

Aan de raad van de gemeente  
LEIDSCHENDAM-VOORBURG

Datum 16 januari 2007

Onderwerp Schriftelijke vragen inzake het verzoek om vrijstelling voor het oprichten van een appartementengebouw met ruimten voor zakelijke dienstverlening en een parkeergarage aan de J.S. Bachlaan te Leidschendam.

Categorie B

DIS Nummer 07/1369

Portefeuillehouder De heer Houtzager

Behandeld door De heer Buenk

### **Inleiding**

In het kader van een verzoek om vrijstelling van ING Vastgoedontwikkeling BV voor de bouw van een appartementengebouw met ruimten voor zakelijke dienstverlening en een parkeergarage aan de J.S. Bachlaan te Leidschendam, is door het college van burgemeester en wethouders een vrijstellingsprocedure ex. artikel 19, lid 2 WRO gestart. Naar aanleiding van deze vrijstellingsprocedure zijn er door dhr. W. van Rees, namens GroenLinks, schriftelijke vragen gesteld ex. artikel 42 van het reglement van orde van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Naar aanleiding van de beantwoording van deze vragen en de ontwikkelingen heeft dhr. H. van de Braak opnieuw vragen gesteld.

### **Schriftelijke vragen**

Het betreft de volgende vragen:

1. *In de beantwoording van het college aan GL is te lezen dat de verkeerscirculatie ongewijzigd blijft. De fractie van GroenLinks is echter van mening dat er in het bouwplan 2 aanzienlijke wijzigingen in de verkeerscirculatie zijn op te merken:
  - a) de af- en oprit naar de te realiseren parkeergarage onder het gebouw,
  - b) de toegang tot de ventweg langs de J.S. Bachlaan.Op welke wijze denkt het college de veiligheid van verkeersdeelnemers te kunnen garanderen met een dergelijke ingreep in de verkeerscirculatie?*

Met verkeerscirculatie wordt bedoeld op de éénrichtingswegen die er rondom het kwadrant gelegen zijn. Deze circulatie wijzigt niet ten gevolge van het bouwplan.

De verkeerssituatie zal inderdaad in geringe mate veranderen ten gevolge van de toegang tot de parkeergarage en de ventweg. Omdat de bebouwing op het kwadrant ontsloten moet

worden, is realisatie van uitritten echter niet te voorkomen. Om die reden is ingestemd met de uitrit van de parkeergarage aan de zijde van de Oude Trambaan met de naastgelegen uitrit van het bedrijf Angenent.

2. *De parkeerbalans lijkt een gegoochel met cijfers. De 21 appartementen leveren naar het oordeel van de fractie een vraag naar 38 parkeerplaatsen op. De parkeergarage biedt 34 parkeerplaatsen en de ventweg nog eens 10. Voor het personeel en bezoekers van de ruimten ten behoeve van zakelijke dienstverlening zijn er 19 parkeerplaatsen nodig. De fractie vraagt zich af het volgende af:*
- a) *Wat is de parkeernorm en hoe verhoudt deze zich met de CROW-normen die gehanteerd moeten worden?*
  - b) *Hoe denkt het college het tekort aan parkeerplaatsen op te lossen dat gaat ontstaan, mede door de druk van gebiedsaanpalende ruimten waar al een gebrek aan parkeerplaatsen is?*

Ad a) Bij dit bouwplan zijn parkeernormen van vóór de in december 2005 vastgestelde Parkeernota gehanteerd. Dit is het gevolg van het feit dat de ontwikkelafspraken met ING van voor die datum zijn en de strengere normen nog niet van toepassing waren. Hierdoor is in de plannen sprake van het feit dat minimaal 1 parkeerplaats per appartement wordt verkocht of verhuurd. Het betreft 21 parkeerplaatsen voor 21 appartementen. Bewoners met meer dan 1 auto kunnen een tweede parkeerplaats kopen/huren. Bezoekers kunnen gebruik maken van de parkeergelegenheid die op maaiveldniveau wordt gerealiseerd.

De parkeernorm voor zakelijke dienstverlening is in dit bouwplan gelijk aan de oude en huidige CROW norm: 2,5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup>. Totaal zijn ca. 19 parkeerplaatsen nodig voor werknemers en bezoekers. Bezoekers kunnen gebruik maken van de parkeergelegenheid die op maaiveld wordt gerealiseerd. Werknemers kunnen bovendien parkeren op de parkeergelegenheid die niet aan de bewoners wordt verkocht of verhuurd.

Om de te verwachten vraag naar parkeerplaatsen te kunnen opvangen is met de ontwikkelaar vastgelegd dat er een optimale benutting van de parkeergarage zal worden gerealiseerd, gericht op de verlaging van de parkeerdruk in de openbare ruimte. In de praktijk zal dit er op neerkomen dat de 13 resterende parkeerplaatsen (34 – 21 vaste parkeerplaatsen voor bewoners) door zowel de werknemers als de bewoners gebruikt kunnen worden. Overdag kunnen deze plaatsen hoofdzakelijk door de werknemers gebruikt worden en gedurende de avond/nacht en het weekend zouden deze parkeerplaatsen door de bewoners gebruikt kunnen worden. Bezoekers van zowel de winkeliers als de bewoners kunnen in eerste instantie gebruik maken van de ca. 10 parkeerplaatsen die op straat worden gerealiseerd.

Ad b) Zoals in vraag 2a wordt gesteld wordt er vanuit gegaan dat er vanuit appartementengebouw J.S. Bachlaan 1 geen tekort aan parkeerplaatsen komt. Hierdoor zal geen, of slechts een beperkte, verschuiving van de parkeerdruk richting Raadhuisstaete optreden. Gedurende de avonden en de nacht is overigens nog beperkte parkeercapaciteit voor handen aan de achterzijde van Raadhuisstaete. Met betrekking tot het Stadskantoor wordt momenteel onderzocht wat de impact is van een eventuele concentratie van de ambtelijke organisatie bij het Stadskantoor. Hierin zal een parkeerbalans worden opgesteld waardoor er van wordt uitgegaan dat er geen afwenteling van parkeerders op de omgeving zal zijn. Bouwplan halte Damhof zit in Leidschendam Centrumplannen, ook wat parkeerdruk betreft.

3. *In de reactie op de zienswijzen is er sprake van dat het bouwplan ruimte laat voor de ontwikkeling van de rest van het kwadrant, ook omdat er voldoende parkeergelegenheid is.*
- a) *Blijft het college bij deze opvatting?*
  - b) *Waarom is het kwadrant niet mede opgenomen in de plannen rond het Damcentrum en is niet het gehele kwadrant aan een (apart) onderzoek onderworpen en is alleen naar de nu 'vrije ruimte' gekeken?*

Ad a) In de reactie is aangegeven dat de bouwvergunning een ontwikkeling van de rest van het kwadrant niet in de weg staat. De realisatie van één grote parkeerplaats onder het gehele kwadrant is mogelijk, doordat de wijze van constructie van de wand van de parkeerplaats aan de zijde van de Damlaan een aansluiting mogelijk maakt. Hetgeen in de vraag gesuggereerd wordt is dan ook niet juist.

Ad b) De plannen rond het Damcentrum en het onderhavige plan zijn verschillende bouwplannen die los van elkaar staan. De onderhavige bouwaanvraag had uitsluitend betrekking op de "vrije ruimte" op het kwadrant. Voor het ontwikkelen van het gehele kwadrant is nooit een voldoende concreet vooroverlegplan of bouwplan aangeleverd. Deze optie is daarom ook niet Meegenomen in de afweging al of niet vrijstelling te verlenen van het bestemmingsplan.

4. *Er is sprake van een informatieavond die door de gemeente is gehouden rondom de vergunningsaanvraag. Wanneer en waar is deze geweest/gehouden?*

Er is in een informatieve brief aan de omwonenden te kennen gegeven dat er een informatieavond zou worden georganiseerd. De opzet was dat de architect aan de hand van beeldmateriaal uitleg zou geven over het bouwplan. Toen er vervolgens allerlei geveltekeningen in kleur beschikbaar kwamen, is besloten om alle omwonenden schriftelijk te informeren door toezending van de ruimtelijke onderbouwing en deze geveltekeningen. De omwonenden hebben derhalve volop de gelegenheid gehad kennis te nemen van het bouwplan.

5. *Er is sprake van dat er geen aansluiting van het bouwplan is op de bestaande bebouwing.*
- a) *deelt het college die mening?*
  - b) *Zo ja, wat denkt het college te gaan doen om deze plannen wel aan te laten sluiten op de bestaande bebouwing?*
  - c) *Zo nee, wat gaat het college ondernemen om dit helder te krijgen?*
  - d) *Waarom heeft het College/gemeente niet overwogen het gehele kwadrant te voorzien van een ondergrondse parkeergarage om zo structureel een substantiële verbetering te verkrijgen van het hier geldende parkeerprobleem?*

Ad a Het college deelt deze mening niet.

Ad b nvt

Ad c Het bouwplan vormt wel degelijk een aansluiting op de bestaande bebouwing. In het bestemmingsplan "Raadhuis 2000" staat immers het volgende opgenomen. Het kwadrant vormt een overgang van het groene Raadhuiskwartier naar het dichtbebouwde Damlaangebied. Zowel de overgang van bestuurscentrum naar winkelstraat, als de samenkomst van verschillende uiteenlopende straat- en bebouwingstypologieën, en functieverandering moeten hier worden vormgegeven. De J.S. Bachlaan kent geen continuïteit in de profielopbouw, terwijl de Damlaan wel een bepaalde vorm van continuïteit kent tot aan de Voorburgseweg. Het is wenselijk het profiel van de J.S. Bachlaan tot de Oude Trambaan door te trekken. In de bebouwingsprofielen zijn meerdere wisselingen (hoogte, rooilijnen, inrichting, enz.). Op de bouwlocatie is echter nadrukkelijk wandvorming in de rooilijn gewenst, en de hoogte van de bebouwing moet worden afgestemd op de maatvoering van ruimte en profielen. Gezien de grote maat van de ruimtes is hier hogere bebouwing gewenst in 3 tot 4 lagen.

Het bouwplan is geprojecteerd op de rooilijn en kent een bouwhoogte van 4 bouwlagen. Het bouwplan voldoet aan deze ruimtelijke wensen.

Ad d) De overweging om het gehele kwadrant van een parkeergarage te voorzien is niet aan de orde. Het uitgangspunt is immers de bouwaanvraag voor het realiseren van een appartementengebouw met een parkeergarage op de gronden van de voormalige supermarkt. De gemeente is in casu niet de ontwikkelaar. Ten slotte kan nog worden medegedeeld dat de parkeergarage dusdanig zal worden geconstrueerd dat in geval van een herontwikkeling van het overige deel van het kwadrant, de realisatie van een uitbreiding mogelijk is.

6. *De bouwvergunning is verleend op grond van het bestemmingsplan "Raadhuis 2000" en niet op grond van een bouwaanvraag, waarvoor een artikel 19, lid 2-procedure moet worden gevolgd. Is naar het oordeel van het college de juiste procedure is gevolgd, gezien de huidige inzichten? Wilt u een antwoord op deze vraag voorzien van argumenten?*

Het is ons niet geheel duidelijk op welke bouwvergunning wordt bedoeld, vandaar dat de vraag op beide bouwvergunningen wordt betrokken.

Er is op 13 september 2001 een bouwvergunning verleend, welke is verleend op grond van een vrijstelling ex. artikel 15 WRO jo. artikel 22, lid 1 sub c van het bestemmingsplan "Raadhuis 2000". Het bouwplan overschreed het bouwvlak aan de zijde van de oude Trambaan. Er kon vrijstelling worden verleend op grond van artikel 22, lid 1, sub c, daar de overschrijding, behoudens 5 kolommen, op de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> bouwlaag plaatsvond en slechts over een beperkte lengte. Vanuit planologisch oogpunt bestond er dan ook geen bezwaar tegen het verlenen van vrijstelling.

Op 21 november 2006 is er een nieuwe bouwaanvraag verleend voor de realisatie van een complex met appartementen, ruimten ten behoeve van zakelijke dienstverlening en een parkeergarage. Het bouwplan is in strijd met het bestemmingsplan omdat:

- het bouwplan voorziet in de realisatie van appartementen (meergezinshuizen), terwijl de bouwlocatie op de plankaart is aangewezen voor E4 –eengezinshuizen;
- de op de plankaart aangegeven bouwgrenzen aan de zijde van de Damlaan voor de 1<sup>e</sup> tot en met de 4e bouwlaag worden overschreden. Het bouwplan is deels geprojecteerd op gronden op de plankaart aangegeven als erven, geen gebouwen toegestaan;
- de balkons aan de zijde van de J.S. Bachlaan overschrijden het bouwvlak met 1.60 m, waar maximaal 1.20 m is toegestaan.

Voor deze strijdigheden kan er geen vrijstelling worden verleend op grond van binnenplanse vrijstellingsmogelijkheden. Er diende derhalve een vrijstellingsprocedure ex. artikel 19, lid 2 WRO plaats te vinden. Vanuit planologisch oogpunt is er geen bezwaar tegen het verlenen van vrijstelling.

Er is naar onze mening dan ook in beide gevallen een juiste procedure gevolgd.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

A. Thijssen  
secretaris

mr. M.A.P. van Haersma Buma  
burgemeester