



Raadsbesluit 1715145

De raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg;

gelezen het voorstel van het college d.d. 1 november 2016 (1715142);

gelet op het bepaalde in de artikelen 3.1, 2.8 en 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening;

b e s l u i t :

- Het bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" met ID-nummer NL.IMRO.1916.stwverbinding-VG01 (gewijzigd) vast te stellen.
- De "Zienswijzennota / Nota van wijzigingen bestemmingsplan Stompwijk - Verbindingsweg" vast te stellen en daarmee in te stemmen met de beantwoording van de over het ontwerp van dit plan ontvangen zienswijzen en voorgestelde wijzigingen.
- Voor de in het bestemmingsplan "Stompwijk - Verbindingsweg" begrepen gronden géén exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg van 13 december 2016.

de griffier,

mr. G.A. van Egmond

de voorzitter,

dhr. K. Tigelaar



Zienswijzennota / Nota van wijzigingen

**Bestemmingsplan
“Stompwijk – Verbindingsweg”
(ID-nr.: NL.IMRO.1916.stwverbinding-VG01)**

Zaaknummer Verseon: 1308818

Documentnummer Verseon: 1708293

Versie : 2.2 (anoniem)

Datum : 22 november 2016

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg van 13 december 2016.

de griffier,

mr. G.A. van Egmond

de voorzitter,

dhr. K. Tigelaar



A. INLEIDING

Het voorliggende bestemmingsplan “Stompwijk – Verbindingsweg” is bedoeld om te fungeren als juridisch-planologische grondslag voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg bij de kern Stompwijk van de gemeente Leidschendam-Voorburg..

De leefbaarheid en de veiligheid in de dorpskern van Stompwijk staan onder druk door de intensiteit en aard van het doorgaande verkeer, dat gebruik maakt van de route over de Doctor van Noortstraat / Stompwijkseweg als doorgaande verbindingroute tussen de N206 en Leidschendam. Om de dorpskern van Stompwijk te ontlasten en daarmee de leefbaarheid en veiligheid in het dorp weer op een aanvaardbaar niveau te brengen, is de gemeente van plan een nieuwe Verbindingsweg aan te leggen. Deze nieuwe weg leidt het verkeer om de dorpskern heen en komt te liggen tussen de Tuinbouwweg en de aansluiting van de Doctor van Noortstraat / N206.

De beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg past niet binnen de nu voor de betrokken gronden geldende bestemmingsplannen. Met het voorliggende bestemmingsplan “Stompwijk – Verbindingsweg” wordt de geplande aanleg van de weg juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

Het ontwerp van het bestemmingsplan “Stompwijk – Verbindingsweg” heeft, in overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) respectievelijk Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb), voor een ieder zowel elektronisch als in papieren vorm ter inzage gelegen vanaf vrijdag 19 augustus 2016 tot en met donderdag 29 september 2016.

Gedurende deze termijn van zes weken bestond voor een ieder de gelegenheid om, naar keuze schriftelijk dan wel mondeling, zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken bij de gemeenteraad. In totaal zijn er 18 zienswijzen waarvan 17 unieke zienswijzen¹ ingediend. Een overzicht van de ontvangen zienswijzen is opgenomen in onderdeel B1 van deze nota.

De voorliggende nota behandelt de ingekomen zienswijzen en beschrijft daarnaast de, ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerp, bij de vaststelling van het bestemmingsplan doorgevoerde wijzigingen.

In Onderdeel B wordt allereerst beschreven van wie zienswijzen zijn ontvangen en wordt ingegaan op de ontvankelijkheid daarvan. Daarna worden ontvankelijke zienswijzen inhoudelijk samengevat en van een inhoudelijke reactie voorzien. In Onderdeel C wordt beschreven welke inhoudelijke en/of redactionele aanpassingen naar aanleiding van de 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 ambtshalve wijzigingen.

¹ Unieke zienswijze: een zienswijze die inhoudelijk als één zienswijze kan worden aangemerkt, ook wanneer zij door meerdere afzonderlijke personen of instanties is ingediend.



B. ZIENSWIJZEN

Gedurende de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan “Stompwijk – Verbindingsweg” zijn daarover 19 zienswijzen ontvangen, waarvan 1 mondeling. In Paragraaf B1 is in tabelvorm weergegeven van wie² op welke datum de verschillende schriftelijke zienswijzen zijn ontvangen. In Paragraaf B2 wordt ingegaan op de ontvankelijkheid van de ingediende zienswijzen. De ontvankelijke zienswijzen worden in Paragraaf B3 afzonderlijk zakelijk samengevat, afzonderlijk beoordeeld en afgewogen en van een reactie voorzien.

B1. OVERZICHT ZIENSWIJZEN

Nr.	Verseon-nummer	Indiener	Correspondentie-adres	PC Plaats	Betreft adres/ locatie (indien anders dan correspondentieadres)	Datum ingekomen
1.	1674896	Westmaas Makelaardij B.V. namens reclamant 1	Laakweg 4	2631 PJ Nootdorp	Anoniem	08-09-2016
2.	1679724	Architektenburo J.J. van Vliet B.V. namens Granneman Vastgoed B.V.	Delftsekade 31	2266 AJ Leidschendam	Anoniem	15-09-2016
3.	1679725	Architektenburo J.J. van Vliet B.V. namens reclamant 3	Delftsekade 31	2266 AJ Leidschendam	Anoniem	15-09-2016
4.	1686188	L. Smallegange namens reclamant 4	Postbus 2316	2301 CH Leiden	Anoniem	21-09-2016
5.	1689705	Reclamant 5	Anoniem	2266 GR Leidschendam	--	27-09-2016 (mondeling)
6.	1688794	Reclamanten 6	Anoniem	Anoniem	Anoniem	28-09-2016
7.	1688795	Achmea Rechtsbijstand namens reclamanten 7	Postbus 4116	7320 AC Apeldoorn	Anoniem	28-09-2016
8.	1690174	DEH Advocaten namens HSW Vastgoed e.a.	Struisenburgstraat 46	3063 BR Rotterdam	Anoniem	29-09-2016
9.	1690319	Zwinkels Advocaten namens reclamanten 9	Middel Broekweg 120a	2675 KJ Honselersdijk	Anoniem	29-09-2016
10.	1692285	Adviesraad Stompwijk	Adviesraad-stompwijk@outlook.com		Gehele plan	29-09-2016
11a.	1690042	Reclamanten 11	Anoniem	Anoniem	-	27-09-2016
11b.	1690172	Reclamanten 11	Anoniem	Anoniem	--	27-09-2016
12.	1690038	Reclamanten 12	Anoniem	Anoniem	--	29-09-2016
13.	1690039	Reclamanten 13	Anoniem	Anoniem	--	29-09-2016
14.	1690171	LTO Noord (vestiging Haarlem)	Postbus 240	8000 AE Zwolle	Gehele plan	29-09-2016
15.	1690275	Reclamant 15	Anoniem	Anoniem	Anoniem	29-09-2016
16.	1692258	Reclamanten 16	Anoniem	Anoniem	Anoniem	29-09-2016
17.	1692992	Reclamant 17	Anoniem	Anoniem	Anoniem	04-10-2016
18.	1696758	Hoogheemraadschap van Rijnland	Postbus 156	2300 AD Leiden	Gehele plan	

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



B2. ONTVANKELIJKHEID ZIENSWIJZEN

Het ontwerp van het bestemmingsplan “Stompwijk – Verbindingsweg” heeft ter inzage gelegen van vrijdag 19 augustus 2016 tot en met donderdag 29 september 2016. Zienswijzen die op de laatste dag van de termijn ter post zijn bezorgd worden bij de gemeente (in beginsel) als ingekomen geregistreerd op vrijdag 30 september 2016. Zienswijzen met als registratiedatum 30 september 2016 worden daarom in elk geval aangemerkt als zijnde tijdig 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 worden ontvangen worden aangemerkt als tijdig ingediend. Zienswijzen die na het einde van de termijn ter post worden bezorgd of die weliswaar binnen de termijn zijn gepost, maar meer dan een week na het einde van de termijn pas bij de gemeente worden ontvangen, worden aangemerkt als niet tijdig ingediend en niet inhoudelijk in behandeling genomen.

De elektronische weg voor het indienen van zienswijzen is ten aanzien van het voorliggende bestemmingsplan expliciet uitgesloten, dit is in de bekendmaking van de terinzagelegging van het ontwerp ook uitdrukkelijk vermeld.

Alle ingediende zienswijzen zijn binnen de termijn en langs de correcte weg ingediend. Zij kunnen daarom alle inhoudelijk in behandeling worden genomen.

B3. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

1. Westmaas Makelaardij B.V. te Nootdorp namens reclamant 1 te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

- a. De aanleg van de Verbindingsweg verstoort de bedrijfsvoering van het melkveehouderijbedrijf van reclamant in ernstige mate omdat de Verbindingsweg deels gesitueerd is op gronden die eigendom zijn van reclamant dan wel door hem worden gepacht of gebruikt en die voor diens bedrijfsvoering van groot belang zijn;
- b. Het bestemmings- c.q. inrichtingsplan voorziet niet in adequate voorzieningen voor het verplaatsen van vee tussen de verschillende delen van het melkveehouderijbedrijf van reclamant. De in het beeldkwaliteitplan genoemde vee-oversteken liggen te ver van het bedrijf, zijn onveilig en niet opgenomen in de regels van het bestemmingsplan;
- c. De beoogde situering van de nieuwe Verbindingsweg met bijbehorende fiets- en voetpaden op korte afstand van het bedrijf resp. de (bedrijfs)woning van reclamant tast niet alleen de bedrijfsvoering maar ook de privacy en het woongenot van reclamant aan en levert onveilige situaties op;
- d. Uit het bestemmingsplan blijkt niet dat de beoogde nieuwe situatie in overeenstemming is met de wettelijk geldende geluidsnormen en is ten onrechte niet aangetoond dat de (bedrijfs)woning gelet op het toekomstige akoestisch klimaat bewoonbaar zal blijven;
- e. Door de beoogde nieuwe infrastructuur meer naar het zuiden aan te leggen wordt de impact van het plan op de bedrijfsvoering en eigendommen van reclamant beperkt. Dergelijke alternatieven zijn in het plan onvoldoende onderzocht zodat sprake is van een onvoldoende afweging van belangen.
- f. In gesprekken met vertegenwoordigers van de gemeente zijn de onder a. t/m e. genoemde bezwaren namens reclamant naar voren gebracht. De gemeente heeft deze aspecten onvoldoende serieus genomen.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.+ b.:

Reclamant meent dat de beoogde inpassing van de nieuwe Verbindingsweg hem, vooral waar het gaat om de weidegang van het melkvee van reclamant op de verschillende gronden die onderdeel van zijn bedrijf zijn, ernstig in de bedrijfsvoering zal belemmeren. De in het beeldkwaliteitplan genoemde vee-oversteken zouden niet functioneel en niet veilig zijn. Bovendien zijn deze vee-oversteken volgens reclamanten niet in de regels van het voorliggende plan opgenomen.

Inderdaad zal de beoogde inpassing van de nieuwe weg leiden tot een andere situering van de voorzieningen c.q. ruimte voor het laten oversteken van vee. Wij erkennen dat dit mogelijk voor reclamant leidt tot zekere gebruiksbepalingen.



Wij merken echter in de eerste plaats op dat het weideareaal, waarover reclamant thans aan de zuidelijke zijde van het beoogde wegtracé beschikt, niet het grootste deel is van het totale areaal aan weidegronden van het bedrijf van reclamant. Het merendeel van deze zuidelijke weidegronden is niet in eigendom bij reclamant, maar wordt ten behoeve van de bedrijfsvoering gepacht van derden dan wel is door derden aan reclamant in gebruik gegeven. Mede gelet op de leeftijd van reclamant is het, ook gelet op het bepaalde in de regelingen van de pacht in het Burgerlijk Wetboek, de vraag hoe lang reclamant voor zijn bedrijfsvoering nog over deze gronden kan blijven beschikken. Wij achten het zeer wel denkbaar dat ook zonder de komst van de Verbindingsweg reclamant op termijn zijn bedrijfsvoering op een gewijzigde beschikbaarheid van deze zuidelijke gronden zal moeten aanpassen.

Voorts is van belang dat, indien daadwerkelijk de aanleg van de Verbindingsweg reclamant zou beperken in zijn mogelijkheden tot het gebruiken van deze gronden voor de weidegang van zijn vee, reclamant voor de financiële consequenties daarvan voor zijn bedrijfsvoering schadeloos zal worden gesteld. Wij nemen daarbij ook in aanmerking dat het zuidelijke weideareaal, indien en voor zover reclamant daarover in de toekomst kan blijven beschikken, ook op een andere wijze ten behoeve van de bedrijfsvoering ingezet zou kunnen worden. Weidegang van uitsluitend jongvee resulteert in geen of minder oversteken, zodat beperking van de mogelijkheid vee te laten oversteken minder effect heeft op de bedrijfsvoering van reclamant. Ook zijn er naar ons oordeel mogelijkheden om dit weideareaal niet meer voor weidegang van het vee te gebruiken, maar (bijvoorbeeld) voor het telen van kuilgras en/of hooi, etc. In dat geval zal in het geheel geen sprake meer zijn van de noodzaak tot vee-oversteken.

Wanneer toch bij reclamant behoefte bestaat aan het laten oversteken van het vee, dan menen wij dat daarvoor in de beoogde planopzet voldoende mogelijkheden voorhanden zijn. Op exact dezelfde plaatsen als in de huidige situatie, recht tegenover de plaatsen waar nu het vee oversteekt, biedt de gemeente in het daartoe aan reclamant uitgebrachte schriftelijke voorstel ontsluitingen/oversteekplaatsen aan vanaf de nieuwe Verbindingsweg naar de door reclamant gebruikte gronden. De enige feitelijke wijziging is dat er in de nieuwe situatie, naast de huidige Westeinderweg, ook over de nieuwe Verbindingsweg overgestoken moet

Wij menen dat binnen de verkeersbestemmingen ('Verkeer' en 'Verkeer – Verblijfsgebied') het laten oversteken van het vee beschouwd dient te worden als zijnde onderdeel van de normale verkeersfunctie van de wegen. Voorts laat de groenbestemming ontsluitingen ten behoeve van aangrenzende agrarische percelen toe. Ook daar menen wij dat het laten oversteken van vee gezien moet worden als onderdeel van de bij recht toegestane functie. Een aanpassing van de regels van het plan is op dat vlak dan ook niet nodig. Voorts is nog van belang dat binnen elk van de drie hier relevante bestemmingen bij recht het aanbrengen van voorzieningen ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer (zoals het aanbrengen van waarschuwingsstrepen op de weg en het plaatsen van waarschuwingsborden) is toegelaten. Binnen de regels van het voorliggende plan is daarmee ook ruimte om, indien uit het oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk, ter plaatse van een eventueel te realiseren vee-oversteek bijvoorbeeld door middel van een verkeerslicht te voorzien in de regeling van het verkeer op de momenten dat daadwerkelijk vee wordt verplaatst van het noordelijke – naar het zuidelijke weideareaal van reclamant en vice versa. Daarmee kan naar ons oordeel op een adequate en veilige wijze worden voorzien in mogelijkheden voor het laten oversteken van vee.

Gelet op vorenstaande overwegingen achten wij het niet opportuun in het voorliggende bestemmingsplan te voorzien in de mogelijkheid meer ingrijpende voorzieningen voor het laten oversteken van vee, als bijvoorbeeld een veetunnel, aan te leggen. De investerings- en onderhoudskosten evenals andere technische – en overige consequenties van dergelijke gebouwde voorzieningen zijn, gelet op de beperkte meerwaarde daarvan ten opzichte andere en minder ingrijpende oplossingen op maaiveldniveau, niet te rechtvaardigen en niet nodig in het belang van een goede ruimtelijke ordening.

Wij menen dan ook dat de onderdelen a. en b. van de zienswijze geen doel treffen.

Ad c.:

De afstand van de gevel van de (bedrijfs)woning van reclamant tot de bestemmingsgrens van de verkeersbestemming (en daarmee tot het beoogde wegtracé van de nieuwe Verbindingsweg) bedraagt circa 33 meter. Gelet op de beperkte omvang van de verkeersstromen en de afstand van de weg tot aan de gevel van de (bedrijfs)woning van reclamant zijn wij van mening dat in redelijkheid bezien niet kan worden



gesproken van een onaanvaardbare inbreuk op de privacy en het woongenot. Onder meer de uitkomsten van het akoestisch onderzoek (zie ook de beantwoording van onderdeel d. van de zienswijze) onderschrijven dit.

De beoogde langzaam verkeersverbinding ten behoeve van fietsers en wandelaars zal gebruik maken van het tracé van de bestaande (nu nog doodlopende) Westeinderweg. Deze wordt doorgetrokken en zal ter hoogte van de Huyssitterweg aantakken op de nieuwe Verbindingsweg. De afstand tussen deze langzaam verkeersverbinding en de gevel van de (bedrijfs)woning van reclamant bedraagt circa 12 à 13 meter. Ook hier menen wij dat, gelet op de aard en omvang van de langzaam verkeersstromen, in redelijkheid niet kan worden gesteld dat reclamant op onevenredige wijze wordt aangetast in zijn woon- en leefklimaat.

Uiteraard is sprake van een ruimtelijke ingreep die de inrichting en het gebruik van het landschap ter plaatse van de gronden van reclamant wijzigt, maar wij zien gelet op de afstanden tussen de verkeerstracés en het geprognoseerde gebruik daarvan geen concrete aanleiding om aan te nemen dat de gevolgen daarvan voor reclamant leiden tot een woon- en leefklimaat dat objectief bezien als niet meer acceptabel gekwalificeerd zou moeten worden. Het plan zal daarom op dit vlak niet een situatie tot stand brengen die niet in overeenstemming is met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening.

Dit onderdeel van de zienswijze slaagt daarom niet.

Ad d.:

Reclamanten stellen dat uit het plan niet blijkt of de toekomstige situatie zal voldoen aan de wettelijke geluidsnormen en of ter plaatse van de (bedrijfs)woning van reclamanten nog sprake zal zijn van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan is aan de hand van de berekende verkeerseffecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg ook onderzoek gedaan naar de gevolgen van het plan voor de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer op de gevels van gevoelige objecten (in dit geval woningen). Het rapport van dit onderzoek³ maakt als Bijlage 2 deel uit van de plantoelichting. De resultaten van bedoeld onderzoek worden beschreven in paragraaf 6.4 van de toelichting.

Het akoestisch onderzoek geeft op adequate wijze inzicht in de effecten van het plan op het vlak van verkeersgeluid. Door middel van dit onderzoek is in kaart gebracht of er bij bestaande woningen in dan wel grenzend aan het plangebied sprake is van een zodanige toename van de geluidsbelasting op de gevel door verkeersgeluid, dat maatregelen vereist zijn om voor de betreffende woningen te kunnen voldoen aan de geldende grenswaarden voor de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer. Wij hebben geen aanleiding de gehanteerde onderzoeksmethodiek dan wel de uitkomsten van het onderzoek in twijfel te trekken. Reclamanten voeren daartoe in hun zienswijze ook geen gronden aan, noch hebben zij bijvoorbeeld door middel van een contraexpertise aannemelijk gemaakt dat de uitgangspunten en uitkomsten van dit onderzoek onjuist zijn te achten.

De (bedrijfs)woning van reclamant is in het akoestisch onderzoek opgenomen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de (bedrijfs)woning van reclamanten binnen de geluidszone van de nieuwe Verbindingsweg zal komen te liggen. Voor een aantal, te weten zes, woningen binnen deze geluidszone is geconstateerd dat ter plaatse van deze woningen sprake is van een overschrijding van de hier geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een overzicht van de betrokken woningen is opgenomen in figuur 6.10 in de toelichting van het plan. Uit het onderzoek komt echter naar voren dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor de woning van reclamant niet wordt overschreden (maatgevend waarpunt 193). Nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen is daarom in de voorliggende situatie niet noodzakelijk.

Hieruit volgt dat (1) in de plansituatie ter plaatse geen sprake is van overschrijding van de wettelijke geluidsnormen en (2) er geen aanleiding is om te veronderstellen dat de (bedrijfs)woning gelet op het toekomstige akoestisch klimaat niet bewoonbaar zou blijven. Het bestemmingsplan is op dit punt met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid.

Dit onderdeel van de zienswijze treft daarom geen doel.

³ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)

Ad e.:

Reclamant is van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met de impact die het nu gekozen tracé op zijn situatie heeft en voorts dat onvoldoende serieus onderzocht is of er geen betere alternatieven voorhanden zijn.

Het proces om te komen tot het uiteindelijk voor de nieuwe Verbindingsweg gekozen tracé is lang en intensief geweest. Er is uitvoerig afgestemd met de bewoners waarbij verschillende varianten zijn ontworpen en beoordeeld en waarna onder meer op basis van de input vanuit de Stompwijkse bevolking, de Adviesraad en de Klankbordgroep Bereikbaar Stompwijk weer aanpassingen in de ontwerpen zijn doorgevoerd. Dat heeft geresulteerd in het tracé, zoals de gemeenteraad dat bij zijn besluit van 11 november 2014 heeft vastgesteld en dat nu door middel van het voorliggende bestemmingsplan wordt gefaciliteerd. Wij menen dat sprake is van een evenwichtig ingepast tracé, waarbij met de belangen en het woon- en leefklimaat van zoveel mogelijk betrokkenen rekening is gehouden en waarbij deze verschillende belangen ook wel degelijk, in tegenstelling tot wat reclamant stelt, tegen elkaar zijn afgewogen.

Tegelijkertijd zijn wij ons er van bewust dat geen enkel tracé volledig aan alle wensen en belangen van alle bewoners van het betrokken gebied tegemoet kan komen. Gelet op de aanleiding voor het aanleggen van de nieuwe Verbindingsweg, namelijk het op een aanvaardbaar niveau brengen van de leefbaarheid en veiligheid in de kwetsbare dorpskern van Stompwijk, achten wij deze ingreep echter dringend noodzakelijk en voor het algemene belang van een goede ruimtelijke ordening gewenst. Wij stellen ons daarom op het standpunt dat het nu na zorgvuldige afstemming en afweging gekozen tracé, gezien het met de aanleg van de weg gemoeide algemeen belang, aanvaardbaar is en niet vanwege een onjuiste of onvolledige afweging van belangen tot een onevenredige impact voor reclamant leidt.

Ad f.:

Reclamant stelt dat hij alle in deze zienswijze naar voren gebrachte bezwaren al eerder in gesprekken met vertegenwoordigers van de gemeente aan de orde heeft gesteld. De gemeente heeft deze bezwaren echter volgens reclamant niet voldoende serieus genomen.

Het feit dat wij reclamant niet volgen in de door hem aan de orde gestelde bezwaren tegen het plan, rechtvaardigt niet de conclusie dat de gemeente deze bezwaren niet serieus neemt. Wij verschillen echter met reclamant van mening over de aspecten, waartegen zijn bezwaren zich richten. Wij verwijzen naar de beantwoording van de onderdelen a. t/m e., waarin wij alle door reclamant naar voren gebrachte bezwaren gemotiveerd hebben weerlegd. Naar ons oordeel maakt deze weerlegging voldoende duidelijk welke overwegingen wij aan het niet honoreren van de bezwaren van reclamant ten grondslag leggen.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

2. Architectenburo J.J. van Vliet B.V. te Leidschendam namens Granneman Vastgoed B.V. te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

Reclamante verzoekt de overgang van de komgrens van 30 km/uur naar 60 km/uur circa 75 à 100 meter naar het noordoosten te verplaatsen omdat:

- de veiligheid bij de T-kruising van de nieuwe rondweg richting de Huysitterweg nadelig wordt beïnvloed door de in het ontwerpbestemmingsplan voorgestelde komgrens;
- de geluidbelasting van de omliggende bestaande woningen hoger wordt indien op deze plaats al 60 km/uur mag worden gereden;
- het overzicht van de rondweg op deze locatie in het bochtige wegtracé niet optimaal is zodat een lagere snelheid aan de verkeersveiligheid zal bijdragen.



Beantwoording van de zienswijze:

Wij begrijpen de argumenten die reclamante aan haar verzoek tot verplaatsing van de 'komgrens' ten grondslag legt, mede in het licht van de plannen die reclamante heeft tot het ontwikkelen van een aantal nieuwe woningen op gronden in de directe nabijheid van het in de zienswijze bedoelde deel van het plangebied. Wij zijn graag bereid bij het uitwerken van het definitieve ontwerp van de weg en de inrichting daarvan de suggestie van reclamante mee in overweging te nemen en te bezien of de voorgestelde aanpassing van de 'komgrens' tot verbeteringen op het gebied van het woon- en leefklimaat en/of de verkeersveiligheid kan leiden.

Wij merken daarbij op voorhand wel op dat een eventuele verschuiving van de 'komgrens' op meerdere aspecten zal moeten worden afgewogen. Geluidstechnisch gezien zou deze verschuiving op zichzelf een goede oplossing kunnen zijn, omdat de door reclamanten gewenste nieuwe woningen op relatief korte afstand van de weg zullen komen. Formeel zijn deze woningen zowel bij een snelheidsregime van 60 km/uur als 30 km/uur akoestisch gezien inpasbaar⁴. Een lagere maximum snelheid op dit wegvak zal wel een beter woon- en leefklimaat opleveren.

Vanuit verkeerstechnisch oogpunt is het echter belangrijk de nieuwe weg zo aantrekkelijk mogelijk te maken en het gebruik daarvan te stimuleren. Immers, alleen zo kan de nieuwe weg daadwerkelijk de beoogde ontlasting van de bestaande kern van Stompwijk bewerkstelligen. Een snelheidsregime van 30 km/uur kan leiden tot een minder aantrekkelijke verkeerssituatie en daarmee het realiseren van de beoogde verkeerskundige doelstellingen in het geding brengen. Deze aspecten zullen nadrukkelijk in de hiervoor bedoelde overwegingen meegenomen moeten worden.

Echter, de begrenzing van verschillende snelheidsregimes of de plaats van de door reclamante bedoelde 'komgrens' worden niet vastgelegd in een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan regelt slechts die zaken die op grond van de Wro als ruimtelijk relevant kunnen worden aangemerkt, zoals de functie en de gebruiks- en bouwmogelijkheden van gronden. De feitelijke inrichting van het plangebied, de verkeerskundige regimes die daarin van toepassing zullen zijn, etc. zijn in de zin van de Wro echter geen ruimtelijk relevante onderwerpen zodat zij geen plaats kunnen krijgen in een bestemmingsplan.

Nu de situering van de door reclamante bedoelde 'komgrens' en het snelheidsregime op de nieuwe Verbindingsweg geen onderdeel uitmaken van het bestemmingsplan, kan binnen de hier aan de orde zijnde bestemmingsplanprocedure niet aan het verzoek van reclamante tegemoet worden gekomen.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

3. Architectenburo J.J. van Vliet B.V. te Leidschendam namens Reclamant 3 te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

Reclamant verzoekt de overgang van de komgrens van 30 km/uur naar 60 km/uur circa 75 à 100 meter naar het noordoosten te verplaatsen omdat:

- de veiligheid bij de T-kruising van de nieuwe rondweg richting de Huysitterweg nadelig wordt beïnvloed door de in het ontwerpbestemmingsplan voorgestelde komgrens;
- de geluidbelasting van de omliggende bestaande woningen hoger wordt indien op deze plaats al 60 km/uur mag worden gereden;
- het overzicht van de rondweg op deze locatie in het bochtige wegtracé niet optimaal is zodat een lagere snelheid aan de verkeersveiligheid zal bijdragen.

⁴ Zie het als bijlage van deze zienswijze deel uitmakende rapport "Vier nieuwe woningen eigen erf Granneman Stompwijk (GoudappelCoffeng, 19 oktober 2016)"



Beantwoording van de zienswijze:

De zienswijze is volledig identiek aan zienswijze 2. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

4. L. Smallegange te Leiden namens Reclamant 4 te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

Reclamant verzoekt om ter hoogte van het zgn. 'Laantje van Van Kampen' de aansluiting / ontsluiting van de woningen gelegen in het tweede (noordelijke) deel aan het Laantje op de nieuwe Verbindingsweg zo in te richten dat:

- bewoners van het eerste deel van het Laantje geen overpad meer behoeven te verlenen aan bewoners van het tweede deel;
- de bereikbaarheid van het woongebied voor hulpdiensten wordt verbeterd.

Beantwoording van de zienswijze:

Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van de door reclamant geschetste historie en achtergronden, die aan de zienswijze ten grondslag liggen.

Hoewel de feitelijke inrichting van de gronden ter plaatse van de locatie waar de nieuwe Verbindingsweg het zgn. 'Laantje van Van Kampen' kruist nog niet is definitief is ontworpen en ook niet in het bestemmingsplan is vastgelegd, is de beoogde aansluiting voor de woningen aan het Laantje wel, door middel van een verkeersbestemming, op de verbeelding van het voorliggende plan aangeduid. Reclamant verzoekt een andere wijze van ontsluiten van de betrokken woningen te overwegen, omdat daarmee een oplossing kan worden bewerkstelligd voor de (met name privaatrechtelijke) knelpunten die reclamant signaleert.

De inrichting van dit deel van het plangebied is in elk geval waar het gaat om de aan te leggen voorzieningen voor langzaam verkeer, hulpdiensten, e.d. nog onderwerp van nadere studie. Wij zullen in de verdere uitwerking van de inrichting ook het verzoek van reclamant over de ontsluiting van de woningen aan het Laantje meenemen. Om in juridisch-planologische zin voldoende ruimte te behouden voor inpassing van meerdere ontwerpvarianten wordt de op de verbeelding opgenomen verkeersbestemming tussen de nieuwe Verbindingsweg en het Laantje geschrapt.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op wat hiervoor is overwogen, aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

5. Reclamant 5 te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

- a. Reclamant heeft met de gemeente afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder hij bereid is in te stemmen met minnelijke verwerving van zijn gronden die nodig zijn voor de aanleg van de Verbindingsweg. Onderdeel van die afspraken is dat op zijn perceel wordt voorzien in een bestemmingsregeling op grond waarvan een maximale oppervlakte aan bijgebouwen aanwezig mag zijn van 275 m². Deze afspraak is echter niet in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt: de maximale oppervlakte van de bijgebouwen bedraagt daarin 225 m².
- b. Reclamant meent voorts dat de vastlegging van de afspraken door middel van de door gemeente aan hem voorgelegde conceptkoopovereenkomst hem onvoldoende (rechts)zekerheid biedt. Van reclamant wordt verwacht dat hij op voorhand een onherroepelijke bouwvergunning inlevert, als compensatie waarvoor hij in het bestemmingsplan 50 m² extra bouwmogelijkheden krijgt. Indien echter het bestemmingsplan de

eindstreep niet haalt staat reclamant met lege handen. Hij is dan de bouwvergunning definitief kwijt maar krijgt daarvoor niet de beoogde 50 m2 compensatie.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.:

Reclamant maakt kenbaar dat de afspraken, die tussen hem en de gemeente zijn gemaakt in het kader van de verwerving van een deel van zijn gronden, niet correct in het (ontwerp)bestemmingsplan zijn verwerkt.

Een deel van het tracé van de nieuwe Verbindingsweg is gesitueerd op gronden die thans nog in eigendom zijn bij reclamant. De gemeente wil deze gronden voor de aanleg van de weg verwerven en geeft er daarbij uiteraard de voorkeur aan hierover met reclamant langs minnelijke weg tot overeenstemming te komen. Daartoe is met reclamant een aantal afspraken gemaakt waarvan juridisch-planologisch relevant is dat:

- (1) reclamant afstand zal doen van een in 1986 aan hem verleende, maar nooit uitgevoerde bouwvergunning voor het plaatsen van een kas met een oppervlakte van ca. 345 m2;
- (2) de gemeente een aantal eerder onder het overgangsrecht gebrachte bestaande bijgebouwen positief bestemt en de maximale omvang aan bijgebouwen op het perceel met ca. 50 m2 verruimd tot 275 m2.

Inderdaad zijn in het ontwerpbestemmingsplan deze afspraken niet opgenomen. De besluitvorming rond en voorbereiding voor de terinzagelegging van de planstukken was op het moment dat met reclamant overeenstemming werd bereikt al zo ver gevorderd dat aanpassing van de planstukken niet, althans niet zonder dat dit in de planprocedure tot vertraging zou leiden, meer mogelijk was. Gelet op het grote maatschappelijke belang van de aanleg van de Verbindingsweg en dus van de voortgang van de procedure is afgezien van deze tussentijdse aanpassing en is het plan zonder verwerking van de met reclamant gemaakte afspraken ter inzage gelegd. Reclamant is hiervan overigens in kennis gesteld. Het spreekt voor zich dat het plan bij de vaststelling zodanig wordt gewijzigd dat alsnog de met reclamant gemaakte afspraken daarvan deel worden.

Ad b.:

Reclamant vreest dat hij in een positie zal komen waarin de met de gemeente gemaakte afspraken hem onvoldoende rechtszekerheid bieden. Indien het bestemmingsplan onverhoopt niet in werking zou treden zou hij, door het op voorhand moeten inleveren van zijn oude bouwvergunning maar het niet tot stand komen van de daarvoor overeengekomen juridisch-planologische compensatie, ernstig benadeeld worden.

Wij begrijpen deze vrees van reclamant. In plaats van het op voorhand afstand doen van de bouwvergunning als voorwaarde te stellen voor aanpassing van het bestemmingsplan zullen wij de regels van het bestemmingsplan zodanig wijzigen dat daarin wordt bepaald dat:

- (1) op het perceel van reclamant bij recht in elk geval ten hoogste 225 m2 aan bijgebouwen mag worden opgericht
- (2) in afwijking daarvan ten hoogste 275 m2 aan bijgebouwen mag worden opgericht indien en voor zover de hier aan de orde zijnde bouwvergunning uit 1986 al dan niet op verzoek van de vergunninghouder is ingetrokken en deze intrekking onherroepelijk is

Wij menen dat op deze wijze de door reclamant gevreesde rechtsonzekerheid wordt weggenomen. De oude bouwvergunning behoeft niet op voorhand (vóór de vaststelling dan wel het in werking treden van het plan) te worden opgegeven terwijl vanaf het moment van onherroepelijke intrekking van deze vergunning de met reclamant overeengekomen verruiming van de bijgebouwenregeling met 50 m2 wordt geëffectueerd. Mocht het plan onverhoopt niet in werking treden, dan heeft reclamant alle rechten behouden die hij ook thans heeft. Wij zullen artikel 13.2.3 van de planregels dienovereenkomstig aanpassen.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op wat hiervoor is overwogen, aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

6. Reclamanten 6 te Stompwijk en te Zoeterwoude



Inhoud van de zienswijze:

Reclamanten kunnen zich niet vinden in het toekennen van de bestemming “Waarde – Archeologie” aan een perceel weiland aan de Westeinderweg, kadastraal bekend gemeente Stompwijk, sectie A, nummer 1188, omdat de archeologische dubbelbestemming beperkingen met zich meebrengt en leidt tot waardevermindering van het eigendom.

Beantwoording van de zienswijze:

Reclamanten kunnen zich niet vinden in het toekennen van een archeologische dubbelbestemming aan hun perceel weiland aan de Westeinderweg, omdat uit deze dubbelbestemming gebruiksbeperkingen en waardevermindering van hun eigendom voortvloeien.

In de eerste plaats merken wij op dat het door middel van bepalingen in een bestemmingsplan beschermen van eventueel in de bodem aanwezige archeologische resten een wettelijke plicht is. Deze plicht volgt onder meer uit het Verdrag van Malta⁵, de Erfgoedwet (opvolger van de Monumentenwet 1988) en andere (beleids)regels ten aanzien van archeologie, maar ook uit het algemene vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Wanneer door middel van onderzoek de mogelijke aanwezigheid van archeologische resten in de bodem wordt vastgesteld, dan is het toepassen van een archeologische dubbelbestemming onontkoombaar.

Wij wijzen reclamanten erop dat, in tegenstelling tot wat zij kennelijk veronderstellen, aan het gehele perceel weiland reeds door middel van het (sinds juli 2013 onherroepelijke) bestemmingsplan “Landelijk Gebied” een archeologische dubbelbestemming is toegekend. De in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen archeologische dubbelbestemming is daarom slechts een continuering van het eerder al bestaande juridisch-planologische regime en brengt geen relevante verder strekkende gebruiks- of overige beperkingen met zich mee dan die welke op grond van het eerdere bestemmingsplan op dit weiland al van toepassing zijn.

Wij constateren voorts dat slechts een zeer beperkt gedeelte van het perceel weiland waarop de zienswijze betrekking heeft binnen het plangebied van het hier aan de orde zijnde bestemmingsplan valt. Het perceel heeft een totale oppervlakte van circa 14.400 m². Circa 1.125 m², ofwel niet meer dan zo’n 8% van de totale oppervlakte, gelegen tegen de bestaande Westeinderweg is thans opgenomen in het bestemmingsplan “Stompwijk – Verbindingsweg”. Voor de resterende circa 13.275 m² is geen sprake van een bestemmingswijziging: de agrarische bestemming met archeologische dubbelbestemming daarvan blijft buiten het voorliggende plan en dus ongewijzigd gehandhaafd.

Daaruit volgt dat uitsluitend ten aanzien van het deel van het weiland met een omvang van circa 1.125 m² sprake is van een wijziging van de daarop rustende bestemming, te weten van een agrarische bestemming met archeologische dubbelbestemming naar ‘Verkeer’ en ‘Groen’, beide eveneens met een archeologische dubbelbestemming. Deze gronden zijn nodig voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg met de bijbehorende bermen e.d. De gemeente zal deze strook daarom in eigendom verwerven van reclamanten. Indien en voor zover de bestemmingswijziging leidt tot relevante gebruiksbeperkingen worden reclamanten, nu zij in de toekomstige situatie niet langer eigenaar van deze strook grond zullen zijn, daardoor niet in hun belangen geschaad.

Het spreekt voor zich dat reclamanten voor het overdragen van deze gronden aan de gemeente schadeloos gesteld zullen worden. De basis voor de schadeloosstelling vormt het ‘oude’ planologisch regime waarin aan deze gronden een agrarische bestemming is toegekend. Eventuele waardevermindering van deze gronden als gevolg van de met het voorliggende plan beoogde bestemmingswijziging treft reclamanten daarom niet in hun financiële belang.

Mocht ten aanzien van de gronden, die wel in eigendom van reclamanten blijven, sprake zijn van een waarde verminderend effect als gevolg van de vaststelling van het voorliggende plan, dan kan sprake zijn van het optreden van planschade. Een belanghebbende die zich geconfronteerd ziet met planschade kan het college op de voet van artikel 6.1 Wro verzoeken deze planschade voor vergoeding in aanmerking te brengen. Een dergelijk planschadeverzoek zal volgens de daarvoor geldende bepalingen in behandeling worden genomen.

⁵ Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologische erfgoed uit 1992



Het eventueel optreden van planschade hoeft echter geen reden te zijn om af te zien van de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

In het geval van reclamanten wijzen wij er voorts nog nadrukkelijk op dat eventuele waardevermindering van de in eigendom van reclamanten blijvende gronden c.q. planschade ten aanzien van die gronden onderdeel is van de met reclamanten overeen te komen schadeloosstelling in het kader van de grondverwerving. Daarmee is een eventueel planschaderisico voor reclamanten op voorhand gedekt c.q. anderszins dan door middel van een verzoek om vergoeding van planschade verzekerd.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

7. Achmea Rechtsbijstand namens Reclamanten 7 te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

- a. Reclamanten trekken nut en noodzaak van de aanleg van de Verbindingsweg in twijfel. De bestaande infrastructuur is passend en kent geen gebreken. Er zijn geen dringende redenen die de aanleg van de nieuwe weg rechtvaardigen.
- b. Indien de beoogde variant van de Verbindingsweg wordt gerealiseerd zullen juist reclamanten onevenredig in hun woon- en leefklimaat worden aangetast. Met de belangen van reclamanten is op dit vlak onvoldoende rekening gehouden.
- c. De uitwerking van het plan voor aanleg van de Verbindingsweg resulteert in een onaanvaardbare aantasting van het gevarieerde agrarische cultuurlandschap in dit deel van het buitengebied.
- d. De verwezenlijking van het plan zal voor reclamanten onaanvaardbare hinder en overlast opleveren door een toename van het verkeersgeluid, verslechtering van de luchtkwaliteit, lichthinder van het verkeer, transport van gevaarlijke stoffen, etc.
- e. Reclamanten menen dat de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan onvoldoende is onderzocht.
- f. Verwezenlijking van het plan leidt tot aantasting van archeologische en ecologische waarden zonder dat op voorhand de gevolgen hiervan zijn onderzocht en afgewogen.
- g. De aan het bestemmingsplan ten grondslag gelegde onderzoeken zijn niet objectief maar uitgevoerd met het oog op het wenselijke eindresultaat. Daarom is geen sprake van een zuivere en volledige belangenafweging.
- h. Vaststelling van het plan leidt voor reclamanten tot waardevermindering van hun woning en bedrijfskavel, die zij in de vorm van planschade vergoed dienen te krijgen. Het totale waarde verminderend effect van het plan op het plangebied als geheel is volgens reclamanten zodanig dat voor de financiële uitvoerbaarheid van het plan moet worden gevreesd.
- i. Indien de plannen voor de Verbindingsweg toch worden doorgezet dan wensen reclamanten op voorhand met de gemeente harde afspraken te maken over de inpassing van de nieuwe weg, waarbij het verlies aan gronden van reclamanten tot een minimum beperkt dient te worden. Reclamanten hebben de gemeente daartoe al een billijk voorstel gedaan, maar de gemeente wenst hier niet in mee te gaan en lijkt voor te sorteren op onteigening van de gronden van reclamanten.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.:

Reclamanten menen dat nut en noodzaak van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg niet zijn aangetoond omdat de bestaande infrastructuur in Stompwijk passend is en geen gebreken kent.

Wij kunnen de stelling van reclamanten, dat de bestaande infrastructuur passend en zonder gebreken is, niet onderschrijven. Al sinds jaar en dag ontvangt de gemeente vanuit de bevolking van Stompwijk, onder meer door middel van de vertegenwoordiging van de inwoners in de Adviesraad, dringende signalen dat de leefbaarheid en veiligheid in de dorpskern ernstig leiden onder de verkeersstromen over de Stompwijkseweg/Doctor van Noortstraat. Vooral het intensieve gebruik van deze route door zwaar vracht- en landbouwverkeer zorgt voor ernstige overlast en verkeersonveilige situaties. Daarnaast is ook de slechte



technische staat van de Stompwijkseweg al geruime tijd reden tot zorg over de Stompwijkse infrastructuur. In zoverre herkennen wij ons dan ook niet in de stelling van reclamanten dat de bestaande infrastructuur passend zou zijn en geen gebreken zou kennen.

Voor de onderbouwing van nut en noodzaak van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg verwijzen wij in de eerste plaats naar hoofdstuk 4 van de plantoelichting, waarin de geconstateerde problematiek alsmede de kwalitatieve en kwantitatieve effecten van de aanleg van de nieuwe weg worden beschreven. Ook in de bijlagen 1 en 3 bij de plantoelichting wordt op de aard en omvang van de verkeersproblematiek rond de dorpskern van Stompwijk uitvoerig ingegaan. Wij kunnen niet anders dan concluderen dat de bestaande infrastructuur en de wijze waarop daarvan thans gebruik wordt gemaakt niet passend is en in onacceptabele mate inbreuk maakt op de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid van de bewoners in de dorpskern.

Uiteraard is denkbaar dat reclamanten dit anders ervaren. Zij zijn zelf niet woonachtig in de kern van het dorp en ondervinden daardoor niet of in mindere mate zelf de negatieve effecten van het doorgaande (zware) verkeer dwars door de dorpskern over de Stompwijkseweg/Doctor van Noortstraat. De bewoners van de kern zien zich echter wel dagelijks met deze effecten geconfronteerd en doen daarom naar ons oordeel met recht een beroep op de gemeente om in deze situatie verandering te brengen. De enkele en niet nader onderbouwde stelling van reclamanten dat er onvoldoende nut en noodzaak is om de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg te rechtvaardigen, miskent de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek die in de beleving van het dorp al zo lang een prominente rol speelt. De ontkenning daarvan doet geen recht aan het dringende beroep van een groot deel van de inwoners op de gemeente om actie te ondernemen. Het voorliggende bestemmingsplan is het resultaat van die dringende wens vanuit de inwoners van Stompwijk.

Naar aanleiding van die wens zijn in 2014 verschillende varianten onderzocht voor het oplossen van de geconstateerde verkeersproblematiek op de smalle wegen in de dorpskern van Stompwijk. Mede op basis van dit onderzoek⁶ hebben wij besloten tot de aanleg van een nieuwe verbindingsweg ten noorden van de bestaande dorpskern. Bij het voorbereiden van de besluitvorming hebben wij een afweging gemaakt ten aanzien van de verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en kosten. De aanleg van de nieuwe Verbindingsweg biedt de beste oplossing om de bestaande Doctor van Noortstraat te ontlasten en de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de kern van Stompwijk structureel aan te pakken.

Wij menen dat, in tegenstelling tot wat reclamanten stellen, in het voorliggende plan nut en noodzaak van de aanpassing van de infrastructuur van Stompwijk adequaat en met oog voor alle belangen is aangetoond. Dit onderdeel van de zienswijze treft daarom geen doel.

Ad b.:

Reclamanten suggereren dat juist zij door het beoogde en met het voorliggende plan mogelijk gemaakte tracé voor de nieuwe Verbindingsweg onevenredig zwaar in hun belangen en vooral in hun woon- en leefgenot worden getroffen.

Wij realiseren ons ter dege dat de aanleg van de nieuwe weg gevolgen heeft voor velen die in dan wel direct nabij het plangebied wonen. Bij het voorbereidings- en besluitvormingsproces over de keuze voor het te realiseren tracé is echter gestreefd naar een zodanige inpassing van de weg dat een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat wordt voorkomen. De verschillende ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken naar de relevante omgevingsaspecten bevestigen dat dit streven is verwezenlijkt. Er is sprake van een evenwichtige inpassing van de weg die de nadelige effecten daarvan zoveel mogelijk beperkt dan wel op een redelijke, met alle betrokken belangen rekening houdende, wijze spreidt. Voor geen van de bewoners en andere gebruikers van het plangebied resp. het gebied waarop het plan effect zal hebben zal de komst van de nieuwe weg ongemerkt voorbijgaan. De uitgevoerde onderzoeken rechtvaardigen echter de conclusie dat niemand daardoor zodanig zwaar wordt benadeeld dat dit in redelijkheid zou behoren te leiden tot afzien van de aanleg van de weg resp. van de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan. Reclamanten voeren in hun zienswijze geen argumenten aan die aanleiding geven de validiteit van de uitgangspunten en uitkomsten van de bedoelde onderzoeken in twijfel te trekken.

Wij hechten er daarbij ook aan te benadrukken, dat de nieuwe weg (in elk geval voor wat betreft het wegdeel dat wordt gerealiseerd in de directe nabijheid van de gronden van reclamanten) wordt aangelegd in een

⁶ GoudappelCoffeng, Variantenstudie Stompwijkseweg – Doctor van Noortstraat (30 juni 2014)



gebied dat in de bestaande situatie wordt gekenmerkt door intensieve agrarische en overige activiteit. Ook in de huidige situatie wordt de Tuinbouwweg benut door zwaar verkeer van en naar de in het gebied gevestigde glastuinbouw- en overige bedrijven. Met andere woorden: ook in de bestaande situatie is ter plaatse van de gronden van reclamanten al sprake van (zware) verkeersstromen die invloed hebben op het woon- en leefklimaat.

Gelet hierop kunnen wij de suggestie van reclamanten, dat juist zij in zeer hoge mate en mogelijk meer dan andere belanghebbenden door het plan in hun belangen worden getroffen, niet onderschrijven. De zienswijze slaagt daarom op dit onderdeel niet.

Ad c.:

Reclamanten menen dat het plan zal leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het gevarieerde agrarische cultuurlandschap in dit deel van het buitengebied.

Wij delen uiteraard de opvatting van reclamanten, dat het landelijk gebied rond de kern Stompwijk dient te worden aangemerkt als een zeer waardevol polderlandschap met unieke landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden. Het spreekt voor zich dat deze waarden gerespecteerd dienen te worden en niet onnodig dan wel onevenredig aangetast mogen worden. Het ruimtelijk beleid van de diverse overheden, waaronder bijvoorbeeld de provincie Zuid-Holland, is daar nadrukkelijk op gericht. Ook voor het eigen gemeentelijk beleid is deze lijn steeds het uitgangspunt geweest. Dit blijkt onder meer uit de zogenoemde 'ruimtelijke kwaliteitsparagraaf' die als bindend toetsingskader juist met het oog op het in stand houden van de unieke kwaliteiten van het buitengebied is opgenomen in het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" uit 2012.

Ook bij de verwezenlijking van de nieuwe Verbindingsweg dient het behoud van de unieke kwaliteiten van het landschap voorop te staan en dient onevenredige aantasting van deze kwaliteiten voorkomen te worden. Wij hebben daarom uitvoerig onderzocht op welke wijze de weg zodanig kan worden ingepast dat de ruimtelijke kwaliteit van het gebied als geheel daadwerkelijk in stand blijft. In eerste instantie hebben wij daartoe een Vormgevingsvisie laten opstellen, die nog een vrij hoog abstractieniveau kent. Aan de hand van deze Vormgevingsvisie zijn wij vroegtijdig in overleg getreden met de provincie, die niet alleen het ruimtelijk kwaliteitsbeleid heeft verankerd in de provinciale Verordening Ruimte & Mobiliteit maar ook beschikt over het instrumentarium en de bevoegdheden om die ruimtelijke kwaliteit te bewaken. Mede op basis van het verloop van dit overleg hebben wij de relatief abstracte Vormgevingsvisie vertaald en uitgewerkt naar een meer concreet Beeldkwaliteitsplan, dat wij ook weer met de provincie hebben afgestemd. Een aantal specifieke onderdelen van het Beeldkwaliteitsplan hebben wij vervolgens als bijlage toegevoegd aan de regels van het voorliggende bestemmingsplan. Daarmee is het onderdeel 'ruimtelijke kwaliteit' een integraal onderdeel van het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan en dienen alle ontwikkelingen en ingrepen daaraan te worden getoetst resp. daarmee in overeenstemming te zijn. Wij verwijzen overigens naar paragraaf 4.3 van de plantoelichting, waarin op deze materie nader en uitvoerig wordt ingegaan.

Wij zijn ervan overtuigd dat op deze wijze adequaat invulling is gegeven aan een zodanige inpassing van de nieuwe weg dat de ruimtelijke kwaliteit en bijzondere waarden van het buitengebied afdoende worden beschermd, ook bij aanleg van de weg. De inpassing van de weg zal op zodanige wijze plaats (dienen te) vinden dat van een onevenredige aantasting van de waarden en kwaliteiten die kenmerkend zijn voor het landschap redelijkerwijs geen sprake zal zijn. Het feit dat de provincie met deze benadering heeft ingestemd en in de planstukken geen aanleiding heeft gezien tot het indienen van een overlegreactie of zienswijze bevestigt dit naar ons oordeel.

Ad d.:

Reclamanten vrezen voor onaanvaardbare hinder als gevolg van het verkeer over de nieuwe weg en voor risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen.

Voor wat betreft de aspecten 'geluid' en 'luchtkwaliteit' merken wij het volgende op. Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan is aan de hand van de berekende verkeerseffecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg onderzoek gedaan naar de gevolgen van het plan voor de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de gevels van gevoelige objecten (woningen) alsmede voor de luchtkwaliteit. Het



rapport van dit onderzoek⁷ maakt als Bijlage 2 deel uit van de plantoelichting. De resultaten van bedoeld onderzoek worden beschreven in paragraaf 6.3 (Luchtkwaliteit) en 6.4 (Geluid) van de plantoelichting.

Voor wat betreft het aspect 'Geluid' merken wij het volgende op. De woning van reclamanten aan de Tuinbouwweg is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Hieruit blijkt dat de toekomstige geluidsbelasting vanwege de nieuwe weg op de gevels van de woning van reclamanten (na aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder) maximaal 45 dB zal bedragen, wat 3 dB lager is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het effect van het geluidsreducerend asfalt dat op de nieuwe weg zal worden toegepast en leidt tot een reductie van de geluidsbelasting met 2 dB. Feitelijk zal de geluidsbelasting als gevolg van de nieuwe weg ter plaatse van de gevels van de woning van reclamanten dus maximaal 43 dB bedragen. Verder blijkt uit het akoestisch onderzoek dat de gecumuleerde geluidsbelasting (zonder aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder) vanwege al het wegverkeer, dus inclusief de nieuwe weg (met geluidsreducerend asfalt) maar ook de bestaande infrastructuur maximaal 49 dB zal bedragen. Dat is 4 dB lager dan de voorkeurswaarde, die zonder de bedoelde aftrek 53 dB bedraagt. De conclusie is gerechtvaardigd dat van een onaanvaardbare verslechtering van het akoestisch klimaat ter plaatse van de woning van reclamanten géén sprake is.

Waar het gaat om het aspect 'Luchtkwaliteit' merken wij op dat uit het daartoe uitgevoerde onderzoek blijkt (1) dat in de bestaande zowel als de toekomstige situatie geen sprake is van overschrijding van de wettelijke normen voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}) en (2) dat de invloed van de ontwikkeling die met het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt op de concentraties stikstofdioxide en fijnstof (zeer) beperkt is. Samenvattend doen zich nergens in en rond het plangebied situaties voor waarbij sprake is van een concentratiebijdrage die in betekende mate bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit. De conclusie is gerechtvaardigd dat van een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen van reclamanten géén sprake is.

Voor wat betreft eventuele lichthinder merken wij op dat in dit stadium, bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan, nog geen specifiek onderzoek is gedaan naar het aspect van lichthinder. Dergelijk onderzoek is pas zinvol op het moment dat ook het concrete technische ontwerp van de nieuwe weg en zijn inrichting aan de orde komt. Die feitelijke inrichting wordt in het bestemmingsplan nog niet vastgelegd. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de weg met de bijbehorende voorzieningen zal aan het aspect lichthinder nader aandacht worden besteed.

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen verwijzen wij naar paragraaf 6.6 van de plantoelichting, waarin het thema 'Externe veiligheid' nader wordt beschouwd. Zoals beschreven in paragraaf 6.6.4 van de toelichting zijn binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg alleen de A4 en de A12 aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het voorliggende plan brengt in deze situatie geen wijzigingen aan. Voor de door reclamanten geuite vrees voor toenemende risico's door het vervoer van gevaarlijke stoffen bestaat daarom in relatie tot het voorliggende plan geen grond.

Samenvattend treft dit onderdeel van de zienswijze geen doel.

Ad e.:

Reclamanten menen dat de financiële uitvoerbaarheid van het voorliggende plan onvoldoende is onderzocht.

Artikel 3.1.6, eerste lid onder f, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat in de toelichting van een (ontwerp)bestemmingsplan onder meer de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Op grond van de Wro en de jurisprudentie kan een betoog dat ziet op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, waaronder ook begrepen moet worden de financieel-economische uitvoerbaarheid, slechts slagen indien de op dit punt aangevoerde argumenten leiden tot de conclusie dat wij op voorhand in redelijkheid behoren in te zien dat het betreffende plan niet kan worden uitgevoerd binnen een periode van in beginsel tien jaar.

Wij merken in de eerste plaats op dat in hoofdstuk 9 van de plantoelichting wordt ingegaan op de economische zowel als de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In formele zin is daarmee voldaan aan het bepaalde in het Bro.

⁷ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)



Materieel voorzien de paragrafen 9.1 en vooral 9.2 in een adequate onderbouwing van de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan. De financiële middelen die de gemeenteraad door middel van (uitvoerings)kredieten beschikbaar heeft gesteld voor de verwezenlijking van het project 'Stompwijk Bereikbaar' zijn toereikend als dekking voor de benodigde verwervingen, de verschillende kostencomponenten voor het ontwerpen, de feitelijke uitvoering, de kosten voor planschadevergoedingen, etc. Reclamanten hebben geen argumenten aangevoerd die aanleiding geven tot andere inzichten. Wij menen daarom dat het plan voorziet in een adequate onderbouwing van de (financieel-economische) uitvoerbaarheid van het plan. Er is in redelijkheid op voorhand geen reden om aan te nemen dat het plan niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode van tien jaar. Het betoog van reclamanten treft dan ook geen doel.

Ad f.:

Reclamanten menen dat het plan zal leiden tot aantasting van archeologische en ecologische waarden zonder dat op voorhand de gevolgen daarvan zijn onderzocht en afgewogen.

Wij kunnen reclamanten niet volgen in deze stelling. Ten behoeve van de voorbereiding van het voorliggende plan hebben wij onderzoek gedaan naar de effecten van de beoogde aanleg van de nieuwe weg op zowel de voorkomende flora en fauna als de eventueel in het gebied aanwezige archeologische waarden.

Ten aanzien van de ecologische waarden van het gebied is een zogenoemde quick scan flora en fauna⁸ uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de in het plangebied beoogde ingrepen, mits tijdens de uitvoering van werkzaamheden een aantal voorzorgsmaatregelen wordt getroffen, niet zullen leiden tot onevenredig negatieve effecten op soorten of habitats. In paragraaf 6.5 van de plantoelichting wordt één en ander nader beschreven en afgewogen. Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de vaststelling van het voorliggende plan, zo kan worden geconcludeerd.

Ten aanzien van de archeologische waarden in het plangebied is in eerste instantie een zogenoemd archeologisch bureauonderzoek⁹ uitgevoerd. De resultaten van dit bureauonderzoek hebben aanleiding gegeven tot een vervolg in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende en karterende fase¹⁰. Deze onderzoeken wijzen uit dat in (delen van) het plangebied mogelijk archeologische resten aanwezig zijn, die door middel van een archeologische dubbelbestemming beschermd dienen te worden. Voor het overige vormt het aspect archeologie geen belemmering voor de vaststelling van het voorliggende plan, zo kan worden geconcludeerd.

Wij kunnen niet anders dan constateren dat, in tegenstelling tot wat reclamanten stellen, de effecten van het plan op het gebied van de ecologie en de archeologie wel degelijk en adequaat zijn onderzocht en afgewogen. De zienswijze slaagt daarom niet.

Ad g.:

Reclamanten stellen dat de aan het plan ten grondslag gelegde onderzoeken niet objectief zijn uitgevoerd maar zijn toegeschreven naar het door de gemeente gewenste resultaat.

De verschillende onderzoeken ten behoeve van het voorliggende plan zijn uitgevoerd door onafhankelijke deskundigen die gespecialiseerd zijn op het vlak van de betreffende onderzoeksmaterie. Het enkele feit dat de onderzoeksrapporten in opdracht van de gemeente, die ook zelf als opdrachtgever voor de aanleg van de nieuwe weg zal optreden, maakt niet dat aan deze rapporten geen betekenis kan worden toegekend. Reclamanten voeren in hun zienswijze voorts geen argumenten aan die aanleiding geven de validiteit van de uitgangspunten en uitkomsten van deze onderzoeken dan wel de objectiviteit van de betrokken onderzoeksbureaus in twijfel te trekken. Van een daarmee samenhangende onzuivere en/of onvolledige belangenafweging is daarom eveneens geen sprake.

Ad h.:

Reclamanten vrezen als gevolg van het plan geconfronteerd te worden met planschade als gevolg van waardevermindering van hun woning en bedrijfskavel. Bovendien voorzien zij dat de totale omvang aan

⁸ Aqua-Terra Nova, Eco-effectscan Stompwijk Verbindingsweg fase 1 en 2 te Stompwijk (24 juli 2015)

⁹ Transect, Verbindingsweg Stompwijk, Archeologisch bureauonderzoek (11 januari 2016)

¹⁰ Transect, Stompwijk Verbindingsweg, Deelgebied Oost, Inventariserend Veldonderzoek (karterende fase) (14 juni 2016)



planschade als gevolg van het plan zodanig zal zijn dat de uitvoerbaarheid van het plan daardoor in gevaar komt.

Een besluit tot wijziging van een planologisch regime kan leiden tot negatieve effecten voor eigenaren van gronden in dan wel nabij het gebied waarop de planologische wijziging betrekking heeft. Deze negatieve effecten kunnen op een financiële waarde worden gewaardeerd, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering van eigendommen. In dat geval kan sprake zijn van het ontstaan van planschade, waarvan een belanghebbende die meent daardoor te worden getroffen aan het college van burgemeester en wethouders kan verzoeken deze schade voor vergoeding in aanmerking te brengen. Een dergelijk verzoek zal door het college op de voet van artikel 6.1 Wro in behandeling genomen worden. Als regel hoeft het eventuele ontstaan van (al dan niet voor vergoeding in aanmerking komende) planschade geen belemmering te vormen voor de vaststelling van het desbetreffende planologisch besluit.

In het specifieke geval van reclamanten merken wij, aanvullend aan deze algemene regel ten aanzien van planschade nog het volgende op. De gemeente zal voor de aanleg van de nieuwe weg gronden van reclamanten in eigendom verwerven. In alle gevallen waarin de gemeente ten behoeve van dit plan gronden verwerft wordt alle schade (zoals bedrijfsschade, planschade zowel als gevolg van de bestemmingswijziging als ten gevolge van de effecten van de weg) via een met de betrokken eigenaren overeen te komen schadeloosstelling in het kader van de grondverwerving vergoed. Daarmee is een eventueel planschaderisico voor reclamanten op voorhand gedekt c.q. anderszins dan door middel van een verzoek om vergoeding van planschade verzekerd.

Voor wat betreft de stelling van reclamanten dat de totale omvang van de schade als gevolg van het plan een zodanige omvang zou hebben, dat daardoor de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan in het geding zou komen, verwijzen wij in de eerste plaats naar de beantwoording van onderdeel e. van deze zienswijze. Zoals wij daar al hebben uiteengezet is de uitvoerbaarheid van het plan op adequate wijze onderbouwd en hebben reclamanten geen argumenten aangevoerd die tot een andere conclusie aanleiding geven. Onderdeel van de financiële dekking van het plan is dat daarvan ook een reservering deel uitmaakt voor schadeloosstelling van vastgoedeigenaren waarvan gronden worden verworven, maar ook voor eventueel door de gemeente aan overige belanghebbenden te vergoeden planschade. Wij hebben geen aanleiding om te veronderstellen dat de beschikbare dekking ontoereikend zou zijn, reclamanten onderbouwen hun zienswijze op dat punt ook niet nader.

Gelet hierop treft dit onderdeel van de zienswijze geen doel.

Ad i.:

Reclamanten verzoeken om, indien het plan toch wordt doorgezet, met hen tot harde afspraken te komen over een zodanige inpassing van de nieuwe weg dat reclamanten daar zo min mogelijk nadeel van ondervinden. Reclamanten verwijzen daarbij naar het voorstel voor een 'package deal' dat zij eerder hebben gedaan maar waar de gemeente niet mee heeft ingestemd.

De inpassing van de weg vindt plaats op een zodanige wijze dat dit van reclamanten een minimale inbreng van hun agrarische gronden vraagt. De 'package deal' waarnaar reclamanten verwijzen heeft betrekking op een volledige herinrichting van hun resterende gronden. Daarbij zal het (dan voormalige) agrarisch (glastuinbouw)bedrijf worden ontmanteld en zullen de kassen worden gesloopt. De agrarische bestemming van de huidige bedrijfswoning wordt omgezet naar een reguliere woonbestemming. De bedrijfsbeëindiging en –sanering zal in dit scenario worden bekostigd door middel van het aan de gronden van reclamanten toekennen van een bestemming die de bouw van een tweede burgerwoning mogelijk maakt. In feite wordt hier dus verzocht om toepassing van een zgn. 'ruimte-voor-ruimte' constructie.

In de eerste plaats merken wij op dat de gemeente als leidraad voor bedrijfssaneringen in het landelijk gebied op basis van 'ruimte-voor-ruimte' het uitgangspunt hanteert dat per 5.000 m² te saneren glas of per 1.000 m² te saneren overige bedrijfsgebouwen één compensatiewoning kan worden toegestaan. De omvang van de bedrijfsopstallen van reclamanten voldoet niet aan deze maatvoering. De oppervlakte van de kassen bedraagt in totaal circa 3.000 m² en van de overige bedrijfsopstallen circa 220 m². Per saldo zou, in elk geval zonder nadere kwalitatief-ruimtelijke onderbouwing, de omvang van een eventuele bedrijfssanering ontoereikend zijn om een compensatiewoning te kunnen faciliteren.



Dat wil niet zeggen dat aan een bedrijfssanering langs deze lijn in het geheel nooit medewerking verleend zou kunnen worden, maar de afweging die daarover dient plaats te vinden is te complex en vraagt te veel tijd om deze mee te nemen in de procedure van het voorliggende bestemmingsplan. Dat geldt te meer daar de gemeente bezig is met het ontwikkelen van een visie voor de Meeslouwerpolder, waarin voor het gehele glastuinbouwgebied bij Stompwijk de vraag dient te worden beantwoord of een duurzame continuering van deze agrarische functie voor de langere termijn levensvatbaar is te achten, dan wel dat een wijziging van de functie van het gebied meer voor de hand liggend is. De eventuele herstructurering van de gronden van reclamanten kan niet los worden gezien van deze in voorbereiding zijnde toekomstvisie. Ook om deze reden is het voorliggende bestemmingsplan niet het geëigende instrument om de door reclamanten naar voren gebrachte 'package deal' juridisch-planologisch te faciliteren.

Wij onderschrijven dus op zichzelf de wens van reclamanten om tot heldere en harde afspraken te komen waar het gaat om de toekomstige inpassing en inrichting van hun gronden, maar zien onvoldoende mogelijkheden om de daarvoor benodigde discussie en belangenafweging volledig binnen de hier aan de orde zijnde planprocedure te laten plaatsvinden.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

8. DEH Advocaten namens HSW Vastgoed B.V., Royal Roses B.V., e.a. te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

- a. De financiële uitvoerbaarheid van het plan is nog onvoldoende aangetoond terwijl de planvorming al vergevorderd is. Er is onvoldoende zekerheid dat de gemeente de voor verwezenlijking van het plan benodigde gronden van derden zal kunnen verkrijgen.
- b. De beoogde ligging van de nieuwe Verbindingsweg belemmert het realiseren van de door reclamanten gewenste uitbreiding van het glastuinbouwbedrijf, terwijl de plannen voor deze uitbreiding bij de gemeente bekend zijn en daartoe door reclamanten al aanzienlijke investeringen zijn gedaan. Bovendien zal een situatie ontstaan waardoor reclamanten niet langer hun eigen gronden kunnen bereiken. Ten slotte vrezen reclamanten door de zeer korte afstand tussen de weg en de kassen schade aan hun eigendommen door verkeer, bouwwerkzaamheden, etc.
- c. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de toename van geluidsoverlast voor reclamanten als gevolg van de aanleg van de weg en eventueel noodzakelijke maatregelen om die overlast te beperken.
- d. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de gevolgen op het gebied van de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van de weg. Dit klemt te meer daar een goede luchtkwaliteit van essentieel belang is voor de bedrijfsvoering van de rozenkwekerij van reclamanten. Reclamanten vrezen voor ernstige gevolgen voor de groei van de rozen in de kas als de weg op deze wijze wordt aangelegd.
- e. Reclamanten vrezen voor een slechtere lichttoevoer naar hun kas wanneer de weg op de beoogde wijze wordt aangelegd, zowel door de verhoogde ligging van de weg ten opzichte van de huidige bodem als door de groenbestemming die in het plan op de aangrenzende gronden wordt gelegd. Daarnaast vrezen reclamanten voor andere negatieve gevolgen van de (openbare) groenbestemming zoals overlast, vandalisme, diefstal,
- f. De waterhuishouding rondom de gronden van reclamanten is nu al problematisch. Het plan voorziet slechts in het dempen van water maar niet in het graven van nieuwe watergangen en ander oppervlaktewater. Er is onvoldoende onderzocht wat de gevolgen daarvan zijn en of er sprake is van toereikende watercompensatie voor de toenemende oppervlakte aan verharding in het plangebied. Dit klemt te meer omdat reclamanten voor hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van voldoende, maar niet te veel, en zuiver water.
- g. De bodem ter hoogte van de gronden van reclamanten is niet goed belastbaar. Reclamanten ondervinden nu al hinder door omhoog komende grond. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de voorbelasting van de grond, ondanks toezeggingen daarover, zodat reclamanten vrezen voor schade tijdens zowel als na de aanleg van de nieuwe weg.

Beantwoording van de zienswijze:



Ad a.:

Reclamanten menen dat de uitvoerbaarheid van het plan, gelet op het al vergevorderde stadium waarin de planvorming verkeert, onvoldoende is onderzocht. Naar hun oordeel is voorts onvoldoende zeker dat de gemeente de voor de aanleg van de nieuwe weg benodigde gronden van derden zal kunnen verkrijgen.

Artikel 3.1.6, eerste lid onder f, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat in de toelichting van een (ontwerp)bestemmingsplan onder meer de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Op grond van de Wro en de jurisprudentie kan een betoog dat ziet op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, waaronder ook begrepen moet worden de financieel-economische uitvoerbaarheid, slechts slagen indien de op dit punt aangevoerde argumenten leiden tot de conclusie dat wij op voorhand in redelijkheid behoren in te zien dat het betreffende plan niet kan worden uitgevoerd binnen een periode van in beginsel tien jaar.

Wij merken in de eerste plaats op dat in hoofdstuk 9 van de plantoelichting wordt ingegaan op de economische zowel als de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In formele zin is daarmee voldaan aan het bepaalde in het Bro.

Materieel voorzien de paragrafen 9.1 en vooral 9.2 in een adequate onderbouwing van de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan. De financiële middelen die wij door middel van (uitvoerings)kredieten beschikbaar hebben gesteld voor de verwezenlijking van het project 'Stompwijk Bereikbaar' zijn toereikend als dekking voor de benodigde verwervingen, de verschillende kostencomponenten voor ontwerpen, uitvoering, kosten voor planschadevergoedingen, etc. Reclamanten hebben geen argumenten aangevoerd die aanleiding geven tot andere inzichten. Wij menen daarom dat het plan voorziet in een adequate onderbouwing van de (financieel-economische) uitvoerbaarheid van het plan. Er is in redelijkheid op voorhand geen reden om aan te nemen dat het plan in financieel-economische zin niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode van tien jaar.

Voor wat betreft het kunnen verkrijgen van de benodigde gronden wijzen wij er primair op dat de gemeente de onderhandelingen over verwerving met diverse partijen is gestart. In een aantal gevallen hebben die onderhandelingen ook al tot resultaat geleid en zijn overeenkomsten over verwerving tot stand gekomen. Dit onderhandelingstraject zal de komende tijd gecontinueerd en verder uitgebreid worden. Uiteraard is het streven van de gemeente daarbij om met zoveel mogelijk partijen tot minnelijke verwerving van gronden te komen.

Wij zijn ons er terdege van bewust dat waarschijnlijk niet in alle gevallen langs minnelijke weg tot verwerving van benodigde gronden gekomen zal kunnen worden. Zoals beschreven is in paragraaf 4.4 van de plantoelichting zijn wij bereid om in die gevallen, waarin minnelijke verwerving niet mogelijk blijkt, toepassing te geven aan het instrumentarium uit de Wet voorkeursrecht gemeenten¹¹ en de Onteigeningswet. Wij zien dan ook geen aanleiding reclamanten te volgen in hun veronderstelling dat de gemeente onvoldoende zekerheid heeft dat de voor verwezenlijking van het plan benodigde gronden in eigendom kunnen worden verkregen.

Ad b.:

Reclamanten menen dat het plan in de voorgestelde vorm op onaanvaardbare wijze inbreuk maakt op de (volgens reclamanten bij de gemeente volledig bekende) uitbreidingsplannen van hun bedrijf en leidt tot ernstige kapitaalsvernietiging. Bovendien menen reclamanten dat het plan hen de toegang tot hun eigen gronden belemmert.

Wij merken hierover het volgende op. Ter plaatse van de gronden waarop reclamanten hun bedrijf exploiteren geldt (gedeeltelijk tot het moment waarop het hier voorliggende plan in werking treedt) het bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2001" van de voormalige gemeente Leidschendam. De gronden zijn bestemd voor 'Agrarisch gebied, kassen'. De bebouwingsmogelijkheden binnen deze bestemming worden bepaald door de

¹¹ In maart 2015 heeft de gemeente reeds besloten om op de voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg benodigde, maar nog niet door de gemeente in eigendom verkregen, gronden een voorkeursrecht op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten te vestigen.

bebouwingsvlakken voor (1) het agrarisch bedrijfscentrum en (2) de kassen, waarbij het bebouwingsvlak voor kassen volledig mag worden bebouwd¹². De gronden, waarop zoals blijkt uit de schets van reclamanten uit 2006 de beoogde bedrijfsuitbreiding is gepland, maken geen deel uit van het bebouwingsvlak voor kassen noch van het bebouwingsvlak voor het agrarisch bedrijfscentrum. In tegenstelling tot wat reclamanten kennelijk veronderstellen is de door hen beoogde uitbreiding van het kassenareaal niet in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan “Landelijke Gebied 2001” en daarom niet mogelijk zonder nadere planologische procedure¹³. Het hier voorliggende plan ten behoeve van de verwezenlijking van de nieuwe Verbindingsweg belemmert daarom geen (in juridisch-planologische zin) bestaande bouw- c.q. uitbreidingsmogelijkheden van reclamanten.

Daarnaast wijzen wij er op dat de resterende omvang van de gronden, waarop reclamanten volgens hun schets uit 2006 de uitbreiding van hun bedrijf wensen te verwezenlijken in beginsel (maar met voorbij gaan aan het feit dat deze uitbreiding juridisch-planologisch op deze gronden thans niet mogelijk is) ook na vaststelling van het hier voorliggende plan nog steeds ruimte laat voor een uitbreiding van het kassenareaal met circa 20.000 m². Bij een uitbreiding van deze omvang hoeft een schuine bouwvorm van de uitbreiding niet aan de orde te komen. Wij kunnen dan ook de stelling van reclamanten, dat als gevolg van het nu voorliggende bestemmingsplan “(...) de grond achter de kas voor een groot deel onbruikbaar wordt”, niet onderschrijven. Deze stelling strookt niet met de werkelijkheid. In redelijkheid kan dan ook niet worden volgehouden dat het plan de door reclamanten gewenste toekomstige bouw- en uitbreidingsmogelijkheden onevenredig beperkt.

Voor wat betreft de ter voorbereiding van de beoogde uitbreiding al door reclamanten uitgevoerde werkzaamheden en gepleegde investeringen merken wij op dat de geplande uitbreiding tot nu toe door reclamanten niet formeel (bijvoorbeeld door middel van een aanvraag om vergunning of een vooroverlegverzoek) ter beoordeling aan de gemeente is voorgelegd. Nu de beoogde uitbreiding niet past binnen het ter plaatse vigerende bestemmingsplan en de gemeente nooit formeel (door middel van een besluit van het bevoegde gezag) de bereidheid heeft uitgesproken aan een planologische procedure voor een uitbreiding van het kassenareaal medewerking te verlenen, kunnen wij niet anders dan concluderen dat eventuele investeringen en/of werkzaamheden die voorsorteren op deze beoogde uitbreiding op eigen risico hebben plaatsgevonden. Reclamanten kunnen de gemeente daarom niet voor eventuele consequenties van het voorliggende plan voor deze voorbereidende werken en investeringen verantwoordelijk houden.

Ten aanzien van de stelling van reclamanten, dat een bestaand recht van overpad naar de Doctor van Noortstraat niet in het plan is vertaald en dat zij daarom ten gevolge van het plan niet langer toegang zouden hebben tot hun eigen gronden, merken wij het volgende op. Uit kadastrale en overige informatie waarover wij kunnen beschikken is ons niet gebleken dat sprake zou zijn van enig geformaliseerd recht van overpad.

Het bestemmingsplan is voorts een planologisch-juridisch instrument waarop bestuursrechtelijke rechtsregels van toepassing zijn en dat ook slechts een bestuursrechtelijke rechtsverhouding tussen de overheid en burgers en bedrijven kan regelen. Een recht van overpad, waarop het privaatrechtelijk regime van het Burgerlijk Wetboek van toepassing is, kan als zodanig niet in een bestemmingsplan worden vastgelegd. De privaatrechtelijke rechten en verplichtingen die bestaan op grond van een recht van overpad, kunnen daarom ook niet door de vaststelling van een bestemmingsplan teniet worden gedaan of gewijzigd. Een bestemmingsplan is niet het geëigende instrument om in dergelijke privaatrechtelijke rechtsverhoudingen wijzigingen aan te brengen. In zoverre kunnen dan wel hoeven in het plan bij de vaststelling geen wijzigingen te worden doorgevoerd.

In de beoogde nieuwe situatie krijgen reclamanten overigens de mogelijkheid om hun gronden en kassenbedrijf door middel van een nieuw aan te leggen dam direct aan te sluiten op de nieuwe weg. Daarmee lijkt eerder sprake van een betere ontsluiting van de gronden dan van een belemmering.

Voorts stellen reclamanten, dat zij uit hoofde van sinds meer dan 30 jaar bestaande afspraken¹⁴ met de voormalige eigenaar van het inmiddels beëindigde naastgelegen glastuinbouwbedrijf dienen te kunnen beschikken over een stenen weg met een breedte van 3,5 meter. Deze weg is nodig voor het onderhouden

¹² Met dien verstande dat 100% bebouwing met kassen dan wel ten hoogste 10% bebouwing met bij de kassen behorende bedrijfsgebouwen is toegelaten (artikel 13 van de voorschriften van het desbetreffende plan).

¹³ In de vorm van een nieuw bestemmingsplan of een omgevingsvergunning op basis van een uitgebreide Wabo-procedure waarbij van het bestemmingsplan wordt afgeweken.

¹⁴ Welke afspraken volgens reclamanten opgevat dienen te worden als een recht van overpad.

resp. schoonhouden van de ruiten van de kas. Reclamanten menen dat dit recht gerespecteerd dient te worden en daarom in het plan moet worden meegenomen.

Ook hier geldt dat privaatrechtelijke rechten en verplichtingen als erfdiensbaarheden niet in het bestemmingsplan kunnen worden vastgelegd. Alleen al daarom kunnen wij aan dit onderdeel van de zienswijze niet tegemoet komen. Verder hebben wij geconstateerd dat in de bestaande situatie tussen de kas van reclamanten en de (intussen gesloopte) kas van het naastgelegen bedrijf van gevel tot gevel maximaal 1,15 meter onbebouwde ruimte beschikbaar was, waarvan circa 0,40 meter door reclamanten van verharding door middel van tegels was voorzien. De stelling, dat reclamanten hier sinds meer dan 30 jaar konden beschikken over een 'stenen weg' van 3,5 meter breed en rechten kunnen doen gelden op behoud daarvan, komt dus niet overeen met de feiten.

Samenvattend komen wij tot de conclusie dat dit onderdeel van de zienswijze geen doel treft.

Ad c.:

Reclamanten menen dat geen althans onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen van het plan voor reclamanten op het gebied van de geluidsbelasting ter plaatse van de (bedrijfs)woning van reclamanten.

Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan is aan de hand van de berekende verkeerseffecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg ook onderzoek gedaan naar de gevolgen van het plan voor de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de gevels van gevoelige objecten, zoals woningen. Het rapport van dit onderzoek¹⁵ maakt als Bijlage 2 deel uit van de plandoelstelling. De resultaten van bedoeld onderzoek worden beschreven in paragraaf 6.4 van de toelichting.

Het akoestisch onderzoek geeft op adequate wijze inzicht in de effecten van het plan op het vlak van verkeersgeluid. Door middel van dit onderzoek is in kaart gebracht of er bij bestaande woningen in dan wel grenzend aan het plangebied sprake is van een zodanige toename van de belasting op de gevel door verkeersgeluid, dat maatregelen vereist zijn om voor de betreffende woningen te kunnen voldoen aan de geldende grenswaarden voor de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer. Wij hebben geen aanleiding de gehanteerde onderzoeksmethodiek dan wel de uitkomsten van het onderzoek in twijfel te trekken. Reclamanten voeren daartoe in hun zienswijze ook geen gronden aan, noch hebben zij bijvoorbeeld door middel van een contraexpertise aannemelijk gemaakt dat de uitgangspunten en uitkomsten van dit onderzoek onjuist zijn te achten.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de (bedrijfs)woning van reclamanten binnen de geluidszone van de nieuwe Verbindingsweg zal komen te liggen. Voor een aantal, te weten zes, woningen binnen deze geluidszone is geconstateerd dat ter plaatse van deze woningen sprake is van een overschrijding van de hier geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een overzicht van de betrokken woningen is opgenomen in figuur 6.10 in de toelichting van het plan. De (bedrijfs)woning van reclamanten behoort, in tegenstelling tot wat reclamanten stellen, niet tot de woningen waar sprake zal zijn van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de woningen aan de Huysitterweg is aanvullend nog een controleberekening uitgevoerd waaruit blijkt dat de geluidsbelastingen lager zijn dan 40 dB. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Hieruit volgt dat (1) in de plansituatie ter plaatse geen sprake is van overschrijding van de wettelijke geluidsnormen en (2) er geen aanleiding is om te veronderstellen dat de (bedrijfs)woning gelet op het toekomstige akoestisch klimaat aan een ernstige waardevermindering onderhevig zou kunnen zijn. Dit onderdeel van de zienswijze treft daarom geen doel.

Ad d.:

Reclamanten menen dat geen althans onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen van het plan voor reclamanten op het gebied van de luchtkwaliteit ter plaatse van de percelen van reclamanten. Dit klemmt te meer omdat een goede kwaliteit van de lucht van vitaal belang is voor de rozenteelt binnen het bedrijf van reclamanten.

¹⁵ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)

Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan is aan de hand van de berekende verkeerseffecten van de aanleg van nieuwe Verbindingsweg onderzoek gedaan naar de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit in en rond het plangebied. Het rapport van dit onderzoek¹⁶ maakt als Bijlage 2 deel uit van de plantoelichting. De resultaten van bedoeld onderzoek worden beschreven in paragraaf 6.3 van de plantoelichting.

Het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd door een onafhankelijke en objectieve deskundige. Wij hebben geen aanleiding de gehanteerde onderzoeksmethodiek dan wel de uitkomsten van het onderzoek in twijfel te trekken. Reclamanten voeren daartoe in hun zienswijze ook geen gronden aan, noch hebben zij bijvoorbeeld door middel van een contraexpertise aannemelijk gemaakt dat de uitgangspunten en uitkomsten van dit onderzoek onjuist te achten zijn. Daarom zijn wij van mening dat de in paragraaf 6.3.2.5 het plan opgenomen conclusie, dat van een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van het plan, gedragen wordt door de aan die conclusie ten grondslag gelegde onderzoeken. De luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied en de daaraan grenzende gronden zal ook in de beoogde plansituatie voldoen aan de daarvoor geldende wettelijke eisen. Wij onderschrijven daarom het standpunt van reclamanten in zoverre niet, maar voegen daar wel aan toe dat het wettelijk kader met betrekking tot het thema 'luchtkwaliteit' ziet op luchtverontreiniging in relatie tot de volksgezondheid.

Voor wat betreft de specifieke invloed van wijzigingen in de luchtkwaliteit op de bedrijfsvoering van reclamanten merken wij het volgende op. Het is aannemelijk dat er voor wat betreft de kwaliteit van de lucht in relatie tot de teelt van gewassen sprake is van een duidelijk achtergrondeffect van de rijksweg A4. De met het voorliggende plan mogelijk gemaakt aanleg van de nieuwe Verbindingsweg kan een bijdrage leveren aan een verdere toename van voor de teelt schadelijke rookgassen, waarvan het effect ook in de kassen van reclamanten merkbaar zou kunnen zijn. Van belang zijn hier de cumulerende effecten van alle verschillende relevante componenten. Deze mogen in het belang van het voorkomen van schadelijke effecten voor de rozenteelt de gestelde zogenoemde effectgrenswaarden voor verschillende tijdvakken niet overschrijden. Dat betekent ook dat er compenserende maatregelen denkbaar zijn waardoor effectgrenswaarden niet of minder snel zullen worden bereikt. Of en welke additionele maatregelen er eventueel nodig zijn kan echter pas worden vastgesteld na verder onderzoek.

Daarbij zal het volgende moeten worden geïnventariseerd:

- (1) Wat is de huidige situatie ten aanzien van het doseren van CO₂ op het bedrijf van reclamanten;
- (2) Wat zijn de NOx achtergrondconcentraties op basis van het dichtstbijzijnde meetpunt van het RIVM;
- (3) Wat is, op basis van de verkeersaantallen, de met het CAR II-model berekende toename van de NOx concentratie;
- (4) Wat zijn de NOx concentraties in de kassen van reclamanten in relatie tot het CO₂ setpoint en de doseercapaciteit;
- (5) Hoe zijn de NOx concentraties in de kas te relateren aan de effectgrenswaarden voor planten, in hoeverre is er sprake van een risico in de huidige situatie en verandert dat substantieel door de toename van het aantal verkeersbewegingen.

Uit deze inventarisatie volgt hoeveel het verkeer globaal toevoegt aan de NOx achtergrond en hoe zich dit verhoudt ten opzichte van de concentraties in de kas en de effectgrenswaarden. Op deze wijze kan inzichtelijk gemaakt worden of daadwerkelijk sprake is van een (potentieel) probleem en welke compenserende maatregelen daarvoor denkbaar zijn.

De gemeente is bereid het hiervoor beschreven onderzoek bij de voorbereiding van het definitieve ontwerp resp. inrichtingsplan uit te (laten) voeren, mits reclamanten daaraan medewerking verlenen door alle noodzakelijke informatie beschikbaar te stellen waarover zij op basis van de huidige situatie beschikken en die relevant is voor bedoeld onderzoek. Indien aan de hand van dit onderzoek aannemelijk kan worden gemaakt dat inderdaad, zoals reclamanten stellen, sprake zal zijn van gevolgen voor de rozenteelt en dus mogelijk van het ontstaan van schade, dan is de gemeente gehouden deze schade als onderdeel van de schadeloosstelling voor de verwerving van gronden van reclamanten te vergoeden.

¹⁶ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)

Ad e.:

Reclamanten stellen dat als gevolg van de verhoogde ligging van de nieuwe weg ten opzichte van het bestaande maaiveld, als gevolg van schaduwwerking, minder licht in de kassen van reclamanten zal vallen wat gevolgen zal hebben voor de groei van de rozen in het bedrijf.

Voor wat betreft eventuele gevolgen van het plan voor de lichttoevoer naar de kassen van reclamanten merken wij op dat in dit stadium, bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan, nog geen specifiek onderzoek is gedaan naar het aspect van lichttoevoer. Dergelijk onderzoek is pas zinvol op het moment dat ook het concrete technische ontwerp van de nieuwe weg en zijn inrichting aan de orde komt. Die feitelijke inrichting wordt in het bestemmingsplan nog niet vastgelegd. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de weg met de bijbehorende voorzieningen zal aan het aspect lichttoevoer naar het bedrijf van reclamanten nader aandacht worden besteed.

Wel achten wij op voorhand relevant dat in de bestaande situatie (tot medio 2016) ter plaatse van het beoogde tracé van de nieuwe weg (namelijk aan de Huyssitterweg 14-16a) een ander glastuinbouwbedrijf gevestigd is geweest. Wij vragen ons af in hoeverre het aannemelijk is dat de gestelde schaduwwerking als gevolg van de nieuwe weg meer invloed op de bedrijfsvoering van reclamanten zou kunnen hebben dan de aanwezigheid van de kassen, overige bebouwing en beplanting van het tot voor kort aanwezige bedrijf.

In elk geval geldt ook hier dat, indien aan de hand van het nog uit te voeren onderzoek aannemelijk kan worden gemaakt dat inderdaad, zoals reclamanten stellen, sprake zal zijn van gevolgen voor de rozenteelt en dus mogelijk van het ontstaan van schade, de gemeente gehouden is deze schade als onderdeel van de schadeloosstelling voor de verwerving van gronden van reclamanten te vergoeden.

Ad f.:

Reclamanten stellen vast dat het plan slechts voorziet in het dempen van bestaand water maar niet in het graven van nieuwe watergangen of ander oppervlaktewater. Aan het plan ligt onvoldoende onderzoek naar de gevolgen hiervan ten grondslag. Dit zou vooral reclamanten concreet in hun belang treffen omdat zij voor hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van een goede watertoevoer.

In de eerste plaats merken wij op dat, in tegenstelling tot wat reclamanten stellen, het plan wel degelijk voorziet in compensatie voor de toevoeging van nieuw verhard oppervlak evenals voor de demping van bestaande waterpartijen. Wij verwijzen in de eerste plaats naar de waterparagraaf die in Hoofdstuk 5 van de plantoelichting is opgenomen. Van paragraaf 5.5 van dit hoofdstuk maakt een waterbalans deel uit, die inzichtelijk maakt welke opgave op het vlak van watercompensatie als gevolg van het plan gerealiseerd dient te worden. Door middel van het bepaalde in artikel 19.2 van de regels is juridisch-planologisch geborgd dat aan deze eisen op het vlak van watercompensatie ook daadwerkelijk uitvoering wordt gegeven. Daarnaast legt dit zelfde artikel de eis bindend vast, dat in geval van demping van bestaande watergangen de te dempen oppervlakte aan water voor ten minste 100% gecompenseerd dient te worden. De verantwoordelijke waterbeheerder is voorts al in een vroegtijdig stadium betrokken bij de planvorming. Wij hebben met de waterbeheerder op zorgvuldige wijze afgestemd over alle water gerelateerde aspecten van het plan. Door de waterbeheerder is voorts een zienswijze¹⁷ over het ontwerp van het voorliggende plan ingediend, die wijst op enkele feitelijke onjuistheden maar op geen enkele wijze aanleiding geeft te veronderstellen dat de waterbeheerder zich niet kan vinden in de wijze waarop het aspect water resp. watercompensatie een plaats heeft gekregen in het plan. Wij zijn daarom van mening dat het vraagstuk van de watercompensatie en overige zaken die betrekking hebben op de waterhuishouding als gevolg van het plan, op een adequate wijze zijn geborgd.

Nu door middel van het plan is geborgd dat de waterhuishouding niet zal worden aangetast op de wijze zoals gevreesd door reclamanten, bestaat naar ons oordeel ook geen aanleiding om te veronderstellen dat de bedrijfsvoering van reclamanten door wijzigingen in de waterhuishouding als gevolg van het plan onevenredig belemmerd zou worden. De zienswijze treft daarom geen doel.

¹⁷ Deze zienswijze van het Hoogheemraadschap van Rijnland wordt in de hier voorliggende nota behandeld onder nummer 18.

Ad g.:

Reclamanten menen dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de belastbaarheid van de gronden, waarop het beoogde tracé van de nieuwe Verbindingsweg is geprojecteerd. Zij ondervinden in de huidige situatie al hinder als gevolg van de gebrekkige stabiliteit van de grond en vrezen daarom voor schade zowel tijdens de aanleg van de weg als na voltooiing daarvan.

De vrees van reclamanten voor negatieve effecten gerelateerd aan de kwaliteit en stabiliteit van de bodem is bij de gemeente bekend. De gemeente is graag bereid op de gronden van reclamanten onderzoek te verrichten naar mogelijke effecten c.q. het risico op schade aan kas en teeltsysteem als gevolg van grondverzakkingen en zettingen. Echter, de gemeente ziet zich geconfronteerd met de weigering van reclamanten om ten behoeve van dit onderzoek de gemeente dan wel door de gemeente in te schakelen adviseurs op hun perceel toe te laten. Indien en voor zover al sprake zou zijn van onvoldoende onderzoek op het punt van de belastbaarheid van de gronden, dan is dat niet aan de gemeente maar aan de opstelling van reclamanten te wijten.

De gemeente is zonder meer bereid alsnog nader onderzoek te doen naar de belastbaarheid van de gronden ter plaatse van het bedrijf van reclamanten, maar kan hieraan geen uitvoering geven zonder medewerking van reclamanten.

In elk geval geldt ook hier dat, indien aan de hand van het nog uit te voeren onderzoek aannemelijk kan worden gemaakt dat inderdaad, zoals reclamanten stellen, sprake zal zijn van het mogelijk ontstaan van schade aan kas en teeltsysteem, de gemeente gehouden is deze schade als onderdeel van de schadeloosstelling voor de verwerving van gronden van reclamanten te vergoeden.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Zwinkels Advocaten namens Reclamanten 9 te Leidschendam**Inhoud van de zienswijze:**

- a. Reclamanten vrezen door de aanleg van de nieuwe weg een grote toename van de verkeersstromen dicht langs hun woningen en voorzien daardoor veel hinder te zullen ondervinden. Daarnaast verwachten zij dat de verkeersveiligheid niet zal zijn gewaarborgd.
- b. Het bestemmingsplan schetst een onjuist beeld van het aantal woningen dat als gevolg van het plan effecten kan ondervinden. Met onder meer de woningen van reclamanten is bij het onderzoeken van de effecten van het plan kennelijk geen rekening gehouden.
- c. Reclamanten menen dat de verkeersprognoses die aan het plan ten grondslag zijn gelegd geen correct althans geen waarschijnlijk beeld schetsen over de verkeersstromen die gebruik zullen gaan maken van de nieuwe Verbindingsweg.
- d. Reclamanten menen dat sprake is van een onvoldoende afweging van belangen. Om de verkeersproblematiek in de dorpskern te verminderen wordt voor reclamanten een nieuwe ernstige overlastsituatie tot stand gebracht, waarvan de gevolgen voor reclamanten bij het maken van keuzes rond de verschillende varianten in het geheel niet zijn meegewogen.
- e. Reclamanten vrezen dat de verkeersveiligheid met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers onvoldoende zal zijn wanneer inderdaad, zoals beoogd, een menging van regulier en zwaar verkeer zal plaatsvinden.
- f. Reclamanten menen dat ter plaatse van hun woningen niet wordt voldaan aan de wettelijke geluidsnormen.
- g. Reclamanten menen dat ten onrechte het gedeelte van de Huysitterweg, waaraan zij woonachtig zijn, als 30 km/uur-zone wordt aangewezen. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt is hiervoor geen enkele aanleiding en aan de voorwaarden voor het instellen van een 30 km/uur-regime uit onder meer de wegenverkeerswetgeving wordt niet voldaan. Reclamanten vrezen dat hier slechts sprake is van een truc om een knelpunt op het gebied van verkeersgeluid te omzeilen.
- h. Ten onrechte is bij het berekenen van de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer op de gevels een aftrek van 2 dB vanwege de toepassing van stil asfalt toegepast. De feitelijke situatie is hier zodanig dat

toepassing van stil asfalt geen enkele zin heeft, hetgeen elders in den lande ook uit daar gehanteerde richtlijnen blijkt. Reclamanten menen dat ook voor hun woningen een volledig akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Zij verwachten dat dit onderzoek laat zien dat de geluidsbelasting op de gevels van hun woningen ver boven de norm uitstijgt.

- i. De woningen van reclamanten beschikken niet over een geluidluwe gevel. Gelet op de geluidsbelasting op de gevels, die ruim boven de voorkeursgrenswaarde ligt, wordt niet voldaan aan het eigen gemeentelijk geluidsbeleid.
- j. Reclamanten vrezen voor trillingshinder en schade aan hun woningen indien op een weg met zoveel zwaar verkeer inderdaad ter plaatse van hun woningen een verkeersdrempel wordt aangelegd om de snelheid te beperken.
- k. Reclamanten menen dat het plan in strijd is met de wettelijke voorschriften op het gebied van luchtkwaliteit. Zij bestrijden de conclusies uit het daaromtrent uitgevoerde onderzoek.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.:

Reclamanten vrezen als gevolg van het plan voor onevenredige aantasting van hun woon- en leefklimaat en verwachten dat de verkeersveiligheid onvoldoende zal zijn gewaarborgd.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Daarvoor zijn specifieke berekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel van de regio Haaglanden waarin de gemeente Leidschendam-Voorburg is opgenomen. De constatering klopt dat er sprake is van een relatief grote wijziging in de verkeersbelasting ter hoogte van de woningen van de reclamanten. In de huidige situatie is er alleen sprake van geëigend bestemmingsverkeer. De plansituatie biedt de weg echter ook een ontsluitende functie om de bestaande dorpskern van Stompwijk te ontlasten.

Beoordeeld is of de verwachte verkeersintensiteiten passen binnen de maximaal wenselijke verkeersintensiteiten die horen bij de beoogde wegencategorisering. De nieuwe wegen worden gecategoriseerd als erftoegangsweg. Deels binnen de bebouwde kom en deels buiten de bebouwde kom. Voor deze wegen wordt een maximaal wenselijke bovengrens aangehouden van 5.000 a 6.000 motorvoertuigen. De berekende verkeersintensiteiten op de nieuwe verbindingsweg zijn met maximaal 2.400 -2.500 motorvoertuigen per etmaal niet hoger dan de maximaal wenselijke verkeersintensiteiten voor een erftoegangsweg. De voorgenomen wegencategorisering als erftoegangsweg voldoet in voorliggende situatie.

Om de verkeersveiligheid en de overlast ter hoogte van de betreffende woningen van de Huysitterweg zoveel mogelijk te beperken, is er voor gekozen om voor dit wegdeel een maximum snelheid in te stellen van 30 km/u. Ook omdat de bestaande woningen op relatief korte afstand van de weg staan. Op deze wijze wordt beoogd om de negatieve effecten van het extra verkeer op dit deel van de Huysitterweg zoveel mogelijk te beperken.

Wanneer de nieuwe Verbindingsweg gerealiseerd is, zal de gemeente het gebruik van de weg monitoren, ook in relatie tot mogelijk sluipverkeer. Daarbij is het van belang dat de weg enerzijds de verkeersdruk in de bestaande kern ontlast en anderzijds niet zorgt voor een onacceptabele leefbaarheidssituatie langs de nieuwe weg. Wanneer de uitkomsten van de monitoring daartoe aanleiding geven, bijvoorbeeld omdat oneigenlijk veel verkeer gebruik maakt van de nieuwe route of wanneer in de praktijk sprake blijkt van onvoldoende effect binnen de bestaande dorpskern, dan kunnen aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen om het gebruik van de wegdelen bij te sturen.

Ad b.:

Reclamanten menen dat het voorliggende bestemmingsplan een onjuist beeld schetst van het aantal woningen dat (mogelijk) effecten van het plan zal ondervinden en stellen dat het onjuist is dat hun woningen in de uitgevoerde onderzoeken niet zijn betrokken.

Wij kunnen reclamanten in dit onderdeel van hun zienswijze niet volgen. Paragraaf 3.3.2 van de plantoelichting beschrijft de bestaande situatie *binnen het plangebied* van het voorliggende bestemmingsplan. Vast staat dat deze beschrijving feitelijk juist is: binnen de plangrens zijn in de bestaande situatie één burgerwoning en twee bedrijfswoningen aanwezig. Vast staat ook dat het plangebied is gelegen in de directe

nabijheid van dan wel grenzend aan de bestaande woonbebouwing van Stompwijk. Deze zuiver feitelijke beschrijving van de bestaande situatie doet op geen enkele wijze uitspraken over de omvang van het gebied of het aantal woningen dat mogelijk geconfronteerd wordt met effecten als gevolg van het plan dan wel de omvang van het gebied dat betrokken is in diverse aan het plan ten grondslag gelegde onderzoeken. De conclusie die reclamanten aan deze feitelijke beschrijving verbinden¹⁸ kunnen wij dan ook op geen enkele wijze onderschrijven.

Wij verwijzen voorts naar de verschillende onderzoeken die aan het plan ten grondslag zijn gelegd en die als bijlagen deel uitmaken van de plantoelichting. Uit deze onderzoeken, zoals het verkeers- en milieuonderzoek¹⁹, blijkt naar ons idee voldoende duidelijk dat bij de voorbereiding van het voorliggende plan de effecten voor alle relevante woningen en andere gevoelige objecten op adequate wijze zijn onderzocht en afgewogen. Dit onderdeel van de zienswijze treft daarom geen doel.

Ad c.:

Reclamanten zijn van mening dat de in het plan gehanteerde verkeersprognoses geen realistisch beeld schetsen over de werkelijk op de nieuwe Verbindingsweg te verwachten verkeersstromen.

In het ten behoeve van het voorliggende plan uitgevoerde verkeersonderzoek²⁰ is een verantwoording opgenomen van de gehanteerde onderzoeksmethodiek en uitgangspunten. De basis voor de uitgevoerde verkeersberekeningen wordt gevormd door de meest recente versie van het verkeersmodel van de Stadsregio Haaglanden.

Reclamanten leggen aan hun stelling omtrent de te verwachten verkeersgegevens geen nadere onderbouwing, zoals een door een deskundige opgestelde contraexpertise, ten grondslag. De enkele stelling van reclamanten dat de uitkomsten van het onderzoek hen niet realistisch lijken, is onvoldoende om twijfel te laten ontstaan over de resultaten van het verkeersonderzoek.

Het doel van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg is om een belangrijk deel van het bestaande doorgaande verkeer, dat in de huidige situatie alleen gebruik kan maken van de route dwars door de dorpskern, via de nieuw aan te leggen verbindingsroute af te wikkelen en zo de dorpskern te ontlasten. Er is echter geen aanleiding om te veronderstellen dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg niet alleen zal leiden tot het verleggen van bestaande verkeersstromen, maar daarnaast ook ten opzichte van de bestaande situatie een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen in absolute zin zou veroorzaken. Dat zou immers de enige wijze zijn waarop de door reclamanten veronderstelde veel grotere toename van de verkeersintensiteit zich zou laten verklaren. Het uitgevoerde verkeersonderzoek biedt geen enkel aanknopingspunt om het optreden van een dergelijke grote toename van de verkeersintensiteit in absolute zin te veronderstellen.

Voor wat betreft het aandeel van sluipverkeer vanaf het hoofdwegennet in de verkeersstromen door de kern van Stompwijk verwijzen wij naar het daarover uitgevoerde onderzoek²¹ en paragraaf 4.2.6 van de plantoelichting. Er is in de huidige situatie sprake van enig sluipverkeer van en naar de A4 door Stompwijk, maar het aandeel daarvan in de totale verkeersintensiteit is beperkt tot circa 10%. Ook hier geldt dat er geen concrete aanknopingspunten zijn om te veronderstellen dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg zal leiden tot een toename in absolute zin van het aantal (sluip)verkeersbewegingen door Stompwijk van en naar de A4.

De zienswijze van reclamanten slaagt op dit onderdeel niet.

Ad d.:

Reclamanten zijn van oordeel dat hun belangen onvoldoende zijn betrokken in de afweging die heeft geleid tot de beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg. De verkeersproblematiek in de dorpskern wordt opgelost

¹⁸ "(...) Onmiddellijk grenzend aan dit bestemmingsplan zijn echter verschillende andere woningen gelegen, waaronder de woningen van cliënten. Ten onrechte is met deze woningen kennelijk geen rekening gehouden."

¹⁹ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)

²⁰ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)

²¹ Gemeente Leidschendam-Voorburg / Afdeling Stadsbeheer, Onderzoek naar sluipverkeer van/naar A4 door Stompwijk (1 augustus 2016)

door elders een nieuwe verkeersproblematiek tot stand te brengen, namelijk ter plaatse van de woningen van reclamanten.

Wij onderkennen dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg effect zal hebben op het woon- en leefklimaat van reclamanten. De functie van de Huysitterweg weg wijzigt van een (doodlopende) erftoegangsweg naar een doorgaande verkeersroute. Als gevolg daarvan zal ook het aantal verkeersbewegingen in de directe nabijheid van de woningen van reclamanten aanzienlijk toenemen. Wij ontkennen dat uiteraard niet. De vraag die vervolgens beantwoord dient te worden is of door deze gewijzigde functie van de Huysitterweg het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen van reclamanten zodanig onevenredig wordt aangetast, dat geen sprake meer is van een goede ruimtelijke ordening.

Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan is aan de hand van de berekende verkeerseffecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg onderzoek gedaan naar de gevolgen van het plan voor de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de gevels van gevoelige objecten (woningen) alsmede voor de luchtkwaliteit. Het rapport van dit onderzoek²² maakt als Bijlage 2 deel uit van de plantoelichting. De resultaten van bedoeld onderzoek worden beschreven in paragraaf 6.3 (Luchtkwaliteit) en 6.4 (Geluid) van de plantoelichting.

Voor wat betreft het aspect 'Geluid' merken wij het volgende op. In tegenstelling tot wat reclamanten (veronder)stellen zijn hun woningen aan de Huysitterweg wel degelijk meegenomen in het akoestisch onderzoek. Wij verwijzen onder meer naar paragraaf 3.3.3 van het rapport van GoudappelCoffeng, waarin de bestaande en toekomstige geluidssituatie langs de Huysitterweg worden beschreven alsmede paragraaf 6.4.2.3 van de plantoelichting. De conclusie is gerechtvaardigd dat van een onaanvaardbare verslechtering van het akoestisch klimaat ter plaatse van de woningen van reclamanten géén sprake is.

Waar het gaat om het aspect 'Luchtkwaliteit' merken wij op dat uit het daartoe uitgevoerde onderzoek blijkt (1) dat in de bestaande zowel als de toekomstige situatie geen sprake is van overschrijding van de wettelijke normen voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}) en (2) dat de invloed van de ontwikkeling die met het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt op de concentraties stikstofdioxide en fijnstof (zeer) beperkt is. Samenvattend doen zich nergens in en rond het plangebied situaties voor waarbij sprake is van een concentratiebijdrage die in betekende mate bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit. De conclusie is gerechtvaardigd dat van een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen van reclamanten géén sprake is.

Vast staat dat de leefbaarheids- en veiligheidssituatie in de dorpskern een ingreep in de infrastructuur noodzakelijk maakt. Het algemeen belang vereist dat maatregelen worden genomen om de hinder, overlast en onveiligheid als gevolg van het doorgaande en zware verkeer dwars door de daarvoor verkeerstechnisch niet geschikte dorpskern aan te pakken. Uit de verschillende onderzoeken, die aan de tracékeuze voor de nieuwe Verbindingsweg en aan het voorliggende bestemmingsplan ten grondslag liggen, blijkt zonder meer dat de aanleg van de weg het beoogde positieve effect in de dorpskern en daarmee op het woon- en leefklimaat van een groot deel van de inwoners van Stompwijk zal hebben. Daar tegenover staat dat een kleiner deel van de inwoners, met name in woningen die niet direct in de dorpskern maar aan de randen van het dorp liggen, met meer verkeer geconfronteerd worden. De uitgevoerde onderzoeken laten zien dat weliswaar voor deze woningen sprake zal zijn van merkbare effecten (zoals een forse toename van de verkeersbewegingen in de directe nabijheid daarvan) maar dat die effecten nergens leiden tot overschrijding van wettelijke normen of een in objectieve zin vast te stellen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. Gegeven deze constatering zijn wij van mening dat wij het algemeen belang van de leefbaarheid en veiligheid in de dorpskern als geheel zwaarder mogen laten wegen dan de individuele belangen van een relatief klein aantal bewoners. Het plan leidt voorts niet tot een situatie die niet met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening in overeenstemming is. Het bestemmingsplan brengt deze keuze en afweging tot uitdrukking en voorziet voorts in een voldoende deugdelijke motivering daarvan.

Gelet op deze overwegingen slaagt dit onderdeel van de zienswijze niet.

²² GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)

Ad e.:

Reclamanten vrezen dat de verkeersveiligheid op de nieuwe weg onvoldoende gewaarborgd zal zijn als inderdaad de beoogde menging van regulier, zwaar en langzaam verkeer gaat plaatsvinden.

Het voornemen is om de gehele nieuwe verbindingsweg op een duurzaam veilige wijze in te richten. De nieuwe verbindingsweg is daarbij gecategoriseerd als erftoegangsweg. Daarbij hoort in beginsel een wegprofiel waarbij gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer bij een snelheidsregime van 60 km/u gescheiden zijn en bij een snelheidsregime van 30 km/u gebruik maken van het zelfde wegprofiel en er dus sprake is van menging van alle verkeersdeelnemers. Dit kan ook omdat dit type weg van een lage orde is en er relatief weinig verkeer gebruik maakt van de weg.

Ad f.:

Reclamanten menen dat ter plaatse van hun woningen in de nieuwe situatie niet zal worden voldaan aan de wettelijke geluidsnormen.

Wij verwijzen naar de beantwoording van onderdeel d. waarin op het aspect 'geluid' al is ingegaan. Reclamanten hebben in hun zienswijze geen gronden, bijvoorbeeld een contraexpertise, aangevoerd die aanleiding geven te veronderstellen dat ter plaatse van hun woningen daadwerkelijk sprake zal zijn van de gestelde overschrijding van de wettelijke normen.

Aanvullend merken wij nog het volgende op. De betreffende woningen zijn gelegen langs het wegdeel van de Huyssitterweg waarvoor in de plansituatie een snelheidsregime van 30 km/u beoogd is. Wettelijk gezien gelden langs 30 km/u wegen geen geluidszones en geluidsnormen. In het akoestisch onderzoek is echter ingegaan op de geluidsbelastingen van deze woningen als ware het een weg met een formele geluidszone en is de relatie gelegd met de geluidsnormen die van toepassing zijn bij gezoneerde wegen.

Ad g.:

Reclamanten stellen dat ter hoogte van hun woningen ten onrechte beoogd wordt een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen.

Voor wat betreft de suggestie van reclamanten, dat het instellen van een snelheidsregime van 30 km/uur een truc zou zijn om een gunstiger beeld ten aanzien van de geluidssituatie van hun woningen voor te spiegelen, merken wij het volgende op.

In tegenstelling tot wat reclamanten stellen geldt de maximale snelheid van 30 km/uur niet slechts ter hoogte van hun woningen maar voor het gehele wegvak dat door middel van een reconstructie van de bestaande Huyssitterweg tot stand wordt gebracht. De keuze voor dit snelheidsregime is niet ingegeven door de wens een gunstiger akoestisch beeld neer te zetten, maar primair om de verkeersveiligheid op dit specifieke wegvak te bevorderen. Wij achten dat nodig, juist omdat hier op de meest intensieve manier sprake is van gemengd gebruik van de weg door verschillende verkeersstromen en tevens parkeren, laden en lossen ten behoeve van de bedrijven aan de Huyssitterweg plaatsvindt terwijl de daarvoor fysiek beschikbare ruimte relatief beperkt is.

Een hogere maximum snelheid op dit wegvak ter plaatse van de Huyssitterweg levert naar ons oordeel een onvoldoende veilige verkeerssituatie op, maar leidt daarnaast uiteraard tot meer negatieve effecten op o.a. het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Het snelheidsregime van 30 km/h ter hoogte van de woningen is dan ook mede opgenomen om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Een lagere rijsnelheid zorgt daarbij voor een lagere geluidsbelasting. Daarnaast draagt de lagere snelheid bij aan een verkeersveiliger situatie bij de aanwezige uitritten van de woningen. In het akoestisch onderzoek is voor de woningen de geluidssituatie inzichtelijk gemaakt waarbij de situatie benaderd is zoals dat ook bij gezoneerde woningen het geval is.

Van een truc om de uitkomsten op het gebied van verkeersgeluid te manipuleren is in elk geval, in tegenstelling tot wat reclamanten stellen, geenszins sprake.

Voor wat betreft de inrichting van de weg, die volgens reclamanten niet zou voldoen aan de eisen om hier een maximum snelheid van 30 km/uur in te stellen, merken wij het volgende op. Het wegvak ter hoogte van de woningen van reclamanten wordt gecategoriseerd als deels binnen, deels buiten de bebouwde kom gelegen, erftoegangsweg. De feitelijke inrichting van de nieuwe weg zal in overeenstemming zijn met de voor deze

wegcategorie geldende eisen. Ook zal, in tegenstelling tot wat reclamanten stellen, worden voldaan aan de eisen als opgenomen in de 'Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens'²³, omdat:

- (1) het instellen van een maximum snelheid van 30 km/uur voortvloeit uit de aard en de gesteldheid van de weg;
- (2) de weg slechts een functie heeft voor verkeer dat zijn bestemming of herkomst heeft op de Verbindingsweg zelf dan wel op een weg gelegen in de directe omgeving (zoals de Doctor van Noortstraat, Stompwijkseweg, N206, Tuinbouwweg, Huyssitterweg);
- (3) de indruk dat de weg onderdeel uitmaakt van een erf wordt vermeden.

Samenvattend concluderen wij dat dit onderdeel van de zienswijze geen doel treft.

Ad h.:

Reclamanten stellen dat bij het bepalen van de geluidsbelasting ter plaatse van hun woningen ten onrechte een aftrek van 2 dB vanwege de toepassing van stil asfalt is gehanteerd.

Bij het akoestisch onderzoek zijn geluidsreducerende maatregelen onderzocht. In overleg met de afdeling beheer is er voor gekozen om een wegdekverharding toe te passen met een beperktere geluidsreductie en een wat hogere slijtvastheid in verband met het bochtige wegtracé. Ter hoogte van het 30 km/u gebied is ook een doorkijk gegeven naar de geluidssituatie met geluidsreducerend asfalt. In de rapportage is daarbij reeds aangegeven dat het effect van een geluidsreducerend wegdek bij 30 km/h-wegen minder effectief is, omdat bij een dergelijke snelheid het geluid van de motor van een voertuig overheersend is ten opzichte van het bandengeluid. In het akoestisch onderzoek is voor de woningen langs de Huyssitterweg zonder maatregelen een maximale geluidsbelasting berekend van 51 dB. Wanneer de relatie gelegd wordt met de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is deze geluidsbelasting 3 dB hoger. De geluidsbelastingen zijn echter niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde.

Omdat wel sprake is van een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde (zoals die van toepassing is bij gezoneerde wegen) zal de gevelisolatie(waarde) van de woningen van reclamanten in het vervolgtraject, waarbij het ontwerp van de weg en de feitelijke inrichting daarvan verder worden uitgewerkt, nog nader worden onderzocht. Daarbij zal beoordeeld worden of de bestaande isolatiewaarde van de gevels voldoende is in relatie tot de maximaal toegestane binnenwaarde in de woningen. Als uit deze beoordeling blijkt dat extra geluidwering aan de gevel noodzakelijk is om te voldoen aan de maximale binnenwaarde, zal deze op kosten van de gemeente en in overleg met de bewoners worden aangebracht.

Ad i.:

Reclamanten voeren aan dat hun woningen niet beschikken over geluidluwe gevels. Omdat de geluidsbelasting op de gevels naar hun mening ruim boven de voorkeursgrenswaarde ligt voldoet de beoogde plansituatie volgens reclamanten niet aan het eigen gemeentelijk geluidsbeleid.

Het geluidsbeleid, waarnaar reclamanten verwijzen, is de 'Beleidsregel hogere waarden Wet geluidhinder gemeente Leidschendam-Voorburg' die door het college op 9 februari 2010 is vastgesteld. Deze beleidsregel is van toepassing voor het beantwoorden van de vraag in welke gevallen en onder welke voorwaarden de vaststelling van hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder in de gemeente acceptabel en gewenst is. Aangezien voor de woningen van reclamanten de vaststelling van hogere grenswaarden voor de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer in het geheel niet aan de orde is, zijn wij van mening dat toetsing aan de beleidsregel hier vanwege formele gronden in feite achterwege behoort te blijven.

Voorts merken wij het volgende op. In het akoestisch onderzoek zijn op alle gevels van de betreffende woningen toetspunten opgenomen voor de woningen langs het betreffende wegdeel, waarbij op alle zijgevels een geluidsbelasting is berekend van 48 dB of lager, gelijk aan de voorkeursgrenswaarde die geldt bij gezoneerde wegen. Zonder correctie conform artikel 110g is hier 53 dB van toepassing zoals ook opgenomen in het geluidsbeleid van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Indien en voor zover het geluidsbeleid van toepassing geacht zou moeten worden, dan wordt daaraan dus voldaan. Bij de beschouwing voor de

²³ Paragraaf 4 van Hoofdstuk II van de 'Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens'



aanwezigheid van de geluidsluwe gevels is daarbij nog geen rekening gehouden met de toepassing van geluidsreducerend asfalt.

N.B.: Reclamanten geven aan dat de voorkeusgrenswaarde op veel plekken wordt overschreden. Mogelijk is de relatie gelegd met de gecumuleerde geluidsbelastingen zonder correcties. Deze geluidsbelastingen zijn 5 dB hoger omdat hier niet is uitgegaan van de correctie van -5 dB op basis van artikel 110g. Deze gecumuleerde geluidsbelastingen worden onder andere gebruikt voor het bepalen van de benodigde isolatiewaarde van de gevels.

Gelet op het vorenstaande slaagt dit onderdeel van de zienswijze niet.

Ad j.:

Reclamanten vrezen dat de aanleg van de weg, zeker indien ook ter plaatse van hun woningen een verkeersdrempel aangelegd zou worden, zal leiden tot trillingshinder en schade aan hun woningen.

Wij merken in de eerste plaats op dat het bestemmingsplan de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg juridisch-planologisch faciliteert maar niet de exacte uitvoering en inrichting van die weg vastlegt. Een bestemmingsplan is daartoe niet het geëigende instrument. Of en waar in het beoogde wegtracé drempels of andere specifieke verkeerstechnische voorzieningen zullen worden aangelegd is daarom niet door middel van het voorliggende bestemmingsplan geregeld. In zoverre kunnen dit soort concrete ontwerp- en uitvoeringsaspecten dan ook niet aan de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan in de weg staan.

Het aspect trillingshinder zal nader worden onderzocht en afgewogen bij de verdere uitwerking van het feitelijke technische ontwerp van de nieuwe weg.

Indien desondanks toch mocht blijken dat de aanleg van de weg de bouwtechnische staat van de woningen zou aantasten en tot schade zou leiden, dan is hoe dan ook sprake van schade die voor herstel en/of vergoeding in aanmerking komt.

Ad k.:

Reclamanten menen dat het plan in strijd is met de wettelijke voorschriften op het gebied van luchtkwaliteit. Zij bestrijden de uitkomsten uit het onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit.

Wij verwijzen naar de beantwoording van onderdeel d. waarin op het aspect 'luchtkwaliteit' al is ingegaan. Reclamanten hebben in hun zienswijze geen gronden, bijvoorbeeld een contraexpertise, aangevoerd die aanleiding geven te veronderstellen dat ter plaatse van hun woningen daadwerkelijk sprake zal zijn van de gestelde overschrijding van de wettelijke normen.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

10. Adviesraad Stompwijk te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

- a. De Adviesraad stelt vast dat het bestemmingsplan, na het proces van ontwerpen van verschillende varianten, straks het juridisch kader geeft voor de aanleg van een goede ontsluiting van de Meeslouwerpolder en de realisatie van een verkeersluw dorp.
- b. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan, indien dat later in verband met geluidsoverlast door de in het ontwerp voorziene 'rammelstroken' nodig blijkt te zijn, ruimte op te nemen voor verbreding van de weg.
- c. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan voldoende ruimte op te nemen voor specifieke langzaam verkeersvoorzieningen zodat deze, wanneer dit vanuit oogpunt van verkeersveiligheid nodig blijkt te zijn, aangelegd kunnen worden. De aanleg van een doorgang onder de nieuwe brug bij het Laantje van Van Kampen wordt als een goede oplossing gezien.



- d. Verzocht wordt om in goed contact met bewoners te blijven om tot een goede inpassing van de weg en voldoende draagvlak te komen. De Adviesraad onderkent de zorg van bewoners die nu ook aan de achterkant van hun woningen met een weg geconfronteerd worden.
- e. Gevraagd wordt om aandacht voor verkeersmaatregelen indien dit, mede gelet op sluipverkeer, nodig blijkt om de veiligheid van de diverse weggebruikers te waarborgen.
- f. De Adviesraad roept de gemeente op bij de onderhandelingen met grondeigenaren oog te hebben voor specifieke situaties en waar nodig maatwerk toe te passen. Dit zal het draagvlak en de verdere voortgang in het proces ten goede komen.
- g. De Adviesraad spreekt haar waardering uit voor de voortvarende aanpak en aandacht voor de infrastructuur van Stompwijk evenals voor de gekozen wijze van communiceren met de Adviesraad, de Klankbordgroep en de inwoners. Verzocht wordt deze werkwijze ook in het verdere traject voort te zetten.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.:

Wij hebben met instemming kennis genomen van dit onderdeel van de zienswijze. Wij onderschrijven de conclusie van reclamante dat er met het voorliggende bestemmingsplan straks een goede juridische basis ligt voor het verbeteren van de ontsluiting van de Meeslouwerpolder en voor het realiseren van een verkeersluwe dorpskern.

Ad b.:

Wanneer de nieuwe Verbindingsweg gerealiseerd is, zal de gemeente het gebruik van de weg monitoren. Daarbij is het van belang dat de weg enerzijds de verkeersdruk in de bestaande kern ontlast en anderzijds niet zorgt voor een onacceptabele leefbaarheidssituatie langs de nieuwe weg. Wanneer de uitkomsten van de monitoring daartoe aanleiding geven, dan kunnen aanvullende verkeers- en overige maatregelen worden getroffen om het gebruik van de wegdelen bij te sturen.

Ad c.:

De ruimtereservering zoals die in het bestemmingsplan is opgenomen is voldoende om met de nieuwe Verbindingsweg samenhangende langzaam verkeersvoorzieningen in verschillende varianten te kunnen faciliteren. Ook voor de aanleg van een doorgang onderlangs de ter plaatse van de Nieuwe Vaart aan te leggen nieuwe brug is de juridisch-planologisch beschikbare ruimte in het plan voldoende.

Ad d.:

Met de Adviesraad onderkennen wij de zorg van bewoners die in de beoogde toekomstige situatie worden geconfronteerd met een weg aan zowel de voor- als achterzijde van hun woningen. Bij het ontwerpen van de verschillende mogelijke varianten van de Verbindingsweg en de uiteindelijke tracékeuze hebben wij ons vooral laten leiden door de wens de negatieve effecten van deze weg zo goed en evenwichtig mogelijk te beheersen en ook in de nieuwe situatie een goed woon- en leefklimaat voor de bewoners van Stompwijk te waarborgen.

Wij onderschrijven de wens van de Adviesraad om ook in het vervolgtraject samen met de bewoners, de Adviesraad en de klankbordgroep te blijven afstemmen. Wij zullen aan deze wens graag gevolg (blijven) geven en de eerder ingezette aanpak voortzetten.

Ad e.:

Aan het voorliggende bestemmingsplan en de daarin gemaakte keuzes ligt mede een onderzoek naar sluipverkeer, dat bij congestie op het hoofdwegennet gebruik maakt van de route door de kern van Stompwijk, ten grondslag. In paragraaf 4.2.6 van de plantoelichting wordt verslag gedaan van de resultaten van dit onderzoek, waarvan het rapport als Bijlage 3 deel uitmaakt.

Ad f.:

Het proces om te komen tot verwerving van alle gronden, die nodig zijn voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg, is langdurig en intensief. Om in dit proces tot oplossingen te komen is het belangrijk om, daar

waar nodig, door middel van maatwerk specifieke problemen en knelpunten op te lossen. In het voorliggende bestemmingsplan is al een drietal situaties opgenomen waarin door middel van maatwerk overeenstemming kon worden bereikt over verwerving van percelen grond. In paragraaf 8.2 van de plandoelichting worden deze situaties beschreven.

Wij zijn uiteraard voornemens deze lijn in de verdere verwervingsonderhandelingen voort te zetten en waar mogelijk maatwerk te leveren om eventuele belemmeringen voor de verwerving weg te nemen. In die zin zullen wij aan de oproep van de Adviesraad gevolg geven.

Ad g.:

Wij verwijzen naar de beantwoording van onderdeel d. van de zienswijze. De eerder ingezette werkwijze voor wat betreft de communicatie met betrokken partijen zullen wij voortzetten.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

11a. Reclamanten 11 te Leidschendam

N.B.: Reclamanten 11 hebben bij afzonderlijk schrijven zowel een zienswijze ingediend over het ontwerpbestemmingsplan “Stompwijk – Verbindingsweg” als over het tegelijkertijd ter inzage gelegde ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder. Onder nummer 11a wordt hier de zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan behandeld. Omdat in de formeel op het ontwerpbesluit hogere waarde betrekking hebbende zienswijze onderwerpen aan de orde worden gesteld die ook (deels) direct aan het bestemmingsplan raken, is de betreffende zienswijze (onder nummer 11b) eveneens in deze zienswijzennota behandeld.

Inhoud van de zienswijze:

- a. Reclamanten onderschrijven het belang van de leefbaarheid en veiligheid in de dorpskern en zijn met de gemeente van mening dat deze door de intensiteit en aard van het doorgaande verkeer over de Doctor van Noortstraat / Stompwijkseweg onder druk staan. Zij menen echter dat de met het voorliggende plan gefaciliteerde oplossing voor het om de dorpskern heen leiden van het verkeer geen optimale oplossing is en stellen dat de vanuit kostenooqpunt gestuurde tracékeuze niet duurzaam en toekomstbestendig is.
- b. Reclamanten menen dat met de nu voorgestane wegvariant weliswaar sprake is van een kleine verbetering van de veiligheid in de dorpskern, maar dat daarmee tevens op grote delen van het beoogde nieuwe wegtracé een nieuwe gevaarlijke situatie tot stand wordt gebracht als gevolg van het mengen van verschillende verkeersstromen op een relatief smalle weg.
- c. De onveiligheid in de dorpskern wordt volgens reclamanten mede veroorzaakt door het parkeren van voertuigen op de rijbaan. Wanneer binnen de kern nieuwe parkeervoorzieningen, waarvoor voldoende ruimte voorhanden is, worden aangelegd kan op de rijbaan een parkeerverbod worden ingesteld waardoor de voor het verkeer beschikbare ruimte toeneemt.
- d. Het beoogde tracé van de nieuwe Verbindingsweg loopt langs de achterzijde van bestaande bebouwing waardoor bewoners in de toekomst zowel voor als achter de woning de negatieve effecten van een weg ondervinden.
- e. Tijdens inspraakavonden is voor het tweede deel van de nieuwe Verbindingsweg een aantal alternatieve varianten aan de orde geweest, waarbij door bewoners een voorkeur is uitgesproken voor de zgn. ‘variant buitenom’²⁴. Deze variant, die volgens reclamanten belangrijke voordelen kende op het vlak van geluid en luchtkwaliteit, is echter nooit besproken in de raad.
- f. De aan de raad voorgelegde varianten voor de nieuwe Verbindingsweg zijn volgens reclamanten beperkt geweest tot enerzijds de verschillende varianten voor de eerste fase en anderzijds de eerste en tweede fase als geheel, met slechts één tracévariant voor de tweede fase.
- g. Reclamanten vrezen dat de aanleg van de weg in deze variant zal leiden tot een toename van het sluipverkeer met de daarbij behorende effecten op het gebied van geluids- en stankoverlast. In het

²⁴ Deze variant liep volgens reclamanten parallel aan de A4 en voorzag in een aansluiting op de Doctor van Noortstraat ergens tussen de Doctor van Noortstraat 1 en de Kniplaan.



- voorliggende plan zijn volgens reclamanten onvoldoende maatregelen voorzien om deze toename van sluipverkeer tegen te gaan.
- h. De gemeente is voornemens de recreatieve functie van de Stompwijkseweg, waarop de nieuwe Verbindingsweg aangesloten moet worden, te versterken. De aanleg van de nieuwe Verbindingsweg zorgt echter voor een toename van de verkeersintensiteit op de bestaande weg, die de beoogde versterking van de recreatieve functie van de Stompwijkseweg zal belemmeren.
 - i. Reclamanten stellen dat de met het voorliggende plan gefaciliteerde variant van de nieuwe Verbindingsweg tot overschrijding van de wettelijke voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting zal leiden. Bij de berekening van de verkeerseffecten is rekening gehouden met een aandeel 'middel zwaar en zwaar' vrachtverkeer. Uit het rapport blijkt echter niet of ook rekening gehouden is met het relatief grote aandeel landbouwvoertuigen en tractoren in de verkeersstromen. Daarnaast is niet duidelijk of bij de berekening van het geluidsniveau ook rekening is gehouden met de effecten van het hoogteverschil tussen de bestaande Doctor van Noortstraat / Stompwijkseweg en de nieuwe weg en de vele haakse bochten, die leiden tot relatief veel afremmend en optrekkend verkeer. Daardoor zal overigens ook de trillingshinder (met mogelijke schade aan woningen als gevolg) toenemen, menen reclamanten.
 - j. In het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd voor het bestemmingsplan wordt volgens reclamanten twijfel geuit over de effectiviteit van het beoogde wegtracé, omdat dit langer is dan de bestaande route en daarom voor gebruikers minder aantrekkelijk is.
 - k. Reclamanten menen dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg in de nu beoogde vorm de overlast door het verkeer niet wegneemt, maar slechts verplaatst. Er zijn volgens reclamanten alternatieven te overwegen die tot een beter resultaat leiden en minder negatieve gevolgen hebben voor bewoners buiten de dorpskern.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.:

Reclamanten stellen dat het in het voorliggende plan gefaciliteerde tracé voor de nieuwe Verbindingsweg geen optimale oplossing is en de keuze voor deze variant te veel door het aspect 'kosten' is ingegeven. Dit leidt volgens reclamanten tot een onvoldoende duurzame, toekomstbestendige oplossing.

Vast staat dat de leefbaarheids- en veiligheidssituatie in de dorpskern een ingreep in de infrastructuur noodzakelijk maakt. Het algemeen belang vereist dat maatregelen worden genomen om de hinder, overlast en onveiligheid als gevolg van het doorgaande en zware verkeer dwars door de daarvoor verkeerstechnisch niet geschikte dorpskern aan te pakken. Uit de verschillende onderzoeken, die aan de tracékeuze voor de nieuwe Verbindingsweg en aan het voorliggende bestemmingsplan ten grondslag liggen, blijkt zonder meer dat de aanleg van de weg het beoogde positieve effect in de dorpskern en daarmee op het woon- en leefklimaat van een groot deel van de inwoners van Stompwijk zal hebben.

De keuze voor het uiteindelijke tracé voor de nieuwe Verbindingsweg is het resultaat geweest van een langdurig en intensief traject, waarbij verschillende ontwerpvarianten tegen elkaar zijn afgewogen en beoordeeld op verschillende aspecten. Wij verwijzen onder meer naar de Bijlagen 1²⁵ en 4²⁶ bij het voorliggende bestemmingsplan, waarin op de beoordeling en afweging van de verschillende varianten uitvoerig wordt ingegaan. Door middel van een consultatieproces waarin onder meer de Adviesraad Stompwijk, de Klankbordgroep Bereikbaar Stompwijk en individuele bewoners en andere belanghebbenden input over de verschillende varianten hebben kunnen geven heeft uiteindelijk besluitvorming in de raad plaatsgevonden waarbij de te realiseren variant (4H) definitief is gekozen.

Hoewel uiteraard het kostenaspect bij een infrastructureel project als dit altijd een rol van betekenis speelt, kunnen wij niet anders dan concluderen dat sprake is geweest van een zorgvuldig voorbereide tracékeuze. Alle relevante aspecten en belangen zijn tegen elkaar afgewogen en de uiteindelijke keuze is alles behalve slechts een door de wens tot kostenbesparing gedreven korte termijnoplossing voor de veiligheids- en leefbaarheidsproblematiek in de dorpskern. Alle uitgevoerde onderzoeken bevestigen dit.

²⁵ GoudappelCoffeng, Variantenstudie Stompwijkseweg – Doctor van Noortstraat (30 juni 2014)

²⁶ Decisio, Quick scan MKBA reconstructie Stompwijkseweg/Doctor van Noortstraat en verbindingsweg (15 juli 2014)

Wij kunnen daarom de stelling van reclamanten op dit punt niet onderschrijven. Dit onderdeel van de zienswijze slaagt dan ook niet.

Ad b.:

Reclamanten vrezen dat op de nieuwe Verbindingsweg, vanwege de beoogde menging van verschillende verkeersstromen op een relatief smalle weg, een gevaarlijke verkeerssituatie tot stand wordt gebracht.

Het voornemen is om de gehele nieuwe verbindingsweg op een duurzaam veilige wijze in te richten. De nieuwe verbindingsweg is daarbij gecategoriseerd als erftoegangsweg. Daarbij hoort in beginsel een wegprofiel waarbij gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer bij een snelheidsregime van 60 km/u gescheiden zijn en bij een snelheidsregime van 30 km/u gebruik maken van het zelfde wegprofiel en er dus sprake is van menging van alle verkeersdeelnemers. Dit kan ook omdat dit type weg van een lage orde is en er relatief weinig verkeer gebruik maakt van de weg.

Gelet hierop delen wij de vrees van reclamanten omtrent de verkeersveiligheid op de nieuwe Verbindingsweg niet. Dit onderdeel van de zienswijze treft geen doel.

Ad c.:

Reclamanten menen dat één van de hoofdoorzaken van de onveilige situatie in de dorpskern het parkeren op de doorgaande rijbaan is. Zij stellen dat een parkeerverbod voor de doorgaande route in combinatie met het aanleggen van extra parkeerplaatsen elders in de kern het probleem ten minste voor een belangrijk deel zal oplossen.

Wij onderschrijven dat de parkeerproblematiek in de dorpskern bijdraagt aan de verkeersonveiligheid van de doorgaande route over de Doctor van Noortstraat. Geparkeerde auto's beperken de breedte van de rijbaan en leiden tot onoverzichtelijke situaties. Een reconstructie van de Doctor van Noortstraat is een integraal onderdeel van het project Bereikbaar Stompwijk. Daarbij zal ook worden voorzien in verbetering van de parkeersituatie, hetgeen zeker een bijdrage zal leveren aan de verkeersveiligheid in de kern. Alleen een aanpassing van de parkeersituatie is echter onvoldoende om de totale verkeersgerelateerde veiligheids- en leefbaarheidsproblematiek in de dorpskern duurzaam op te lossen. Daarvoor is ook het omleiden van verkeersstromen via de nieuwe Verbindingsweg noodzakelijk.

Dit onderdeel van de zienswijze kan daarom niet tot nieuwe inzichten leiden.

Ad d.:

Reclamanten voeren aan dat het met het voorliggende plan mogelijk gemaakte tracé achter bestaande (woon)bebouwing is gesitueerd zodat bewoners zowel voor als achter hun woningen met een weg en de daarmee samenhangende negatieve effecten worden geconfronteerd.

Inderdaad is het zo dat bewoners aan de Doctor van Noortstraat in de nieuwe situatie zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde van hun woning een wegvak zullen hebben. Bij het ontwerpen van dit deel van de nieuwe Verbindingsweg is vooral daarom gekozen voor een tracé dat zoveel als mogelijk afstand houdt tot deze bestaande woningen.

Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de effecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg op de verkeersstromen door het gebied en in samenhang daarmee naar de effecten van het plan op het vlak van geluid en luchtkwaliteit. Het rapport van dit onderzoek²⁷ maakt als Bijlage 2 deel uit van de plantoelichting. De resultaten van bedoeld onderzoek worden beschreven in de paragrafen 4.2, 6.3 en 6.4 van de toelichting. Uiteraard zullen in de nieuwe situatie effecten op de bestaande woningen die tussen de twee wegvakken zijn gelegen merkbaar zijn. Echter, het plan leidt tot een verdeling van de verkeersstromen over het bestaande en het nieuwe wegvak, zonder extra verkeersbewegingen te genereren. Mede daarom kan op basis van de uitgevoerde onderzoeken geconcludeerd worden dat de negatieve effecten van het plan, zeker waar het gaat om verkeersgeluid en luchtkwaliteit, zodanig beperkt zijn dat ook in de nieuwe situatie sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat

²⁷ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)



Dit onderdeel van de zienswijze treft daarom geen doel.

Ad e. + f.:

Reclamanten stellen dat tijdens inspraakavonden een aantal alternatieve varianten voor de nieuwe Verbindingsweg is gepresenteerd, waarbij één variant door bewoners werd gedragen. Deze variant is echter in het vervolgtraject, zo stellen reclamanten, bij de raad niet meer aan de orde gekomen. Reclamanten stellen voorts dat de raad zich niet heeft kunnen uitspreken over alternatieve varianten voor de tweede fase van de Verbindingsweg.

Wij merken hierover het volgende op. Het college heeft op 15 juli 2014 een voorlopige voorkeursvariant gekozen voor de weginfrastructuur in en rondom Stompwijk. Vervolgens heeft een periode van consultatie plaatsgehad, waarbij onder meer bewoners en de Adviesraad Stompwijk zijn betrokken. Als resultaat van dit consultatieproces is naast de voorkeursvariant van het college (de zogenaemde Variant 3H: reconstructie van de Stompwijkseweg + herinrichting van de Doctor van Noortstraat + 1^e fase Verbindingsweg + doorsteek bij Huysitterweg en-brug) gebleken dat de meeste respondenten de voorkeur gaven aan een variant die mede de aanleg van de 2^e fase Verbindingsweg behelst. Deze optie werd aangeduid als Variant 4.

In een voorstel aan de raad²⁸ zijn voor de invulling van de 2^e fase in eerste instantie drie verschillende ontwerpvarianten (4A, 4B en 4C) beschreven, waarbij variant 4A is voorgesteld door de Adviesraad Stompwijk en de varianten 4B en 4C door belanghebbenden uit Stompwijk. Daaraan heeft het college een vierde variant 4H toegevoegd, waarbij evenals in de 3H-variant de Doctor van Noortstraat wordt heringericht in plaats van gereconstrueerd. In het raadsbesluit van 11 november 2014, met nummer 1220363, is gekozen voor het verder uitwerken en realiseren van deze variant 4H.

De door reclamanten als ‘variant buitenom’ aangeduide variant komt overeen met de in het raadsvoorstel van 7 oktober 2014 beschreven varianten 4B en 4C: een langere uitvoering van de 2^e fase Verbindingsweg die nabij de Kniplaan aansluit op de Doctor van Noortstraat. Op basis van een afweging van de voor- en nadelen van de verschillende varianten is geconcludeerd dat de variant 4H voorkeur verdient boven de andere beoordeelde varianten. In tegenstelling tot wat reclamanten veronderstellen is dus de ‘buitenom variant’ wel degelijk aan de raad voorgelegd en heeft de raad zich tevens wel degelijk kunnen uitspreken over verschillende alternatieve varianten voor de 2^e fase Verbindingsweg.

Gelet hierop slaagt dit onderdeel van de zienswijze niet.

Ad g.:

Reclamanten vrezen dat het plan zal leiden tot een toename van het sluipverkeer en menen dat het plan in onvoldoende maatregelen voorziet om dit te voorkomen.

Voor wat betreft het aandeel van sluipverkeer vanaf het hoofdwegennet in de verkeersstromen door de kern van Stompwijk verwijzen wij naar het daarvoor bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan uitgevoerde onderzoek²⁹ en paragraaf 4.2.6 van de plantoelichting. Er is in de huidige situatie sprake van enig sluipverkeer van en naar de A4 door Stompwijk maar het aandeel daarvan in de totale verkeersintensiteit is beperkt tot circa 10%. Er zijn geen concrete aanknopingspunten om te veronderstellen dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg zal leiden tot een toename in absolute zin van het aantal (sluip)verkeersbewegingen door Stompwijk van en naar de A4.

Wanneer de nieuwe Verbindingsweg gerealiseerd is, zal de gemeente het gebruik van de weg monitoren, ook in relatie tot mogelijk sluipverkeer. Daarbij is het van belang dat de weg enerzijds de verkeersdruk in de bestaande kern ontlast en anderzijds niet zorgt voor een onacceptabele leefbaarheidssituatie langs de nieuwe weg. Wanneer de uitkomsten van de monitoring daartoe aanleiding geven, bijvoorbeeld omdat oneigenlijk veel verkeer gebruik maakt van de nieuwe route of wanneer in de praktijk sprake blijkt van onvoldoende effect binnen de bestaande dorpskern, dan kunnen aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen om het gebruik van de wegdelen bij te sturen.

²⁸ D.d. 7 oktober 2014 met nummer 1192406/1220345.

²⁹ Gemeente Leidschendam-Voorburg / Afdeling Stadsbeheer, Onderzoek naar sluipverkeer van/naar A4 door Stompwijk (1 augustus 2016).



De zienswijze van reclamanten slaagt op dit onderdeel niet.

Ad h.:

Reclamanten zijn van mening dat de effecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg en met name de toename van de verkeersintensiteit haaks staan op de wens van de gemeente om de recreatieve functie van de Stompwijkseweg te versterken.

Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de effecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg op de verkeersstromen door het gebied. Het rapport van dit onderzoek³⁰ maakt als Bijlage 2 deel uit van de plantoelichting. De resultaten van bedoeld onderzoek worden beschreven in de paragraaf 4.2 van de toelichting.

Het doel van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg is om een belangrijk deel van het bestaande doorgaande verkeer, dat in de huidige situatie alleen gebruik kan maken van de route dwars door de dorpskern, via de nieuw aan te leggen verbindingsroute af te wikkelen en zo de dorpskern te ontlasten. Er is echter geen aanleiding om te veronderstellen dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg niet alleen zal leiden tot het verleggen van bestaande verkeersstromen, maar daarnaast ook ten opzichte van de bestaande situatie een significante toename van het aantal verkeersbewegingen in absolute zin zou veroorzaken. Dat zou immers de enige wijze zijn waarop de door reclamanten veronderstelde toename van de verkeersintensiteit op de Stompwijkseweg zich zou laten verklaren.

Het uitgevoerde verkeersonderzoek biedt geen enkel aanknopingspunt om het optreden van een dergelijke toename van de verkeersintensiteit in absolute zin te veronderstellen. Dat betekent dat ook niet aannemelijk is te achten dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg het versterken van de recreatieve functie van de Stompwijkseweg zou belemmeren.

Dit onderdeel van de zienswijze van reclamanten treft geen doel.

Ad i.:

Reclamanten betwijfelen of bij de uitgevoerde verkeers- en milieuonderzoeken voldoende rekening is gehouden met de verschillende soorten verkeer die van de weg gebruik zullen maken en met de specifieke effecten van de vorm en inrichting van de weg op de overlast die het verkeer zal veroorzaken. Daarnaast vrezen reclamanten hierdoor, maar ook door de samenstelling van de ondergrond waarop de weg zal worden aangelegd, voor trillingshinder en schade aan de woningen.

In het akoestisch onderzoek is er vanuit gegaan dat het landbouwverkeer onderdeel uitmaakt van het vrachtverkeer. In het Reken- en Meetvoorschrift geluid is geen aparte voertuigcategorie voor landbouwvoertuigen voorhanden. De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd conform de geldende voorschriften en correcties. Voor bochten en beperkte hellingen zijn geen specifieke correcties van toepassing van het optrekkende verkeer. Dit is bijvoorbeeld wel het geval bij verkeerslichten of rotondes. Hiervan is in voorliggende situatie echter geen sprake.

Aanvullend daaraan merken wij op dat de constructie van de weg, zoals de wijze waarop deze zal worden gefundeerd, zodanig zal worden uitgevoerd dat onaanvaardbare trillingshinder en/of schade aan bestaande panden als gevolg van trillingen zoveel als mogelijk wordt voorkomen. Daarbij wordt uiteraard gekozen voor technische oplossingen die gelet op de bodemgesteldheid het meest passend zijn. Wij hebben geen aanleiding om te veronderstellen dat desondanks toch sprake zou kunnen zijn van zodanige trillingen, dat hierdoor daadwerkelijk in objectieve zin hinder voor omwonenden zal ontstaan of voor het optreden van schade aan bestaande bebouwing moet worden gevreesd.

Gelet op het vorenstaande slaagt dit onderdeel van de zienswijze niet.

Ad j.:

Reclamanten vragen zich af in hoeverre de verkeersberekeningen, nu in het onderzoek zelf twijfels worden geuit over het gebruik van de nieuwe verbindingsroutes, een betrouwbaar beeld schetsen van de toekomstige

³⁰ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)

verkeersintensiteiten op de nieuwe Verbindingsweg. Reclamanten menen dat de nieuwe routing dusdanig veel langer is dat het onvoldoende aantrekkelijk is om daarvan gebruik te maken.

Wij merken in de eerste plaats het volgende op. Met behulp van (de meest recente versie van) het verkeersmodel van de regio Haaglanden, waarin de gemeente Leidschendam-Voorburg is opgenomen, is een prognose opgesteld voor het verwachte aantal motorvoertuigen dat in de plansituatie gebruik zal gaan maken van de nieuwe Verbindingsweg. Uiteraard is sprake van berekende prognoses waarvan de absolute juistheid niet op voorhand gegarandeerd kan worden. De ervaring leert echter dat de berekeningen aan de hand van het verkeersmodel voor de regio Haaglanden als regel een representatief en realistisch resultaat opleveren. Mede omdat er in feite geen andere of betere alternatieven voorhanden zijn zien wij geen aanleiding om aan te nemen dat wij van de uitkomsten van de verkeersberekeningen niet zouden mogen uitgaan.

Voor wat de betreft de aannamen van reclamanten dat in het onderzoek zelf twijfel wordt geuit over de aantrekkelijkheid van de nieuwe Verbindingsweg als alternatief voor de bestaande route door de dorpskern merken wij op dat wij ons in deze aannamen niet herkennen. In paragraaf 2.1 van het verkeersrapport³¹ worden uitgangspunten beschreven, die voor het onderzoek zijn gebruikt. Daarbij wordt onder meer aangegeven, dat weliswaar het verkeersmodel aangeeft dat in de nieuwe situatie een groot deel van het verkeer gebruik zal maken van de nieuwe Verbindingsweg, maar dat dit niet garandeert dat het modelmatig berekende gedrag van de weggebruikers te allen tijde volledig overeenstemt met de werkelijkheid na aanleg van de Verbindingsweg. Een modelberekening biedt immers door zijn aard nooit een 100% absolute betrouwbaarheid, een zekere 'foutmarge' is bij het hanteren van modelberekeningen onvermijdelijk. Er is echter geen sprake van het uiten van twijfel omtrent de effectiviteit van de verwezenlijking van de nieuwe Verbindingsweg. Er wordt slechts gewezen op de beperkingen die nu eenmaal altijd met het hanteren van modelmatige berekeningen samenhangen.

Gelet op het vorenstaande kunnen wij de aannamen van reclamanten niet onderschrijven. Dit onderdeel van de zienswijze treft geen doel.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

11b. Reclamanten 11 te Leidschendam

N.B.: Reclamanten 11 hebben bij afzonderlijk schrijven zowel een zienswijze ingediend over het ontwerpbestemmingsplan "Stompwijk – Verbindingsweg" als over het tegelijkertijd ter inzage gelegde ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder. Onder nummer 11b wordt hier de zienswijze over het ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder behandeld. Deze zienswijze is evenals zienswijze 11a meegenomen in de voorliggende nota, omdat de onderwerpen die aan de orde worden gesteld ook (deels) direct aan het bestemmingsplan raken.

Inhoud van de zienswijze:

- a. Reclamanten onderschrijven het belang van de leefbaarheid en veiligheid in de dorpskern en zijn met de gemeente van mening dat deze door de intensiteit en aard van het doorgaande verkeer over de Doctor van Noortstraat / Stompwijkseweg onder druk staan. Zij vrezen echter voor de hogere geluidsbelasting op de aan te passen wegdelen, die (onder meer) tot uitdrukking komt in de voor de woning van reclamanten vast te stellen hogere grenswaarde.
- b. In de verkeersrapportage die aan het bestemmingsplan ten grondslag is gelegd worden door GoudappelCoffeng zelf al kanttekeningen bij de verkeersberekeningen geplaatst. Er zijn geen kengetallen beschikbaar voor de verkeersgeneratie door de glastuinbouw en de routekeuze in de praktijk kan afwijken van de in het verkeersmodel berekende route, waardoor de verkeersintensiteit in de praktijk kan afwijken van de berekende capaciteit.
- c. De effecten van de toe- dan wel afname van de invulling van het glastuinbouwgebied zijn erg optimistisch gesteld. Er lijkt geen rekening gehouden met een mogelijke andere invulling van het glastuinbouwgebied die meer verkeersbewegingen en dus ook meer overlast genereert.

³¹ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)



- d. De onzekerheden in de verkeersprognoses kunnen tot gevolg hebben dat in de toekomst het in het plan voorziene wegprofiel niet toereikend blijkt en moet worden verbreed.
- e. Uit het verkeers- en milieuonderzoek blijkt dat ter plaatse van de woning van reclamanten sprake zal zijn van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Bij de berekening is rekening gehouden met een aandeel 'middel zwaar en zwaar' vrachtverkeer. Uit het rapport blijkt echter niet of ook rekening gehouden is met het relatief grote aandeel landbouwvoertuigen en tractoren in de verkeersstromen. Daarnaast is niet duidelijk of bij de berekening van het geluidsniveau ook rekening is gehouden met de effecten van het hoogteverschil tussen de bestaande Doctor van Noortstraat / Stompwijkseweg en de nieuwe weg en de vele haakse bochten, die leiden tot relatief veel afremmend en optrekkend verkeer.
- f. Reclamanten betwijfelen of zelfs de verhoogde grenswaarde niet zal worden overschreden als er geen extra maatregelen, zoals een verlaging van de maximumsnelheid van 60 km/uur naar 30 km/uur en het aanleggen van extra geluidwerende voorzieningen, worden getroffen.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.:

Reclamanten onderschrijven de noodzaak van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg maar vrezen dat op de aan te passen wegdelen sprake zal zijn van een hogere geluidsbelasting. Dat blijkt onder meer uit de voor de woning van reclamanten vast te stellen hogere grenswaarde.

Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan is aan de hand van de berekende verkeerseffecten van het plan onderzoek gedaan naar de toekomstige verkeersbelasting als gevolg van wegverkeer langs de verschillende wegvakken. Het rapport van dit onderzoek³² maakt als Bijlage 2 deel uit van de plantoelichting. De resultaten van bedoeld onderzoek worden beschreven in paragraaf 6.4 van de toelichting.

Het akoestisch onderzoek geeft op adequate wijze inzicht in de effecten van het plan op het vlak van verkeersgeluid. Door middel van dit onderzoek is in kaart gebracht of er bij bestaande woningen in dan wel grenzend aan het plangebied sprake is van een zodanige toename van de geluidsbelasting op de gevel, dat maatregelen nodig zijn om voor de betreffende woningen te kunnen voldoen aan de geldende grenswaarden.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de woning van reclamanten binnen de geluidszone van de nieuwe weg komt te liggen. Voor een zestal woningen binnen deze geluidszone is geconstateerd dat ter plaatse van deze woningen sprake is van een overschrijding van de hier geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De woning van reclamanten is één van die zes en tevens de enige waarbij niet door middel van maatregelen de geluidsbelasting zodanig kan worden teruggebracht dat deze toch binnen de norm blijft. Daarom wordt voor de woning van reclamanten een procedure voor het vaststellen van een hogere grenswaarde van 52 dB gevoerd. In het kader van deze procedure wordt onder meer aandacht besteed aan de bestaande isolatiewaarde van de gevels en de bijbehorende binnenwaarde.

Hoewel niet kan worden ontkend dat de aanleg van de nieuwe weg langs de betrokken wegdelen kan leiden tot een hogere geluidsbelasting, rechtvaardigen de uitkomsten van het akoestisch onderzoek de conclusie dat desondanks geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat. Uit de procedure om voor de woning van reclamanten een hogere grenswaarde vast te stellen en de onderbouwing van het hogere waardenbesluit blijkt, dat deze conclusie ook voor woning van reclamanten kan worden getrokken.

Ad b.:

Reclamanten vragen zich af in hoeverre de verkeersberekeningen, nu daar in het onderzoek zelf al kanttekeningen bij worden geplaatst, een betrouwbaar beeld schetsen van de toekomstige verkeersintensiteiten.

Met behulp van (de meest recente versie van) het verkeersmodel van de regio Haaglanden, waarin de gemeente Leidschendam-Voorburg is opgenomen, is een prognose opgesteld voor het verwachte aantal motorvoertuigen dat in de plansituatie gebruik zal gaan maken van de nieuwe Verbindingsweg. In deze

³² GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)



berekeningen is tevens rekening gehouden met de verdeling binnen deze verkeersstromen naar regulier, middelzwaar en zwaar verkeer.

Uiteraard is sprake van berekende prognoses waarvan de absolute juistheid niet op voorhand gegarandeerd kan worden. De ervaring leert echter dat de berekeningen aan de hand van het verkeersmodel voor de regio Haaglanden als regel een representatief en realistisch resultaat opleveren. Mede omdat er in feite geen andere of betere alternatieven voorhanden zijn zien wij geen aanleiding om aan te nemen dat wij van de uitkomsten van de verkeersberekeningen niet zouden mogen uitgaan.

Wanneer de nieuwe Verbindingsweg gerealiseerd is, zal de gemeente het gebruik van de weg monitoren. Daarbij is het van belang dat de weg enerzijds de verkeersdruk in de bestaande kern ontlast en anderzijds niet zorgt voor een onacceptabele leefbaarheidssituatie langs de nieuwe weg. Wanneer de uitkomsten van de monitoring daartoe aanleiding geven, dan kunnen aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen om het gebruik van de wegdelen bij te sturen.

Ad c. + d.:

Reclamanten menen dat de effecten van de eventuele toe- of afname van de invulling van het glastuinbouwgebied erg optimistisch zijn gesteld, terwijl onvoldoende rekening is gehouden met een mogelijke andere functionele invulling van het gebied en de eventuele effecten daarvan. Zij menen voorts dat deze onzekerheden er in de toekomst mogelijk toe kunnen leiden dat het wegprofiel ontoereikend blijkt en moet worden verbreed.

In het verkeersonderzoek is op basis van kencijfers en ervaringsgegevens beoordeeld in hoeverre de uitbreiding dan wel inperking van de glastuinbouwactiviteiten in Stompwijk effect zal hebben op de verkeersintensiteiten. Daarbij is rekening gehouden met de invulling van het gebied die op grond van het vigerende bestemmingsplan (maximaal) mogelijk is gemaakt. Die methodiek levert voor dit moment de meest betrouwbare en best voorspelbare resultaten op.

Ad e.:

In het akoestisch onderzoek is er vanuit gegaan dat het landbouwverkeer onderdeel uitmaakt van het vrachtverkeer. In het Reken- en Meetvoorschrift geluid is geen aparte voertuigcategorie voor landbouwvoertuigen voorhanden. De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd conform de geldende voorschriften en correcties. Voor bochten en beperkte hellingen zijn geen specifieke correcties van toepassing van het optrekkende verkeer. Dit is bijvoorbeeld wel het geval bij verkeerslichten of rotondes. Hiervan is in voorliggende situatie echter geen sprake.

Ad f.:

Reclamanten vrezen dat ook de voor hun woning vastgestelde hogere grenswaarde zal worden overschreden wanneer geen extra maatregelen worden getroffen.

Wij verwijzen in de eerste plaats naar de beantwoording van onderdeel a. van de voorliggende zienswijze. De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding om te veronderstellen dat ter plaatse van de woning van reclamanten sprake zou kunnen zijn van een geluidsbelasting die hoger is dan de hogere grenswaarde van 52 dB.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform het geldende Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder. Op basis van het akoestisch onderzoek is een overschrijding van de grenswaarde berekend en is onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen uitgevoerd. Uit dit onderzoek komt naar voren dat bronmaatregelen op deze locatie beperkt effect sorteren en dat afschermdende maatregelen in de vorm van een geluidsscherm of een geluidswal beperkt inpasbaar zijn in verband met de aanwezige brug. Daarnaast kan een geluidsscherm voor 1 woning niet doelmatig worden geacht en is er voor gekozen om voor de woning een hogere grenswaarde aan te vragen. Om de conclusie te bevestigen dat binnen de woning nog sprake is van een acceptabele geluidsbelasting (zie ook onder a.), wordt in het vervolgetraject voor de aanleg van de weg nader vervolgonderzoek ingesteld naar de huidige gevelisolatie van de woning. Daarbij zal beoordeeld worden of de bestaande isolatiewaarde van de gevels voldoende is in relatie tot de maximaal toegestane binnenwaarde in de woningen. Als uit deze beoordeling blijkt dat extra geluidwering aan de gevel noodzakelijk is om te voldoen

aan de maximale binnenwaarde, zal c.q. kan deze op kosten van de gemeente en in overleg met de bewoners worden aangebracht.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

12. Reclamanten 12 te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

- a. Door de aanleg van de nieuwe weg verandert het zicht vanuit de paardenbak en vanaf het land, de Verbindingsweg neemt het vrije zicht weg.
- b. De aanleg van de nieuwe weg veroorzaakt geluidshinder voor mens en dier, de paarden zullen tijdens het rijden hinder ondervinden van de weg.
- c. Reclamanten vrezen dat de aanleg van de weg zal leiden tot waardevermindering van het bedrijf aan de Doctor van Noortstraat 205 en daarmee tot het ontstaan van planschade.
- d. Reclamanten kunnen zich niet vinden in het niet plaatsen van een geluidswal dan wel bomenrij om het zicht van de weg, gezien vanuit de paardenbak en het land, weg te nemen.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.:

Reclamanten voorzien dat de aanleg van de weg het aanzicht vanaf hun gronden op het landschap zal aantasten.

In de eerste plaats kunnen wij niet anders dan onderkennen dat het uitzicht vanaf de gronden van reclamanten met de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg zal wijzigen. In de huidige situatie is sprake van uitzicht op aan het perceel van reclamanten grenzende agrarische percelen met daarachter de (woon)bebouwing aan het Laantje van Van Kampen en het daar achter gelegen dijklichaam van de Nieuwe Vaart. In de beoogde plansituatie zal op een afstand variërend van circa 12 tot 19 meter van de perceelgrens van reclamanten het tracé van de Verbindingsweg komen te liggen. Ontegenzeggelijk is dus sprake van een significante wijziging van het landschap en dus het zicht vanaf de gronden van reclamanten.

Wij merken op dat de wijze, waarop de nieuwe weg in het landschap zal worden ingepast, vooral gekenmerkt wordt door respect voor het bestaande karakter van het landelijk gebied rond Stompwijk. Wij verwijzen daarbij ook nadrukkelijk naar de vormgevingsvisie³³ en het Beeldkwaliteitsplan³⁴ die voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg zijn opgesteld en die als Bijlagen 6 resp. 7 deel uitmaken van de toelichting van het voorliggende plan. De te hanteren ontwerpprincipes leiden er toe dat voor dit deel van het wegtracé behoud van de openheid van het landschap centraal staat. Het hoogteverschil tussen de nieuwe weg en de aansluitende landerijen blijft zo beperkt als technisch mogelijk. Langs de randen van de weg worden geen bomen of andere hoog opgaande beplanting aangebracht. Straatverlichting wordt niet of alleen daar waar noodzakelijk geplaatst. De impact van de aanleg van de weg op het landschap, maar daarmee ook op de verandering van het zicht daarop vanaf aangrenzende gronden zoals die van reclamanten, wordt op die manier zoveel als mogelijk beperkt. Daarmee is naar ons oordeel sprake een aanvaardbare ingreep in het landschap en worden reclamanten door die ingreep redelijkerwijs niet onevenredig in hun belangen geschaad.

Ad b.:

Reclamanten vrezen voor geluidshinder voor mens en dier als gevolg van de komst van de weg en voorzien dat de paarden tijdens het berijden daarvan door het verkeersgeluid verstoord zullen worden.

Uit het ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan uitgevoerde onderzoek naar verkeersgeluid³⁵ blijkt dat voor de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer ter plaatse van de gronden van reclamanten

³³ Witteveen+Bos, Vormgevingsvisie Bereikbaar Stompwijk (mei 2015)

³⁴ Witteveen+Bos, Beeldkwaliteitsplan voor Bereikbaar Stompwijk (23 mei 2016)

³⁵ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)



(waarop de waarneempunten 248, 249 en 250 uit het verkeers- en milieuonderzoek betrekking hebben) niet de effecten van de nieuwe Verbindingsweg maatgevend zijn, maar de bestaande N206. De aanleg van de nieuwe Verbindingsweg in samenhang met de daarvoor in de directe nabijheid van de woning van reclamanten benodigde aanpassing van de Doctor van Noortstraat leidt niet tot een hogere gecumuleerde geluidsbelasting dan waarvan voor de woning van reclamanten in de bestaande situatie al sprake is. Met andere woorden: indien en voor zover reclamanten al geluidshinder voor mens en dier zouden ondervinden, dan is niet de beoogde nieuwe Verbindingsweg de bron daarvan maar de N206.

Ad c.:

Reclamanten voorzien dat de aanleg van de weg zal leiden tot waardedaling van hun bedrijf en daarmee tot planschade.

Een besluit tot wijziging van een planologisch regime kan leiden tot negatieve effecten voor eigenaren van gronden in dan wel nabij het gebied waarop de planologische wijziging betrekking heeft. Deze negatieve effecten kunnen op een financiële waarde worden gewaardeerd, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering van eigendommen. In dat geval kan sprake zijn van het ontstaan van planschade, waarvan degene die meent daardoor te worden getroffen aan het college van burgemeester en wethouders kan verzoeken deze schade voor vergoeding in aanmerking te brengen. Een dergelijk verzoek zal door het college op de voet van artikel 6.1 Wro in behandeling genomen worden. Als regel hoeft het eventuele ontstaan van (al dan niet voor vergoeding in aanmerking komende) planschade geen belemmering te vormen voor de vaststelling van het desbetreffende planologisch besluit.

Ad d.:

Reclamanten zijn het niet eens met het feit dat de nieuwe weg vanaf hun gronden gezien akoestisch en visueel niet wordt afgeschermd door middel van een geluidswal dan wel een bomenrij.

In de eerste plaats verwijzen wij naar de beantwoording van onderdeel a. van de zienswijze van reclamanten. De openheid en doorzichten zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van het landschap in het buitengebied van Stompwijk van doorslaggevende betekenis. Het afschermen van het tracé van de nieuwe Verbindingsweg door middel van geluidswallen, bomenrijen of andere voorzieningen vormt een ernstige inbreuk op deze kernkwaliteiten, die alleen door zeer dringende redenen te rechtvaardigen zou zijn.

Waar het gaat om het visueel afschermen van de weg ten opzichte van de gronden van reclamanten zou het plaatsen van een bomenrij o.i.d. het zicht op het landschap wegnemen en de openheid van het landschap verstoren. Met andere woorden: reclamanten verzoeken om ten behoeve van het voorkomen van aantasting van het aanzicht vanaf hun gronden een voorziening te treffen die het vrije (door)zicht over de landerijen en de kwaliteit van het open cultuurlandschap volstrekt verstoort. Het spreekt voor zich dat hier in redelijkheid niet kan worden gesproken van een door dringende redenen gerechtvaardigde inbreuk op de landschappelijke kernkwaliteiten.

Voor wat betreft het plaatsen van een geluidswal merken wij op dat op basis van het onderzoek naar verkeersgeluid³⁶ blijkt, dat de geluidsbelasting ter plaatse van de (bedrijfs)woning c.q. de gronden van reclamanten niet zodanig is dat van enige noodzaak tot het treffen van overdrachtsmaatregelen als een geluidswal kan worden gesproken. Nu een aanvaardbaar akoestisch klimaat ter plaatse uit hoofde van het hier voorliggende plan dergelijke maatregelen niet vergt, kan ook hier in redelijkheid niet worden gesproken van een door dringende redenen gerechtvaardigde inbreuk op de landschappelijke kernkwaliteiten.

Gelet hierop kunnen wij aan dit onderdeel van de zienswijze niet tegemoet komen.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

³⁶ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)

13. Reclamanten 13 te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

- a. Reclamanten verzoeken om in het belang van de verkeersveiligheid de langzaam verkeersroute ter plaatse van de nieuwe brug over de Nieuwe Vaart via de tunnel onder de brug door te laten lopen en niet de nieuwe weg te laten kruisen.
- b. Ter plaatse van het 'Laantje van Van Kampen' moet worden voorzien in een keermogelijkheid voor hulpdiensten, vuilniswagens, etc. Een optie zou kunnen zijn om, net als op enkele andere plaatsen bij de Verbindingsweg, grasbetonblokken te leggen waar auto's kunnen keren. Daarmee blijft het karakter als groenstrook behouden.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.:

Reclamanten verzoeken de langzaam verkeersroute ter hoogte van de brug over de nieuwe vaart niet gelijkvloers de nieuwe Verbindingsweg te laten kruisen maar deze onderlangs de brug te laten lopen.

Van verschillende stakeholders in het gebied hebben wij, al dan niet in de vorm van een zienswijze tegen het ontwerp van het voorliggende plan, gelijklopende verzoeken over de inpassing van de langzaam verkeersverbinding ontvangen. Wij onderschrijven de gedachte dat een gelijkvloerse kruising met de Verbindingsweg vanuit oogpunt van verkeersveiligheid geen optimale oplossing is. Daarom zijn wij in het kader van het definitieve ontwerp en inrichting de mogelijkheden aan het onderzoeken om inderdaad, zoals door reclamanten gevraagd, de langzaam verkeersroute onderlangs de nieuwe brug over de Nieuwe Vaart te laten lopen.

Om een dergelijke onderlangse verbinding mogelijk te maken en in het plan voldoende flexibiliteit te behouden om verschillende ontwerpvarianten te faciliteren is een beperkte aanpassing van de verbeelding van het voorliggende plan nodig in de vorm van het verruimen van de binnen de verkeersbestemming opgenomen aanduiding voor een onderdoorgang. Deze aanpassing zullen wij doorvoeren om aan de zienswijze van reclamanten tegemoet te kunnen komen.

Ad b.:

Reclamanten verzoeken om aan het eind van het eerste deel van het Laantje van Van Kampen een voorziening te realiseren waarvan hulpdiensten, de afvalinzameling, e.d. gebruik kunnen maken om te keren. Reclamanten doen de suggestie daarbij bijvoorbeeld gebruik te maken van grasbetonblokken.

Wij onderkennen de noodzaak van een dergelijke keer- en opstelvoorziening ten behoeve van de woningen aan het eerste deel van het Laantje. In de op grond van het voorliggende plan voor deze gronden opgenomen groenbestemming is een dergelijke voorziening al toegestaan. De feitelijke inrichting van dit deel van het plangebied is waar het gaat om aan te leggen voorzieningen voor langzaam verkeer, hulpdiensten, inzameling van huisvuil, e.d. nog onderwerp van studie. Wij zullen in de verdere uitwerking van de inrichting het verzoek van reclamant meenemen. Een aanpassing van het plan is niet nodig om aan dit onderdeel van de zienswijze tegemoet te komen.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op wat hiervoor is overwogen, aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

14. LTO Noord te Haarlem

Inhoud van de zienswijze:

- a. Het bestemmingsplan bevat nauwelijks informatie over de rol die de agrarische belangen spelen bij de afwegingen omtrent de keuzes van tracé, inrichting en aanleg van nieuwe infrastructuur. Factoren als doorsnijding van percelen, verbindingen en verkeershinder zijn niet in een grondprijs per hectare uit te drukken. Reclamante verzoekt op een goede wijze rekening te houden met de agrarische belangen.



- b. Reclamante is van oordeel dat het plan niet voorziet in een toereikende juridisch-planologische ruimtereservering voor een goede, veilige en vanuit agrarisch oogpunt doelmatige vormgeving en inrichting van de weg resp. voor een vanuit oogpunt van een goede agrarische bedrijfsvoering aanvaardbare ontsluiting van agrarische percelen.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.:

Reclamante stelt dat het bestemmingsplan onvoldoende inzicht geeft in de rol die de agrarische belangen hebben gespeeld in de belangenafweging en besluitvorming. Reclamante verzoekt op een goede wijze met de agrarische belangen rekening te houden.

Wij merken in de eerste plaats op dat het (zo goed als) uitgesloten is de gewenste nieuwe Verbindingsweg op een zodanige wijze in te passen dat in het geheel geen sprake is van (1) het doorsnijden van agrarische percelen of (2) effect op de bedrijfsvoering van agrarische bedrijven. Wel hebben wij voor wat betreft de beoogde inpassing van het wegtracé nadrukkelijk getracht dergelijke negatieve effecten, voor zover daarin niet door middel van verwerving van gronden en daarbij uit te keren schadeloosstellingen kan worden voorzien, zoveel als redelijkerwijs mogelijk te beperken. Zo hebben wij er naar gestreefd minimale inbreng van agrarische gronden te bewerkstelligen en te voorkomen dat voor de bedrijfsvoering onbruikbare restpercelen ontstaan. Waar toch dergelijke restpercelen ontstaan biedt de gemeente aan deze te kopen. Gebiedseigen structuren en kavelstructuren worden zo minimaal mogelijk aangetast. De weg is verder zo dicht mogelijk bij of tegen bestaande infrastructuur van weg en water ingepast, met logische verbindingen met bestaande weg- en waterstructuren. Dit alles vooral in het belang van het behoud van een zo optimaal mogelijke agrarische bedrijfsvoering.

Voorts biedt de gemeente in het kader van de grondverwingen alle verkopende agrariërs en andere eigenaren nieuwe dammen aan met duikers en afscheidingen in de vorm van sloten, rasters en hekwerken met poorten. Dit mede om te bewerkstelligen dat de voorzieningen voldoende ruim zijn voor landbouwmachines maar ook zodat in het belang van de ruimtelijke kwaliteit een zo uniform mogelijk beeld ontstaat. Daarmee biedt het voorliggende plan naar ons oordeel voldoende mogelijkheden om te voorzien in een adequate bereikbaarheid en ontsluiting van agrarische percelen grenzend aan het tracé van de weg en hebben wij deze voorzieningen betrokken in het voor de nieuwe Verbindingsweg opgestelde Beeldkwaliteitsplan³⁷. Al met al menen wij daarom dat het belang van de agrarische sector, voor zover mogelijk, in het voorliggende plan afdoende is betrokken en verankerd.

Uiteraard zullen wij ook in het vervolgtraject, bij het verder ontwerpen van de feitelijke inpassing en inrichting maar ook bij de grondverwing, blijven streven naar een goede borging voor de belangen van de agrarische sector en de bedrijfsvoering van individuele bedrijven.

Wij zien in dit onderdeel van de zienswijze geen aanleiding om het plan gewijzigd vast te stellen.

Ad b.:

Reclamante is van mening dat het plan niet voorziet in een adequate ruimtereservering voor een inpassing en inrichting van de weg zonder belemmeringen voor het landbouwverkeer en een goede en veilige bereikbaarheid van agrarische percelen. Vooral het gegeven dat niet alle agrarische percelen een eigen ontsluiting op de nieuwe Verbindingsweg krijgen, maar dat per twee percelen gebruik gemaakt zal moeten worden van één gedeelde ontsluiting, is voor reclamante niet aanvaardbaar.

Wij herhalen in de eerste plaats wat wij ook hebben uiteengezet naar aanleiding van de overlegreactie van reclamante³⁸. Het bestemmingsplan legt geen gedetailleerde technische – en vormgevingsdetails vast maar voorziet slechts in een juridisch-planologische regeling en reservering die voldoende is om de beoogde aanleg van de weg te faciliteren en om ruimte te bieden aan de verschillende qua ontwerp, techniek en vormgeving mogelijke varianten van die weg. Reclamante maakt in haar zienswijze niet duidelijk waarom de in het plan vastgelegde ruimtereservering onvoldoende zou zijn. Wij kunnen deze stelling hoe dan ook niet

³⁷ Witteveen+Bos, Beeldkwaliteitsplan voor Bereikbaar Stompwijk (23 mei 2016)

³⁸ Zie paragraaf 9.3.3 van de plantoelichting.



onderschrijven, omdat alle voor de inpassing van de nieuwe Verbindingsweg mogelijke en aan de voor wat betreft verkeersveiligheid, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, etc. gestelde eisen voldoende ontwerpvarianten binnen het voorliggende plan gerealiseerd kunnen worden.

Voor wat betreft het uitgangspunt dat agrarische percelen aansluitingen op de weg zullen moeten delen merken wij het volgende op. Wij begrijpen dat dit uitgangspunt tot op zekere hoogte voor de gebruikers van agrarische percelen beperkingen kan opleveren. Echter, het aantal agrarische percelen waar dit thema aan de orde is en het aantal afzonderlijke eigenaren/gebruikers van de betrokken percelen is naar verhouding beperkt. Daar tegenover staat dat toepassing van het principe van gedeelde ontsluitingen leidt tot een aanzienlijk betere situatie waar het gaat om verkeersveiligheid³⁹ en de ruimtelijke kwaliteit in het gebied zeer ten goede komt. Alles afwegend menen wij dat de keuze voor het principe van gedeelde ontsluitingen gerechtvaardigd is en niet tot onevenredige beperkingen van de gebruiksmogelijkheden van de betrokken percelen leidt. De vormgeving en inrichting van de nieuwe weg en de aansluiting van de agrarische percelen daarop bieden, in vergelijking met de huidige situatie waarin het landbouwverkeer altijd gebruik moet maken van de veel smallere Doctor van Noortstraat, juist voor het agrarische verkeer ruimere mogelijkheden.

Ten aanzien van de stelling van reclamante, ten slotte, dat de beantwoording van haar overlegreactie niet overeenkomt met de uitwerking op dit punt in het plan, merken wij dit op. In het plan⁴⁰ is als kwalitatief-ruimtelijk uitgangspunt benoemd dat agrarische percelen van een gedeelde ontsluiting gebruik dienen te maken. Het bestemmingsplan legt echter op geen enkele wijze vast waar de ontsluitingen zich moeten bevinden, hoe deze moeten worden ingericht, etc. Naar ons oordeel is daarom de beantwoording van de overlegreactie volledig consistent met de gehanteerde planmethodiek. Wij herkennen ons dan ook niet in deze stelling van reclamante.

Gezien het bovenstaande treft dit onderdeel van de zienswijze geen doel.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

15. Reclamanten 15 te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

Reclamant verzoekt om aan het perceel Doctor van Noortstraat 153 ('Laantje van Van Kampen') in plaats van de huidige recreatieve bestemming een bestemming woondoeleinden met de daarbij behorende erven toe te kennen. Genoemd perceel wordt, evenals de aangrenzende percelen, al sinds lange tijd en met medeweten van de gemeente gebruikt voor permanente bewoning.

Beantwoording van de zienswijze:

Het voorliggende bestemmingsplan omvat alleen gronden waarop het beoogde tracé van de nieuwe Verbindingsweg met bijbehorende voorzieningen is gesitueerd alsmede daaraan grenzende gronden waar een aanpassing van het juridisch-planologisch regime nodig is om de aanleg van de Verbindingsweg te faciliteren. Andere gronden resp. andere mogelijke ontwikkelingen worden in het voorliggende plan niet meegenomen.

Het perceel Doctor van Noortstraat 153 maakt geen deel uit van het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan. Aangezien er geen enkele relatie bestaat tussen de door reclamant gewenste bestemmingswijziging en de beoogde aanleg van de nieuwe Verbindingsweg, bestaat er geen grond om het perceel aan het plangebied toe te voegen. Aan het verzoek van reclamant tot wijziging van de bestemming van het perceel kunnen wij daarom niet tegemoet komen. Wij adviseren reclamant zijn verzoek buiten deze bestemmingsplanprocedure om (bijvoorbeeld door middel van het indienen van een vooroverlegverzoek) ter beoordeling voor te leggen.

³⁹ Immers: een kleiner aantal aansluitingen / ontsluitingen dat aantakt op de weg levert minder situaties op die de aandacht van verkeersdeelnemers kunnen afleiden en daar bijdragen aan verminderde verkeersveiligheid.

⁴⁰ Namelijk door middel van een bepaling over ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit in de relevante bestemmingen, gekoppeld aan de notitie 'Uitgangspunten beeldkwaliteit' die als bijlage deel uitmaakt van de regels.



Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

16. Reclamanten 16 te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

- a. Reclamanten vragen aandacht voor de ontsluiting van de woonpercelen aan het noordelijk deel van het Laantje. Zij verzoeken vooral zorg te dragen voor een veilige oplossing die enerzijds de bereikbaarheid van deze woonkavels zo optimaal mogelijk maakt maar anderzijds de verkeersveiligheid op dit (door zijn ligging en de toegestane snelheid) voor kruisend verkeer niet ongevaarlijke wegvak te waarborgen.
- b. Reclamanten vragen aandacht voor de loop van de langzaam verkeersverbinding ter plaatse van de brug over de Nieuwe Vaart. Zij juichen een langzaam verkeersverbinding in de vorm van een tunnel onderlangs de brug toe maar verzoeken deze wel op een zodanige manier te ontwerpen dat het veilig, logisch en aantrekkelijk wordt deze route daadwerkelijk te gebruiken.
- c. Reclamanten vragen aandacht voor het beperken van de overlast en het borgen van de bereikbaarheid van de woningen tijdens de daadwerkelijke aanleg van de nieuwe Verbindingsweg.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a. + b.:

Voor de beantwoording van deze onderdelen van de zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van de zienswijzen 4. en 13.

Ad c.:

Reclamanten vragen om maatregelen om overlast en slechte bereikbaarheid van hun percelen tijdens de feitelijke aanleg van de nieuwe weg te voorkomen.

Het spreekt voor zich dat de gemeente, als opdrachtgever voor de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg, zich te zijner tijd zal inspannen om onevenredige overlast of slechte bereikbaarheid van woon- en overige percelen tijdens de werkzaamheden, die nodig zijn voor de aanleg van de weg, te voorkomen.

Wij constateren echter dat dit onderdeel van de zienswijze betrekking heeft op de uitvoeringsfase van het plan en niet op de (procedure om te komen tot) vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan of de inhoud van dat plan. Het bestemmingsplan regelt de planologisch-juridische grondslag voor het gebruiken van gronden en het ten behoeve van dat gebruik bebouwen van die gronden. Een bestemmingsplan kan echter niet voorzien in regels, voorwaarden of normen die betrekking hebben op de werkzaamheden ten behoeve van de uitvoeringsfase van dat plan, zoals reclamanten hier verzoeken.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op wat hiervoor is overwogen, aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

17. Reclamant 17 te Leidschendam

Inhoud van de zienswijze:

- a. Reclamant vreest dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg ernstige geluidhinder zal veroorzaken voor de woningen aan de Doctor van Noortstraat vanaf nr. 175. Zonder geluidwerende – en inrichtingsmaatregelen tast dit het woon- en leefklimaat onevenredig aan.
- b. Reclamant vreest voor planschade, zeker wanneer geen maatregelen tegen de geluidhinder worden getroffen, en vraagt toekenning van een vergoeding van de kosten.
- c. Reclamant doet een voorstel voor de wijze waarop in adequate geluidwering kan worden voorzien.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.:

Reclamant vreest voor ernstige geluidhinder die, wanneer geen geluidwerende – en inrichtingsmaatregelen worden genomen, het woon- en leefklimaat onevenredig zal aantasten.

Bij de voorbereiding van het voorliggende bestemmingsplan is aan de hand van de berekende verkeerseffecten van de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg ook onderzoek gedaan naar de gevolgen van het plan voor de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de gevels van gevoelige objecten, zoals woningen. Het rapport van dit onderzoek⁴¹ maakt als Bijlage 2 deel uit van de plantoelichting. De resultaten van bedoeld onderzoek worden beschreven in paragraaf 6.4 van de toelichting.

Het akoestisch onderzoek geeft op adequate wijze inzicht in de effecten van het plan op het vlak van verkeersgeluid. Door middel van dit onderzoek is in kaart gebracht of er bij bestaande woningen in dan wel grenzend aan het plangebied sprake is van een zodanige toename van de belasting op de gevel door verkeersgeluid, dat maatregelen vereist zijn om voor de betreffende woningen te kunnen voldoen aan de geldende grenswaarden voor de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer. Wij hebben geen aanleiding de gehanteerde onderzoeksmethodiek dan wel de uitkomsten van het onderzoek in twijfel te trekken. Reclamant voeren daartoe in zijn zienswijze ook geen gronden aan, noch heeft hij bijvoorbeeld door middel van een contraexpertise aannemelijk gemaakt dat de uitgangspunten en uitkomsten van dit onderzoek onjuist zijn te achten.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de woning van reclamant, evenals een aantal van de overige woningen aan dit deel van de Doctor van Noortstraat, binnen de geluidszone van de nieuwe Verbindingsweg zal komen te liggen. Voor een aantal, te weten zes, woningen binnen de geluidszone van de nieuwe weg is geconstateerd dat ter plaatse van deze woningen sprake is van een overschrijding van de hier geldende wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een overzicht van de betrokken woningen is opgenomen in figuur 6.10 in de toelichting van het plan. De woning van reclamant behoort niet tot de woningen waar sprake zal zijn van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Er wordt ruimschoots voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De in het akoestisch onderzoek beschreven resultaten voor de waarneempunten 216 t/m 219 (het perceel Doctor van Noortstraat 175), die dicht bij de nieuwe weg zijn gelegen dan de woning van reclamant, rechtvaardigen deze conclusie: de geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe weg blijft voor deze waarneempunten beperkt tot maximaal 44 dB⁴².

Hieruit volgt dat (1) in de plansituatie ter plaatse geen sprake is van overschrijding van de wettelijke geluidsnormen en (2) er gelet op de onderzoeksresultaten geen aanleiding is om te veronderstellen dat het woon- en leefklimaat van reclamant onevenredig zal worden aangetast. Dat betekent dat er ook geen grond is voor het treffen van geluidswerende – of inrichtingsmaatregelen. De geluidsbelasting ter plaatse is immers niet zodanig dat de bescherming van het woon- en leefklimaat zulke maatregelen vereist.

Dit onderdeel van de zienswijze treft daarom geen doel.

Ad b.:

Reclamant vreest als gevolg van het plan te worden geconfronteerd met planschade en vraagt om vergoeding van die kosten

Een besluit tot wijziging van een planologisch regime kan leiden tot negatieve effecten voor eigenaren van gronden in dan wel nabij het gebied waarop de planologische wijziging betrekking heeft. Deze negatieve effecten kunnen op een financiële waarde worden gewaardeerd, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering van eigendommen. In dat geval kan sprake zijn van het ontstaan van planschade, waarvan degene die meent daardoor te worden getroffen aan het college van burgemeester en wethouders kan verzoeken deze schade voor vergoeding in aanmerking te brengen. Een dergelijk verzoek zal door het

⁴¹ GoudappelCoffeng, Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk (5 oktober 2016)

⁴² In een situatie zonder maatregelen in de vorm van stil asfalt, in de praktijk wordt op de Verbindingsweg wél stil asfalt toegepast en zal deze waarde nog 2 dB lager liggen.



college op de voet van artikel 6.1 Wro in behandeling genomen worden⁴³. Een aanvraag om vergoeding van planschade kan overigens pas in behandeling worden genomen wanneer het planologisch besluit, zoals een bestemmingsplan, dat de schade zou veroorzaken onherroepelijk is geworden.

Als regel hoeft het eventuele ontstaan van (al dan niet voor vergoeding in aanmerking komende) planschade geen belemmering te vormen voor de vaststelling van het desbetreffende planologisch besluit. In het voorliggende geval hebben wij, gelet ook op de beantwoording van onderdeel a. van deze zienswijze, op voorhand ook geen aanleiding om te veronderstellen dat de gevolgen van het plan voor reclamant zodanig zijn dat hieruit naar verwachting voor vergoeding in aanmerking komende planschade zou kunnen ontstaan.

Het aspect planschade geeft ons daarom geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling dan wel afzien van vaststelling van het plan.

Ad c.:

Reclamant legt in zijn zienswijze een voorstel voor waarop naar zijn mening kan worden voorzien in een adequate vering van het verkeersgeluid en daarmee beperking van de geluidshinder.

Gelet op de beantwoording van onderdeel a. van de zienswijze bestaat geen aanleiding om ter plaatse van het door reclamant genoemde wegvak dan wel van de woningen aan het noordelijke deel van de Doctor van Noortstraat (het 'Laantje van Van Kampen) geluidwerende voorzieningen te realiseren.

Wij kunnen daarom aan dit onderdeel van de zienswijze niet tegemoet komen.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op vorenstaande overwegingen, geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

18. Hoogheemraadschap van Rijnland te Leiden

Inhoud van de zienswijze:

- a. In de tabel van figuur 5.1 van paragraaf 5.3.2 van de plantoelichting zijn onjuiste waterpeilen opgenomen voor het zomer- en winterpeil van de Meeslouwerpolder en de Grote Westeindse Polder;
- b. Het wegtracé in de Grote Westeindse Polder ligt in een onderbemaling waar de waterpeilen zijn vastgesteld op NAP min 2,52 m. / min 2,62 m. Aangezien het beleid van het Hoogheemraadschap is om onderbemalingen op te heffen is het mogelijk dat in de toekomst de waterpeilen in deze onderbemaling op een hoger peil worden vastgesteld. Het Hoogheemraadschap adviseert deze mogelijke aanpassing van de waterpeilen als aandachtspunt bij het vaststellen van de weghoogte mee te nemen;
- c. De waterafvoer vanuit het kassengebied is onderwerp van studie. Mogelijk leidt dit tot het verlengen van de hoofdwatergang langs de noordzijde van het wegtracé in westelijke richting tot aan het bebouwde gebied. Gezien de mogelijkheden binnen de bestemming 'Groen' is hiervoor geen aanpassing van de verbeelding nodig.

Beantwoording van de zienswijze:

Ad a.:

De door reclamante in de zienswijze aangegeven correcte waterpeilen voor het zomer- en winterpeil in de Meeslouwerpolder en de Grote Westeindse Polder worden in de tabel 5.3.2 van de plantoelichting overgenomen. Het bestemmingsplan wordt op dit punt gewijzigd vastgesteld.

Ad b.:

Wij hebben kennis genomen van dit onderdeel van de zienswijze. Zoals gesuggereerd zal de mogelijke aanpassing van de waterpeilen als aandachtspunt bij het vaststellen van de weghoogte meegenomen worden. Tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan geeft dit onderdeel van de zienswijze geen aanleiding.

⁴³ Een aanvraag om vergoeding van planschade kan overigens pas in behandeling worden genomen wanneer het planologisch besluit, zoals een bestemmingsplan, dat de schade zou veroorzaken onherroepelijk is geworden.

Ad c.:



Wij hebben kennis genomen van dit onderdeel van de zienswijze. Tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan geeft dit onderdeel van de zienswijze geen aanleiding.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft, gelet op wat onder a. is overwogen, aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

C. WIJZIGINGEN IN HET BESTEMMINGSPLAN 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

Hoofdstuk 1: Inleiding t/m Hoofdstuk 4: Visie op het plangebied

Géén wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen.

Hoofdstuk 5: Water

- Paragraaf 5.3.2: tabel in figuur 5.1 aangepast met correcte zomer- en winterpeilen polders

Hoofdstuk 6: Milieu- en omgevingsaspecten + Hoofdstuk 7: Cultureel erfgoed

Géén wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen.

Hoofdstuk 8: Juridische vormgeving

- Paragraaf 8.2.2 is aangevuld in verband met de aanpassing van de regels, behorende bij de bestemming 'Wonen – 4'.

Hoofdstuk 9: Uitvoerbaarheid

Géén wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen.

Bijlagen bij de toelichting:

Géén wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen.

C2. WIJZIGINGEN IN DE REGELS

Artikel 1 t/m 12:

Geen wijzigingen.

Artikel 13 'Wonen – 4' :

Aangepast:

- 13.2.3 bijgebouwenregeling voorwaardelijk verruimd tot maximaal 275 m²

Artikel 14 t/m 24:

Geen wijzigingen.

C3. WIJZIGINGEN OP DE VERBEELDING

- Ter hoogte van de bocht naar de brug over de Nieuwe Vaart is de verkeersbestemming ten behoeve van het ontsluiten van de woningen aan het noordelijke deel van het 'Laantje van Van Kampen' geschrapt;
- Ter hoogte van de bocht naar de brug over de Nieuwe Vaart is het vlak met de bouwaanduiding 'Onderdoorgang' vergroot.

D. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN IN HET BESTEMMINGSPLAN

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

Hoofdstuk 1: Inleiding

- Paragraaf 1.3: Aan het overzicht van de vigerende bestemmingsplannen is toegevoegd het bestemmingsplan “Landelijk Gebied Leidschendam, Gedeeltelijke Herziening 1987”

Hoofdstuk 2: Beleidskader

Géén ambtshalve wijzigingen.

Hoofdstuk 3: Bestaande situatie

Géén ambtshalve wijzigingen.

Hoofdstuk 4: Visie op het plangebied

- In verband met een geconstateerde opmaakfout in het verkeers- en milieuonderzoek is het rapport van dit onderzoek (Bijlage 2 bij de plantoelichting) vervangen door een nieuwe versie. De verwijzingen naar dit rapport zijn vervangen.

Hoofdstuk 5: Water

Géén ambtshalve wijzigingen.

Hoofdstuk 6: Milieu- en omgevingsaspecten

- In verband met een geconstateerde opmaakfout in het verkeers- en milieuonderzoek is het rapport van dit onderzoek (Bijlage 2 bij de plantoelichting) vervangen door een nieuwe versie. De verwijzingen naar dit rapport in de tekst zijn daarop aangepast;
- Paragraaf 6.4.2.5 is aangepast in verband met verwijzing naar het definitieve – in plaats van ontwerpbesluit hogere waarde.

Hoofdstuk 7: Cultureel erfgoed

Géén ambtshalve wijzigingen.

Hoofdstuk 8: Juridische vormgeving

- Paragraaf 8.1.4.4.1 (‘Enkelbestemmingen’) is aangevuld omdat is geconstateerd dat hier een beschrijving van de enkelbestemming ‘Wonen – 4’ ontbrak.

Hoofdstuk 9: Uitvoerbaarheid

- Paragraaf 9.3.3.1: De beschrijving van wijze waarop de provincie in het vooroverleg is betrokken is aangepast in verband met het uitblijven van een formele provinciale overlegreactie;
- Paragraaf 9.3.4.2: De informatie over de terinzagelegging van het plan is aangevuld met het aantal ingekomen zienswijzen.



Bijlagen bij de toelichting:

- Bijlage 2 (Rapportage verkeers- en milieuonderzoek) is in verband met een geconstateerde opmaakfout in één van de tabellen vervangen door een nieuwe versie;
- Bijlage 13 (ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder) is vervangen door het definitieve hogere waardenbesluit.

D2. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN IN DE REGELS

Geen ambtshalve wijzigingen in de regels.

D3. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN OP DE VERBEELDING

- Het ID-nummer van het plan evenals de titel zijn aangepast om de gewijzigde planstatus ('vastgesteld' in plaats van 'ontwerp') weer te geven;

Bijlage 1:

(Akoestische analyse vier nieuwe woningen eigen erf Granneman Stompwijk)

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Akoestische analyse

Vier nieuwe woningen eigen erf Granneman Stompwijk

Datum
Kenmerk
Eerste versie

19 oktober 2016
LSD087/Kmc/1031.01

1 Inleiding

De gemeente Leidschendam-Voorburg is voornemens om aan de noordzijde van Stompwijk een nieuwe verbindingsweg te realiseren. De weg heeft ten doel om het glastuinbouwgebied (Huysitterweg) rechtstreeks te verbinden met de provinciale weg N206 en de bestaande wegen te ontlasten (onder andere de Doctor Van Noortstraat en de Meerlaan). Langs de nieuwe verbindingsweg is het voornemen om vier nieuwe woningen (twee keer twee-onder-een-kap-woningen) te realiseren nabij de Huysitterweg. Een impressie van de beoogde situering van de nieuwe woningen is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Locatie van de beoogde nieuwe woningen

De gemeente Leidschendam-Voorburg wil graag inzicht in de akoestische consequenties van de voorgenomen plannen en heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven hiervoor een akoestische analyse uit te voeren.

Deze analyse is in voorliggende notitie beschreven. De beschreven analyse betreft een verkennend onderzoek en geen formele toetsing.

2 Wettelijk kader

Het wettelijke kader voor geluid is beschreven in de Wet geluidhinder. Voor de nieuwe woningen langs een nieuwe weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 53 dB (buitenstedelijk) of 58 dB (binnenstedelijk). De situering van de betreffende woningen is daarbij van belang. Wanneer de woningen binnen de bebouwde kom gelegen zijn, is in voorliggende situatie sprake van een binnenstedelijke situatie. Anders dienen de woningen te worden beschouwd als een buitenstedelijke situatie.

Afhankelijk van de volgordelijkheid van de te doorlopen ruimtelijke procedures is er voor de nieuwe verbindingsweg sprake van een nieuwe weg of een geprojecteerde weg.

3 Uitgangspunten

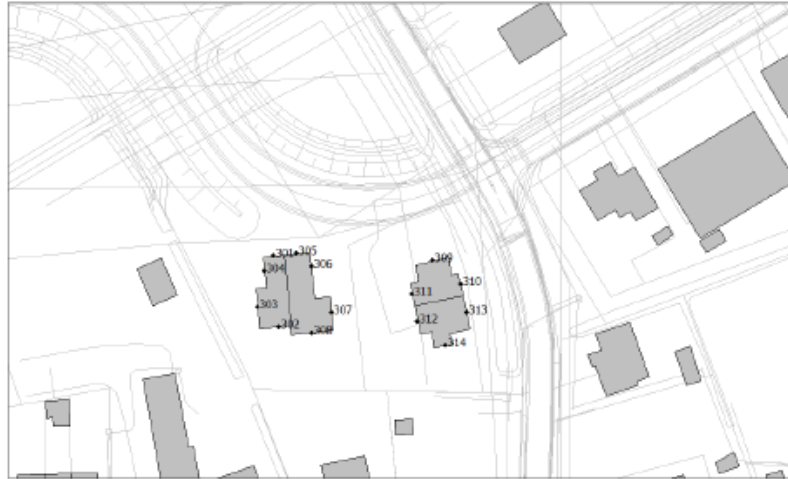
Bij de akoestische berekeningen is aangesloten op de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het akoestische onderzoek naar de nieuwe verbindingsweg rond Stompwijk. De uitgangspunten zijn beschreven in de rapportage 'Onderzoek verkeer en milieu nieuwe verbindingsweg Stompwijk' met het kenmerk LSD084/Kmc/1024.02 d.d. 5 oktober 2016.

Voor de nieuwe woningen zijn drie situaties onderzocht:

- de plansituatie 2028 zonder geluidsreducerend asfalt;
- de plansituatie 2028 met geluidsreducerend asfalt (-2 dB);
- de plansituatie 2028 waarbij nabij de nieuwe woningen wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 30 km/h zonder het effect van geluidsreducerend asfalt.

Waarneempunten

Op de nieuwe woningen is een aantal waarneempunten gesitueerd om de geluidsbelastingen te berekenen. Er is gerekend op een waarneemhoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 meter. Deze waarneemhoogten zijn representatief voor respectievelijk de eerste, tweede en derde bouwlaag van de woningen. Een overzicht van de waarneempunten is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Overzicht van de waarneempunten

4 Resultaten

Een overzicht van de berekende geluidsbelastingen voor de nieuwe woningen ten gevolge van de nieuwe verbindingsweg zijn weergegeven in tabel 4.1.

Daarbij zijn drie situaties onderzocht:

- de plansituatie 2028 zonder geluidsreducerend asfalt;
- de plansituatie 2028 met geluidsreducerend asfalt (-2 dB);
- de plansituatie 2028 waarbij nabij de nieuwe woningen wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 30 km/h zonder het effect van geluidsreducerend asfalt.

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting nieuwe weg 60 km/h zonder	geluidsbelasting nieuwe weg 60 km/h met	geluidsbelasting nieuwe weg 30 km/h zonder
		geluidsreducerend asfalt (dB)	geluidsreducerend asfalt (dB)	geluidsreducerend asfalt (dB)
301_A	1,5	52	50	48
301_B	4,5	53	51	49
301_C	7,5	53	51	49
302_A	1,5	< 40	< 40	< 40
302_B	4,5	< 40	< 40	< 40
302_C	7,5	< 40	< 40	< 40
303_A	1,5	42	40	< 40
303_B	4,5	44	42	41
303_C	7,5	45	43	42

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting nieuwe weg 60 km/h zonder geluidsreducerend asfalt (dB)	geluidsbelasting nieuwe weg 60 km/h met geluidsreducerend asfalt (dB)	geluidsbelasting nieuwe weg 30 km/h zonder geluidsreducerend asfalt (dB)
304_A	1,5	46	44	42
304_B	4,5	48	46	44
304_C	7,5	48	46	45
305_A	1,5	53	51	49
305_B	4,5	54	52	50
305_C	7,5	54	52	50
306_A	1,5	51	49	47
306_B	4,5	51	49	47
306_C	7,5	51	49	47
307_A	1,5	46	44	43
307_B	4,5	47	45	44
307_C	7,5	47	45	44
308_A	1,5	< 40	< 40	< 40
308_B	4,5	< 40	< 40	< 40
308_C	7,5	< 40	< 40	< 40
309_A	1,5	52	50	48
309_B	4,5	53	51	49
309_C	7,5	53	51	49
310_A	1,5	45	43	42
310_B	4,5	46	44	44
310_C	7,5	46	44	44
311_A	1,5	48	46	43
311_B	4,5	49	47	45
311_C	7,5	49	47	45
312_A	1,5	46	44	42
312_B	4,5	47	45	44
312_C	7,5	48	46	44
313_A	1,5	43	41	41
313_B	4,5	44	42	42
313_C	7,5	44	42	42
314_A	1,5	< 40	< 40	< 40
314_B	4,5	< 40	< 40	< 40
314_C	7,5	< 40	< 40	< 40

Tabel 4.1: Berekende geluidsbelastingen, inclusief correctie conform artikel 110g Wgh

Plansituatie 60 km/h zonder geluidsreducerend asfalt

Voor drie van de vier woningen is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. In deze situatie is een maximale geluidsbelasting berekend van 54 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt daarmee met maximaal 6 dB overschreden. Indien sprake is van een binnenstedelijke situatie wordt de maximale ontheffingswaarde van 58 dB niet overschreden. Alleen voor de meest zuidelijke woning wordt in deze situatie voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Plansituatie 60 km/h met geluidsreducerend asfalt (-2 dB)

Dit is de situatie zoals opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan voor de nieuwe verbindingsweg. In deze situatie is sprake van een geluidsbelasting die 2 dB lager is dan de situatie zonder geluidsreducerend asfalt. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt in deze situatie 52 dB. Er is voor drie woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde berekend. Hiervoor kan een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Voorwaarde is wel dat wordt voldaan aan de maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit. Daarnaast dient te worden voldaan aan het gemeentelijke geluidsbeleid, waarbij bijvoorbeeld voor elke woning een geluidsluwe gevel aanwezig dient te zijn. Dat is in voorliggende situatie het geval.

Plansituatie 30 km/h zonder geluidsreducerend asfalt

Wettelijk gezien kent een weg met een maximumsnelheid van 30 km/h geen formele geluidszone. In voorliggende situatie is de situatie onderzocht als zijnde een formeel te onderzoeken weg, waarbij ook de correctie is toegepast van artikel 110g van de Wgh, om zo de relatie te kunnen leggen met de grenswaarden die van toepassing zijn bij gezoneerde wegen.

In de situatie met een maximumsnelheid van 30 km/h (zonder geluidsreducerend asfalt) is een maximale geluidsbelasting berekend van 50 dB. Deze geluidsbelasting is maximaal 2 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Wanneer wordt uitgegaan van 30 km/h op dit wegdeel, is geen hogere waarde voor de betreffende woningen mogelijk.

5 Resumé

In de situatie waarbij wordt uitgegaan van 60 km/h zonder geluidsreducerend asfalt, is een maximale geluidsbelasting berekend van 54 dB. In het ontwerp/bestemmingsplan is echter opgenomen dat geluidsreducerend asfalt als maatregel wordt toegepast. Voor de nieuwe woningen betekent dit een maximale geluidsbelasting van 52 dB. Voor drie van de vier woningen wordt in dat geval de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is in voorliggende situatie geen sprake. Voor de nieuwe woningen is het een optie om hogere grenswaarden aan te vragen.

Wanneer het snelheidsregime ter hoogte van de nieuwe woningen wordt aangepast naar 30 km/h, neemt de geluidsbelasting af tot maximaal 50 dB.