



**Leidschendam-  
Voorburg**

Hoens & Souren advocaten  
mr M.W.M. Souren en mr N. van Collem  
Houtsingel 77  
2701 AD Zoetermeer

Postbus 1005  
2260 BA Leidschendam  
Telefoon 14 070  
@Gemeente\_LV  
www.lv.nl/contact  
www.lv.nl

Datum 9 november 2022  
Ons kenmerk 869861  
Uw brief/kenmerk Uw brief van 27 september 2022, kenmerk 2022.0073/22-11720/NvC/NvC  
Contactpersoon P. van der Ark  
Telefoon 14 070  
Bijlagen  
Onderwerp Actiegroep Vlietweg 3 / Gemeente Leidschendam-Voorburg

Geachte mr Souren en mr Van Collem,

In deze brief behandeld de gemeente de door u, namens de Actiegroep, aangegeven zorgen en bezwaren tegen het voorgenomen Vlietweg 3 te Leidschendam. De volgorde van uw brief is daarbij aangehouden.

### **Bezwaren**

Er is momenteel nog geen sprake van een formele procedure voor realisatie van het bouwplan. Hoewel de gemeente het zou betreuren als het tot een formele procedure zou komen, staat het de Actiegroep uiteraard vrij om al hun op dat moment levende bezwaren aan te voeren. Overigens fijn om te vernemen dat de Actiegroep wel positief staat tegenover een herontwikkeling van het gebied van bedrijf naar wonen.

### **Parkeerdruk**

Allereerst willen wij een kanttekening maken bij uw stelling het eens te zijn over de huidige te hoge parkeerdruk. Wij zijn namelijk niet van mening dat de parkeerdruk in de omgeving van de Vlietweg over de hele linie te hoog is. De parkeerdruk op buurtniveau blijft volgens de laatste parkeerdrukmeting uit 2021 overdag en op doordeweekse avonden onder de 85%. Dit wordt bevestigd door de recent gehouden tellingen, in opdracht van Wibaut. Bij een dergelijke parkeerdruk is het altijd mogelijk, zij het soms op enige afstand, een parkeerplek te vinden. Alleen op zaterdagavond ligt de parkeerdruk in de bestaande omgeving gemiddeld boven de 90% en kan er op dat moment gesproken worden van een parkeerprobleem.

Graag in uw antwoord datum en ons kenmerk vermelden.

Datum 9 november 2022

Ons kenmerk 869861

Pagina 2/5

De bestaande parkeersituatie moet echter los gezien worden van nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe ontwikkelingen kunnen immers niet verantwoordelijk worden gehouden om knelpunten in de bestaande parkeersituatie op te lossen. Het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen is, dat de parkeerdruk in de omgeving er niet door mag toenemen en dat het bouwplan moet voorzien in haar eigen parkeerbehoefte binnen haar eigen plangrenzen. Dat is ook hier het uitgangspunt. We toetsen er daarom op in hoeverre de parkeerbehoefte van de 1828 ontwikkeling realistisch wordt ingeschat en in hoeverre dat benodigde aantal parkeerplaatsen binnen de grenzen van het bouwplan gerealiseerd kan worden.

Hoewel dit momenteel nog ter beoordeling voorligt, is aangegeven dat een verlaging ten opzichte van de reguliere parkeernorm hier een mogelijkheid zou kunnen zijn, gezien de doelgroep en het type woning dat gerealiseerd wordt. Binnen het in Leidschendam-Voorburg vastgestelde parkeernormen-kader is geen parkeernorm voor dergelijke woningen opgenomen, waardoor maatwerk geleverd zal moeten worden. Ook de CROW-richtlijnen bieden daarvoor weinig houvast. Er zal dus een juiste inschatting gemaakt moeten worden van het autobezit en gebruik van de toekomstige bewoners en gebruikers. Eventuele toevoeging van deelauto's kan helpen om de totale parkeerbehoefte te verlagen, immers de beschikbaarheid van betaalbare deelmobiliteit bij de woning, verkleint de behoefte aan een privéauto. Wij zullen de onderbouwing - zoals bij alle ontwikkelingen - kritisch en objectief toetsen. Mocht daar bij u twijfel over bestaan, dan staat het u te allen tijden vrij hier een second opinion op in te winnen.

Overigens suggereert u, dat de voertuigen die nu in privaat gebied op de verhuurde plekken staan, straks mogelijk ook in de openbare ruimte zullen worden geparkeerd en daarmee de parkeerdruk verhogen. Aangezien de eigenaar van die voertuigen nu ook geen gebruik maakt van de plaatsen in de openbare ruimte, maar de verantwoordelijkheid voelt hier parkeerruimte voor te huren, gaan wij er niet vanuit dat dat zal veranderen. Mocht dat echter toch gebeuren, dan wordt het probleem veroorzaakt door die voertuigen en niet door de nieuwe ontwikkeling. Er zal dan in overleg met de veroorzaker en de omgeving een oplossing voor dit probleem gezocht moeten worden.

Verder geeft u aan dat het uitgangspunt bij de huidige plannen is, dat de bewoners van het complex overdag niet thuis zijn. Dat is echter een onjuiste aanname. In de verkeersrapportage zullen bij de berekening van de parkeernorm de aanwezigheidspercentages moeten worden toegepast. Die percentages bepalen de mate van dubbelgebruik die mogelijk is tussen de verschillende groepen parkeerders (bewoners, bezoekers). Over het algemeen is het zo dat bij woningen overdag een lagere en 's avonds en 's-nachts een hoge parkeerbezetting te zien is. Bij bedrijvigheid zien we echter dat de parkeerplaatsen overdag juist het meest gebruikt worden. Daardoor kunnen de plaatsen die overdag vrijvallen doordat bewoners op

Datum 9 november 2022

Ons kenmerk 869861

Pagina 3/5

pad zijn, overdag door bezoekers gebruikt worden. Bij woonfuncties wordt uitgegaan van een aanwezigheidspercentages van 60%. Dat betekent dat het uitgangspunt is, dat 60% van de bewoners overdag thuis is, bijvoorbeeld omdat zij thuis werken. Bij de bepaling van de parkeervraag, zullen deze percentages gebruikt moeten worden, tenzij er dwingende redenen zijn hiervan af te wijken.

Tenslotte geeft u aan dat bij het bepalen van de parkeernorm wordt uitgegaan van een 'zeer sterk stedelijke gemeente' en dat daarbij uitgegaan wordt van goed openbaar vervoer. Het is correct dat de kernen van Leidschendam-Voorburg in zijn geheel in de categorie 'zeer sterk stedelijk' vallen. Dat wordt echter bepaald aan de hand van de stedelijkheidsgraad, ofwel het aantal woningen per km<sup>2</sup>. Leidschendam-Voorburg valt, met uitzondering van Stompwijk en het buitengebied volgens de indeling van het CBS in de hoogste stedelijkheidscategorie. Dat is dan ook de reden dat deze categorie hier geldt.

Binnen de categorie 'zeer sterk stedelijk', kan het openbaar vervoeraanbod, echter nog wel verschillen. Daarom wordt bij de parkeernormen naast de stedelijkheidsgraad ook getoetst op basis van een gebiedsindeling, waarbij een centrumgebied een lagere parkeernorm kent, dan een ontwikkeling binnen het gebied 'rest bebouwde kom'. Die gebiedsindeling is bepaald op basis van autoafhankelijkheid. Binnen welke afstand kan men voorzien in de dagelijkse behoeften. Ook het aanbod aan openbaar vervoer is een aspect dat hierin is meegenomen. De Vlietweg valt volgens de huidige parkeernormen in de categorie 'rest bebouwde kom', waarbij dus niet uitgegaan wordt van zeer goede openbaar vervoer mogelijkheden op korte afstand.

### **Bouwhoogte**

De gemeente kan als vergunningverlenende instantie voor verschillende locaties verschillende adviezen uitgeven. Bij de advisering wordt naar een groot aantal factoren gekeken, waaronder stedenbouwkundige en architectonische eenheid, en deze verschillen per locatie. Dat is ook het geval tussen het Synthese-gebouw en de ontwikkeling aan de Vlietweg 3. Zoals eerder aangegeven is het Synthese-gebouw onderdeel van het Nieuwstraat profiel en de Vlietweg 3 ontwikkeling niet. Het Vlietweg 3 gebouw ligt niet aan de Nieuwstraat en is daarmee geen onderdeel van de stedenbouwkundige eenheid, in tegenstelling tot de bebouwing aan beide zijden van de Nieuwstraat. Die vormen samen wel een stedenbouwkundige eenheid. Bij advies voor het Synthesegebouw wordt gekeken wat het effect is op deze eenheid.

In de brief worden ook de volgende dingen benoemd:

- *"Het staat buiten kijf dat het project Overgoo een separate ontwikkeling is ten opzichte van de plannen voor Vlietweg 3."*
- *"de Actiegroep heeft eerder haar verbazing geuit over de omstandigheid dat deze gebieden los van elkaar worden ontwikkeld."*

Dat de ontwikkelingen los van elkaar plaatsvinden heeft te maken met de verschillende ontwikkelende partijen. Dit betekent echter niet dat er geen ruimtelijke verbinding tussen de gebieden is. Deze is juist erg sterk. Ondanks de verschillende ontwikkelende partijen is het doel van de gemeente altijd om de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied als één geheel te beschouwen. De ontwikkeling van Vlietweg 3 ligt aan de rand van Overgoo en is de verbindende schakel van Overgoo naar het historische centrumgebied van Leidschendam. Het vormt daarom de "opmaat of het sluitstuk van de ontwikkeling in Overgoo".

Het is ook niet het geval dat uitgangspunten met betrekking tot bouwhoogte in Overgoo, voor het bouwplan Vlietweg 3 worden gepasseerd, zoals wordt gesteld. Vooropgesteld dat het Ontwikkelkader Overgoo feitelijk niet van toepassing is op de bebouwing Vlietweg 3, wordt daar wel bij aangesloten. In het ontwikkelkader staat over bouwhoogte dat de bebouwing direct tegenover Vlietweg 3, drie tot vier bouwlagen hoog mag zijn. Aan de zijde van de Goo mag de bebouwing vijf lagen hoog worden. De bebouwing van de Vlietweg 3 met een basis van vier bouwlagen en een setback op de vijfde laag past dus goed in het profiel van Overgoo en voldoet aan dezelfde eisen als de bebouwing van het woonblok in Overgoo.

De gemeente heeft inderdaad de 5 bouwlagen als inpasbaar beoordeeld. Dit komt voort uit de analyse die uitgevoerd is op het gebied. Daarbij wordt zorgvuldig gekeken naar het effect van de ontwikkeling op de bestaande bebouwing en de conclusie daaruit is dat 5 bouwlagen inpasbaar is. De gemeente wil hiermee een bijdrage leveren aan de landelijke en lokale woningbouwopgave. Woningbouwprojecten in stedelijk gebied zullen altijd een effect hebben op de directe omgeving. Bij dit project wordt de hinder niet als dusdanig beoordeeld dat een verlaging van het gebouw een noodzakelijke maatregel is.

Tenslotte merken we met het gebruik van een setback het gebouw niet aan als lager dan 18 meter. Met een setback gaat het niet om het verlagen van de daadwerkelijke bouwhoogte, maar om het verlagen van de ervaren bouwhoogte. Onder ruimtelijke professionals is er brede consensus over het positieve effect van een setback op de ervaring van gebouwhoogte. De ervaren gebouwhoogte is lager wanneer de bovenste verdieping terug ligt ten opzichte van de gevel. Daarmee heeft een setback zeker een positief effect op de ervaring van de leefomgeving rond het gebouw. Tenslotte zorgt de setback voor meer bezonning en lucht op de omliggende ruimte.

#### **Onderhandse verkoop van gemeentelijke grond**

De gemeente heeft het voornemen om een stukje grond tegen marktconforme voorwaarden te verkopen aan de Wibaut/1828 Groep B.V, waarbij Wibaut overigens ook een deel van haar grond terug levert aan de gemeente. De formele publicatie van het voornemen tot verkoop zal in een later stadium plaatsvinden.

Datum 9 november 2022

Ons kenmerk 869861

Pagina 5/5

### **Participatie**

U verzoekt tot slot invulling te geven aan het participatietraject en verwijst wat dat betreft naar de afspraken in de Burgerparticipatie: "Plannen maken in de gemeente doen we met elkaar." De Actiegroep hoopt dat de gemeente hier uitvoering aangeeft en ziet een uitnodiging daartoe graag tegemoet.

Vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet, is het binnen de gemeente gebruikelijk om de initiatiefnemer verantwoordelijk te houden voor de communicatie met en participatie van de omgeving. Uiteraard bestaat daarover afstemming met de gemeente, zodat de gemeente de regie in handen kan houden.

Wibaut heeft daarom vanaf begin dit jaar deze taken op zich genomen en in samenspraak met de gemeente drie omgevingsbijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast heeft Wibaut vele individuele gesprekken met omwonenden en belanghebbenden gevoerd.

Het plan bevindt zich op dit moment in de haalbaarheidsfase, bij de definitieve besluiten die later zullen volgen wordt vanzelfsprekend het resultaat van de participatie meegewogen.

Vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,



ir. J.J.M. (Jeroen) van de Ven MCD  
Ambtelijk Opdrachtgever