand en daarop circa 40cm teelaarde.

De kleiige grond zonder bijmenging is in februari 2024 aanvullend onderzocht op PAK en cyanide om te bepalen of deze partij mogelijk sterk verontreinigd is. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de kwaliteit enige heterogeniteit vertoont. De grond is over het algemeen licht verontreinigd en voldoet gemiddeld aan klasse Industrie. Alleen ter plaatse van boring 02 is in de bovenlaag sterke verontreiniging met cyanide en PAK aangetoond. De hoeveelheid sterk verontreinigde grond rond boring 02 wordt geschat op 50m³ (100m² x 0,5m). Deze grond zal apart worden ontgraven en afgevoerd naar een erkend verwerker.

Bij herontwikkeling en/of grondverzet op de locatie moet worden voldaan aan de instructieregels uit het aanvullingsspoor Bodem, zoals die zijn verwerkt in de Omgevingswet, het Besluit kwaliteit leefomgeving en het Besluit activiteiten leefomgeving. De provincie is bevoegd gezag voor bodemsanering en zal toezien op de juiste en zorgvuldige voorbereiding en uitvoering van de sanering. Hiermee zijn de risico's voor de volksgezondheid voldoende inzichtelijk gemaakt en is geborgd dat sprake is van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

Ter bescherming van de archeologische waarden in het gebied is aan het plangebied een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3' toegekend met daaraan gekoppeld een vergunningenstelsel, waaruit volgt dat het verboden is om zonder omgevingsvergunning bodemingrepen te doen die dieper dan 0,3m beneden maaiveld gaan en een grotere oppervlakte beslaan dan 100m². De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde of voor werkzaamheden kan slechts worden verleend als vaststaat dat er geen archeologische waarden zijn te verwachten of kunnen worden geschaad of schade als gevolg van de bodemingreep voorkomen kan worden of in voldoende mate kan worden beperkt door aan de omgevingsvergunning voorschriften te verbinden, zoals het doen van (aanvullend) inventariserend archeologisch onderzoek of het treffen van maatregelen.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Onderdeel c:

Indiener plaatst kanttekeningen bij het feit dat de gemeente grond verkoopt aan een ontwikkelaar zonder binding met de gemeente, terwijl lokale ondernemers worden afgewezen in hun behoefte om deze grond voor hun eigen activiteiten en wijkbelang te ontwikkelen.

Indiener merkt op dat de benodigde parkeerplaatsen op grond van de gemeente mogen worden aangelegd; dit gaat bovendien ten koste van openbaar groen en bestaande informele parkeerplaatsen. Ook zou er onvoldoende plek zijn om de benodigde parkeerplaatsen aan te kunnen leggen. Daarbij wordt naar de mening van indiener ten onrechte geen rekening gehouden met de bestaande parkeerdruk in het gebied van bedrijven die ook voor werkgelegenheid in de gemeente zorgen.

Reactie onderdeel c:

Voor zover bekend ligt er geen concreet initiatief van lokale ondernemers om het terrein Vlietweg 3 voor hun eigen activiteiten en het wijkbelang te ontwikkelen op een manier die qua doelen en

belangen vergelijkbaar is met het plan 1828. In lijn met het Didam-arrest is het voornemen van de gemeente om grond ten behoeve van het plan 1828 te verkopen gepubliceerd.

Naar aanleiding daarvan heeft zich één belangstellende gemeld, die heeft aangegeven de gronden te willen kopen om hier zelf parkeerplaatsen te realiseren. Dit betreft een verzoek van een eigenaar / verhuurder van bedrijfsruimtes die de grond wil kopen om de verhuurbaarheid van zijn vastgoed te verbeteren, waarbij de parkeerplaatsen alleen bestemd zijn voor medewerkers en bezoekers van huurders van het vastgoed. Daarmee dient de verkoop van grond aan deze partij uitsluitend een individueel en commercieel belang. De behandeling van het verzoek heeft op 28 mei a.s. plaatsgevonden bij de kortgeding rechter. De kortgeding rechter heeft bepaald dat de gemeente terecht heeft geconcludeerd dat ontwikkelaar 1828 de enige gegadigde was voor aankoop van het perceel omdat (alleen) die ontwikkelaar voldoet aan de voorwaarden voor het realiseren van sociale woningbouw.

De gemeente verkoopt circa 400m² grond aan initiatiefnemer ten behoeve van de realisatie van het bouwplan voor jongerenhuisvesting; dit betreft de bestaande toegangsweg naar het perceel Vlietweg 8A en een smalle strook langs de oostgevel van de nieuwbouw voor het project 1828. Daarnaast worden mede ten behoeve van het jongerenhuisvestingsplan 1828– tegen een marktconforme vergoeding – twee percelen met een gezamenlijke oppervlakte van circa 1830m² beschikbaar gesteld waar parkeerplaatsen worden aangelegd. Deze parkeerplaatsen worden allemaal openbaar toegankelijk. Beschikbaar stellen, wil zeggen dat de grond waar de parkeerplaatsen op worden aangelegd niet wordt overgedragen aan initiatiefnemer, maar eigendom blijft van de gemeente. Hiermee is de openbare toegankelijkheid van de parkeerplaatsen geborgd. Bovendien betaalt initiatiefnemer de kosten voor de herinrichting en draagt deze een marktconforme afkoopsom af aan de gemeente om de kosten beheer en onderhoud te dekken.

Het bouwplan heeft daarmee een brede maatschappelijke betekenis. Naast het vergroten van het aanbod aan betaalbare woningen voor jongeren is dubbelgebruik van de aan te leggen parkeerplaatsen mogelijk, waarmee de huidige parkeerdruk in het gebied juist wordt verlaagd. De reden dat in dit geval ruimte wordt geboden om een deel van het openbaar gebied in te richten als (openbare) parkeerplaatsen is gelegen in het feit dat hiermee tegemoet kan worden gekomen aan bezwaren vanuit omwonenden.

Uit de Klankbordgroep-sessies is namelijk naar voren dat parkeren onder het gebouw een extra bouwlaag zou betekenen, hetgeen vanuit de omgeving als ongewenst werd gezien. Door op maaiveld extra ruimte te bieden voor parkeren, kon het gebouw naar achteren worden geplaatst ten opzichte van bestaande bebouwing en tegemoet worden gekomen aan deze bezwaren vanuit de omgeving. Ook kon de bouwhoogte van het gebouw hierdoor gedeeltelijk worden teruggebracht.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Onderdeel d:

Met betrekking tot het parkeeronderzoek brengt indiener naar voren dat indien de parkeerbehoefte zou worden berekend aan de hand van de cijfers van CROW dit tot een hogere parkeerbehoefte zou leiden. Daarnaast wordt in het parkeeronderzoek naar de mening van indiener ten onrechte onderscheid gemaakt tussen werkende en studerende jongeren. Het deelmobiliteitsconcept leidt er volgens indiener niet toe dat een aftrek van 20% van toepassing is op de parkeerbehoefte. Indiener wijst hierbij op het feit dat de afstand tussen het bouwplan en hoogwaardig openbaar vervoer groter is dan 1km. Indiener plaatst verder vraagtekens bij de onderbouwing van de doelgroep, de gemiddelde leeftijd van de toekomstige bewoners in relatie tot autobezit en de parkeerbehoefte. De parkeertellingen geven geen reëel beeld van de huidige parkeerdruk. Indiener vreest dat bij het ontstaan van een te hoge parkeerdruk het uitvoeren van het bouwplan zal leiden tot invoeren van een blauwe zone en/of parkeervergunningen. Dit is volgens indiener echter geen oplossing.

Reactie onderdeel d:

Ten tijde van het opstellen van het ontwerp kon geen gebruik worden gemaakt van de CROW-normen. Reden daarvoor is dat CROW uitgave 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeercijfers naar parkeernormen, nr. 381 d.d. 2018 geen specifieke normen bevat voor jongerenhuisvesting. In oktober 2023 heeft de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg de Nota Parkeernormen Leidschendam – Voorburg 2023 vastgesteld; deze is gebaseerd op de meest recente richtlijnen van het CROW. In

paragraaf 2.1 (Basis parkeernorm) wordt opgemerkt dat voor bepaalde functies, zoals jongerenwoningen of tijdelijke huisvesting geen passende categorie is opgenomen in de richtlijnen van het CROW. Daarom is in de Nota Parkeernormen 2023 hiervoor een (onderbouwde) eigen norm opgenomen. Nu de gemeente een nieuwe Nota Parkeernormen heeft vastgesteld, is een nieuwe parkeerberekening gemaakt op basis van deze nieuwe normen.

Een jongerenwoning is in de Nota Parkeernormen 2023 gedefinieerd als een doorgaans kleine (<30m²) meest door één persoon bewoonde woning. In de Nota Parkeernormen wordt voor de parkeernorm daarom aangesloten bij de CROW - norm voor 'zelfstandige kamerwoningen'. Bij jongerenwoningen die door middel van een contract uitsluitend door die specifieke doelgroep bewoond kunnen worden, kan – onderbouwd - ook een lagere norm worden gehanteerd. De reden hiervoor is dat het autobezit onder jongeren laag is en bovendien al jaren geen stijgende trend laat zien (zie paragraaf 4.3.1 Nota Parkeernormen 2023).

Verder is relevant dat de gemeente Leidschendam – Voorburg een gemiddelde adressendichtheid heeft van 3005 per km². Daarmee valt Leidschendam-Voorburg in de klasse 'zeer sterk stedelijk'. De locatie Vlietweg 3 ligt in de wijk Leidschendam – Zuid en valt op grond van de Parkeernota in het gebied 'schil centrum'. Het perceel Vlietweg 3 en omgeving is niet aangewezen als 'blauwe zone' en is daarmee 'niet gereguleerd'.

Hieruit volgt dat voor het bepalen van de parkeernorm moet worden uitgegaan van de norm voor 'zeer sterk stedelijke gebieden' en 'schil centrum' in een gebied met ongereguleerd parkeren.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte wordt onderscheid gemaakt tussen het parkeren door bewoners en door bezoekers. Voor beide moet de parkeerbehoefte worden bepaald, het totaal bepaalt de uiteindelijk te faciliteren parkeerbehoefte. Daarnaast is ook relevant dat de gemeente Leidschendam-Voorburg initiatiefnemers stimuleert om zich in te zetten voor maatregelen die de mobiliteitstransitie bevorderen en het gebruik van andere vervoerswijzen dan de privéauto, zoals deelmobiliteit, fiets- of openbaar vervoer stimuleren. Als deelmobiliteit wordt aangeboden, kan een reductie worden toegepast op de parkeernormen. De maximale korting bedraagt 30% en is afhankelijk van de ligging ten opzichte van een (hoogwaardig) OV knooppunt of halte, de vraag of sprake is van gereguleerd parkeren en het aanbod aan deelmobiliteit.

Voor de omgeving van de Vlietweg 3 kan een maximale korting van 10% worden toegepast omdat dit geen gereguleerd gebied is en de afstand tot de in de Nota Parkeernormen genoemde HOV punten groter is dan 1km. Als richtlijn geldt een maximum van 1 deelauto op 30 woningen; waarbij het aantal deelauto's niet kleiner mag zijn dan 3. Deze dienen binnen een straal van 200m tot het bouwplan beschikbaar te worden gesteld. In lijn met de insteek uit de Bouwsteen Bereikbaarheid en Mobiliteit (2021) voorziet het plan daarom in 3 deelauto's; deze bevinden zich allen binnen een afstand van 200m tot het bouwplan.

Daarnaast dient door initiatiefnemer een contract te worden gesloten met een aanbieder van deelmobiliteit voor een periode van ten minste 5 jaar. Binnen die periode moet de parkeerdruk in de omgeving gedurende een periode van 3 jaar worden gemonitord om waar nodig actie te kunnen ondernemen en het gebruik van de deelauto's bij bewoners te stimuleren of beter af te stemmen op de vraag. Verder dient de ontwikkelaar gedurende de monitoringsperiode van 3 jaar regelmatig te rapporteren over het gebruik van de deelauto's. Hieruit wordt duidelijk wat de ontwikkelingen zijn op het deelmobiliteitsgebruik van de ontwikkeling en in hoeverre aanvullende acties gewenst zijn; deze acties worden vanuit de ontwikkelaar geïnitieerd. Deze afspraken zijn opgenomen in de anterieure overeenkomst die met initiatiefnemer is gesloten.

Ten slotte is van belang dat alle parkeerplaatsen openbaar toegankelijk worden zodat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. Parkeerplaatsen bij woningen worden vooral 's nachts en 's avonds gebruikt terwijl parkeerplaatsen bij en voor bedrijven juist overdag de hoogste bezetting kennen. De mate van dubbelgebruik is uit te drukken in aanwezigheidspercentages. Voorwaarde voor dubbelgebruik is dat de parkeerplaatsen volledig uitwisselbaar zijn. Dat wil zeggen dat een plaats bij dubbelgebruik niet aan een bepaalde woning of doelgroep kan worden toegewezen. Nu de parkeerplaatsen openbaar zullen zijn, is aan deze voorwaarde voldaan.

De hierboven uitgewerkte uitgangspunten leiden tot de volgende parkeerbehoefteberekening.

Programma:

	<i>norm</i>	<i>aantal</i>	<i>per</i>	<i>ongewogen</i>	<i>reductie</i>	<i>ongewogen na reductie</i>
<i>Bewoners app</i>	0,2	138	1	27,6	90%	24,84
<i>Bezoekers pp</i>	0,2	138	1	27,6	100%	27,6
<i>commerciële ruimtes</i>	1,1	150	100	1,65	100%	1,65
				56,85		54,09

Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik:

<i>Functie</i>	<i>Werk-dag ochtend</i>	<i>Werk-dag middag</i>	<i>Werk-dag avond</i>	<i>Koop avond</i>	<i>Werk-dag nacht</i>	<i>Zater-dag middag</i>	<i>Zater-dag avond</i>	<i>Zondag middag</i>
<i>Wonen (bewoners)</i>	50	60	90	80	100	60	80	70
<i>Wonen (bezoekers)</i>	10	20	80	70	0	60	100	70
<i>Commerciële dienst-verlening</i>	100	100	5	75	0	0	0	0

Parkeerbehoefte na Mobiliteitsreductie en rekening houdend met dubbelgebruik:

	<i>wdoch</i>	<i>wdmid</i>	<i>wdav</i>	<i>kavon</i>	<i>wdnac</i>	<i>zamid</i>	<i>zaavon</i>	<i>zomid</i>
	12,42	14,904	22,356	19,872	24,84	14,904	19,872	17,388
	2,76	5,52	22,08	19,32	0	16,56	27,6	19,32
	1,65	1,65	0,0825	1,2375	0	0	0	0
	16,83	22,074	44,5185	40,4295	24,84	31,464	47,472	36,708
<i>Deelauto's</i>	3	3	3	3	3	3	3	3
<i>Compensatie vervallen</i>								
<i>parkeerplaatsen</i>	7	7	7	7	7	7	7	7
	26,83	32,074	54,5185	50,4295	34,84	41,464	57,472	46,708

Bij het bepalen van de totale parkeerbehoefte is rekening gehouden met vaste parkeerplekken voor 3 deelauto's. Daarnaast zijn ook de 7 (informele) parkeerplaatsen die als gevolg van de planontwikkeling zullen vervallen, opgenomen in de berekening van de totale parkeerbehoefte.

*De parkeerbehoefte voor het bouwplan - rekening houdend met de korting voor deelmobiliteit en dubbelgebruik – bedraagt totaal 44,5 parkeerplaatsen. Inclusief 3 parkeerplaatsen voor deelauto's en de vervangende 7 vervallen parkeerplaatsen bedraagt de totale parkeerbehoefte **55 parkeerplaatsen**. Alle parkeerplaatsen worden openbaar.*

Om tegemoet te komen aan de wensen vanuit de omgeving in relatie tot extra parkeergelegenheid, voorziet het plan bovendien in de aanleg van 3 extra parkeerplaatsen waarmee het totaal op 58 parkeerplaatsen komt. Daarmee staat vast dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de normen van de Nota Parkeernormen 2023.

*In reactie op de vrees van indiener dat het bouwplan zal leiden tot het invoeren van een blauwe zone kan worden opgemerkt dat het invoeren van een 'blauwe zone' aan de orde is geweest in de Klankbordgroep; daarbij zijn geen afspraken gemaakt over het al dan niet instellen van een blauwe zone. Met initiatiefnemer is afgesproken dat – mocht in de toekomst worden besloten tot het instellen van een blauwe zone - alleen ontheffing zal worden verleend voor de **eigen** parkeerbehoefte: het*

berekende aantal parkeerplaatsen (48) dat op basis van de Nota parkeernormen nodig is voor het bouwplan.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel tot aanpassing van de toelichting op het TAM-omgevingsplan en de daaraan ten grondslag liggende berekening van de parkeerbehoefte.

Onderdeel e:

Met betrekking tot het perceel Vlietweg 8A stelt indiener dat met de eigenaar van het perceel nooit gesproken over het verlagen van de milieucategorie van 3.2 naar 2 en evenmin over het verplaatsen van de toegangsweg naar diens perceel. Indiener stelt zich daarbij op het standpunt dat het bouwplan in strijd is met de feitelijke toekomstige situatie van de activiteiten op het perceel van Vlietweg 8A. In aanvulling daarop is indiener van mening dat de ontsluitingsweg te smal en onoverzichtelijk is.

Reactie onderdeel e:

Vanaf augustus 2022 heeft meerdere keren overleg plaatsgevonden tussen zowel de gemeente als initiatiefnemer en de eigenaar van het perceel Vlietweg 8A. Ook was de eigenaar lid van de Klankbordgroep waarin de toegangsweg meerdere keren onderwerp van gesprek is geweest. In eerste instantie is de eigenaar door zowel de gemeente als initiatiefnemer benaderd met als doel de gronden Vlietweg 8A te verwerven. Daarop heeft de gemeente het terrein laten taxeren. In het kader van de voorgenomen mogelijke verwerving van de percelen, is zowel de ligging van het recht van weg besproken met indiener als ook de verlaging van de milieucategorie.

In september is een aangepast plan voor de ontsluiting van Vlietweg 8A besproken in de Klankbordgroep; de eigenaar van Vlietweg 8A was bij die bijeenkomst aanwezig. De kanttekeningen uit de Klankbordgroep en uit de zienswijze met betrekking tot de bewegwijzering en inrichtingsmaatregelen worden meegenomen bij de feitelijke inrichting. Voor wat betreft de verlaging van de milieucategorie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 11/11a.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Onderdeel f:

Met betrekking tot de verschillende omgevingsaspecten (bodem, geluid, geur, stof, gevaar, water, ecologie, cultuurhistorie, archeologie, bezonning, toegankelijkheid openbare ruimte) trekt indiener de uitkomsten van de onderzoeken en onderbouwing daarvan in het omgevingsplan in twijfel.

Reactie onderdeel f:

In de toelichting van het omgevingsplan zijn alle genoemde aspecten behandeld. Voor zover nodig zullen de conclusies van deze onderzoeken in de toelichting bij het TAM-omgevingsplan nog in het kader van de nieuwe Omgevingswet worden geplaatst. Voor de beantwoording van de overlegreactie van RWS wordt verwezen naar paragraaf 7.2, onderdeel 10, van de toelichting op het TAM-omgevingsplan.

Zienswijze 05, Inwoner/ondernemer te LEIDSCHENDAM

Onderdeel a:

Door de eigenaar van het bedrijfsgebouw Nieuwstraat 2/2A is reeds in de Klankbordgroep aandacht gevraagd voor 2 aspecten:

- de parkeer-/ en verkeerssituatie, en
- de geluidsoverlast die voort kan komen uit het naast elkaar bestaan van een bedrijfsgebouw met werkplaats en een woongebouw met een groot aantal bewoners.

Indiener is vóór alles van mening dat het perceel te klein is en niet in de juiste positie ligt ten opzichte van gebouwen in de omgeving om een dergelijk bouwplan te realiseren. Om het plan te kunnen realiseren, moet extra grond worden verworven hetgeen ten koste gaat van de belangen van andere eigenaren. Indiener had graag gezien dat er een gebiedsvisie zou zijn ontwikkeld waarin alle belangen van eigenaren en belanghebbenden betrokken worden.

Reactie onderdeel a:

Het plan heeft een uitgebreid en zorgvuldig participatieproces doorlopen, zie ook onder B4.1. Het doel was om verschillende belangen, bezwaren, aandachtspunten en ideeën vanuit de omgeving zo goed mogelijk te inventariseren. Daarbij zijn de plannen nader toegelicht en was er gelegenheid om vragen te stellen. Op een aantal punten heeft dit geleid tot aanpassingen in de uitwerking van het (concept) ontwerp. Er waren 5 algemene bijeenkomsten. Tevens was er de mogelijkheid om zitting te nemen in een Klankbordgroep die werd geleid door een onafhankelijke voorzitter. Indiener had zitting in deze Klankbordgroep, zo blijkt uit de zienswijze. De Klankbordgroep is 7 keer samengekomen. De sessies van de Klankbordgroep hebben geleid tot beter inzicht in de belangen en onderwerpen die spelen. Naar aanleiding daarvan heeft initiatiefnemer veel bezwaren en suggesties onderzocht en zijn aanpassingen doorgevoerd in het ontwerp.

Het bleek niet mogelijk om op alle punten overeenstemming te bereiken. Dit neemt niet weg dat wel degelijk alle belangen van eigenaren en belanghebbenden bij de planvorming zijn betrokken en dat dit heeft geleid tot verbeteringen in het bouwplan 1828 en de inpassing daarvan in de omgeving. Er wordt geen aanleiding gezien om een aanvullende of nieuwe gebiedsvisie op te (laten) stellen.

De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

Onderdeel b:

Met betrekking tot de voorgestelde parkeeroplossing geeft indiener aan dat in de huidige situatie al een aanzienlijk tekort bestaat aan parkeerplaatsen. Indiener vreest dat niet alleen formele maar ook informele parkeerplaatsen zullen verdwijnen waardoor de parkeerdruk verder zal toenemen. Indiener plaatst kritische kanttekeningen bij de parkeernorm en de aannames betreffende het autobezit onder de beoogde bewoners.

Verder wijst indiener op het feit dat de toegepaste aftrek van 20% in verband met het aanbieden van deelmobiliteit niet in overeenstemming zou zijn met het beleid van de gemeente.

Indiener wijst er op dat mocht de parkeerdruk in de praktijk hoger blijken te zijn dan nu wordt aangenomen; er geen ruimte is om de benodigde extra parkeerplaatsen te realiseren. Indiener vreest dat het plan uiteindelijk daardoor zal leiden tot het invoeren van parkeervergunningstelsel.

Indiener heeft daar grote bezwaren tegen omdat indiener vreest parkeerproblemen die nadelig zullen zijn voor de verhuurbaarheid van het gebouw van indiener. Indiener wijst daarbij op het feit dat initiatiefnemer de ruimte krijgt om grond aan te kopen van de gemeente om de benodigde parkeerplaatsen te kunnen realiseren. Dit terwijl het de verantwoordelijkheid is van de initiatiefnemer om in de eigen parkeerbehoefte te voorzien. Daarnaast stelt indiener dat de gemeente de grond verkoopt zonder andere belanghebbenden de gelegenheid te bieden om die grond te verwerven om in hun eigen parkeerbehoefte te voorzien.

Indiener vraagt om de zone voor de inrijdeuren van het bedrijf aan de Nieuwstraat 2/2A te mogen verwerven om op die manier het parkeren en de toegankelijkheid te kunnen waarborgen en zelf te kunnen managen. Tot dusverre is de gemeente hiertoe niet bereid. Wel is de toezegging gedaan dat deze wens opnieuw besproken zal worden binnen de gemeente. Ook zou zijn toegezegd om te

onderzoeken in hoeverre op de gronden achter Nieuwstraat 2/2A extra parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd en in hoeverre de toegangsweg naar de parkeerplaatsen voldoet.

Reactie op onderdeel b:

In de eerste plaats wordt verwezen naar de beantwoording onder onderdeel d. van zienswijze 1. Deze beantwoording moet geacht worden hier integraal te zijn ingevoegd.

Om tegemoet te komen aan de wensen vanuit de omgeving in relatie tot extra parkeergelegenheid, voorziet het plan bovendien in de aanleg van 3 extra parkeerplaatsen waarmee het totaal op 58 parkeerplaatsen komt. Daarmee staat vast dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de normen van de Nota Parkeernormen 2023. In aanvulling op hetgeen hierop wordt opgemerkt dat de gemeente open staat voor een gesprek om mee te denken over de mogelijkheden om aanvullend parkeergelegenheid te realiseren ten behoeve van de bedrijfsunits in het gebouw van indiener.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan en de daaraan ten grondslag liggende berekening van de parkeerbehoefte.

Onderdeel c:

Indiener stelt zich op het standpunt dat het nieuwe gebouw op een te korte afstand tot het bedrijfsgebouw van indiener waar bedrijven tot en met categorie 2 zijn toegestaan, wordt gerealiseerd.

Indiener vreest overlast en/of gebruiksbeperkingen voor bedrijven met activiteiten die voldoen aan de milieucategorie maar niettemin klachten krijgen van de toekomstige bewoners van het nieuwe appartementengebouw. Indiener vreest ook om die reden dat het plan leidt tot waardevermindering van zijn eigendommen.

Reactie onderdeel c:

Om te voorkomen dat er overlast ontstaat tussen bedrijven en geluidgevoelige objecten, zoals woningen, heeft de VNG richtafstanden opgenomen in de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering. Volgens vaste jurisprudentie (ABRvS 2 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1173) gelden deze afstanden tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende activiteiten) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van de woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. Het is mogelijk om gemotiveerd af te wijken van de richtafstanden van de VNG.

De afstand tussen de gevel van het wooncomplex 1828 en de grens van de bestemming 'Bedrijf' ter plaatse van Nieuwstraat 2- 2a bedraagt 4m. Ter plaatse van Nieuwstraat 2-2a zijn op grond van het bestemmingsplan 'Herstelbesluit bestemmingsplan Stedelijk' (vastgesteld 17 januari 2023) bedrijven toegestaan tot ten hoogste categorie 2. Omdat ter plaatse nabij bedrijven ook burgerwoningen zijn gesitueerd, kan de omgeving van Vlietweg 3 / Nieuwstraat 2-2a worden getypeerd als 'gemengd gebied'. In gemengd gebied bedraagt de richtafstand voor bedrijven uit categorie 2 ten minste 10m.

Aangezien niet aan deze afstand wordt voldaan, is alsnog een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting vanwege Nieuwstraat 2 op de gevels van het nieuwbouwplan, dat als geluidgevoelig gebouw wordt aangemerkt. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage 6 toegevoegd aan de toelichting van het Omgevingsplan. Hieruit blijkt dat ten gevolge van de milieubelastende activiteiten op de locatie Nieuwstraat 2 de hoogste berekende langtijdgemiddelde geluidniveaus op de gevels van de beoogde nieuwbouw 49dB(A) bedraagt in de dagperiode en 48 dB(A) in de avond en nachtperiode. Deze waarden liggen hoger dan de geluidgrenswaarden uit het Omgevingsplan gemeente Leidschendam-Voorburg en stap 2 van de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'. De geluidbelasting als gevolg van de werkzaamheden in de werkplaats (met openstaande schuifdeuren) bedraagt in de dagperiode maximaal 69dB(A) op de gevels van de beoogde nieuwbouw. Hiermee wordt voldaan aan de geluidgrenswaarden van het Omgevingsplan.

De overschrijdingen in de avond en nachtperiode worden veroorzaakt door de mechanische ventilatie unit die op de westzijde van het dak staat. Echter, door de mechanische ventilatie buiten werktijden uit te schakelen of door de westelijke mechanische ventilatie unit te vervangen door een 10dB(A) stillere unit kan wel aan de geldende geluidgrenswaarden worden voldaan. Beide maatregelen zijn eenvoudig door de gebruiker van het betreffende deel van het pand, de gemeente Leidschendam-Voorburg, uit te

voeren. Welke maatregel uiteindelijk daadwerkelijk wordt getroffen zal nog nader worden bepaald. Dat dit ook daadwerkelijk gebeurt is door middel van het toevoegen van een daartoe strekkende voorwaardelijke verplichting in de regels van het TAM-omgevingsplan geborgd.

Van belang is verder dat een en ander voor indiener, de eigenaar van het pand, niet leidt tot een beperking van de gebruiks- resp. verhuurmogelijkheden. Op grond van het geldende 'Omgevingsplan gemeente Leidschendam-Voorburg' geldt voor Nieuwstraat 2 een bedrijfsfunctie tot maximaal milieucategorie 2. Een onderhouds- en reparatiewerkplaats voor motorvoertuigen kan binnen deze milieucategorie worden gezien als een representatieve invulling met activiteiten die relatief veel impact op de omgeving, en vooral op gevoelige functies zoals woningen, kunnen hebben. Uit het hiervoor aangehaalde onderzoek blijkt dat dit soort bedrijfsactiviteiten ook na realisatie van het bouwplan 1828 in het bedrijfspand van indiener kunnen plaatsvinden. Het in acht nemen van de algemene zorgplicht en milieuregels, zoals bijvoorbeeld door het gesloten houden van ramen en deuren bij luidruchtige werkzaamheden, is voldoende om onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen. En deze zorgplicht en milieuregels gelden hoe dan ook voor de activiteiten in het pand, ongeacht of het bouwplan 1828 al of niet wordt gerealiseerd.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel wel tot aanpassing van zowel de regels van als de toelichting op het Omgevingsplan.

Onderdeel d:

Indiener wijst op het feit dat de gemeente eerder geen medewerking wilde verlenen aan een initiatief van indiener voor het ontwikkelen van 'rugzakwoningen'. Reden daarvoor was, aldus indiener, dat de gemeente het toevoegen van een gebouw op deze plek met behoud van de loods niet als wenselijk zag. Dit omdat de groene ruimte met volwassen bomen onderdeel is van de groene route langs het water van de Goo die men juist meer gewicht zou willen geven in de plannen voor Overgoo en daarbuiten. Indiener is tegen die achtergrond verrast dat een dergelijke invulling destijds niet bespreekbaar was, maar met de invulling van het talud die mogelijkheden naar de toekomst toe sterk beperkt worden.

Reactie onderdeel d:

Indiener heeft in 2019 inderdaad geïnformeerd bij de gemeente naar de mogelijkheden om aan de achterzijde van de bebouwing aan de Nieuwstraat 2 – 2a het talud (deels) af te graven om daar 'rugzak-woningen' te realiseren in combinatie met parkeren. De aanvraag van indiener had betrekking op het toevoegen van woningen achter de bestaande loods. Dit is een ander type ontwikkeling dan de geplande inrichting van het gebied met (openbare) parkeerplaatsen.

De destijds beoogde plaatsing van woningen achter en tegen de bestaande loods wordt niet als wenselijk gezien, omdat de ruimte tussen loods en te behouden bosschage (circa 15 meter) te beperkt is om hier kwalitatieve acceptabele woningbouw met ontsluiting te realiseren. Ook wordt de positie van woningen direct achter een loods als ongewenst gezien, omdat dit niet in de stedenbouwkundige structuur past. Bovendien zouden hierbij woningen worden toegestaan in één volume met bebouwing waarbinnen bedrijfsmatige activiteiten tot met categorie 2 zijn toegestaan waarmee de onderlinge afstand tussen beide functies 0m zou bedragen. Dat biedt onvoldoende waarborgen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Onderdeel e:

Indiener wijst erop dat de bouwkundige toestand van het talud en de achtergevel van het gebouw Nieuwstraat 2 niet bekend is. Ook wijst indiener erop dat de gevelbekleding op de achtergevel van Nieuwstraat 2 is alleen aangebracht boven de daar gestorte grond op ca 4m hoogte vanaf maaiveld. Deze gevelbekleding zal aangevuld of, indien niet meer leverbaar, geheel vervangen moeten worden.

Reactie onderdeel e:

De gemeente verwacht van initiatiefnemer dat deze de geveldelen die tevoorschijn komen door de graafwerkzaamheden weer in goede staat brengt. Bovendien is initiatiefnemer hier op grond van het Burgerlijk Wetboek privaatrechtelijk toe gehouden. Wanneer met de afgraving van de grond achter Nieuwstraat 2 het gebouw wordt beschadigd of er onverhoopt bouwfysische problemen ontstaan zal

initiatiefnemer met een aanvaardbare oplossing en kostendekking moeten komen voor het ontstane probleem.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Onderdeel f:

Indiener geeft ten slotte aan bereid te zijn tot overleg als daardoor tegemoet kan worden gekomen aan de praktische bezwaren van indiener.

Reactie onderdeel f:

In lijn met de wens van indiener voorziet het plan in extra parkeerplaatsen bovenop de berekende parkeerbehoefte op basis van de Nota Parkeernormen 2023. De gemeente is verder te zijner tijd graag bereid om met indiener nader in overleg te gaan.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Zienswijze 06, Inwoner te LEIDSCHEM

Onderdeel a:

Indiener geeft aan van meet af aan te hebben aangegeven dat het geplande gebouw te groot is voor de plek. Desalniettemin stelt initiatiefnemer dat een gebouw met een kleiner aantal appartementen niet rendabel kan worden geëxploiteerd.

Indiener wijst er verder op dat reeds in 2022 duidelijk was dat als de gemeente de eis met betrekking tot de bedrijfsruimten zou laten vervallen, volstaan zou kunnen worden met een kleiner gebouw zonder dat dit de exploitatie negatief zou beïnvloeden. Desondanks bleek dit geen bespreekbare optie. Ook niet, nu blijkt dat uitvoering van het plan zal leiden tot verlies aan werkgelegenheid in de directe omgeving wegens verlies aan parkeerruimte. Dit, terwijl de ervaring zou leren dat bedrijfsruimten in de plint van gebouwen die niet 'in de loop' liggen en/of zonder adequate parkeergelegenheid niet aantrekkelijk zijn.

Indiener uit zorgen over het feit dat het zoeken naar een goede oplossing wordt bemoeilijkt door de gemeente en:

- de wijze van participatie en het ontbreken van de bereidheid van de gemeente om alternatieve locaties te overwegen;
- het ontbreken van de bereidheid om eerst een bredere visie op het hele plangebied in relatie tot Overgooi uit te werken.

Indiener vraagt om terug te gaan naar de tekentafel en een totaalvisie op te stellen waarin het plan voor de jongerenhuisvesting wordt meegenomen.

Reactie onderdeel a:

Het plan 1828 ziet op het realiseren van 138 betaalbare woningen voor jongeren. Gelet op de grote behoefte aan dergelijke woningen, laat de gemeente dit belang zwaar wegen.

Het plan is via een uitgebreid en zorgvuldig participatieproces tot stand gekomen. Het doel was om verschillende belangen, bezwaren, aandachtspunten en ideeën vanuit de omgeving zo goed mogelijk te inventariseren. Daarbij zijn de plannen nader toegelicht en was er gelegenheid om vragen te stellen. Ook zijn deze – waar mogelijk – meegenomen in de uitwerking van het (concept) ontwerp. Er waren 5 algemene bijeenkomsten. Tevens was er de mogelijkheid om zitting te nemen in een Klankbordgroep die werd geleid door een onafhankelijke voorzitter. Indiener had zitting in deze Klankbordgroep zo blijkt uit de zienswijze. De Klankbordgroep is 7 keer samengekomen. De sessies van de Klankbordgroep hebben geleid tot beter inzicht in de belangen en onderwerpen die spelen. Naar aanleiding daarvan heeft initiatiefnemer veel bezwaren en suggesties onderzocht en zijn aanpassingen doorgevoerd in het ontwerp.

Het bleek niet mogelijk om op alle punten overeenstemming te bereiken. Dit neemt niet weg dat wel degelijk alle belangen van eigenaren en belanghebbenden bij de planvorming zijn betrokken en dat dit heeft geleid tot verbeteringen in het bouwplan 1828 en de inpassing daarvan in de omgeving. Zie verder ook onder B4.1.

*Met betrekking tot de stelling dat het plan leidt tot verlies aan werkgelegenheid omdat parkeerplaatsen verloren zullen gaan kan worden opgemerkt dat dit onjuist is. Volgens de Nota Parkeernormen 2023 zouden ten behoeve van het bouwplan totaal 44,5 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Inclusief 3 parkeerplaatsen voor deelauto's en de vervangende 7 vervallen parkeerplaatsen bedraagt de totale parkeerbehoefte **55 parkeerplaatsen**. Er worden 58 parkeerplaatsen aangelegd. Alle parkeerplaatsen worden openbaar waardoor dubbelgebruik mogelijk is.*

Voor de volledige onderbouwing en berekening ten aanzien van parkeren wordt verwezen naar de beantwoording onder onderdeel d. van zienswijze 1. Deze beantwoording moet geacht worden hier integraal te zijn ingevoegd.

Om tegemoet te komen aan de wensen vanuit de omgeving in relatie tot extra parkeergelegenheid, voorziet het plan bovendien in de aanleg van 3 extra parkeerplaatsen waarmee het totaal zoals gezegd op 58 parkeerplaatsen komt. Er is dan redelijkerwijs ook geen sprake van voorzienbaar verlies van werkgelegenheid doordat er in de nieuwe situatie minder parkeervoorzieningen zouden zijn.

In reactie op het verzoek van indiener om een totaalvisie op te stellen, kan worden opgemerkt dat bouwprojecten altijd een effect hebben op de directe omgeving; zeker in stedelijk gebied. Aangezien de stedenbouwkundige en architectonische eenheid per locatie verschillen, heeft de gemeente zich tot doel gesteld om de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied altijd in zijn geheel te overzien.

Ondanks dat het perceel Vlietweg 3 geen deel uitmaakt van het plangebied Overgoo, vormt het wel een verbindende schakel tussen Overgoo naar het historische centrumgebied van Leidschendam. In dat opzicht vormt het gebied 'de opmaat of het sluitstuk' van de ontwikkeling in Overgoo. Ondanks dat het plangebied Vlietweg 3 dus niet tot het plangebied Overgoo behoort, wordt het plan om praktische redenen wel in hetzelfde gemeentelijke projectteam besproken, omdat hierbij vanuit dezelfde vakinhoudelijke disciplines wordt geadviseerd. Dit draagt bovendien bij aan een gebiedsbrede advisering met betrekking tot de effecten van het plan op de stedenbouwkundige en architectonische eenheid in het gebied. Er wordt geen aanleiding gezien om een nieuwe of aanvullende gebiedsvisie op te (laten) stellen.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

Zienswijze 09, Inwoner te LEIDSCHEM

Onderdeel a:

Indiener verzoekt om de belangen van bewoners te respecteren en te handelen in lijn met wet- en regelgeving en het door de gemeente vastgestelde beleid. Indiener vindt het bouwplan te groot en vreest voor gezondheidsrisico's en waarschuwt voor financiële- en gevolgrisco's.

Reactie onderdeel a:

het plan 1828 ziet op het realiseren van 138 betaalbare woningen voor jongeren. Gelet op de grote behoefte aan dergelijke woningen, laat de gemeente dit belang zwaar wegen. Als onderdeel van de planvorming is een zorgvuldig participatietraject doorlopen waarin planaanpassingen zijn gedaan om waar mogelijk aan wensen en zorgen vanuit de omgeving tegemoet te komen. Dit proces heeft geleid tot verbeteringen in het bouwplan 1828 en de inpassing daarvan in de omgeving. Zie verder ook onder B4.1.

Alle noodzakelijke onderzoeken met betrekking tot een gezonde leefomgeving worden uitgevoerd. Daarmee kan worden aangenomen dat een gezonde leefomgeving wordt behouden.

De financiële risico's van het plan komen voor rekening van initiatiefnemer. Tussen de gemeente en initiatiefnemer zijn bovendien afspraken gemaakt over kostenverhaal en eventuele planschade.

Onderdeel b:

Indiener vraagt om uit te gaan van de parkeernormen uit het recent door de gemeente vastgestelde parkeerbeleid, waarbij op eigen terrein moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Tevens verzoekt indiener om ten minste 10 laadpalen in het plan op te nemen voor het laden van elektrische auto's.

Ook de deelauto's zouden naar mening van indiener verplicht elektrisch moeten zijn. Indiener stelt zich daarbij het op het standpunt dat het niet mogelijk is om laadpunten te realiseren op verontreinigde grond. Voorts verzoekt indiener om parkeerplaatsen aan te leggen achter Vlietweg 2 /2A.

Reactie onderdeel b:

In de eerste plaats wordt verwezen naar de beantwoording onder onderdeel d. van zienswijze 1. Deze beantwoording moet geacht worden hier integraal te zijn ingevoegd.

Vanuit de wens om elektrisch rijden te stimuleren, zijn in de Nota Parkeernormen 2023 nadere regels gesteld met betrekking tot elektrische voertuigen. Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen met een parkeereis van minimaal 10 plaatsen moet daarom 100% van de plaatsen EV-ready zijn. Dat houdt in dat de ondergrondse infrastructuur en elektra wordt aangelegd bij elke parkeerplaats zodat er laadpunten gerealiseerd kunnen worden als er behoefte ontstaat. De realisatie van laadpunten op eigen terrein is een taak van initiatiefnemer. Laadpunten in de openbare ruimte zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente. Afspraken hierover zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst. De gemeente heeft geen beleid met betrekking het type deelauto's, zodat hier geen eisen aan kunnen worden gesteld.

Met betrekking tot het realiseren van laadpunten op verontreinigde grond kan worden opgemerkt dat kabels en leidingen in een schoon tracé dienen te worden aangelegd. In dit geval wordt de grond gesaneerd zodat de aanwezige verontreiniging geen belemmering vormt voor het trekken van kabels en leidingen.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Onderdeel c:

Indiener spreekt zijn zorgen uit over de gezondheidsrisico's in relatie tot de geconstateerde bodemverontreiniging en de geplande ingrepen en stelt daarbij onder meer vragen over de mate waarin de grond verontreinigd is, het verspreidingsrisico als de grond geroerd gaat worden en wie de kosten zal dragen voor het saneren. Ook vreest indiener voor schade als gevolg van werkzaamheden rondom de bentonietwand. In dit kader wijst indiener er onder verwijzing naar bronnen uit 1998 ook op dat de kans dat tijdens werkzaamheden op het gasfabriek terrein giftige stoffen (zoals cyanide) wordt aangetroffen groot zou zijn.

Gelet op de vermeende risico's is indiener van mening dat het plan beter op een andere locatie gerealiseerd zou kunnen worden. De bijlagen bij de zienswijze zijn identiek aan de zienswijze van reclamant 01.

Reactie onderdeel c:

Ten behoeve van de herontwikkeling is met het oog op de nieuwe functie als woonlocatie een historisch en verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Daarbij is tevens onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van asbest en PFAS in de bodem. Uit het onderzoek is gebleken dat de bovengrond over het algemeen licht verontreinigd is met zware metalen, minerale olie, PAK en/of PCB. Plaatselijk (boring 6) is de puinlaag sterk verontreinigd met lood en PCB. Deze sterke verontreiniging is aan de onderzijde afgeperkt door een kleilaag. Daarnaast is ook ter plaatse van boring 10 de bodem licht tot sterk verontreinigd. Ook hier is de verontreiniging aan de onderzijde afgeperkt door een kleilaag.

De omvang van de verontreiniging in horizontale richting is voorafgaand aan de sanering door middel van onderzoek vastgesteld. Uit dit onderzoek blijkt dat de grondrug achter Nieuwstraat 2 is gerealiseerd tijdens een eerdere bodemsanering (periode 1998 – 2000). Uit de stukken van de uitgevoerde sanering blijkt dat deze grondrug bestaat uit kleiige grond van de saneringslocatie en dat deze grond in zekere mate verontreinigd kan zijn met zware metalen, PAK en minerale olie. Deze (verontreinigde) grond is afgedekt met bentonietmatten met daarop circa 20cm drainagezand en daarop circa 40cm teelaarde.

De kleiige grond zonder bijmenging is in februari 2024 aanvullend onderzocht op PAK en cyanide om te bepalen of deze partij mogelijk sterk verontreinigd is. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de kwaliteit enige heterogeniteit vertoont. De grond is over het algemeen licht verontreinigd en voldoet gemiddeld aan klasse Industrie. Alleen ter plaatse van boring 02 is in de bovenlaag sterke verontreiniging met cyanide en PAK aangetoond. De hoeveelheid sterk verontreinigde grond rond boring 02 wordt geschat op 50m³ (100m² x 0,5m). Deze grond zal apart worden ontgraven en afgevoerd naar een erkend verwerker.

Algemeen geldt dat bij grondverzet op de locatie moet worden voldaan aan de instructieregels uit het aanvullingsspoor Bodem, zoals die zijn verwerkt in de Omgevingswet, het Besluit kwaliteit leefomgeving en het Besluit activiteiten leefomgeving. De provincie is bevoegd gezag voor bodemsanering en zal toezien op de juiste en zorgvuldige voorbereiding en uitvoering van de sanering. Hiermee zijn de risico's voor de volksgezondheid voldoende inzichtelijk gemaakt en is geborgd dat sprake is van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Zienswijze 10, Wijkvereniging Leidschendam-Zuid te LEIDSCHENDAM

Onderdeel a:

In de zienswijze deelt indiener de zorgen die er vanuit de wijk zijn over het beoogde bouwplan. Deze zorgen zien op de richt- en zichtlijnen in relatie tot het plan Overgoo, waarbij de bouwhoogte af zou moeten lopen van de 'Etalage' aan de Noordelijke Verbindingsweg naar de bebouwing aan de Schans en de Oude Bleijk. Het bouwplan zou hier ten onrechte geen rekening mee houden. Indiener wijst er daarbij op dat als de bedrijfsruimtes in de plint zouden vervallen; het gebouw minder hoog hoeft te worden. Gevraagd wordt waarom deze keuze niet is gemaakt.

Reactie onderdeel a:

Bouwprojecten hebben altijd een effect op de directe omgeving; zeker in stedelijk gebied. Aangezien de stedenbouwkundige en architectonische eenheid per locatie verschillen, heeft de gemeente zich tot doel gesteld om de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied altijd in zijn geheel te overzien. De gemeenteraad laat zich bij de invulling van de verschillende locaties bovendien adviseren door ambtelijke vakspecialisten, die onder meer kijken naar de effecten van het plan op de stedenbouwkundige en architectonische eenheid in het gebied.

Het feit dat ontwikkelingen in een gebied soms los van elkaar plaatsvinden, heeft veelal te maken met het feit dat de locaties in eigendom zijn bij verschillende partijen en afzonderlijk van elkaar worden ontwikkeld. Dat betekent niet dat er geen ruimtelijke verbinding is. Toen initiatiefnemer zich meldde met het initiatief voor jongerenhuisvesting op de locatie Vlietweg, is door de gemeente gewezen op de mogelijkheden in het plan Overgoo. Planning technisch bleek het echter niet haalbaar om het plan binnen Overgoo te realiseren omdat Overgoo pas op een later moment zal worden ontwikkeld. Gelet op de grondpositie van initiatiefnemer is vervolgens een plan ontwikkeld voor de locatie Vlietweg 3. Naar aanleiding van reacties op een Omgevingsbijeenkomst in 2022 is nogmaals contact gelegd met de ontwikkelaar van Overgoo met dezelfde uitkomst.

Zoals eerder door de gemeente aangegeven, vormt het plangebied Vlietweg 3 geen onderdeel van de stedenbouwkundige eenheid van de Nieuwstraat omdat het terrein Vlietweg 3 niet aan de Nieuwstraat ligt. De bebouwing aan weerszijden van de Nieuwstraat vormt wel samen een stedenbouwkundige eenheid. Ondanks dat het perceel Vlietweg 3 geen deel uitmaakt van het plangebied Overgoo, vormt het wel een verbindende schakel tussen Overgoo naar het historische centrumgebied van Leidschendam.

In dat opzicht vormt het gebied 'de opmaat of het sluitstuk' van de ontwikkeling in Overgoo. Ondanks dat het plangebied Vlietweg 3 dus niet tot het plangebied Overgoo behoort, wordt het plan om praktische redenen wel in hetzelfde gemeentelijke projectteam besproken omdat hierdoor sprake is van een bredere gebiedsoverstijgende advisering met betrekking tot de effecten van het plan op de stedenbouwkundige en architectonische eenheid in het gebied. Met betrekking tot de bouwhoogte kan worden opgemerkt dat het ontwikkelkader van Overgoo niet leidend is, maar dat hier wel aansluiting bij is gezocht. In het ontwikkelkader staat dat aan de zijde van de Goo tot 5 lagen mag worden gebouwd; de bebouwing direct tegenover de Vlietweg 3 mag uit 3 bouwlagen en een terugliggende 4^e bouwlaag (setback) bestaan.

De bouwhoogte van Vlietweg 3 bestaat uit 4 bouwlagen en een terug liggende 5^e bouwlaag en past daarmee goed in het profiel van Overgoo. Ook voldoet het aan dezelfde eisen die gelden voor het woonblok in Overgoo. Bovendien wordt een terugliggende bouwlaag gezien als een goede manier om de uitstraling en het effect van de bouwhoogte in relatie tot de omgeving te verzachten. Een terugliggende bouwlaag zorgt voor meer bezonning en lucht in de omgeving. De bezonningsstudie bevestigt dat de schaduwwerking in relatie tot de onderlinge afstand tot bestaande bebouwing niet tot een zodanige hinder zullen leiden dat de bouwhoogte zou moeten worden teruggebracht. Hierdoor kan namelijk een grotere bijdrage worden geleverd aan het grote tekort aan betaalbare woningen voor jongeren.

In lijn met de Omgevingswet is het binnen de gemeente Leidschendam – Voorburg gebruikelijk dat de initiatiefnemer verantwoordelijk is voor de communicatie en participatie met de omgeving. Uiteraard bestaat daarover afstemming met de gemeente. De initiatiefnemer heeft meerdere omgevingsbijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast heeft initiatiefnemer vele individuele gesprekken gevoerd met omwonenden en andere belanghebbenden. Daarmee is de omgeving in voldoende mate

bij de planvorming betrokken en gehoord. Ook zijn naar aanleiding van die bijeenkomsten en gesprekken de plannen aangepast om waar mogelijk aan wensen en bezwaren van omwonenden tegemoet te komen.

Het betreft de volgende doorgevoerde aanpassingen aan het bouwplan:

- er zijn extra parkeerplekken toegevoegd ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp. Deze extra parkeerplekken komen op de driehoek aan de noordzijde van het gebouw en achter het Gemini-gebouw aan de Nieuwstraat 2. De groenstrook aan de noordzijde van het Goopad blijft intact. In de laatste versie van het plan bedraagt overigens het totale aantal te realiseren parkeerplaatsen 58. Zie hiervoor tevens de aangepaste parkeerberekeningen;
- de inrit naar het perceel Vlietweg 8a wordt verplaatst en komt tussen de rotonde en het gebouw. Hierbij is de oorspronkelijk beoogde onderdoorgang in het gebouw vervallen en is het hele gebouw circa 1m verlaagd. De onderdoorgang leidde bovendien tot beperkingen qua hoogte voor de eigenaar van het perceel Vlietweg 8a;
- het gebouw en de setback zijn zo ver mogelijk naar achter geschoven op het perceel. Doordat het gebouw gaat 'de hoek omgaan' (L-vorm), is iets meer afstand (19,5m) gecreëerd tot het gebouw van Synthese en staat het gebouw minder prominent aan de rotonde en de Vliet;
- De groene buffer aan de zuidzijde is intact gebleven; de hier voorziene gezamenlijke buitenruimte voor de 1828-bewoners is in verkleinde vorm gehandhaafd..

Voor wat betreft het handhaven van de economische functie in de plint van het bouwplan wordt het volgende opgemerkt. Om Leidschendam – Voorburg richting de toekomst duurzaam vitaal te maken en te houden zijn naast nieuwe woningen ook nieuwe arbeidsplaatsen nodig. Binnen de gemeente is de aandacht vooral gericht op zakelijke dienstverlening, retail en zorg. De doelstelling is om via integrale gebiedsontwikkeling gemeentebreed ten minste 5% van het toe te voegen bouwprogramma te reserveren voor niet-wonen functies. Dit kunnen zowel economische als maatschappelijke functies zijn. Het is belangrijk om de economische functies te realiseren op plekken waar ze ook echt een meerwaarde vormen en passende mobiliteitsvormen beschikbaar zijn. Verder zet de gemeente in op behoud van werkgelegenheid op de vijf bedrijventerreinen, kleinschalige bedrijfsruimte in wijken, levendige (kern)winkelgebieden en een groen buitengebied met passende (economische en recreatieve) functies en activiteiten. Functiemenging en het beter benutten van de bestaande ruimte is hierbij cruciaal.

Het plan gaat uit van inbreiding in stedelijk gebied door sloop van een voormalige timmerfabriek. De locatie ligt op afstand (>1km) van Hoogwaardig Openbaar Vervoersknooppunten en is daarmee niet geschikt voor andere (grootschaliger) economische functies. Het plan voorziet naast ruimte voor co-working en co-living ook in 6 kleinschalige bedrijfsruimtes. Daarmee past het plan binnen de uitgangspunten zoals die zijn geformuleerd in de Bouwsteen Economie en Bedrijvigheid. Dit rechtvaardigt het handhaven van de bedrijfsruimtes in de plint.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Onderdeel b:

Aangegeven wordt dat in Overgoo gelet op de gezondheidsnormen niet langer dan 5 jaar gewoond zou mogen worden. Gelet op de doelgroep en het per definitie het tijdelijke karakter van het verblijf in het woonconcept 1828 wordt in overweging gegeven om het bouwplan daarom in het plan Overgoo op te nemen.

Reactie onderdeel b:

De gezondheidsnormen waar indiener op doelt, houden verband met de geluidbelasting ter plaatse van het kantoorpand (niet geluidgevoelig gebouw) in het gebied Overgoo dat tijdelijk wordt gebruikt voor de opvang van vluchtelingen uit Oekraïne. Doordat sprake is van een tijdelijk vergunde situatie (5 jaar) waarbij het kantoor wordt gebruikt voor een woonfunctie (wel geluidgevoelig gebouw) kon toestemming worden verleend voor een woonfunctie zonder dat bouwkundige voorzieningen noodzakelijk waren om te voldoen aan de waarden zoals opgenomen in tabel 3.53 Bkl.

De situatie ter plaatse van Vlietweg 3 is echter wat betreft het aspect geluid niet te vergelijken met het bedoelde kantoorpand; de vergelijking van indiener gaat daarom niet op.

Toen initiatiefnemer zich meldde met het initiatief voor jongerenhuisvesting, is door de gemeente gewezen op de mogelijkheden in het plan Overgoo. Planning technisch bleek het echter niet haalbaar

om het plan binnen Overgoo te realiseren omdat Overgoo pas op een later moment zal worden ontwikkeld. Gelet op de grondpositie van initiatiefnemer is vervolgens een plan ontwikkeld voor de locatie Vlietweg 3. Naar aanleiding van reacties op een Omgevingsbijeenkomst in 2022 is nogmaals contact gelegd met de ontwikkelaar van Overgoo met dezelfde uitkomst.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Onderdeel c:

Ondanks dat het gebouw verplaatst is, is indiener van mening dat het gebouw te groot is voor de beschikbare ruimte op het perceel en dat er te weinig is gedaan met de gedane alternatieve voorstellen, waardoor omliggende bedrijven schade leiden. Indiener is daarbij van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met het feit dat het bouwplan op een bedrijventerrein zou zijn geprojecteerd.

Reactie onderdeel c:

Voor de punten met betrekking tot de grootte van het gebouw in relatie tot de beschikbare ruimte wordt verwezen naar de beantwoording van het eerdere onderdeel van deze zienswijze over ditzelfde onderwerp.

Ten aanzien van de stelling dat het bouwplan op een bedrijventerrein zou zijn geprojecteerd. Dit is onjuist. Het feit dat op het perceel Vlietweg 3 voorheen een bedrijf gevestigd was, maakt niet dat sprake is van een bedrijventerrein. Wel is er sprake van een 'gemengd gebied' waar naast reguliere woningen ook bedrijven gevestigd zijn.

De zienswijze leidt op dit punt niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

Onderdeel d:

Indiener wijst op het feit dat niet vermeld wordt dat nieuwe bewoners ingeschreven moeten zijn op de wachtlijst van Woonnet Haaglanden. Door de gemaakte afspraken tussen initiatiefnemer en de wethouder lijkt het alsof nieuwe medewerkers van scholen en/of kinderdagverblijven in de omgeving voorrang zouden krijgen zonder dat zij afkomstig zijn uit Leidschendam – Voorburg. Indiener is van mening dat het niet zo kan zijn dat straks meer jongeren van buiten de gemeente een appartement kunnen huren in het beoogde gebouw aan de Vlietweg 3.

Reactie onderdeel d:

In de anterieure overeenkomst is met betrekking tot het toewijzen van de woningen overeengekomen dat bij initiële verhuur van de woningen, binnen de mogelijkheden van de regelgeving t.a.v. woonruimteverdeling, bij voorrang wordt verhuurd aan inwoners van de gemeente Leidschendam-Voorburg, voor zover aan de overige toewijzingscriteria van Initiatiefnemer wordt voldaan, en voor zover er daarvoor op het moment bij start verhuur voldoende inschrijvingen zijn verkregen. Bij wederverhuur zal, voor zover redelijkerwijs mogelijk, maximaal 50% van de beschikbaar komende woningen met voorrang worden verhuurd aan inwoners van de gemeente Leidschendam-Voorburg.

De Initiatiefnemer is bereid de woningen, indien mogelijk en werkbaar, te verhuren via het regionale woningtoewijzingssysteem van Sociale Verhuurders Haaglanden (Woonnet Haaglanden), maar behoudt zich het recht voor hier van af te zien wanneer daardoor sprake is van onevenredig hoge (administratieve) kosten (hetgeen door Initiatiefnemer zelf mag worden beoordeeld).

Hiermee is voldoende geborgd dat verhuur op transparante wijze plaatsvindt waarbij inwoners van Leidschendam - binnen de mogelijkheden van de regelgeving – voorrang krijgen.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

Onderdeel e:

Indiener vreest verder voor precedentwerking nu de gemeente grond verkoopt aan initiatiefnemer om de benodigde parkeerplaatsen te kunnen realiseren, terwijl anderen binnen hun eigen kavel moeten ontwikkelen.

Reactie onderdeel e:

De gemeente verkoopt circa 400m² grond aan initiatiefnemer ten behoeve van de realisatie van het bouwplan voor jongerenhuisvesting; dit betreft de bestaande toegangsweg naar het perceel Vlietweg 8A en een smalle strook langs de oostgevel van de nieuwbouw voor het project 1828.

Daarnaast worden mede ten behoeve van het jongerenhuisvestingsplan 1828– tegen een marktconforme vergoeding – twee percelen met een gezamenlijke oppervlakte van circa 1830m² beschikbaar gesteld waar parkeerplaatsen worden aangelegd. Deze parkeerplaatsen worden allemaal openbaar toegankelijk. Beschikbaar stellen, wil zeggen dat de grond waar de parkeerplaatsen op worden aangelegd niet wordt overgedragen aan initiatiefnemer, maar eigendom blijft van de gemeente. Hiermee is de openbare toegankelijkheid van de parkeerplaatsen geborgd. Bovendien betaalt initiatiefnemer de kosten voor de herinrichting en draagt deze een marktconforme afkoopsom af aan de gemeente om de kosten voor beheer en onderhoud te dekken.

Het bouwplan heeft daarmee een brede maatschappelijke betekenis. Naast het vergroten van het aanbod aan betaalbare woningen voor jongeren is dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk, waarmee de huidige parkeerdruk in het gebied wordt verlaagd. De reden dat in dit geval ruimte wordt geboden om een deel van het openbaar gebied in te richten als (openbare) parkeerplaatsen is gelegen in het feit dat hiermee tegemoet kan worden gekomen aan bezwaren vanuit omwonenden. Uit de Klankbordgroep sessies is namelijk naar voren dat parkeren onder het gebouw een extra bouwlaag zou betekenen, hetgeen vanuit de omgeving als ongewenst werd gezien. Door op maaiveld extra ruimte te bieden voor parkeren, kon het gebouw naar achteren worden geplaatst ten opzichte van bestaande bebouwing en tegemoet worden gekomen aan deze bezwaren vanuit de omgeving. Ook kon de bouwhoogte van het gebouw hierdoor gedeeltelijk worden teruggebracht.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

Onderdeel f:

Indiener stelt de vraag in hoeverre de gemeente gaat bijdragen aan de kosten van de aanleg van het parkeerterrein op verontreinigde grond in het geval de initiatiefnemer deze kosten niet wil dragen en dreigt te stoppen met de ontwikkeling?

Reactie onderdeel f:

Met betrekking tot de kosten voor het saneren van de geconstateerde bodemverontreiniging geldt dat verondersteld wordt dat de kosten voor sanering maximaal € 350.000 bedragen. De gemeente draagt hier maximaal € 250.000 aan bij. Deze bijdrage wordt betaald uit de subsidie die hiervoor vanuit Provincie Zuid-Holland beschikbaar is. Als dat onvoldoende is, komt het restant tot een bedrag van € 100.000 voor rekening van initiatiefnemer. Indien blijkt dat de saneringskosten hoger uitvallen dan € 350.000 treden partijen met elkaar in overleg over een oplossing.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Onderdeel g:

Daarnaast spreekt indiener bedenkingen uit tegen het parkeer- en verkeersonderzoek en de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Indiener wijst daarbij op het feit dat werkende jongeren vaak bij aanvang van hun baan een leaseauto ter beschikking krijgen en soms ook in de avond of nacht werken en bij gebrek aan OV daarom veelal gebruik zullen maken van een auto. Ook vraagt indiener wat de gemeente gaat doen om de parkeer- en verkeersdruk te verminderen.

Indiener wijst daarbij op het feit dat een deel van de parkeerplaatsen lastig te vinden zal zijn omdat een deel van de parkeerplaatsen achter bestaande bebouwing zal worden aangelegd en dus niet (direct) zichtbaar zijn. Ook vraagt indiener zich af hoe de problemen opgelost kunnen worden als achteraf blijkt dat parkeerplaatsen bijvoorbeeld vanuit milieu oogpunt niet aangelegd kunnen worden of omdat de parkeerdruk in de praktijk hoger blijkt te zijn dan vooraf is berekend? Daarnaast wordt gevraagd waar de (deel)scooters geparkeerd zullen worden.

Met betrekking tot de verkeersafwikkeling wijst indiener erop dat in de berekening van het aantal verkeersbewegingen ten onrechte is uitgegaan van 40 parkeerplaatsen; dit zouden er 53 moeten zijn. Daarnaast vraagt indiener zich af of de Vlietweg en de Nieuwstraat voldoende capaciteit hebben om

het extra verkeer af te kunnen wikkelen. Indiener vreest dat de leefbaarheid hierdoor verder onder druk zal komen te staan.

Ook vreest indiener dat door als gevolg van de nog hogere parkeerdruk in de wijk, bedrijven geschaad zullen worden in hun bedrijfsvoering en mogelijk zullen vertrekken uit Leidschendam-Voorburg. Indiener ziet dat als een ongewenst ontwikkeling omdat de bestaande arbeidsplaatsen belangrijk zijn en zekerheid bieden voor de bewoners van de gemeente.

Reactie onderdeel g:

Verwezen wordt naar de beantwoording onder onderdeel d. van zienswijze 1. Deze beantwoording moet geacht worden hier integraal te zijn ingevoegd.

De parkeerruimte voor scooters zal ook in de gezamenlijke fietsenstalling worden ondergebracht. Er is voorsiening niet voorzien in deelscooters.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan en de daaraan ten grondslag liggende berekening van de parkeerbehoefte.

Onderdeel h:

Indiener plaatst vraagtekens bij de berekening van de verwachting van de jongste huurders nu jongeren tussen 18-23 geen huursubsidie krijgen. Tegen die achtergrond vraagt indiener hoe jongeren in staat zullen zijn om de huur te kunnen betalen?

Reactie onderdeel h:

Allereerst wordt opgemerkt dat de vraag of en in hoeverre toekomstige bewoners in aanmerking komen voor huurtoeslag geen rechtstreekse relatie heeft met het Omgevingsplan. Desondanks wordt dit onderdeel voor de volledigheid meegenomen in de beantwoording.

Huurders die jonger zijn dan 23 jaar komen in aanmerking voor huurtoeslag als de huur niet hoger is dan € 454,47 per maand (prijsspeil april 2024). Daarnaast moet sprake zijn van een 'zelfstandige woonruimte', zoals een flat, studio of rijtjeshuis. Deze moet een eigen woon-/slaapkamer hebben, een eigen keuken, een eigen douche of badkamer, een eigen toilet en een eigen toegangsdeur die van binnen en buiten op slot kan. Het beoogde bouwplan voorziet in woningen die kwalificeren als 'zelfstandige woonruimte'. In de anterieure overeenkomst is opgenomen dat 10 woningen verhuurd zullen worden tot maximaal de kwaliteitskortingsgrens voor jongeren onder 23 jaar.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat een wetvoorstel in de maak is waarbij de leeftijdsgrens om in aanmerking te komen voor huurtoeslag wordt verlaagd van 23 jaar naar 21 jaar. Besluitvorming over dit voorstel is uitgesteld tot 2025.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Onderdeel i:

In relatie tot het aspect bodem vraagt indiener zich af hoe geborgd wordt dat bij het afgraven van de verontreinigde grond geen lek zal ontstaan in de geplaatste damwand en wie er verantwoordelijk is voor eventuele milieuschade in het achtergelegen gebied? Ook vraagt indiener zich af wat er gebeurt als de Omgevingsdienst niet akkoord gaat met de voorgestelde sanering?

Reactie onderdeel i:

Ten behoeve van de herontwikkeling is met het oog op de nieuwe functie als woonlocatie een historisch en verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Daarbij is tevens onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van asbest en PFAS in de bodem. Uit het onderzoek is gebleken dat de bovengrond over het algemeen licht verontreinigd is met zware metalen, minerale olie, PAK en/of PCB. Plaatselijk (boring 6) is de puinlaag sterk verontreinigd met lood en PCB. Deze sterke verontreiniging is aan de onderzijde afgeperkt door een kleilaag. Daarnaast is ook ter plaatse van boring 10 is de bodem licht tot sterk verontreinigd. Ook hier is de verontreiniging aan de onderzijde afgeperkt door een kleilaag. De omvang van de verontreiniging in horizontale richting is voorafgaand aan de sanering door middel van onderzoek vastgesteld. Uit dit onderzoek blijkt dat de grondrug achter Nieuwstraat 2 is gerealiseerd tijdens een eerdere bodemsanering (periode 1998 – 2000). Uit de stukken van de uitgevoerde sanering blijkt dat deze grondrug bestaat uit kleiige grond van de saneringslocatie en dat

deze grond in zekere mate verontreinigd kan zijn met zware metalen, PAK en minerale olie. Deze (verontreinigde) grond is afgedekt met bentonietmatten met daarop circa 20cm drainagezand en daarop circa 40cm teelaarde.

De kleiige grond zonder bijmenging is in februari 2024 aanvullend onderzocht op PAK en cyanide om te bepalen of deze partij mogelijk sterk verontreinigd is. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de kwaliteit enige heterogeniteit vertoont. De grond is over het algemeen licht verontreinigd en voldoet gemiddeld aan klasse Industrie. Alleen ter plaatse van boring 02 is in de bovenlaag sterke verontreiniging met cyanide en PAK aangetoond. De hoeveelheid sterk verontreinigde grond rond boring 02 wordt geschat op 50m³ (100m² x 0,5m). Deze grond zal apart worden ontgraven en afgevoerd naar een erkend verwerker.

Algemeen geldt dat bij grondverzet op de locatie moet worden voldaan aan de instructieregels uit het aanvullingsspoor Bodem, zoals die zijn verwerkt in de Omgevingswet, het Besluit kwaliteit leefomgeving en het Besluit activiteiten leefomgeving.

De provincie is bevoegd gezag voor bodemsaneringen en zal toezien op de juiste en zorgvuldige voorbereiding en uitvoering van de sanering. Hiermee zijn de risico's voor de volksgezondheid voldoende inzichtelijk gemaakt en is geborgd dat sprake is van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

Zienswijze 11, EBH Legal namens inwoner/ondernemer te LEIDSCHENDAM

Onderdeel a:

Op 4 april 2024 is een zienswijze ontvangen namens de eigenaar van het perceel Vlietweg 8a. De zienswijze is binnen de termijn van terinzagelegging ontvangen en ontvankelijk. De zienswijze richt zich tegen twee onderdelen van het omgevingsplan:

- het afwijken van de regels van het tijdelijk deel van het omgevingsplan ten behoeve van de nieuwbouw van een appartementencomplex met 138 appartementen op een afstand van 6 meter van het bedrijfsperceel van reclamant 11 waar een autoreparatiebedrijf met een herstelinrichting en spuitinrichting worden geëxploiteerd;
- het verlagen van de milieu categorie ter plaatse van het bedrijfsperceel van reclamant 11 naar milieucategorie 2.

Reclamant vreest voor geluids- en geuroverlast als gevolg van het feit dat het bouwplan in woningen voorziet op een afstand die veel korter is dan de richtafstand, die volgt uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering. Ook vreest reclamant dat de exploitatie van zijn bedrijf in de toekomst onmogelijk wordt gemaakt of op zijn minst wordt belemmerd door de wijziging van het omgevingsplan.

Daarnaast is indiener van mening dat het bouwplan tot problemen zal leiden als het gaat om parkeren ten behoeve van het appartementencomplex en de verkeersafwikkeling hiervan. Indiener stelt zich op het standpunt dat het plan in ten minste 110 parkeerplaatsen had moeten voorzien en dat ten onrechte van de parkeernorm wordt afgeweken en een reductie wordt toegepast. Het plan is op beide punten in strijd met het parkeerbeleid van de gemeente, aldus indiener.

Indiener is het oneens met het verlagen van de milieucategorie voor zijn bedrijfsperceel. Het wegbestemmen van de bestaande hogere milieucategorie van het perceel is in de ogen van reclamant in strijd met hetgeen in artikel 7.52 van de Omgevingsverordening Zuid-Holland is bepaald. Ook is dit naar mening van reclamant in strijd met de beleidsregels (Bouwsteen Economie en Bedrijvigheid, 2021 en Revitaliseringsstrategie Bedrijventerreinen Leidschendam-Voorburg) die door de gemeenteraad zijn vastgelegd voor het behoud van bedrijfspercelen met een voldoende milieucategorie.

Reactie onderdeel a:

Artikel 7.52 van de TAM-omgevingsverordening Zuid Hollandse Omgevingsverordening bepaalt dat een omgevingsplan dat betrekking heeft op een bedrijventerrein als bedoeld in artikel 7.51c bedrijven toelaat met de grootst mogelijke gebruiksruimte voor geluid en geur per bedrijf. In artikel 7.51c is bepaald dat paragraaf 7.3.11 Bedrijven van toepassing is op een locatie van een bedrijventerrein of een watergebonden bedrijventerrein voor zover is voldaan aan de begripsbepaling voor bedrijventerreinen of watergebonden bedrijventerrein.

In artikel 7.51a is bepaald dat voor de toepassing van paragraaf 7.3.11 onder een 'bedrijventerrein' het volgende wordt verstaan:

“bedrijventerrein: locaties in een omgevingsplan waaraan de functie bedrijf of bedrijventerrein is toegedeeld en activiteiten kunnen worden verricht als: handel, nijverheid, commerciële en niet-commerciële dienstverlening of industrie, met uitzondering van locaties waaraan exclusief functies zijn toegedeeld voor: kantoren, detailhandel, maatschappelijke doeleinden of jachthavens, horeca, logies en overige leisure, met een bruto omvang van meer dan 1 hectare, uitgezonderd solitaire bedrijven, niet zijnde een betoncentrale, asfaltcentrale of puinbreker, buiten bestaand stads- en dorpsgebied;”

Hieruit volgt dat het perceel Vlietweg 8a, nu deze locatie niet voldoet aan de minimale bruto omvang van meer dan 1 hectare, niet kan worden aangemerkt als een 'bedrijventerrein' zoals bedoeld in artikel 7.51a waarop paragraaf 7.3.11 van de TAM-omgevingsverordening Zuid Hollandse Omgevingsverordening van toepassing is. Daarmee is ook het bepaalde in artikel 7.52 niet van toepassing. Het uitblijven van een overlegreactie en/of zienswijze van Gedeputeerde Staten op dit punt bevestigt de juistheid van dit standpunt.

De gemeentelijke Bouwsteen Economie en Bedrijvigheid (2021) vormt een van de agendapunten voor de Omgevingsvisie en bouwt voort op het Kompas voor de Leefomgeving (2019). Centrale vraag is hoe Leidschendam – Voorburg ook in de toekomst levendig, aantrekkelijk en duurzaam vitaal kan blijven met een uitstekend voorzieningenniveau.

In de Bouwsteen Economie en Bedrijvigheid wordt benoemd dat er een opgave ligt om als onderdeel van de regionale woningbouwopgave 4500-5000 nieuwe woningen te bouwen. Omdat extra woningen extra mensen meebrengen en dus ook extra voorzieningen, werkgelegenheid en mobiliteit vragen maar de ruimte daarvoor beperkt is, vraagt dit om bewuste keuzes en slimme oplossingen. In het Kompas voor de Leefomgeving en de Bouwsteen Groene woongemeente is de keuze gemaakt om binnenstedelijk te verdichten waarbij het groene karakter van de gemeente wordt geconsolideerd.

Om Leidschendam – Voorburg richting de toekomst duurzaam vitaal te maken en te houden zijn naast nieuwe woningen ook nieuwe arbeidsplaatsen nodig. Binnen de gemeente is de aandacht vooral gericht op zakelijke dienstverlening, retail en zorg. De doelstelling is om via integrale gebiedsontwikkeling gemeentebreed ten minste 5% van het toe te voegen bouwprogramma te reserveren voor niet-wonen functies. Dit kunnen zowel economische als maatschappelijke functies zijn. Het is belangrijk om de economische functies te realiseren op plekken waar ze ook echt een meerwaarde vormen en passende mobiliteitsvormen beschikbaar zijn. Verder zet de gemeente in op behoud van werkgelegenheid op de vijf bedrijventerreinen, kleinschalige bedrijfsruimte in wijken, levendige (kern)winkelgebieden en een groen buitengebied met passende (economische en recreatieve) functies en activiteiten. Functiemenging en het beter benutten van de bestaande ruimte is hierbij cruciaal.

Voorliggend plan gaat uit van 138 zelfstandige sociale huurwoningen voor jongeren en levert op die manier een bijdrage aan de woningbouwopgave binnen de gemeente voor een specifieke doelgroep. Het plan gaat uit van inbreiding in stedelijk gebied door sloop van een voormalige timmerfabriek. De locatie ligt op afstand (>1km) van Hoogwaardig Openbaar Vervoersknooppunten en is daarmee niet geschikt voor andere (grootschaliger) economische functies. Het plan voorziet naast ruimte voor co-working en co-living ook in 6 kleinschalige bedrijfsruimtes. Daarmee past het plan binnen de uitgangspunten zoals die zijn geformuleerd in de Bouwsteen Economie en Bedrijvigheid.

De Revitaliseringsstrategie Bedrijventerreinen Leidschendam – Voorburg ziet op een strategie om een impuls te geven aan de bestaande 5 bedrijventerreinen (Essesteijn, Prinses Irenelaan, De Star, Huyssitterweg en Klaverblad. Onderhavig plangebied behoort niet tot één van deze bedrijventerreinen. De Revitaliseringsstrategie is dan ook niet van toepassing op onderhavig plangebied.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

Onderdeel b:

Indiener maakt bezwaar tegen de in het ontwerp opgenomen bouw- en gebruiksregels voor zijn bedrijfsperceel. Indiener geeft aan dat in het kader van de wijziging van het omgevingsplan verwacht had mogen worden dat er een afweging had plaatsgevonden om – ter compensatie van de verlaging van de milieucategorie – ruimere gebruiks- en of bebouwingsmogelijkheden op te nemen in het omgevingsplan. Dit met het oog op de toekomstige exploitatiemogelijkheden op het perceel.

Reactie onderdeel b:

Uit de zienswijze blijkt niet concreet welke ruimere bouw- en gebruiksmogelijkheden indiener wenselijk acht. De nu vastgelegde maten komen overeen met de bestaande bestemmingsregeling voor dit perceel en zijn gebaseerd op de feitelijk bestaande situatie. Als de indiener tot een herinrichting of herontwikkeling van zijn percelen wil komen, kan hij daarvoor bij de gemeente een vooroverlegplan indienen.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

Onderdeel c:

Tot slot is indiener van mening dat in het ontwerp omgevingsplan geen rekening is gehouden met het bestaande recht van overpad ten behoeve van de ontsluiting van het perceel van indiener. Het recht wordt niet gerespecteerd doordat de uitweg wordt verplaatst naar een in de ogen van indiener slechtere locatie en doordat gebruik aan derden wordt toegestaan ten behoeve van de ontsluiting van openbare parkeerplaatsen.

Reactie onderdeel c:

Bij de verkoop van grond in 2001 door indiener, de eigenaar van het perceel Vlietweg 8A, aan de gemeente is ten laste van een deel van het perceel kadastraal bekend als gemeente Stompwijk, sectie

H, nummer 2380 een erfdienstbaarheid van weg gevestigd ten behoeve van de kadastrale percelen gemeente Stompwijk, sectie H, nummers 2515 en 2516 om te komen en gaan naar de openbare weg en vice versa, welke kan worden uitgeoefend met alle motorvoertuigen.

Indiener is bij brief d.d. 21 maart 2024 door de gemeente geïnformeerd over het voornemen om de ontsluiting te verplaatsen. Eerder was de ontsluiting van en naar het perceel Vlietweg 8A herhaaldelijk onderwerp van gesprek in de Klankbordgroep, waar indiener deel van uitmaakte. In eerste instantie zou de ontsluiting worden gehandhaafd op de huidige locatie, in de vorm van een onderdoorgang in het te realiseren nieuwe gebouw. Wel zou de doorgang in hoogte worden beperkt tot 4m. Door indiener is destijds aangegeven dat een dergelijke hoogtebeperking zeer ongewenst zou zijn. Mede vanwege dit bezwaar is het bouwplan aangepast. Als onderdeel van die aanpassing is de ontsluiting, binnen de grenzen van hetzelfde kadastrale perceel, enkele meters in noordwestelijke richting opgeschoven. Daarmee is de bereikbaarheid van het perceel Vlietweg 8a ook in de nieuwe situatie voldoende gewaarborgd.

Bij een verlegging binnen hetzelfde kadastrale perceel mag een erfdienstbaarheid van weg ook zonder expliciete toestemming worden verschoven, mits er geen sprake is van een onaanvaardbare vermindering van het genot ofwel het gebruik van het recht mag niet op een onaanvaardbare manier worden beperkt of belemmerd. In de nieuwe situatie wordt het parkeren geformaliseerd in parkeervakken die haaks op de toegangsweg geplaatst zijn, zodat de doorgang is gevrijwaard. Het wandelpad loopt over openbaar gebied en de gronden van initiatiefnemer en kruist de toegangsweg in een rechte lijn. Ook in de huidige situatie is de toegangsweg openbaar toegankelijk en bereikbaar voor voetgangers; door de toegangsweg te verplaatsen wijzigt dit niet. Er is dan ook geen sprake van een onaanvaardbare vermindering van het genot. Evenmin leidt de zienswijze tot het inzicht dat sprake zou zijn van 'een evidente privaatrechtelijke belemmering die uitvoering van het TAM-omgevingsplan in de weg staat.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

Zienswijze 11a, inwoner/ondernemer te LEIDSCHEIDAM

Onderdeel a:

Bij zienswijze 11 is tevens een bijlage gevoegd; dit is een afzonderlijke zienswijze die afkomstig is van de eigenaar van het perceel Vlietweg 8a zelf, niet van of via zijn gemachtigde. Deze bijlage wordt niet genoemd in de brief van de gemachtigde maar was als bijlage bijgevoegd bij de zienswijze zoals ingediend door de gemachtigde die op 4 april 2024 per mail bij de gemeente is binnengekomen. Deze eigen zienswijze van eigenaar is eveneens binnen de termijn van terinzagelegging ontvangen en ontvankelijk en wordt daarom volledigheidshalve separaat beantwoord.

In de zienswijze wordt gesteld dat het perceel Vlietweg 8a uit twee kadastrale percelen bestaat en de bestemming 'Bedrijf' heeft. Ook wordt gesteld dat het bedrijf qua bedrijfsactiviteiten, transportmiddelen en maximale geluidniveaus valt onder milieucategorie 3.2. Indiener geeft aan niet akkoord te gaan met het verlagen van de milieucategorie van 3.2 naar 2 en evenmin akkoord te gaan met een maatwerkvoorschrift waardoor de bedrijfsvoering niet meer op het bedrijfs- of opslagterrein kunnen worden uitgevoerd maar uitsluitend binnen de bedrijfsruimte en met gesloten deuren.

Daarnaast wordt opgemerkt dat ten behoeve van het perceel een recht van overpad bestaat dat notarieel is vastgelegd ten behoeve van de ontsluiting van het perceel Vlietweg 8a op de openbare weg. Indiener geeft aan niet in te stemmen met de voorgestelde verplaatsing en omvorming van de bestaande uitweg. Indiener geeft aan bezwaar te hebben tegen het feit dat in de beoogde nieuwe situatie de uitweg wordt gewijzigd in een nieuw aan te leggen openbare weg die ook door derden kan worden gebruikt als openbare parkeervoorziening en als openbare wandelroute.

Reactie onderdeel a:

Bij de verkoop van grond in 2001 door indiener, de eigenaar van het perceel Vlietweg 8A, aan de gemeente is ten laste van een deel van het perceel kadastraal bekend als gemeente Stompwijk, sectie H, nummer 2380 een erfdienstbaarheid van weg gevestigd ten behoeve van de kadastrale percelen gemeente Stompwijk, sectie H, nummers 2515 en 2516 om te komen en gaan naar de openbare weg en vice versa, welke kan worden uitgeoefend met alle motorvoertuigen.

Inderdaad bestaat het perceel Vlietweg 8a uit twee aparte kadastrale percelen, beide met een bedrijfsbestemming. Op het perceel H-4691 (voorheen H-2515) bevindt zich het primaire bedrijfsgebouw, op het perceel H-2516 de bedrijfswoning en een bijgebouw. De wijziging van de milieucategorie leidt voor indiener niet tot feitelijke beperkingen in de bestaande bedrijfsvoering, die niet ook al op grond van milieu- en overige wetgeving golden. Een maatwerkvoorschrift is feitelijk niet nodig voor het vaststellen van het TAM-omgevingsplan, omdat indiener ook zonder dat maatwerkvoorschrift zal moeten voldoen aan de voor zijn type bedrijf geldende algemene voorschriften voor geluid. Een maatwerkvoorschrift kan daartoe een instrument zijn, maar is geen doel op zich en indiener kan ook andere maatregelen treffen om aan zijn verplichtingen te voldoen. Voor de onderbouwing van de wijziging van de milieucategorie wordt verwezen naar paragraaf 4.16 van de toelichting van het TAM-omgevingsplan en Bijlage 5 bij die toelichting. In wat indiener in dit onderdeel van de zienswijze aanvoert bestaat geen aanleiding voor een conclusie die afwijkt van wat hierover in het TAM-omgevingsplan is opgenomen. Ten slotte is nog van belang dat indiener, wanneer hij toch aantoonbaar door de wijziging van de milieucategorie in een planologisch nadeliger positie zou komen, een tegemoetkoming in daardoor veroorzaakte schade kan vragen in de vorm van nadeelcompensatie (voorheen planschade).

Indiener is bij brief d.d. 21 maart 2024 door de gemeente geïnformeerd over het voornemen om de ontsluiting te verplaatsen. Eerder was de ontsluiting van en naar het perceel Vlietweg 8A herhaaldelijk onderwerp van gesprek in de Klankbordgroep, waar indiener deel van uitmaakte. In eerste instantie zou de ontsluiting worden gehandhaafd op de huidige locatie. Wel zou de doorgang in hoogte worden beperkt tot 4m. Door indiener is destijds aangegeven dat een dergelijke hoogtebeperking zeer ongewenst zou zijn. Vanwege dit bezwaar is het bouwplan aangepast. Als onderdeel van die aanpassing is de ontsluiting, binnen de grenzen van hetzelfde kadastrale perceel, enkele meters in noordwestelijke richting opgeschoven. Daarmee is de bereikbaarheid van het perceel Vlietweg 8a ook in de nieuwe situatie voldoende gewaarborgd.

Bij een verlegging binnen hetzelfde kadastrale perceel mag een erfdienstbaarheid van weg ook zonder expliciete toestemming worden verschoven, mits er geen sprake is van een onaanvaardbare

vermindering van het genot ofwel het gebruik van het recht mag niet op een onaanvaardbare manier worden beperkt of belemmerd. In de huidige situatie maakt de toegangsweg deel uit van het openbaar gebied en wordt ook hier incidenteel geparkeerd. In de nieuwe situatie wordt het parkeren geformaliseerd in parkeervakken die haaks op de toegangsweg geplaatst zijn, zodat de doorgang is gevrijwaard. Het wandelpad loopt over openbaar gebied en de gronden van initiatiefnemer en kruist de toegangsweg in een rechte lijn. Ook in de huidige situatie is de toegangsweg openbaar toegankelijk en bereikbaar voor voetgangers; door de toegangsweg te verplaatsen wijzigt dit niet. Er is dan ook geen sprake van een onaanvaardbare vermindering van het genot.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

Onderdeel b:

Indiener maakt bezwaar tegen de ter plaatse van zijn perceel toegekende maximale goot- en bouwhoogte van respectievelijk 3,5m en 6m. Het bezwaar komt voort uit het feit dat op aangrenzende percelen een bouwhoogte is toegestaan van respectievelijk 14m en 16m.

Reactie onderdeel b:

Uit de zienswijze blijkt niet concreet welke (ruimere) bouw- en gebruiksmogelijkheden indiener wel wenselijk acht voor zijn percelen. De nu in het TAM-omgevingsplan vastgelegde maten komen volledig overeen met de bestaande bestemmingsregeling voor dit perceel, gebaseerd op de feitelijk bestaande situatie. Als de eigenaar tot een herinrichting of herontwikkeling van zijn percelen wil komen kan hij daarvoor bij de gemeente een vooroverlegplan indienen.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

Zienswijze 12, Hoens & Souren Advocaten namens ondernemer te DEN HAAG

Onderdeel a:

Naar aanleiding van de voorgenomen verkoop van gemeentegrond heeft de eigenaar van de panden aan de Nieuwstraat 6-20 een civiele procedure aanhangig gemaakt omdat deze van mening is dat hij tevens in staat moet worden gesteld om mee te dingen naar de te verkopen gemeentelijke percelen. De eigenaar van het Synthese-gebouw beoogt met een eventuele aankoop ontwikkeling van parkeerplekken voor zijn huurder(s). Deze kort gedingprocedure zou tot uitkomst kunnen hebben dat het jongerenhuisvestingsplan 1828 geen doorgang meer kan vinden.

Indiener stelt zich op het standpunt dat de gemeente in strijd zou handelen met het zorgvuldigheidsbeginsel door bij de voorbereiding van het TAM-Omgevingsplan dat voorziet in het jongerenhuisvestingsplan 1828 geen rekening te houden met de belangen van indiener, de geldende planologische regeling en de bestaande parkeersituatie in het gebied rondom de Nieuwstraat.

Reactie onderdeel a:

Indiener heeft inderdaad aan de gemeente kenbaar gemaakt dat ook hij in de gelegenheid wil worden gesteld om de betrokken grond van de gemeente te kopen. Indiener wil deze grond gebruiken om parkeerplaatsen aan te leggen ten behoeve van de huurders van zijn bedrijfsruimtes. De door indiener beoogde parkeerplaatsen zouden, voor zover de gemeente bekend, uitsluitend ten dienste staan van medewerkers en bezoekers van huurders van de bedrijfsruimtes. De door indiener gewenste verkoop van grond dient daarmee in feite uitsluitend het individuele en commerciële belang van indiener. Via een kort geding, gestoeld op de zogenoemde 'Didam-jurisprudentie', heeft indiener getracht af te dwingen dat hij mee mag dingen naar deze grond. De behandeling van het verzoek bij de kortgeding rechter heeft op 28 mei 2024 plaatsgevonden. De kortgeding rechter heeft in zijn vonnis van 13 juni 2024 bepaald dat de gemeente terecht heeft geconcludeerd dat ontwikkelaar 1828 de enige gegadigde was voor aankoop van het perceel omdat (alleen) die ontwikkelaar voldoet aan de voorwaarden voor het realiseren van sociale woningbouw. De eis van indiener is afgewezen.

Het plan is verder via een uitgebreid en zorgvuldig participatieproces tot stand gekomen. Het doel was om verschillende belangen, bezwaren, aandachtspunten en ideeën vanuit de omgeving zo goed mogelijk te inventariseren. Daarbij zijn de plannen nader toegelicht en was er gelegenheid om vragen te stellen. Ook zijn deze – waar mogelijk – meegenomen in de uitwerking van het (concept) ontwerp. Er waren 5 algemene bijeenkomsten. Tevens was er de mogelijkheid om zitting te nemen in een Klankbordgroep die werd geleid door een onafhankelijke voorzitter. Indiener had zitting in deze Klankbordgroep zo blijkt uit de zienswijze. De Klankbordgroep is 7 keer samengekomen. De sessies van de Klankbordgroep hebben geleid tot beter inzicht in de belangen en onderwerpen die spelen. Naar aanleiding daarvan heeft initiatiefnemer veel bezwaren en suggesties onderzocht en zijn aanpassingen doorgevoerd in het ontwerp.

Het bleek niet mogelijk om op alle punten overeenstemming te bereiken. Dit neemt niet weg dat wel degelijk alle belangen van eigenaren en belanghebbenden bij de planvorming zijn betrokken.

*Met betrekking tot de bestaande parkeersituatie kan worden opgemerkt dat de parkeerbehoefte voor het bouwplan - rekening houdend met de korting voor deelmobiliteit en dubbelgebruik – is bepaald op totaal 44,5 parkeerplaatsen. Inclusief 3 parkeerplaatsen voor deelauto's en de vervangende 7 vervallen parkeerplaatsen bedraagt de totale parkeerbehoefte **55 parkeerplaatsen**. Om tegemoet te komen aan de wensen vanuit de omgeving in relatie tot extra parkeergelegenheid, voorziet het plan bovendien in de aanleg van 3 extra parkeerplaatsen waarmee het totaal op 58 parkeerplaatsen komt. Daarmee staat vast dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de normen van de Nota Parkeernormen 2023. Tevens worden alle parkeerplaatsen openbaar waardoor dubbelgebruik mogelijk is. Hieruit volgt dat rekening is gehouden met de bestaande parkeersituatie in het gebied. Verwezen wordt verder naar de beantwoording onder onderdeel d. van zienswijze 1.*

De zienswijze leidt op dit onderdeel niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.

Onderdeel b:

Met betrekking tot de zienswijze wordt aangegeven dat in de omgeving van de Nieuwstraat en Vlietweg sprake zou zijn van een aanzienlijke parkeerproblematiek. Om de parkeerdruk te verlagen, heeft de eigenaar van het Synthese-gebouw (in)direct 14 extra niet-openbare en onofficiële

parkeerplaatsen beschikbaar gesteld voor één van de huurders. Deze plekken zijn verdeeld over meerdere percelen in de directe omgeving van het pand aan de Nieuwstraat en bevinden zich op de percelen Vlietweg 3, 8a en 10. De bestaande 4 parkeerplekken ter plaatse van Vlietweg 3 zullen als gevolg van het jongerenhuisvestingsplan 1828 verdwijnen. Daarnaast verwacht indiener dat ook de plekken bij Vlietweg 8a en 10 op termijn zullen verdwijnen. Indiener vreest dat met de komst van het jongerenhuisvestingsplan 1828, waarin tevens een aantal bedrijfsruimtes is voorzien, de parkeerdruk verder zal toenemen. Indiener stelt dat bij het aantal van 53 parkeerplekken geen rekening gehouden zou zijn met de parkeerplekken die zullen vervallen door de komst van het jongerenhuisvestingsplan 1828.

Indiener geeft aan dat zijn huurder in het kader van de verlenging van de huurovereenkomst heeft aangegeven de huurovereenkomst te willen aanpassen in die zin dat een clausule opgenomen zou moeten worden opgenomen zodat huurder gerechtigd is om de huurovereenkomst voortijdig te beëindigen als blijkt dat door de herontwikkeling van Vlietweg 3 onvoldoende parkeergelegenheid is voor de medewerkers en klanten van de betreffende huurder. Indiener wijst er daarbij op dat indien de betreffende huurder daadwerkelijk zou vertrekken dit ook zou leiden tot een verlies aan 60 arbeidsplaatsen binnen de gemeente.

Indiener is van mening dat ten behoeve van het jongerenhuisvestingsplan 1828 netto slechts 41 en niet 53 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dat gegeven, gecombineerd met het vervallen van de bestaande informele parkeerplekken ter plaatse van onder meer Vlietweg 3 en de vrees dat ook de bestaande parkeerplekken bij Vlietweg 8 (op termijn) zullen verdwijnen, maakt dat indiener van mening is dat de gemeente geen oog heeft voor de feitelijke parkeersituatie.

Indiener plaatst daarom kritische kanttekeningen bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte en het parkeeronderzoek. Daarbij wijst indiener op het onderzoek dat de bewoners en bedrijven uit de directe omgeving van het plangebied hebben uitgevoerd en waaruit zou blijken dat de parkeerdruk hoger is dan de gemeente wil doen voorkomen. Daarbij is indiener van mening dat sprake zou zijn van willekeur nu de gemeente wel tegemoet komt aan de parkeerbehoefte van het jongerenhuisvestingsplan 1828 maar andere belanghebbenden, zoals de eigenaar van het Synthesegebouw, de rug zou toekeren.

Gevraagd wordt om het aantal te realiseren aanzienlijk te verhogen, dan wel een second opinion uit te laten voeren ten aanzien van het parkeeronderzoek, waarbij rekening wordt gehouden met de feitelijke situatie en navolgbare uitgangspunten.

Reactie onderdeel b:

Verwezen wordt naar de beantwoording onder onderdeel d. van zienswijze 1. Deze beantwoording moet geacht worden hier integraal te zijn ingevoegd.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan en de daaraan ten grondslag liggende berekening van de parkeerbehoefte.

Zienswijze 42, inwoner te LEIDSCHEENDAM

Zienswijze:

Indiener merkt in de zienswijze op dat het gebouw naar de mening van indiener niet zou passen op de locatie Vlietweg 3 en leidt tot meer verstening op een locatie waar juist vergroening zou moeten plaatsvinden. Daarnaast is indiener van mening dat het jongerenhuisvestingsplan 1828 zal leiden tot een hogere parkeerdruk waarvoor geen oplossing wordt geboden.

Indiener uit in de zienswijze zijn teleurstelling over het participatieproces en geeft aan zich door de gemeente overgeleverd te voelen aan de plannen van een projectontwikkelaar. Indiener wijst op de volgende door de omgeving gesteunde alternatieve oplossingen:

- het verlagen van de maximale bouwhoogte van het plan tot 8m in combinatie met het verkleinen van het te realiseren aantal woningen;
- opnieuw in gesprek gaan met de omgeving en daarbij de aangedragen alternatieven serieus op haalbaarheid te onderzoeken.

Verder wijst indiener op de gevolgen van het plan in relatie tot de aanwezige bodemverontreiniging, archeologische waarden, de biodiversiteit en beschermde soorten flora en fauna, de leefbaarheid in de omgeving (privacy, uitzicht en zon) en de gevolgen voor de in het gebied gevestigde ondernemers.

Ten slotte wijst indiener op de gevolgen van het plan voor de eigenaar van het perceel Vlietweg 8 en 8A, die zou naar mening van indiener nooit gekend zijn in de plannen terwijl men de milieucategorie op de betreffende percelen wil verlagen van 3.2 naar 2 en ook de toegangsweg zonder zijn instemming verplaatst wordt naar een andere locatie.

Indiener is van mening dat hierdoor onzorgvuldig, onrechtmatig en niet conform het eigen beleid wordt gehandeld en dat in wordt gegaan tegen de belangen van bewoners en ondernemers in het gebied.

Reactie zienswijze:

Deze zienswijze bevat alleen de inleidende onderdelen van zienswijze 1. Naar de inhoudelijke onderbouwing, die wel onderdeel is van zienswijze 1, wordt in zienswijze 42 weliswaar verwezen maar deze is niet bij de zienswijze gevoegd. Voor de inhoudelijke beantwoording van de betreffende onderdelen, voor zover opgenomen in zienswijze 42, wordt daarom verwezen naar de inhoudelijke beantwoording bij zienswijze 1.

Zienswijze 47, inwoner te LEIDSCHEM

Onderdeel a:

In de zienswijze wordt bezwaar gemaakt tegen de omvang van het gebouw met 140 woningen voor 165 bewoners en de parkeerproblemen die hier naar mening van indiener uit zullen voortvloeien nu slechts is voorzien in 45 parkeerplaatsen. Indiener voorziet als gevolg van het plan overlast voor de gehele wijk.

Reactie onderdeel a:

Verwezen wordt naar de beantwoording onder onderdeel d. van zienswijze 1. Deze beantwoording moet geacht worden hier integraal te zijn ingevoegd.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan en de daaraan ten grondslag liggende berekening van de parkeerbehoefte.

Onderdeel b:

Indiener geeft aan het plan voor jongerenhuisvesting aan te moedigen, mits daarbij goed wordt gekeken naar de belasting van de omgeving die een dergelijk plan meebrengt. Indiener hoopt dat een andere passende locatie kan worden gevonden of dat het plan wordt aangepast zodat sprake is van een mooi initiatief in plaats van een te groot project op een veel te kleine plek.

Reactie onderdeel b:

Bouwprojecten hebben altijd een effect op de directe omgeving; zeker in stedelijk gebied. Aangezien de stedenbouwkundige en architectonische eenheid per locatie verschillen, heeft de gemeente zich tot doel gesteld om de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied altijd in zijn geheel te overzien. De gemeenteraad laat zich bij de invulling van de verschillende locaties bovendien adviseren door ambtelijke vakspecialisten, die onder meer kijken naar de effecten van het plan op de stedenbouwkundige en architectonische eenheid in het gebied.

Het feit dat ontwikkelingen in een gebied soms los van elkaar plaatsvinden, heeft veelal te maken met het feit dat de locaties in eigendom zijn bij verschillende partijen en afzonderlijk van elkaar worden ontwikkeld. Dat betekent niet dat er geen ruimtelijke verbinding is. Toen initiatiefnemer zich meldde met het initiatief voor jongerenhuisvesting op de locatie Vlietweg, is door de gemeente gewezen op de mogelijkheden in het plan Overgoo. Planning technisch bleek het echter niet haalbaar om het plan binnen Overgoo te realiseren omdat Overgoo pas op een later moment zal worden ontwikkeld. Gelet op de grondpositie van initiatiefnemer is vervolgens een plan ontwikkeld voor de locatie Vlietweg 3. Naar aanleiding van reacties op een Omgevingsbijeenkomst in 2022 is nogmaals contact gelegd met de ontwikkelaar van Overgoo met dezelfde uitkomst.

Zoals eerder aangegeven, vormt het plangebied Vlietweg 3 geen onderdeel van de stedenbouwkundige eenheid van de Nieuwstraat omdat het terrein Vlietweg 3 niet aan de Nieuwstraat ligt. De bebouwing aan weerszijden van de Nieuwstraat vormt wel samen een stedenbouwkundige eenheid. Ondanks dat het perceel Vlietweg 3 geen deel uitmaakt van het plangebied Overgoo, vormt het wel een verbindende schakel tussen Overgoo naar het historische centrumgebied van Leidschendam. In dat opzicht vormt het gebied 'de opmaat of het sluitstuk' van de ontwikkeling in Overgoo.

Ondanks dat het plangebied Vlietweg 3 dus niet tot het plangebied Overgoo behoort, wordt het plan om praktische redenen wel in hetzelfde gemeentelijke projectteam besproken omdat hierdoor sprake is van een bredere gebiedsoverstijgende advisering met betrekking tot de effecten van het plan op de stedenbouwkundige en architectonische eenheid in het gebied.

Met betrekking tot de bouwhoogte kan worden opgemerkt dat het ontwikkelkader van Overgoo niet leidend is, maar dat hier wel aansluiting bij is gezocht. In het ontwikkelkader staat dat aan de zijde van de Goo tot 5 lagen mag worden gebouwd; de bebouwing direct tegenover de Vlietweg 3 mag uit 3 bouwlagen en een terugliggende 4^e bouwlaag bestaan. De bouwhoogte van Vlietweg 3 bestaat uit 4 bouwlagen en een terugliggende 5^e bouwlaag (setback) en past daarmee goed in het profiel van Overgoo. Ook voldoet het aan dezelfde eisen die gelden voor het woonblok in Overgoo.

Bovendien wordt een terugliggende bouwlaag gezien als een goede manier om de uitstraling en het effect van de bouwhoogte in relatie tot de omgeving te verzachten. Een terugliggende bouwlaag zorgt voor meer bezonning en lucht in de omgeving. De bezonningsstudie bevestigt dat de schaduwwerking in relatie tot de onderlinge afstand tot bestaande bebouwing niet tot een zodanige hinder zullen leiden dat de bouwhoogte zou moeten worden teruggebracht. Hierdoor kan namelijk een grotere bijdrage worden geleverd aan het terugdringen van het grote tekort aan betaalbare woningen voor jongeren.

De zienswijze leidt voor dit onderdeel niet tot aanpassing van het Omgevingsplan.

C. WIJZIGINGEN IN HET OMGEVINGSPLAN N.A.V. ZIENSWIJZEN

De tijdens de terinzagelegging van het ontwerp van het voorliggende bestemmingsplan ingekomen zienswijzen hebben op een aantal onderdelen aanleiding gegeven tot wijzigingen in het plan. Hierna worden de wijzigingen naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen kort samengevat.

C1. WIJZIGINGEN IN DE TOELICHTING

De volgende wijzigingen zijn naar aanleiding van de zienswijzen zijn doorgevoerd in de toelichting:

- Paragraaf 2.3 is aangepast in verband met de geactualiseerde onderbouwing en berekening van het aspect parkeren;
- Paragraaf 4.4 is aangepast in verband met de geactualiseerde onderbouwing en berekening van het aspect parkeren;
- Paragraaf 4.6 is aangevuld met de uitkomsten van het nader (akoestisch) onderzoek naar de bedrijfsactiviteiten in het pand Nieuwstraat 2. Het betreffende onderzoek zelf is als bijlage bij de toelichting toegevoegd

C2. WIJZIGINGEN IN DE REGELS

Er zijn naar aanleiding van de ingediende zienswijzen geen wijzigingen doorgevoerd in de regels.

C3. WIJZIGINGEN OP DE VERBEELDING

Er zijn naar aanleiding van de ingediende zienswijzen geen wijzigingen doorgevoerd op de verbeelding.

D. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN IN HET OMGEVINGSPLAN

Na afloop van de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is ambtshalve geconstateerd dat het plan op een aantal -veelal ondergeschikte- onderdelen aangepast en/of aangevuld dient te worden. Daarbij gaat het in het algemeen om wijzigingen als:

- verwerking van gewijzigde wet- en regelgeving, beleidskaders en inzichten
- kleine correcties van ondergeschikte, meestal redactionele of taalkundige aard
- etc.

De hier bedoelde ambtshalve (dat wil zeggen niet uit ingediende zienswijzen voortvloeiende) wijzigingen in het voorliggende bestemmingsplan worden in dit hoofdstuk D kort samengevat.

D1. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN IN DE TOELICHTING

De volgende ambtshalve wijzigingen zijn doorgevoerd in de toelichting:

- De datum van de planstukken is gewijzigd naar 8 oktober 2024, de (beoogde) datum van vaststelling van het plan;
- Paragraaf 3.2.2 is hernummerd in verband met de nieuwe Omgevingsverordening van de Provincie Zuid-Holland;
- Paragraaf 4.6 is gesplitst in twee sub-paragrafen:
 - Geluid van wegen, spoorwegen en industrieterreinen;
 - Geluid van activiteiten.In deze paragraaf is breder ingegaan op alle omliggende bedrijven binnen een straal van 100 meter rondom het plangebied;
- Paragraaf 4.7 is aangevuld met de resultaten van het nader bodemonderzoek dat in februari 2024 als onderdeel van de partijkeuring is uitgevoerd;
- In paragraaf 4.12.1 is de laatste zin aangepast;
- Paragraaf 5.2.1.2 is aangepast:
 - De voorwaardelijke verplichting vanwege de dubbelfunctie 'Waarde – Archeologie 3' is een omgevingsvergunningplicht;
 - De voorwaardelijke verplichting voor Vlietweg 8a is vervallen omdat uit de voor het bedrijf verleende milieuvergunning / melding Activiteitenbesluit en de Omgevingswet (zorgplicht en regels omgevingsplan) al rechtstreeks volgt dat het bedrijf de deuren gesloten dient te houden bij luidruchtige activiteiten;
 - Er is een voorwaardelijke verplichting toegevoegd in verband met de mechanische ventilatie op het dak van het naastgelegen pand Nieuwstraat 2.
- Hoofdstuk 7 is hernoemd (Maatschappelijke uitvoerbaarheid in plaats van Participatie) en er zijn paragrafen toegevoegd. De resultaten van de terinzagelegging van het ontwerp van het TAM-omgevingsplan en de daarover ingediende zienswijzen zijn opgenomen in paragraaf 7.3.

D2. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN IN DE REGELS

De volgende ambtshalve wijzigingen zijn doorgevoerd in de regels:

- De datum van de planstukken is gewijzigd naar 8 oktober 2024, de (beoogde) datum van vaststelling van het plan;
- Artikel 5.5.1 (voorwaardelijke verplichting Vlietweg 8a) is vervallen;
- Artikel 6.3.6 (voorwaardelijke verplichting Nieuwstraat 2) is toegevoegd.

D3. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN OP DE VERBEELDING

De volgende ambtshalve wijzigingen zijn doorgevoerd op de verbeelding:

- De begrenzing van de functie 'Groen' in de zuidoosthoek van het plangebied is gewijzigd, zodat de hier geprojecteerde parkeervakken volledig binnen de functie 'Verkeer – Verblijfsgebied' liggen;
- Het IDN-nummer is gewijzigd naar NL.IMRO.1916.TAMVLietweg3en8a-VA01 om de statuswijziging van ontwerp naar vastgesteld te duiden;
- De datum van de verbeelding is gewijzigd naar 8 oktober 2024, de (beoogde) datum van vaststelling van het plan.