Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Teylingen,

Betreft zienswijze op de voorgenomen omgevingsvergunning
Hortusplein Sassenheim.

De Protestantse Gemeente Sassenheim (PGS), eigenaar van: de Dorpskerk (rijksmonument, Hoofdstraat 217), de begraafplaats bij de Dorpskerk en Het Venster (Westerstraat 8a) maakt gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen over de voorgenomen omgevingsvergunning Hortusplein Sassenheim.
Een aantal zaken willen wij benoemen in deze zienswijze en deze willen wij ook graag mondeling toelichten.
Onze zorg gaat over de volgende zaken:
= Bij de bouw van "Het Venster" is er een damwand geslagen tussen dit pand en de begraafplaats, deze wand moet nog wat verder worden doorgetrokken. Dat was niet gelijktijdig mogelijk omdat de woningen die daar staan dat verhinderden. PGS wil nu zodra de woningen gesloopt zijn alsnog dat deel van de damwand doortrekken.
Hierover willen wij afspraken maken.
= De grond op de begraafplaats is trilling gevoelig, wij zijn bang voor verzakking van grafmonumenten bij de bouwactiviteiten, eveneens maken wij ons zorgen over de Dorpskerk.
Op welke wijze gaat er gewerkt worden zodat er zo min mogelijk trillingen ontstaan?
Wij gaan er ook van uit dat vóór de werkzaamheden beginnen er ter plekke (kerk en begraafplaats) opnames worden gemaakt van de huidige situatie.
= De stabiliteit van de kerkhof muur kan in gevaar komen als de grond voor de horeca panden, waar nu nog bomen staan wordt afgegraven. Hierover willen wij tijdig overleg en maatregelen afspreken om de stabiliteit van de kerkhofmuur te kunnen waarborgen.
= het onderhoud van de coniferenhaag, die de begraafplaats afschermt van de omgeving, moet ook in de toekomst aan beide kanten mogelijk blijven.
= het grondwaterpeil: wordt dit continue in de gaten gehouden?
= het respecteren van de rust op de begraafplaats, een aantal zaken willen wij hier benoemen:
Wat gaat er gebeuren op de geplande binnentuin boven de supermarkt, welke activiteiten zijn daar gepland ?
Koelinstallaties voor de supermarkt: waar worden die geplaatst en wat hebben die voor effect op de rust op de begraafplaats?
Kans op vrachtwagens met draaiende motor/ koeling vlakbij begraafplaats.
Specifiek op moment van een uitvaart op de begraafplaats willen wij goede afspraken kunnen maken tijdens de bouwperiode met een uitvoerder zodat er dan tijdelijk geen harde bouwgeluiden of radio/ muziek te horen zijn, het gaat dan om hooguit 1 uur.

Graag horen wij wanneer wij deze zienswijze mondeling kunnen toelichten.

Namens Protestantse Gemeente Sassenheim,
College van Kerkrentmeesters en Kerkenraad,

Hierbij dienen wij een zienswijze in met betrekking tot bovengenoemd zaaknummer.

Op basis van de voorliggende stukken begrijpen wij dat alle geplande woningen in de sociale huursector zullen vallen. Wij vinden dit een te eenzijdige invulling van het woningaanbod en stellen daarom voor om de gebruikelijke mix van sociale huur, middenhuur en vrije sector woningen toe te passen. Een dergelijke gemengde opzet draagt bij aan een gebalanceerd en leefbaar woonmilieu, waarbij diverse inkomensgroepen een plek vinden in de wijk.

Argumentatie en Onderbouwing:

1. **Rechtsgelijkheid en Consistentie in Beleidsvoering**
In het kader van rechtsgelijkheid kan het niet zo zijn dat een project met uitsluitend sociale huurwoningen wel wordt toegestaan, terwijl projecten met uitsluitend vrije sector woningen niet mogelijk zijn. Dit roept vragen op over de consistentie van het gemeentelijke beleid ten aanzien van woningbouwprojecten en kan mogelijk leiden tot rechtsongelijkheid. Gelijke behandeling is een fundamenteel rechtsbeginsel dat op gemeentelijk niveau gewaarborgd moet worden om willekeur en ongelijke toegang tot woonruimte te voorkomen.

Jurisprudentie: In vergelijkbare gevallen (bijvoorbeeld [zaak bij de Raad van State) werd geoordeeld dat rechtsgelijkheid een wezenlijk belang is in de besluitvorming rondom projectontwikkelingen. Projecten dienen consistent te worden beoordeeld om schending van het gelijkheidsbeginsel te voorkomen.

2. **Duurzaamheid en Kwaliteit van de Leefomgeving**
Een exclusieve focus op sociale huurwoningen doet afbreuk aan de kwaliteit en duurzaamheid van de leefomgeving. De leefbaarheid van een wijk wordt mede bepaald door een gevarieerde opbouw van het bewonersprofiel, wat bijdraagt aan sociale cohesie en een veerkrachtige buurtstructuur. Wanneer een wijk slechts uit één type woningen bestaat, wordt het risico vergroot op sociale segregatie en economische kwetsbaarheid van het gebied. Een gevarieerd woningaanbod (sociale huur, middenhuur en vrije sector) bevordert juist de onderlinge sociale binding en de aantrekkelijkheid van het gebied.

Ondersteunende literatuur: Uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) blijkt dat gemengde wijken vaak een hogere sociale cohesie en leefbaarheid kennen dan monofunctionele wijken, waarin slechts één type bewoning is gerealiseerd.

3. **Woningmarkt en Gebalanceerde Verdunning van Sociale Huur**
Het is tevens van belang om een evenwichtige verdeling van sociale huur in de woningmarkt te behouden. Het concentreren van sociale huur in één project zorgt niet alleen voor een monotoon straatbeeld, maar kan ook leiden tot een overaanbod van sociale huur in bepaalde wijken. Dit kan leiden tot lagere investeringsbereidheid en verminderd draagvlak voor voorzieningen in de directe omgeving, wat de buurtkwaliteit op lange termijn kan aantasten.

Jurisprudentie: In het arrest van de Hoge Raad werd onderkend dat het aanleggen van sociale huurwoningen in een gebalanceerde verhouding dient plaats te vinden, waarbij overmatige concentratie van één type woning negatief kan bijdragen aan het maatschappelijke welzijn en de economische waarde van het gebied.

4. **Verwachte Toename van Druk op Openbare Voorzieningen**
Wijken met een hoog aandeel sociale huurwoningen staan vaker onder druk wat betreft de beschikbaarheid en kwaliteit van openbare voorzieningen. Zonder een gezonde mix van bewoners (waarbij zowel midden- als hogere inkomensgroepen aanwezig zijn) kan de financiële draagkracht van de buurt verminderen. Dit kan leiden tot een verslechtering van voorzieningen zoals groenonderhoud, veiligheid en recreatievoorzieningen. De gemeente heeft hierbij de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een evenwichtig beleid dat op lange termijn ten goede komt aan alle bewoners, wat in dit geval wordt ondersteund door een divers woningaanbod.

Literatuur en beleid: Beleidsdocumenten van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) onderschrijven het belang van een gedifferentieerde opbouw van woonwijken om de druk op voorzieningen te beperken en de economische veerkracht van buurten te versterken. Dit geldt in het bijzonder voor centrumlocaties waar de kwaliteit en het multifunctionele karakter van het gebied gewaarborgd moeten blijven.

Conclusie
Gezien de bovengenoemde argumenten verzoeken wij de gemeente om dit project opnieuw te beoordelen en te overwegen om een evenwichtige verdeling van sociale huur, middenhuur en vrije sector woningen op te nemen in het plan. Dit komt de rechtsgelijkheid, leefbaarheid, economische veerkracht en het duurzame karakter van de wijk ten goede.

Voor een prominente locatie als het Hortusplein in Sassenheim is een gedifferentieerde woningmix essentieel om een leefbare, aantrekkelijke en dynamische omgeving te creëren die het centrumkarakter ondersteunt.

Wij vertrouwen erop dat de gemeente het belang van een gemengd woningaanbod op deze locatie onderschrijft en passende maatregelen zal nemen om de balans in de woonomgeving te waarborgen.

Geacht College van B & W,
Naar aanleiding van het ter inzage leggen van het ontwerp omgevingsvergunning betreffende het bovengenoemde plan Hoogvliet Cs geven wij u onze zienswijze op dit plan.
In het hoofdstuk "Parkeerbehoefte" is in tabel 2.1 "huidige situatie" voor de capaciteit Hortusplein een te laag aantal voor de bestaande capaciteit opgenomen; dit aantal moet zijn 84 ipv 82. Het tekort aan parkeerplaatsen binnen het plangebied zal daardoor oplopen tot 16 parkeerplaatsen.
Dit tekort wordt gecompenseerd middels het reduceren van de parkeercapaciteit op het kerkplein. Onze zienswijze is dat de benodigde capaciteit binnen het plangebied moet worden opgelost.
Op het kerkplein staat de capaciteit op basis van de omringende bebouwing (ca 4000 m2 winkelruimte en een groot aantal appartementen) toch al onder druk en is vermindering van de daar aanwezige capaciteit niet aanvaardbaar.
Conclusie:
Wij maken bezwaar tegen het niet aanhouden van de spelregels betreffende de vereiste parkeerplaatsen binnen het plangebied. Het tekort aan parkeerplaatsen zomaar compenseren door plaatsing buiten het plangebied vinden wij niet juist, zeker waar daar de capaciteit al onder spanning staat.
Wij vertrouwen er op dat U bij Uw besluitvorming rekening zult houden met onze zienswijze, opdat er geen lange procedures gevolgd moeten worden.
Hoogachtend,

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij wil ik u informeren dat ik deze e-mail ook schriftelijk zal aanbieden op het gemeentehuis. Tot op heden heb ik helaas nog geen reactie mogen ontvangen op mijn eerdere e-mail.
Met deze e-mail wil ik bezwaar indienen tegen de plannen zoals bekend onder het kenmerk Z2023-00001171 Hortusplein. Als buurtbewoner ben ik mij bewust van het tekort aan (sociale) woningen in Teylingen en heb ik geen bezwaar tegen de bouw van deze woningen. Echter, ik maak bezwaar tegen de wijzigingen van de inrichting van de Westerstraat zoals omschreven in het rapport van bijlage 11.
Op dit moment gebeuren er regelmatig ongelukken tussen voetgangers en motorvoertuigen op de Westerstraat, zowel door een verkeerde inrichting als door een gebrek aan handhaving. Het lijkt ons dan ook onwenselijk om het probleem op te lossen door de erftoegangsweg aan te passen, waardoor er nog meer verkeer bijkomt. Daarnaast is het parkeren op dit moment al problematisch, met name op donderdagen en bij evenementen. Ook het duurzame karakter dat de gemeente wenst uit te stralen, komt niet terug in de plannen, waardoor er nog meer verkeersbewegingen (en uitstoot) in het centrum zullen plaatsvinden.
Verder hebben wij de laatste tijd veel overlast ervaren van bouwverkeer, materialen op de stoep, werkzaamheden buiten de tijden van 7:00 uur en 19:00 uur, parkeren en keetvoorzieningen, met de bouw van "Old School" en het nieuwe gebouw van de kerk. Wij zouden dan ook willen dat, voorafgaand aan het verlenen van een vergunning met kenmerk Z2023-00001171 Hortusplein, deze zaken met de buurt worden besproken, zodat wij invloed kunnen uitoefenen op de inrichting van de bouwplaats, de bouwlogistieke routes, het parkeren en de opslag van keten en materialen.
Met vriendelijke groet,

Van:
Verzonden:
Aan:
Onderwerp:

Goedendag,

Bedankt voor de snelle reactie,
Helaas kon ik vanwege werkzaamheden gister niet aanwezig zijn bij de presentatie.

Graag wil ik u op de hoogte brengen van mijn voornemen om bezwaar in te dienen tegen de voorgenomen wijzigingen in de inrichting van de Westerstraat door de gemeente. Momenteel ervaren wij al een grotere verkeersdrukte dan waarvoor de straat is ingericht. Uit het aangeleverde rapport blijkt dat er momenteel 6022 motorvoertuigbewegingen per werkdag plaatsvinden, terwijl de straat is ingericht als erftoegangsweg met een maximale verwerkingscapaciteit van 5000 motorvoertuigen.
De gemeente wil dit aantal in hun mobiliteitsplan uitbreiden naar 10000 motorvoertuigen. Hier ben ik als bewoner tegen. Ik wil op voorhand bezwaar indienen tegen deze plannen, aangezien dit een aanzienlijke impact zal hebben op ons woongenot, zowel wat betreft gezondheid (uitstoot) als overlast.
Voor de vele schoolgaande kinderen die deze weg passeren, lijkt het mij geen goed idee om meer zware voertuigen toe te voegen aan deze weg, die tevens speciale verrichtingen zullen moeten maken om het laad- en losdok bij de supermarkt te bereiken. Daarnaast zal de geluidsbelasting dermate toenemen dat ook hierin ons woongenot verminderd zal worden (zie bijlage 5 geluid wegverkeer).
Ik verzoek u vriendelijk om mijn bezwaar in overweging te nemen en deze plannen op voorhand te herzien.

Vragen:
1): Op dit moment is parkeren in de wijk al lastig op diverse momenten, zoals marktdagen, feestdagen in het dorp en tijdens het halen en brengen van kinderen naar school.
Volgens het rapport van bijlage 11, paragraaf 2.3, wordt er aangegeven dat er een passende parkeeroplossing is aangedragen.
Echter, dit is onder de voorwaarde dat de parkeerplaatsen allemaal een openbaar karakter kennen en niet toegewezen worden aan specifieke gebruikers.
Kan de gemeente dit garanderen?
Bijvoorbeeld omdat de berekening voor bijvoorbeeld horeca al vrij krap is.

Deze zal naar alle waarschijnlijkheid niet de doorstroom krijgen zoals berekend, maar met piekmomenten gaan werken.
2): In de stukken wordt verwezen naar het Bouwbesluit. Mijn aanname is dat hierbij het Bouwbesluit 2012 wordt bedoeld, echter is deze niet meer van toepassing. Zijn de documenten getoetst aan de eisen zoals aangegeven in het Besluit bouwwerken leefomgeving, dat nu van toepassing is?
3): Kunt u mij voorzien van de bouwplaatsinrichtingen en logistieke routes, zodat we kunnen inschatten wat voor een impact de bouw voor ons gaat hebben?

4): Zou u mij kunnen vertellen hoe de route is om het bezwaar zoals hierboven is aangegeven moet verlopen? bij wie moet ik dit kenbaar maken?

Alvast bedankt,

Met vriendelijke groeten,

Goedenavond gemeente Teylingen,

Ik wil graag bezwaar aantekenen tegen zaak: Z-2023-00001171. Dit is de zaak omtrent de Hoogvliet, Westerstraat, Hortuslaan, Hortusplein, parkeerplaatsen en woningen.

Graag teken ik mijn bezwaar aan op een aantal punten:

1. Momenteel ervaren wij al een grotere verkeersdrukte dan waarvoor de straat is ingericht. Uit het aangeleverde rapport blijkt dat er momenteel 6022 motorvoertuigbewegingen per werkdag plaatsvinden, terwijl de straat is ingericht als erftoegangsweg met een maximale verwerkingscapaciteit van 5000 motorvoertuigen.
De gemeente wil dit aantal in hun mobiliteitsplan uitbreiden naar 10000 motorvoertuigen. Hier ben ik als bewoner tegen. Ik wil op voorhand bezwaar indienen tegen deze plannen, aangezien dit een aanzienlijke impact zal hebben op ons woongenot, zowel wat betreft gezondheid (uitstoot) als overlast.

2. U vermeld in de plannen dat er een groot aantal parkeerplaatsen bijkomen. Nu ervaren wij echter nu al problemen met parkeren op marktdagen, vrijdag en zaterdagen en op momenten dat er een bijeenkomst is in het Venster en alle werkzaamheden met bijbehorende werkers met auto die al 2 jaar duren en ook tijdens het brengen en halen van schoolkinderen). Op markt en zaterdagen parkeren auto's al langs de weg in de slotlaan wegens parkeer gebrek. Volgens de plannen zie ik dit: er komen 59 sociale huurwoningen (waren er 48 met parkeerplaatsen voor de deur zonder blauwe schijf) en 142 parkeerplaatsen (waren er 84 waarvan de helft geen blauwe schijf was en er direct voor de deur geparkeerd kon worden en bewoners hebben een ontheffing in de blauwe zone). Ook komen er 59 woningen met gemiddeld in de toekomst 2 auto's per woning. (Zie bijgevoegde foto van de gepresenteerde plannen) Dit zijn al 118 parkeerplaatsen van de 142 die er maar komen en vergeet ook de winkelmedewerkers niet die met hun auto naar werk komen en hem buiten de blauwe zone parkeren. (dus parkeren op de westerstraat/slotlaan en naast mijn woning) Dit houdt dus in dat er geen enkele parkeerplaats meer over is voor winkelend publiek en overige bewoners in de westerstraat.

Mijn vragen zijn dan ook als volgt:

1. Ik zie in deze plannen helemaal niets staan over de bewoners van het Hortusplein en parkeren en ontheffingen. Waar parkeren deze mensen? Komen deze parkeerplaatsen onder de woningen aan het Hortusplein ook te vervallen en moeten deze mensen dan ook parkeren op de "maar" 142 parkeerplaatsen?
2. Hoeveel parkeerplaatsen worden er blauwe zone?
3. Hoeveel bewoners krijgen er een ontheffing voor de blauwe zone?
4. Waar is de beloofde garage zoals in de eerdere plannen aangegeven?
5. Waar is het parkeerprobleem voor het centrum in meegenomen? Kan de gemeente garanderen dat er geen parkeerprobleem ontstaat?
6. Hoe gaan we dit parkeerprobleem voor de bewoners oplossen? Krijgen wij naast mijn woning een speciaal voor bewoners stuk? Of krijgen wij per adres een eigen parkeerplek hier toegewezen? Kan de gemeente garanderen dat ik als bewoner mijn auto zonder problemen kan parkeren, ook op markt en weekend dagen?
7. Hoe gaat het met Elektrische parkeerplaatsen? Zit dit ook nog in de 142 parkeerplaatsen meegenomen?
8. Ik mis op de tekeningen waar de bouwkeet komt te staan met de bijbehorende parkeerplaatsen voor de werkers. (Ik ben een jonge vrouw alleen en ben er zwaar op tegen dat er iedere ochtend/middag/avond wederom werkers langs mijn huis komen. Hierdoor heb ik mij absoluut niet veilig gevoeld tijdens de werkzaamheden aan het Venster en wil dit absoluut niet meer ervaren)
9. Hoeveel Hinder ga ik ondervinden aan het laden en lossen van de Hoogvliet vlak tegenover mij woning? Kan de gemeente mij garanderen dat mijn woongenot hier onder lijdt? (Bijvoorbeeld niet laden en lossen voor 10 uur 's ochtends en niet na 6 uur 's avonds?)
10. Kan de gemeente garanderen dat er geen file vorming in de westerstraat ontstaat door het laden/lossen van de winkels?
11. Kan de gemeente garanderen dat de westerstraat een veilige straat blijft ook als het centrum autoluw wordt en de voorbijgaande auto's per dag bijna verdubbeld? En mijn woongenot hier niet onder komt te lijden?

Ik verzoek u vriendelijk om mijn bezwaar/vragen in overweging te nemen en deze plannen op voorhand te herzien.

Ik hoor graag van u.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze inzake zaaknummer Z-2023-00001171 door

Mijn zienswijze spitst zich toe op 2 punten die ook genoemd worden in het Raadsvoorstel zoals behandeld in de vergadering van de gemeenteraad op 30 mei 2024.

In dit voorstel wordt in kanttekening 1.4 aangegeven dat een passende herinrichting van de Westerstraat noodzakelijk is omdat de werkelijke verkeersintensiteit hoger is dan gewenst/toegestaan.
Uit het Mobiliteitsplan 2023 blijkt ook al dat volgens het verkeersonderzoek van Bureau De Groot Volker uit 2020 (!) de Westerstraat het grootste knelpunt binnen de bebouwde kom van de gemeente was met een verzadigingsgraad van 120 %, te weten 6.022 voertuigbewegingen per werkdagetmaal op een wegcapaciteit van 5.000 voertuigbewegingen.
In de ruimtelijke onderbouwing van de aangevraagde omgevingsvergunning is berekend dat het plan 75 % van 1.595 = 1.196 voertuigbewegingen per werkdagetmaal aan de Westerstraat zal toevoegen. De verzadigingsgraad stijgt daardoor naar 144 %.
In de berekening van de ruimtelijke onderbouwing is niet meegenomen dat binnenkort een nieuwe Dirk supermarkt geopend zal worden, waarbij ook woningen gerealiseerd worden.
De verkeersgeneratie zal vergelijkbaar zijn met die van de Hoogvliet. De verdeling noord/zuid van de verkeergeneratie lijkt mij vooral naar zuid te hellen, maar bij een 50/50 verdeling zal dit minimaal 700 voertuigbewegingen op de Westerstraat genereren.
De verzadigingsgraad stijgt hierdoor naar 158 %.

Een al in 2020 ongewenste situatie dreigt onhoudbaar te worden.
De gemeente zegt in het Raadsvoorstel dan ook dat een passende herinrichting noodzakelijk is.
In het Mobiliteitsplan is een reconstructie van de Westerstraat opgenomen in het uitvoeringsprogramma Projecten t/m 2025.
In de ruimtelijke onderbouwing van de aangevraagde omgevingsvergunning wordt gesteld dat het realistisch is dat deze reconstructie voor de realisatie van het plan Hortusplein zal zijn afgerond omdat de gemeente deze voor 2025 wil uitvoeren. Het lijkt mij realistisch te stellen dat dit in de resterende weken van dit jaar niet gaat gebeuren.

Zoals eerder aangegeven ziet de gemeente wel degelijk de noodzaak tot aanpassing.
Vraag daarbij is wel wat voor aanpassing. In de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat de Westerstraat thans wordt aangemerkt als Erftoegangsweg (ETW) met een capaciteit van 5.000 voertuigen, maar dat de weg eigenlijk een gebiedsontsluitingsweg (GOW) is. De ruimtelijke onderbouwing stelt dat door de weg in te richten als een ETW30 conform het Mobiliteitsplan de capaciteit van de Westerstraat stijgt naar 10.000 voertuigen.
In bijlage 11 van stukken zoals behandeld in de gemeenteraad vinden we het wegprofiel terug dat tot deze verhoogde capaciteit moet leiden. Het betreft een profiel met fietsstroken. Dit is in strijd met de ontwerpuitgangspunten in het Mobiliteitsplan, waarin is opgenomen

dat bij een ETW30 weg met meer dan 4.000 voertuigbewegingen vrij liggende fietspaden moeten worden gerealiseerd. Mij lijkt dat afwijkingen van de uitgangspunten benoemd zouden moeten worden.
Wanneer we naar de maatvoering van het voorgestelde profiel kijken heeft dit een minimale breedte van 8.40 meter. Dat is een stuk breder dan het huidige profiel. Op enkele stukken zou een profiel van 8.40 meter wellicht ingepast kunnen worden, maar op andere stukken zoals bij het laatste stuk van de Westerstraat richting de Teijlingerlaan kan dit alleen bereikt worden door het weghalen van trottoirs en bomen, een nogal draconische maatregel en in strijd met het beleid van de gemeente t.a.v. groen en van voetgangers.

De ruimtelijke onderbouwing noemt ten aanzien van het verkeer naast de Westerstraat alleen het Hortusplein, de verbinding tussen Teijlingerlaan en het feitelijke plein. In de genoemde bijlage 11 wordt vermeld dat er geen verkeerstellingen zijn van dit wegvak.
Wel wordt gesteld dat er op de planlocatie Hortusplein thans 197 voertuigbewegingen zijn, waarvan 25 %, dus 49 voertuigen over het wegvak Hortusplein rijdt.
Deze 197 voertuigbewegingen zijn te herleiden naar de verkeersgeneratieberekeningen conform het CROW (tabel 3.3 in de bijlage). We zien daar dat in de huidige situatie 197 vervoersbewegingen worden gegenereerd door de bestaande 48 sociale huurwoningen.
Voor de berekening van het huidige verkeer over het genoemde wegvak is dit een absurd vertrekpunt. Het huidige Hortusplein heeft naast het verkeer gegenereerd door de 48 sociale huurwoningen een veelvoud aan verkeer voor de woningen residence Hortus, het vrachtverkeer voor de magazijnen van de winkels aan de Hoofdstraat, de woningen en detailhandel van het adres Hortusplein 6 en bovenal de huidige parkeervoorziening. De conclusie dat het wegvak ruimschoots capaciteit heeft om het verkeer te verwerken is niet gebaseerd op correcte cijfers/aannames.
Het wegvak Hortusplein wordt niet genoemd in de plannen van het Mobiliteitsplan. Voor het huidige verkeer is de inrichting van de straat al problematisch: er is geen fatsoenlijk trottoir, geen fietsstrook, er wordt frequent foutgeparkeerd op de hoek bij het begin van het wegvak en er wordt frequent tegen het verkeer ingereden.
De opmerking in de ruimtelijke onderbouwing dat de gemeente onderzoekt of de straat kan worden afgesloten voor doorgaand verkeer komt mij niet onlogisch over. Consequentie hiervan zou wel zijn dat de druk op de Westerstraat nog eens met 448 voertuigbewegingen toeneemt en de verzadigingsgraad stijgt naar 167 %.
Overigens is de aanname in de ruimtelijke onderbouwing dat al het extra verkeer vanuit noordelijke richting naar het Hortusplein via het wegvak Hortusplein zal rijden gezien de huidige inrichting discutabel; bovendien bereikt men dan in eerste instantie slechts de helft van het nieuwe parkeerterrein; om de ander helft de bereiken moet men eerst de Westerstraat oversteken om vervolgens terug te steken naar de ander helft van het parkeerterrein, zeker geen bijdrage aan de doorstroming van het verkeer in de Westerstraat.

Het zal duidelijk zijn dat de toename van het verkeer niet tot de Westerstraat en het Hortusplein beperkt zal blijven, maar ook geldt voor de trajecten Westerstraat-Wilhelminalaan-Hoofdstraat en Teijlingerlaan-Hoofdstraat tot aan de Van Pallandlaan. In het Mobiliteitsplan worden deze trajecten allemaal aangemerkt om in te richten als een ETW30. Alle genoemde trajecten hebben meer dan 4.000 voertuigbewegingen met als uitgangspunt een vrij liggend fietspad.

Dit laatste sluit overigens ook aan bij wat in het Mobiliteitsplan wordt genoemd als kans om een doorgaande fietsroute te creeren via de Wilhelminalaan, Westerstraat en Teijlingerlaan. Voor de Teijlingerlaan richting Hoofdstraat wordt in het Mobiliteitsplan bovendien nog de suggestie geopperd deze in te richten als fietsstraat.
Het moge duidelijk zijn dat de plannen uit het Mobiliteitsplan en die uit de aangevraagde omgevingsvergunning slecht met elkaar zijn te verenigen.
Alle genoemde projecten zouden volgens het mobiliteitsplan uiterlijk 2025 moeten worden uitgevoerd. Ik heb zelf de omvangrijke investeringen, die hier mee gepaard zullen gaan niet terug kunnen vinden in de begroting 2025.

In het eerdergenoemde raadsvoorstel wordt in kanttekening 1.3 aangegeven dat het zou kunnen dat in de toekomst het Hortusplein aantrekkelijk en groener ingericht zou kunnen worden. Feitelijk wordt hierbij al gesteld dat het plein op basis van de aangevraagde vergunning niet aantrekkelijk en niet zo groen ingericht wordt.
In de ruimtelijke onderbouwing (3.4.2) wordt de Centrumvisie van de gemeente aangehaald die stelt dat erin de toekomst meer groen in de straten aanwezig zal zijn voor de sfeer maar ook voor het veranderende klimaat om vervolgens te concluderen (3.4.2.2) dat het plan in lijn is met de Centrum visie.
Uit een inventarisatie door de gemeente d.d. 15 december 2023 blijkt dat in het plangebied 28 bomen gekapt moeten worden waarvan 4 beeldbepalend zijn. In de tekeningen bij de gevraagde omgevingsvergunning komen er daar 7 voor terug aan de randen van het plein. Het plein zelf is de grootste steenwoestijn en het grootste hitte eiland dat binnen de gemeente gerealiseerd wordt.
Zoals de gemeente zelf al stelt in haar kanttekening is het niet helder en/of geborgd dat het Hortusplein in de toekomst aantrekkelijk en groener ingericht kan worden.
De beoogde ontwikkeling is in zijn huidige vorm in strijd met de Centrumvisie.

<u>Conclusie</u>

De gemeenteraad kan op dit moment geen definitieve verklaring van geen bedenkingen voor het plan Hortusplein afgeven. De ruimtelijke onderbouwing ten aanzien van het verkeer bevat onjuiste cijfers en is onvolledig en daardoor misleidend door de manier waarop wordt voorgesteld dat de verzadigingsgraad van de Westerstraat kan worden opgelost.
Voordat de verklaring kan worden afgegeven dient er een gedegen onderzoek te worden verricht naar de verkeersgeneratie met medeneming van ook andere ontwikkelingen (Dirk). Helder moet worden welke noodzakelijke aanpassingen gedaan zouden moeten worden aan de verschillende wegvakken om het verkeer af te kunnen wikkelen. Duidelijk moet worden wat de consequenties van deze aanpassingen zijn en in hoeverre deze rijmen met het Mobiliteitsplan en de Centrumvisie.

Voorts kan de verklaring niet worden afgegeven alvorens geborgd wordt dat het Hortusplein aantrekkelijk en groen wordt ingericht conform de Centrumvisie.

betreft: ziens wijze op omgevingsvergunning Z2023-00001171

Sassenheim, 25-11-2024

Geachte

Middels deze brief willen wij een zienswijze geven op bovengenoemde omgevingsvergunning.
Het betreft primair het verkeer. In een van de rapporten wordt gesteld dat na de voltooiing van de nieuwbouw aan de Hortuslaan het verkeer toeneemt met gemiddeld 1600 verkeersbewegingen van voertuigen per etmaal. **Dat houdt in dat er dan gemiddeld 7600 motorvoertuig bewegingen per etmaal door de Westerstraat gaan! Ik heb inmiddels begrepen dat dit aantal 20% meer is dan toegestaan op de huidige Westerstraat**

Ook kan men uit een ander rapport opmaken dat de geluidsintensiteit best wel heftig is. Zoals uit het rapport kan worden geconcludeerd, zou de maximale geluid voor de appartementengebouwen aan de Hortuslaan 48dB mogen zijn terwijl uit berekeningen blijkt dat gemiddeld 59dB wordt berekend. Tevens wordt er gemeld dat deze geluidswaarde voornamelijk wordt veroorzaakt door het verkeer wat gebruik maakt van de Westerstraat. **Dat betekent dus ook dat het geluidsniveau bij de huizen, die direct aan de Westerstraat zijn gelegen nog (veel) hoger zijn dan het maximum vastgelegde niveau.**

De gemeente heeft aangegeven, dat zij – gezien de toename van het gemotoriseerd verkeer – de status van de Westerstraat van erftoegangsweg wil ombouwen naar ontsluitingsweg.
Dit betekent dat de Westerstraat een soort doorgangsweg door ons dorp wordt.

De Westerstraat wordt mede ook gebruikt door doorgaand verkeer vanuit Noordwijkerhout richting Leiden en vice versa. Ook komt er doorgaand verkeer vanuit Lisse richting Leiden en vice versa. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het feit dan men de Parklaan wil vermijden ivm de stoplichten en het voor het verkeer vanuit Noordwijkerhout en vice versa wat korter is.

We hebben dan ook de volgende zienswijze:

Sluit de Westerstraat af voor gemotoriseerd verkeer tussen de Jacoba van Beierenlaan en de Charbonlaan.

Dan zijn de gevolgen als volgt:

- Door de sterk verminderde verkeerstroom kan de Westerstraat erftoegangsweg blijven, zodat het budget dat voor de Westerstraat is uitgetrokken voor andere doeleinden kan worden gebruikt.
- verkeer vanuit Noordwijkerhout/Lisse en vice versa wordt gedwongen om via de Parklaan dan wel de A44 richting Leiden te rijden
- Bewoners Sassenheim ten zuiden van de Charbonlaan kunnen – als ze met de auto komen - via de Parklaan en de Kerklaan parkeren in de parkeergarage van Albert Hein en voor de winkel van Albert Hein
- Bewoners van Sassenheim benoorden van de Jacoba van Beijerenlaan evenals bezoekers uit Noordwijkerhout en Lisse kunnen parkeren in de nieuwe parkeergarage van Dirk Supermarkt aan de Hoofdstraat dan wel op het parkeerterrein aan de Hortuslaan
- Ook het verkeer over de Teylingerlaan en het noordelijk gedeelte van de Hoofdstraat zal zienderogen afnemen.
- Het geluidsniveau per 24 uur zal op de Hoofdstraat, Teylingerlaan, Westerstraat en Hortuslaan zienderogen afnemen.
- Voor overstekende wandelaars (Sassenbourgh!) en fietsers zal het een stuk veiliger worden

Deze zienswijze is een verlengde van de 2 zienswijzen (geadresseerd aan het College van Burgemeester en Wethouders) die mevrouw [redacted] heeft ingediend.

We zien Uw reactie in deze gaarne tegemoet,
Mede namens een aantal bewoners van de Teylingerlaan/Westerstraat,

Met vriendelijke groet,

Bewijs van ontvangst

Datum ontvangst 26/11/24

Tijdstip ontvangst 10h. 20

gemeente
TEYLINGEN

Afgifte van

☐ Aanbesteding

☒ Zienswijze Z 2023 - 00001171

☐ Bezwaar

☐ Omgevingsverg.

☐ Anders

Aanvullende gegevens

Ontvangen van

Naam

Adres

Firma

Postcode

Woonplaats

Bestemd voor

Naam

Afdeling

Handtekening indiener

Handtekening medewerker
gemeente Teylingen

zienswijze Z 2023-0000117

Persoonlijk afgeven

Zienswijze Teijlingerlaan

24 november 2024

Voorkomen zetting/verzakking

1. Tijdens bouwwerkzaamheden eerder (project voor de bouw van Sassembourg) zijn verzakkingen aan het pand Teijlingerlaan en andere panden aan de Teijlingerlaan veroorzaakt. Aangezien de werkzaamheden rondom het Hortusplein veel dichterbij zullen gaan plaatsvinden, en we bij STEK/Hoogvliet beheer in ons eerste gesprek al hebben aangegeven dat het pand (incl. tuinmuur en garage) kwetsbaar is bij dergelijke werkzaamheden, vereist dit extra prudentie.

   We vragen daarom vooraf de bevestiging dat de gemeente danwel STEK, danwel Hoogvliet beheer, danwel de aannemer alvorens, tijdens en na de bouw monitort, tijdig ingrijpt en garant staat voor de kosten van mogelijke herstelwerkzaamheden aan het pand en aan doortastende maatregelen om eventuele zetting en / of verzakking aan het pand tijdens de bouw te stoppen. Te starten vanaf de sloopfase.

2. Tijdens en na de aankomende bouwwerkzaamheden is bovendien te verwachten dat meer verkeer door de Teijlingerlaan en de Westerstraat zal rijden. Ook vermeerdering van zwaar verkeer op Westerstraat en Teijlingerlaan zal mogelijk negatieve effecten aan het pand tot gevolg kunnen hebben. Ook hiervoor vragen we vooraf de bevestiging dat de gemeente monitort en garant staat voor de kosten van mogelijke herstelwerkzaamheden of werkzaamheden om eventuele negatieve effecten zoals verzakking, zetting, etc. niet verder te doen verergeren.

   Bovendien willen we graag weten of de verkeersstromen en -effecten breder dan het directe plangebied zijn doorgerekend. Zo ja, dan zouden we die graag zien. Zo nee, dan vinden we dat deze noodzakelijk zijn om de gevolgen te kunnen inschatten.

Temperen verkeersdruk

3. We merken dat het verkeer op de Westerstraat en de Teijlingerlaan nu al zeer druk is. Ook wordt er consequent zeer snel gereden en vinden er geregeld incidenten plaats (aanrijdingen/bijna-aanrijdingen) op de T-splitsing. Dit zal bij vermeerdering van verkeer tot meer problemen leiden[1]. Graag willen we weten of de verkeersstromen en -effecten breder dan het directe plangebied zijn doorgerekend. Zo ja, dan zouden we die graag zien. Zo nee, dan vinden we dat deze noodzakelijk zijn om de gevolgen te kunnen inschatten en passende maatregelen te kunnen nemen.

   We vragen de gemeente om hier rekening mee te houden en maatregelen te nemen. Bijvoorbeeld door de beide straten tot 30km-gebied te laten verklaren en bijvoorbeeld door de beide straten in te richten volgens het concept ‘fietsstraat’. Drempels zijn als middel onwenselijk gegeven geluids- en trillingseffecten.

[1] Wij hebben in dit kader ook vernomen dat er mogelijke plannen zijn om bussen door de Teijlingerlaan en Westerstraat te laten rijden – dit lijkt ons eveneens onwenselijk.

Behoud watergang

4. Aan de achterzijde van ons perceel bevindt zich een watergang. Deze zorgt voor afwatering (bij natheid) én wateraanvoer en hydratatie (bij droogte) van de percelen die aan deze watergang liggen. Dat de komende jaren meer extreem weer zal plaatsvinden (pieken met dan weer teveel en dan weer te weinig water) is een gegeven[2]. De watergang zal die pieken in vernatting en verdroging – waardoor aanliggende grond ongewenst kan inklinken of uitzetten – opvangen[3], waardoor minder snel schadelijke effecten aan fundering van huis en garage zal voorkomen.

   De watergang zal eveneens overstroming van tuinen voorkomen (incl. negatieve gevolgen zoals water in het isolerende schuimbeton) en tuinen in geval van droogte van water kunnen voorzien.

   Wij zijn van mening dat een drainage -zoals STEK/Hoogvliet beheer heeft gesuggereerd – onwenselijk is. Niet bewezen is dat deze piekafwatercapaciteit heeft zoals de watergang, maar bijna belangrijker nog, drainage geeft geen hydraterende werking. In de komende jaren waarin vaker langere tijden van droogte zullen plaatsvinden is juist de mogelijkheid van een watergang om water af te geven aan de omgeving en droogteschade te voorkomen van sterk belang.

   Bovendien zijn water en groen belangrijk bij hitte, hetgeen een toenemend probleem[4] is in steden en dorpen. Een watergang heeft – anders dan een stuk gedraineerde grond – een verkoelend effect bij een stedelijk hitte-eiland.

   Wij zijn daarom van mening dat deze watergang in zijn geheel behouden dient te worden achter de panden nummer 21, 23 en 25. En dat de duiker onder de Westerstraat netjes moet worden schoongemaakt/geopend voor een optimaal functioneren van de watergang.

Ongewenst dichterbij bouwen

5. Wij hebben begrepen dat STEK/Hoogvliet beheer plannen heeft om nieuwe panden deels op het huidige perceel 7425 te gaan bouwen – dichter bij ons huis en bij onze tuin dan de panden Westerstraat 42-48 waarop wij nu uitkijken. Zoals wij van STEK/Hoogvliet beheer hebben vernomen is dit de wens omdat er dan meer parkeerplekken kunnen worden gerealiseerd op het grote plein bij de nieuwe Hoogvliet. Wij zijn tegen het dichterbij bouwen.

   In beginsel zouden de nieuwe woningen namelijk al het nadelige gevolg van inkijk op onze tuin hebben. De woningen nóg dichterbij dan het oorspronkelijke plan positioneren geeft daar bovenop nog meer inkijk en zal ook meer licht wegnemen uit onze tuin dan in eerder gepresenteerde plannen. Dit is onwenselijk.

---

[2] https://www.knmi.nl/over-het-knmi/nieuws/droger-en-natter-in-nederland
[3] https://www.mdpi.com/2071-1050/13/15/8329
[4] Zie atlas van de leefomgeving | Stedelijk hitte-eiland effect

Daarnaast betekent het dichterbij op perceel 7425 gaan bouwen dat het overpad voor Teijlingerlaan 23 en 21 beperkt wordt. STEK/Hoogvliet beheer suggereert in haar plan om dat overpad dan deels te willen verleggen naar de plek waar zich nu de watergang bevindt. Om voornoemde redenen (zie onder 4) gaan wij daarmee niet akkoord. De watergang dient behouden te worden – net zoals voldoende overpad.

<u>Inpassen van meer natuurlijk groen</u>

6. In het plan dat ter inzage ligt zien we maar weinig plek voor natuur – hoe groot of klein dan ook. Dit terwijl natuur een bewezen positieve werking heeft op de kwaliteit van leven en het aanzien van stads- en dorpskernen – zo ook in Sassenheim. De herontwikkeling van het gebied geeft nu de kans om bomen, struiken, water of andere duurzame natuurlijke elementen te introduceren in de nu veelal 'versteende' of geasfalteerde omgeving.

Conclusie

- Voor een goede en geslaagde herontwikkeling van het Hortusplein.
- Verzoek tot zorgvuldigheid, en erkenning van wensen, zorgen en belangen van omwonenden.
- Handelen naar die wensen, zorgen en belangen, te weten:
    - Schriftelijke garanties voor monitoring en volledige vergoeding bij schade en herstel bij negatieve effecten door bouw en toekomstig extra verkeer.
    - Verkeersmaatregelen om veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.
    - Behoud van de watergang vanwege haar essentiële functie.
    - Tegen de dichterbij geplande bouwplannen op perceel 7425 vanwege de impact op privacy, het overpad en mogelijke gevolgen voor de watergang.
    - Noodzaak om tegemoet te komen aan verdere vergroening van de regio.

++++++++++++++++++++++++++

Geachte heer, mevrouw,

vroeg ons om juridische hulp.

Cliënte is het niet eens met een bouwplan dat recent ter inzage is gelegd

Op 15 december 2023 is een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen voor het bouwen van 48 appartementen, 11 woningen, 1 supermarkt, 3 commerciële ruimtes en bijbehorende voorzieningen zoals parkeerplaatsen op locatie van de Westerstraat, Hortuslaan en Hortusplein in Sassenheim. De ontwerp omgevingsvergunning ligt vanaf donderdag 17 oktober tot en met woensdag 27 november ter inzage.

U wilt een omgevingsvergunning geven met afwijking van het bestemmingsplan. De omgevingsvergunning wordt verleend voor de volgende activiteiten:

- het bouwen van een bouwwerk
- het kappen of vellen van houtopstand
- handelen in strijd met de ruimtelijke regels
- het aanleggen of veranderen van een in-of uitrit

Cliënte woont op korte afstand van de geplande bouwlocatie, het gaat om circa 30 meter en er is vanuit de woning zicht op het plangebied.

Dit plan heeft voor cliënte nadelige gevolgen. Het plan is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Met deze brief dien ik namens cliënte dan ook tijdig een zienwijze in.

Het plan tast het woongenot van cliënte aan.

De verkeersafwikkeling in de omgeving zal wijzigen, het aantal bezoekers van het gebied zal gevolgen hebben voor de parkeergelegenheid en het geluid. Ook de gevolgen voor de wijk als geheel zijn van belang. Hieronder ga ik nader op de belangen van cliënte in.

BRA4-01-2301

Cliënt vreest dat het plan voor geluidsoverlast zorgt.
Het plan zorgt voor een toename van het aantal mensen dat de locatie zal bezoeken en er gelijktijdig aanwezig zal zijn alsmede van het aantal verkeersbewegingen. Dit alles zorgt voor geluidsoverlast. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat slechts een deel van de activiteiten die hinder kunnen veroorzaken is meegenomen. Het betreft het akoestisch onderzoek van juli 2024. Hiermee is geen sprake van volledig en deugdelijk onderzoek.
De toename van het aantal winkelwagenbewegingen en autobezoeken (gemiddeld 125 auto's per uur) zal een aanzienlijk geluidsniveau veroorzaken, zo blijkt uit het onderzoek maar de nieuwe horeca en winkelruimtes zijn in deze berekeningen niet meegenomen. Hiermee is het onderzoek niet volledig en kan de conclusie dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening dan ook geen stand houden. Cliënte voorziet ernstige geluidsoverlast die het woongenot aantast. Hierbij is ook van belang dat blijkt dat Teijlingerlaan 11, Hortusplein 1 en 3 niet zijn meegenomen in de geluidsmetingen terwijl daar wel veel nieuw verkeer verwacht wordt. Ook de geluidseffecten van de overige activiteiten kunnen voor deze percelen niet zomaar weggelaten worden zonder onderzoek.
Het is algemeen bekend dat geluidsoverlast de gezondheid ernstige schade toebrengt. Daarom is aanpassing van het plan noodzakelijk. Gestart dient te worden met het uitvoeren van een volledig onderzoek om de hinder deugdelijk in kaart te brengen.

Het plan zorgt voor parkeeroverlast.
Er is op de locatie nu al onvoldoende parkeerruimte. Nu al zijn regelmatig rondrijdende auto's op zoek naar een plekje te zien. Het 'zoekverkeer' belemmert het doorgaande verkeer op de Teijlingerlaan Sinds de afsluiting van de Hoofdstraat ter hoogte van de Tano is er ook veel sluipverkeer vanaf de Teijlingerlaan dat afslaat het smalle straatje van het Hortusplein in. Hier lijkt geen rekening mee te zijn gehouden, zeker niet in de onderzoeken. Hierdoor is de situatie op dit stuk straat echter wel gevaarlijk. De draai die de auto's moeten maken vanaf de Teijlingerlaan is kort. Voor de voetgangers en fietsers is geen plek wat leidt tot gevaarlijke situaties.
De totale breedte van de straat is 4,80 m hier van is nog ca 1,20 gereserveerd als blauwe parkeerzone blijft er dus 3,60 over voor al het verkeer. Verkeer bevat in dit geval dus auto's, fietsers en voetgangers. Voor de duidelijkheid zijn enkele foto's van de situatie ter plekke bijgevoegd.

Overigens is het gelet op de situatie ter plaatse de vraag op welke wijze het grote bouwverkeer op een veilige wijze deel gaat nemen aan dit verkeer.

Met de uitvoering van dit plan wordt deze overlast nog groter. Dit is onvoldoende voor het aantal bewoners. Ook moet er nog parkeerruimte voor bezoekers zijn. Wij vragen u voorwaarden in de

vergunning op te nemen zodat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein komen bij de grondgebonden woningen. Dit zal de druk op de omgeving verminderen.
De plannen om het winkelvloeroppervlak uit te breiden van 1100 m² naar ruim 1522 m², plus nog 392 m² voor horeca, zal immers niet alleen de parkeerdruk maar ook de verkeersdrukte fors verhogen.

Het nieuwe plan zorgt voor een forse toename van de verkeersdruk.
Het plan zorgt voor meer verkeersbewegingen. Het bouwplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Het onderzoek is onvolledig.
De herontwikkeling van de Hoogvliet-locatie zal een toename van de verkeersstroom door het Hortusplein veroorzaken. Dit vindt cliënte zeer zorgelijk.
Er zijn voldoende supermarkten in Sassenheim (zelfs in de directe omgeving) en als de Hoogvliet er niet komt, is er ook geen groot verkeersprobleem.
Ook zal er een extra verkeerstoom zijn omdat er helemaal geen dagelijkse boodschappen meer gedaan kunnen worden buiten het centrum. Alle vier de supermarkten zitten binnen circa 225 meter van elkaar! Dus iedereen die van buiten het toch al drukke centrum komt, moet nu met de auto naar het dorpscentrum om boodschappen te doen. Hier is in de onderzoeken onvoldoende rekening mee gehouden.
Verder wordt er geen rekening gehouden met het smalle wegdek (3,6 m) van het Hortusplein ter hoogte van nummer 1-3, waar nu al auto's, fietsers en voetgangers samenkomen zonder stoep of afscheiding. De geplande uitbreiding van parkeerplaatsen op het Hortusplein binnen het plangebied gaat van circa 30 plekken nu naar meer dan 130 plekken waardoor de verkeersdruk verder zal verergeren en dus ook de veiligheid van voetgangers en fietsers in gevaar brengt.
Opmerkelijk is dat de stukken van de visie groep Vitaal Sassenheim iets anders communiceren dan de vergunningsaanvraag.
Leidende Principes Vitaal Sassenheim
https://www.teylingen.nl/centrumplan-sassenheim

De noodzaak is onduidelijk
Er zijn momenteel al drie supermarkten binnen 200 meter van het Hortusplein (AH, Vomar en de in aanbouw zijn de Dirk). Hierdoor kan de vraag worden gesteld wat de noodzaak is van een dergelijke grote uitbreiding van een supermarkt op deze locatie. Het kan weliswaar worden aangevraagd maar de afweging of dit moet worden vergund moet in het teken staan van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij is het vraagstuk van noodzaak wel degelijk van belang. Hierbij is ook van belang dat nadrukkelijk wordt vermeld dat het een terugplaatsing is van een bestaande supermarkt. Hiermee wordt er echter aan voorbij gegaan dat het bestaande pand van supermarkt sinds 2012 al leegstaat.

Hittestress en waterhuishouding

De herontwikkeling lijkt weinig rekening te houden met milieuaspecten zoals hitte, regenwaterafvoer en vergroening. Het terrein wordt grotendeels versteend, zonder groene perken of voorzieningen voor regenwater. Dit draagt bij aan hittestress en verslechterde waterafvoer. Het moge duidelijk zijn dat dit met de huidige klimaatproblematiek van groot belang is. De plannen voldoen niet aan de vereisten van het LIOR (Leidraad inrichting Openbare Ruimte), waarin staat dat vergroening noodzakelijk is bij dergelijke ingrijpende bouwplannen. Cliënte is bezorgd dat deze klimaatrisico's niet worden onderkend met deze plannen.

Op dit moment is reeds serieuze hinder van regenwater dat niet afgevoerd kan worden. Straten staan bij hevige regenval blank en de bestaande oude riolering van het dorp kan de huidige regenbuien niet aan. Deze verstening werkt niet mee aan deze situatie.

Cliënte wil graag met de gemeente meedenken over een andere oplossing

Client is niet geheel tegen ontwikkeling van het perceel. Zeker de noodzakelijkheid van woningbouw is duidelijk. Mijn cliënte is bereid af te zien van verdere stappen als u met voorwaarden in de vergunning regelt dat:

-Het smalle deel van het Hortusplein een voetgangers- en fietszone wordt en voorkom dat dit een doorgaande weg wordt.

-De bouwhoogtes conform de huidige omgeving blijven. Dit gaat dan met name over de grondgebonden woningen.

-Er moet een water- en hitte bestendig plan komen. Er is nu al te vaak wateroverlast en alles wijst erop dat regenwateroverlast alleen maar zal toenemen.

-De noodzaak van de verplaatsing van de supermarkt ontbreekt en door dit uit het plan te alen kan veel verkeersproblematiek worden voorkomen.

-Er geen ruimte komt voor extra winkels en horeca, er staan al veel winkels leeg.

-Zet vooral in op extra woningen.

-Cliënte heeft behoefte aan een gedegen MER-analyse om de impact op milieu, geluid en verkeer te beoordelen.

U kunt planschade voorkomen door een aanpassing van het plan.

Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat u het nadeel voor omwonenden zo klein mogelijk houdt.

Cliënt vraagt u geen vergunning af te geven.

Als u toch een vergunning geeft vraag ik u rekening te houden met de bezwaren van cliënte en indien mogelijk gewenste aanpassingen in het plan te laten doorvoeren.

Vervolg op de brief van	*Bestemd voor*	*Bladnummer*
25 november 2024		5

Eigen reactie
Als bijlage treft u aan de eigen reactie van client. Ik verzoek u deze ook bij de zienswijzeprocedure te betrekken.

Bel of mail mij gerust als u nog vragen hebt.
U bereikt mij op telefoonnummer 06 83237394. Mailen kan naar klantenservice@achmearechtsbijstand.nl. Ons zaaknummer is R222645600. Wilt u dit nummer altijd noemen als u belt of mailt? Wij kunnen u dan sneller helpen.

Klik op deze link om op Google maps te tonen waar de foto is gemaakt



Klik op deze link om op Google maps te tonen waar de foto is gemaakt



Klik op deze link om op Google maps te tonen waar de foto is gemaakt



Klik op deze link om op Google maps te tonen waar de foto is gemaakt



Klik op deze link om op Google maps te tonen waar de foto is gemaakt



Geachte mevrouw

Hierbij ons eigen stuk als aparte zienswijze zoals we hebben afgesproken.

Geachte burgemeester en wethouders,

In dit schrijven geven wij onze zienswijze betreffende de ontwikkelplannen op en rondom het Hortusplein. In deze plannen worden een aantal belangrijke aspecten naar onze mening onvoldoende belicht. Daarnaast dreigen er naar onze mening keuzes te worden gemaakt met lange termijn impact die suboptimaal zijn, grote invloed hebben op de leefbaarheid van de omgeving van het Hortusplein en zullen leiden tot ongewenste concentratie van de 4 supermarkten die Sassenheim heeft in een straal van 225 meter hetgeen zal leiden tot onnodige verkeersoverlast in en naar het centrum van Sassenheim. Wij vinden het een gemiste kans dat er met de plannen die er nu liggen niet wordt gekozen voor woningen in plaats van een supermarkt, winkels en horeca wetende dat er nu al steeds meer winkelruimte leeg komt te staan, de reeds aanwezige horeca in het centrum nu al moeite heeft het hoofd boven water te houden, er met het huidige plan per saldo slechts 11 woningen worden toegevoegd en er geen rekening wordt gehouden met toenemende wateroverlast als gevolg van klimaatverandering en de wens en noodzaak tot vergroening.

Voor ons 100 jaar oude huis dat op de hoek staat van de Teijlingerlaan en het Hortusplein en niet onderheid is voorzien wij met het verkeersplan dat er nu ligt een groot risico op verzakkingen doordat in het in opdracht van de gemeente uitgevoerde verkeersstudie de aanname is gedaan dat het verkeer over het smalle gedeelte van het Hortusplein met 650% (!) zal toenemen. Daarnaast vrezen wij dat dat probleem wordt verergerd als straks veel van het bouwverkeer straks vlak langs ons huis zal rijden.

Indien toch wordt besloten de plannen voor de supermarkt te continueren zou ons inziens, door een aantal zaken aan te passen in de plannen, een aantal belangrijke nadelige gevolgen kunnen worden voorkomen. Het plan zou met een aantal overzichtelijke aanpassingen meer ruimte (en veiligheid) kunnen bieden aan wonen, voetgangers, fietsers, vergroening, een minder grote belasting geven op het aantal verkeersbewegingen, betere parkeeroplossingen kunnen bieden, geluid- en hitte overlast kunnen beperken, overlast van toenemende regenval kunnen beperken en daarmee kunnen bijdragen en tot aan een mooier, veiliger en toekomstbestendig centrum. Onderstaand hebben wij dit nader toegelicht.

Wij willen u daarom vragen onderstaande overwegingen mee te nemen bij de besluitvorming over de aangevraagde bouwvergunning Z-202300001171.

Vierkante meters wonen en winkels

Door het aantal winkelvierkante en horeca vierkante meters te verminderen in het plan en het aantal vierkante meters bestemd voor wonen te vergroten kunnen er gelijktijdig twee belangrijke voordelen worden gerealiseerd.

Meer woningen en minder winkelvloeroppervlak zal leiden tot minder autoverkeer en daardoor zal het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen ook kleiner zijn. Dit zal resulteren in minder geluid en meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. Daarnaast wordt het risico van additionele leegstaande winkelruimte voorkomen en vermindert het risico dat de bestaande horeca in het centrum straks het hoofd niet meer boven water kan houden.

Verkeer en geluid

Uit zowel het in opdracht van de gemeente uitgevoerde verkeersonderzoek is gebleken dat de verkeersbelasting van de Westerstraat in de huidige situatie al 20% boven de norm is. Ten aanzien van de verkeersbewegingen over het Hortusplein is in het onderzoek de aanname gedaan dat het verkeer met 650% zal toenemen. Dit terwijl zich op dit moment al veelvuldig gevaarlijke verkeerssituaties Het smalle gedeelte van het Hortusplein loopt vlak langs ons niet onderheide 100 jaar oude huis en direct langs de gevel van het, eveneens niet onderbouwde, ruim 100 jaar oude pand aan Hortusplein 1-3. Er is echter nog geen gedegen onderzoek gedaan naar de verkeersbewegingen, en de daarmee samenhangende geluidsoverlast, over het Hortusplein en de Teijlingerlaan. Mede hierdoor vrezen wij dat de verkeersimpact en de daarmee samenhangende geluidsoverlast en het risico op verzakkingen nog groter zal worden dan wij nu al vrezen. Mogelijk is dit bij de plannen over het hoofd gezien omdat er op het smalle gedeelte van het Hortusplein niet gesloopt of gebouwd wordt. Omdat wij aanzienlijke planschade voorzien als de plannen die er nu liggen doorgang vinden verzoeken wij u dringend om deze onderzoeken alsnog te laten uitvoeren alvorens een eventuele vergunning te verlenen. Hierbij zou tevens de impact van het eventuele bouwverkeer dat over het Hortusplein en de Teijlingerlaan zal rijden worden meegenomen.

Parkeerterrein

In het huidige voorstel moet het parkeerverkeer niet rondrijden op het parkeerterrein maar moet het als er nog geen plek is gevonden steeds weer invoegen op de Westerstraat. Dit zal belemmerend werken voor het doorgaand verkeer hetgeen zal leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties en opstoppingen.

Verkeersbewegingen

Uit het verkeersonderzoek dat op de Westerstraat is gedaan door Goudappel in februari van dit jaar is gebleken dat de Westerstraat al 20% boven de maximale verkeersbewegingen zit. Als straks alle 4 de supermarkten geconcentreerd zijn in het centrum van Sassenheim dan zal het verkeer over de Westerstraat en de Teijlingerlaan verder toenemen. Uit het Consumentenonderzoek van Deloitte uit 2022 blijkt dat 42% van de klanten met de auto naar

de supermarkt gaan en dat dit percentage toeneemt naarmate mensen verder van de supermarkt af wonen.

Voor de ontsluiting van de parkeerplaats op het Hortusplein is een aanname gemaakt voor de aanvoerroutes. Hier ligt echter geen gedegen onderzoek aan ten grondslag. Hoe realistisch deze aannamen zijn en hoe er in de praktijk geacteerd zal worden indien deze aannamen straks niet blijken te kloppen is niet duidelijk. Wij verzoeken u dringend dit onderzoek alsnog te laten uitvoeren alvorens een eventuele vergunning te verlenen.

Het verkeer in het dorp neemt in de huidige situatie alleen maar toe, inclusief op de Teijlingerlaan en het Hortusplein. Dit zorgt nu al regelmatig voor lastige, gevaarlijke en onoverzichtelijke verkeersituaties. Dit zal alleen maar erger worden als begin 2025 de Dirk supermarkt aan de Hoofdstraat opengaat. Er zijn geen voorziening zijn voor laden en lossen aan het begin van de Teijlingerlaan en het smalle gedeelte van het Hortusplein terwijl daar wel behoefte aan is voor de bevoorrading van de winkels en de afhaalrestaurants die daar zitten. Het begin van de Teijlingerlaan en het Hortusplein is nu al te krap en te druk hetgeen regelmatig leidt tot onoverzichtelijke en gevaarlijke verkeerssituatie met veelal oudere voetgangers die van Sassembourgh over de Teijlingerlaan en het smalle gedeelte van het Hortusplein, waar geen stoep is, naar het centrum lopen.

Smalle stuk Hortusplein

Door het smalle stuk Hortusplein af te sluiten voor autoverkeer kan er een veilige route gecreëerd worden voor voetgangers en fietsers. Voor het autoverkeer naar de supermarkt is het overzichtelijker als er 1 duidelijke ingang is naar het parkeerterrein. Dit voorkomt ook sluipverkeer.

Als de plannen huidige plannen niet worden aangepast dan zal het smalle stuk van het Hortusplein 1-3, ter hoogte van de Domino's en hoek met de Teijlingerlaan, een nog drukker (650% toename volgens de inschatting van het verkeersonderzoek) verkeerspunt worden met veel verschillende verkeersdeelnemers op een krappe weg zonder stoep.

Autoverkeer bij de hoek van de Teijlingerlaan en het Hortusplein is doorgaand verkeer, afslaand verkeer, verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats of vrachtwagens die willen laden en lossen. Voetgangers lopen en fietsers schieten hier tussendoor en hebben geen stoep op fietspad waarover ze zich veilig door het verkeer kunnen bewegen. Voetgangers en fietsers zouden een veilige route naar het de Hoogvliet of het centrum van het dorp moeten hebben, zeker nu de Hoofdstraat fietser-luw is gemaakt.

Onze zienswijze is dat het smalle stuk van het Hortusplein autovrij wordt gemaakt en er een voetpad en een apart fietspad wordt. Aan de kant van het elektriciteitshuisje zou een laden lossen plek voor de slager moeten komen en een plek voor de vuilcontainers van de winkels op de Hoofdstraat en de Toko. Deze kunnen dan beide bereikt worden via het grote parkeerterrein. Hiermee wordt tevens het hiervoor genoemde risico op verzakkingen van ons

huis en het pand aan Hortusplein 1-3 gemitigeerd en de daarmee samenhangende planschade voorkomen. Wij hebben in enkele uren 349 handtekeningen verzameld van voetgangers en fietsers die gebruik maken van het Hortusplein die deze zienswijze van harte ondersteunen. Veel van deze mensen zijn senior van het nabijgelegen Sassembourgh die dagelijks last hebben van de onveilige verkeerssituatie.

Parkeeroverlast en verkeer, ruimte voor fietsers en voetgangers

Er is in de huidige situatie al vaak sprake van rondrijdende auto's op het Hortusplein en de Teijlingerlaan op zoek naar een parkeerplek. Het 'zoekverkeer' belemmert het doorgaande verkeer. In de huidige situatie zijn er daarnaast problemen met 'wildparkeren' voor de afhaalrestaurants en laden en lossen die het doorgaand verkeer belemmeren.

Sinds de afsluiting van de Hoofdstraat ter hoogte van restaurant 'Da Tano' is er ook veel sluipverkeer vanaf de Teijlingerlaan dat afslaat het smalle straatje het Hortusplein in. De draaicirkel die de auto's moeten maken vanaf de Teijlingerlaan, het Hortusplein op is (te) kort. Voor de voetgangers is in de huidige situatie geen stoep en voor fietsers is geen plek zodra er een auto door het Hortusplein rijdt.

In het gepresenteerde plan wordt niet voorzien in een wandel- en fietsroute naar de nieuwe Hoogvliet supermarkt, het centrum of naar de dichtbij liggende basisschool.

Verkeersbelasting is een probleem

Uit het grote aantal stukken dat wij in de afgelopen periode gelezen heb, de ervaringen die ik gehoord heb van dorpsgenoten, wordt duidelijk dat verkeersbewegingen, parkeren en het ontbreken van veilige wandel- en fietsroutes al langere tijd als problematisch wordt ervaren door de bewoners, bestuurders en de winkeliers van dit dorp.

Vanuit deze gedachte willen wij u wil vragen dit vraagstuk van enige afstand en met een frisse blik te bekijken en drang tot een beslissing te nemen omdat 'het point of no return al zou zijn gepasseerd' te bedwingen. Wij geloven dat door uit te zoomen een meer toekomstbestendige oplossing gevonden kan worden die zowel beter is voor de kwaliteit van leven rondom het Hortusplein en meer waarde toevoegt voor Sassenheim als geheel.

Parkeerterrein

In het huidige voorstel moeten de fietsers over het parkeerterrein fietsen. Op de plattegronden van de huidige plannen is er geen rekening gehouden met ruimte voor voetpaden, fietserspaden of fietsstroken.

Indien wordt besloten de plannen voor een nieuwe supermarkt door te zetten zou ons voorstel zijn om aan de kant van de lange gevel van het supermarktgebouw (80 meter) langs de gevel een ruimer voetpad aan te leggen, waar je met een winkelwagen kunt lopen en

bezoekers die op de fiets naar de supermarkt gaan hun fiets kunnen neerzetten. Naast deze stoep zou dan aansluitend een fietspad in twee richtingen kunnen worden aangelegd, zodat de fietsers niet tussen de parkerende auto's heen hoeven te manoeuvreren. Op het parkeerterrein rijden dan alleen aankomende en vertrekkende auto's. Het parkeerterrein voorziet in de huidige plannen niet in laad- en losplekken. Deze zouden gerealiseerd kunnen worden voor 'Toko Layang' (Hortusplein 6).

Aandacht voor regenwater

Door aanpassen bestrating parkeerplaats in op een klimaat adaptieve manier is er meer ruimte voor vergroening, regenwater kan dan direct worden opgenomen in de bodem in plaats van dat het wordt afgevoerd op nu al overbelaste riolering. In de huidige situatie staan de straten in het centrum, op het Hortusplein en de Teijlingerlaan door de overbelaste rioleringen al regelmatig blank bij grote regenval hetgeen tot wateroverlast leidt. Dit probleem zal met de plannen die er nu liggen in combinatie met toenemende zware regenval door klimaatverandering allen maar toenemen.

Vergroening daken grondgebonden woningen en bebouwing

Het plan zou groener kunnen worden en beter aansluiten bij de huidige bebouwingshoogte door een groen-plat dak te maken bij de grondgebonden woningen.
De lagere bouwhoogte sluiten dan ook beter aan bij het naast gelegen pand aan de Hortusplein nummer 6 (nokhoogte van 6 meter).

Wij hopen dat u bereid bent om de verschillende onderdelen van onze zienswijze mee te nemen in de besluitvormingen en danken u voor uw tijd en aandacht. Wij zijn desgevraagd graag tot nadere toelichting bereid.

Met vriendelijke groet.

1703/
1(Z)

Geachte burgemeester en wethouders,

In dit schrijven geven wij onze zienswijze betreffende de ontwikkelplannen op en rondom het Hortusplein. In deze plannen worden een aantal belangrijke aspecten naar onze mening onvoldoende belicht. Daarnaast dreigen er naar onze mening keuzes te worden gemaakt met lange termijn impact die suboptimaal zijn, grote invloed hebben op de leefbaarheid van de omgeving van het Hortusplein en zullen leiden tot ongewenste concentratie van de 4 supermarkten die Sassenheim heeft in een straal van 225 meter hetgeen zal leiden tot onnodige verkeersoverlast in en naar het centrum van Sassenheim. Wij vinden het een gemiste kans dat er met de plannen die er nu liggen niet wordt gekozen voor woningen in plaats van een supermarkt, winkels en horeca wetende dat er nu al steeds meer winkelruimte leeg komt te staan, de reeds aanwezige horeca in het centrum nu al moeite heeft het hoofd boven water te houden, er met het huidige plan per saldo slechts 11 woningen worden toegevoegd en er geen rekening wordt gehouden met toenemende wateroverlast als gevolg van klimaatverandering en de wens en noodzaak tot vergroening.

Voor ons 100 jaar oude huis dat op de hoek staat van de Teijlingerlaan en het Hortusplein en niet onderheid is voorzien wij met het verkeersplan dat er nu ligt een groot risico op verzakkingen doordat in het in opdracht van de gemeente uitgevoerde verkeersstudie de aanname is gedaan dat het verkeer over het smalle gedeelte van het Hortusplein met 650% (!) zal toenemen. Daarnaast vrezen wij dat dat probleem wordt verergerd als straks veel van het bouwverkeer straks vlak langs ons huis zal rijden.

Indien toch wordt besloten de plannen voor de supermarkt te continueren zou ons inziens, door een aantal zaken aan te passen in de plannen, een aantal belangrijke nadelige gevolgen kunnen worden voorkomen. Het plan zou met een aantal overzichtelijke aanpassingen meer ruimte (en veiligheid) kunnen bieden aan wonen, voetgangers, fietsers, vergroening, een minder grote belasting geven op het aantal verkeersbewegingen, betere parkeeroplossingen kunnen bieden, geluid- en hitte overlast kunnen beperken, overlast van toenemende regenval kunnen beperken en daarmee kunnen bijdragen en tot aan een mooier, veiliger en toekomstbestendig centrum. Onderstaand hebben wij dit nader toegelicht.

Wij willen u daarom vragen onderstaande overwegingen mee te nemen bij de besluitvorming over de aangevraagde bouwvergunning Z-202300001171.

Vierkante meters wonen en winkels

Door het aantal winkelvierkante en horeca vierkante meters te verminderen in het plan en het aantal vierkante meters bestemd voor wonen te vergroten kunnen er gelijktijdig twee belangrijke voordelen worden gerealiseerd.

Meer woningen en minder winkelvloeroppervlak zal leiden tot minder autoverkeer en daardoor zal het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen ook kleiner zijn. Dit zal resulteren in minder geluid en meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. Daarnaast wordt het risico van additionele leegstaande winkelruimte voorkomen en vermindert het risico dat de bestaande horeca in het centrum straks het hoofd niet meer boven water kan houden.

Verkeer en geluid

Uit zowel het in opdracht van de gemeente uitgevoerde verkeersonderzoek is gebleken dat de verkeersbelasting van de Westerstraat in de huidige situatie al 20% boven de norm is. Ten aanzien van de verkeersbewegingen over het Hortusplein is in het onderzoek de aanname gedaan dat het verkeer met 650% zal toenemen. Dit terwijl zich op dit moment al veelvuldig gevaarlijke verkeerssituaties Het smalle gedeelte van het Hortusplein loopt vlak langs ons niet onderheide 100 jaar oude huis en direct langs de gevel van het, eveneens niet onderbouwde, ruim 100 jaar oude pand aan Hortusplein 1-3. Er is echter nog geen gedegen onderzoek gedaan naar de verkeersbewegingen, en de daarmee samenhangende geluidsoverlast, over het Hortusplein en de Teijlingerlaan. Mede hierdoor vrezen wij dat de verkeersimpact en de daarmee samenhangende geluidsoverlast en het risico op verzakkingen nog groter zal worden dan wij nu al vrezen. Mogelijk is dit bij de plannen over het hoofd gezien omdat er op het smalle gedeelte van het Hortusplein niet gesloopt of gebouwd wordt. Omdat wij aanzienlijke planschade voorzien als de plannen die er nu liggen doorgang vinden verzoeken wij u dringend om deze onderzoeken alsnog te laten uitvoeren alvorens een eventuele vergunning te verlenen. Hierbij zou tevens de impact van het eventuele bouwverkeer dat over het Hortusplein en de Teijlingerlaan zal rijden worden meegenomen.

Parkeerterrein

In het huidige voorstel moet het parkeerverkeer niet rondrijden op het parkeerterrein maar moet het als er nog geen plek is gevonden steeds weer invoegen op de Westerstraat. Dit zal belemmerend werken voor het doorgaand verkeer hetgeen zal leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties en opstoppingen.

Verkeersbewegingen

Uit het verkeersonderzoek dat op de Westerstraat is gedaan door Goudappel in februari van dit jaar is gebleken dat de Westerstraat al 20% boven de maximale verkeersbewegingen zit. Als straks alle 4 de supermarkten geconcentreerd zijn in het centrum van Sassenheim dan zal het verkeer over de Westerstraat en de Teijlingerlaan verder toenemen. Uit het Consumentenonderzoek van Detoitte uit 2022 blijkt dat 42% van de klanten met de auto naar de supermarkt gaan en dat dit percentage toeneemt naarmate mensen verder van de supermarkt af wonen.

Voor de ontsluiting van de parkeerplaats op het Hortusplein is een aanname gemaakt voor de aanvoerroutes. Hier ligt echter geen gedegen onderzoek aan ten grondslag. Hoe realistisch deze aannamen zijn en hoe er in de praktijk geacteerd zal worden indien deze aannamen straks niet blijken te kloppen is niet duidelijk. Wij verzoeken u dringend dit onderzoek alsnog te laten uitvoeren alvorens een eventuele vergunning te verlenen.

Het verkeer in het dorp neemt in de huidige situatie alleen maar toe, inclusief op de Teijlingerlaan en het Hortusplein. Dit zorgt nu al regelmatig voor lastige, gevaarlijke en onoverzichtelijke verkeersituaties. Dit zal alleen maar erger worden als begin 2025 de Dirk supermarkt aan de Hoofdstraat opengaat. Er zijn geen voorziening zijn voor laden en lossen aan het begin van de Teijlingerlaan en het smalle gedeelte van het Hortusplein terwijl daar wel behoefte aan is voor de bevoorrading van de winkels en de afhaalrestaurants die daar zitten. Het begin van de Teijlingerlaan en het Hortusplein is nu al te krap en te druk hetgeen regelmatig leidt tot onoverzichtelijke en gevaarlijke verkeerssituatie met veelal oudere voetgangers die van Sassembourgh over de Teijlingerlaan en het smalle gedeelte van het Hortusplein, waar geen stoep is, naar het centrum lopen.

Smalle stuk Hortusplein

Door het smalle stuk Hortusplein af te sluiten voor autoverkeer kan er een veilige route gecreëerd worden voor voetgangers en fietsers. Voor het autoverkeer naar de supermarkt is het overzichtelijker als er 1 duidelijke ingang is naar het parkeerterrein. Dit voorkomt ook sluipverkeer.

Als de plannen huidige plannen niet worden aangepast dan zal het smalle stuk van het Hortusplein 1-3, ter hoogte van de Domino's en hoek met de Teijlingerlaan, een nog drukker (650% toename volgens de inschatting van het verkeersonderzoek) verkeerspunt worden met veel verschillende verkeersdeelnemers op een krappe weg zonder stoep.

Autoverkeer bij de hoek van de Teijlingerlaan en het Hortusplein is doorgaand verkeer, afslaand verkeer, verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats of vrachtwagens die willen laden en lossen. Voetgangers lopen en fietsers schieten hier tussendoor en hebben geen stoep op fietspad waarover ze zich veilig door het verkeer kunnen bewegen. Voetgangers en fietsers zouden een veilige route naar het de Hoogvliet of het centrum van het dorp moeten hebben, zeker nu de Hoofdstraat fietser-luw is gemaakt.

Onze zienswijze is dat het smalle stuk van het Hortusplein autovrij wordt gemaakt en er een voetpad en een apart fietspad wordt. Aan de kant van het elektriciteitshuisje zou een laden lossen plek voor de slager moeten komen en een plek voor de vuilcontainers van de winkels op de Hoofdstraat en de Toko. Deze kunnen dan beide bereikt worden via het grote parkeerterrein. Hiermee wordt tevens het hiervoor genoemde risico op verzakkingen van ons huis en het pand aan Hortusplein 1-3 gemitigeerd en de daarmee samenhangende planschade voorkomen. Wij hebben in enkele uren 349 handtekeningen verzameld van voetgangers en fietsers die gebruik maken van het Hortusplein die deze zienswijze van harte ondersteunen. Veel van deze mensen zijn senior van het nabijgelegen Sassembourgh die dagelijks last hebben van de onveilige verkeerssituatie.

Parkeeroverlast en verkeer, ruimte voor fietsers en voetgangers

Er is in de huidige situatie al vaak sprake van rondrijdende auto's op het Hortusplein en de Teijlingerlaan op zoek naar een parkeerplek. Het 'zoekverkeer' belemmert het doorgaande verkeer. In de huidige situatie zijn er daarnaast problemen met 'wildparkeren' voor de afhaalrestaurants en laden en lossen die het doorgaand verkeer belemmeren.

Sinds de afsluiting van de Hoofdstraat ter hoogte van restaurant 'Da Tano' is er ook veel sluipverkeer vanaf de Teijlingerlaan dat afslaat het smalle straatje het Hortusplein in. De draaicirkel die de auto's moeten maken vanaf de Teijlingerlaan, het Hortusplein op is (te) kort. Voor de voetgangers is in de huidige situatie geen stoep en voor fietsers is geen plek zodra er een auto door het Hortusplein rijdt.

In het gepresenteerde plan wordt niet voorzien in een wandel- en fietsroute naar de nieuwe Hoogvliet supermarkt, het centrum of naar de dichtbij liggende basisschool.

Verkeersbelasting is een probleem

Uit het grote aantal stukken dat wij in de afgelopen periode gelezen heb, de ervaringen die ik gehoord heb van dorpsgenoten, wordt duidelijk dat verkeersbewegingen, parkeren en het ontbreken van veilige wandel- en fietsroutes al langere tijd als problematisch wordt ervaren door de bewoners, bestuurders en de winkeliers van dit dorp.

Vanuit deze gedachte willen wij u wil vragen dit vraagstuk van enige afstand en met een frisse blik te bekijken en drang tot een beslissing te nemen omdat 'het point of no return al zou zijn gepasseerd' te bedwingen. Wij geloven dat door uit te zoomen een meer toekomstbestendige oplossing gevonden kan worden die zowel beter is voor de kwaliteit van leven rondom het Hortusplein en meer waarde toevoegt voor Sassenheim als geheel.

Parkeerterrein

In het huidige voorstel moeten de fietsers over het parkeerterrein fietsen. Op de plattegronden van de huidige plannen is er geen rekening gehouden met ruimte voor voetpaden, fietserspaden of fietsstroken.

Indien wordt besloten de plannen voor een nieuwe supermarkt door te zetten zou ons voorstel zijn om aan de kant van de lange gevel van het supermarktgebouw (80 meter) langs de gevel een ruimer voetpad aan te leggen, waar je met een winkelwagen kunt lopen en bezoekers die op de fiets naar de supermarkt gaan hun fiets kunnen neerzetten. Naast deze stoep zou dan aansluitend een fietspad in twee richtingen kunnen worden aangelegd, zodat de fietsers niet tussen de parkerende auto's heen hoeven te manoeuvreren. Op het parkeerterrein rijden dan alleen aankomende en vertrekkende auto's. Het parkeerterrein voorziet in de huidige plannen niet in laad- en losplekken. Deze zouden gerealiseerd kunnen worden voor 'Toko Layang' (Hortusplein 6).

Aandacht voor regenwater

Door aanpassen bestrating parkeerplaats in op een klimaat adaptieve manier is er meer ruimte voor vergroening, regenwater kan dan direct worden opgenomen in de bodem in plaats van dat het wordt afgevoerd op nu al overbelaste riolering. In de huidige situatie staan de straten in het centrum, op het Hortusplein en de Teijlingerlaan door de overbelaste rioleringen al regelmatig blank bij grote regenval hetgeen tot wateroverlast leidt. Dit probleem zal met de plannen die er nu liggen in combinatie met toenemende zware regenval door klimaatverandering allen maar toenemen.

Vergroening daken grondgebonden woningen en bebouwing

Het plan zou groener kunnen worden en beter aansluiten bij de huidige bebouwingshoogte door een groen-plat dak te maken bij de grondgebonden woningen. De lagere bouwhoogte sluiten dan ook beter aan bij het naast gelegen pand aan de Hortusplein nummer 6 (nokhoogte van 6 meter).

Wij hopen dat u bereid bent om de verschillende onderdelen van onze zienswijze mee te nemen in de besluitvormingen en danken u voor uw tijd en aandacht. Wij zijn desgevraagd graag tot nadere toelichting bereid.

Met vriendelijke groet.

Geacht college, geachte gemeenteraad,

Als eigenaren van het Hortusplein werden wij er afgelopen week/weken erop attent gemaakt dat er een lobby/petitie gaande is inzake het creëren van een (extra) fiets/voetgangersgebied rondom 'het nieuwe Hortusplein'. Het betreft hier de éénrichtingsweg welke vanaf Teylingerlaan langs de Domino's, achterzijde Slagerij Scholten naar het Hortusplein loopt. Dit wellicht middels het plaatsen van een paaltje ter hoogte van ons eigendom om in de toekomst doorgaand verkeer vanaf de Teylingerlaan richting het nieuwe plein te voorkomen.

In de ter inzage liggende bouwplannen - waar van onze zijde geen bezwaar is ingediend - is deze optie niet opgenomen. Wanneer de raad c.q. het college voornemens is om (toch) tegemoet te komen aan dit voorstel, verzoeken wij u voorafgaande aan deze besluitvorming ons nog te horen zodat onze zienswijze omtrent de onwenselijkheid hiervan - o.a. verkeersveiligheid, economische belangen en overige hinder - nog voorafgaand ingebracht kunnen worden.
Ik verzoek u om de ontvangst van dit deze kennisgeving/dit verzoek aan mij te bevestigen en vertrouw op spoedige ontvangst daarvan.

Met vriendelijke groet,

Goedemorgen team planvorming en B&W van de Gemeente Teylingen,

Fijn te zien dat de plannen voor herontwikkeling van het gebied Hortusplein vorderen. Wij zagen de publicatie van de 'Ontwerp omgevingsvergunning voor het bouwen van een supermarkt, 3 commerciële ruimtes, 48 appartementen en 11 rijwoningen op de locatie Hortusplein in Sassenheim'

Wij kennen de situatie erg goed en wanden/fietsen/rijden dagelijks door en langs het plangebied; we wonen in de wijk Overteylingen en onze jonge kinderen zitten op de basisschool de Overplaats. Na het bestuderen van de plannen, brengen wij graag de volgende zienswijzen in;

1. **Betreft de bouwfase:**
2. In de ontwerp omgevingsvergunning is naar onze mening de 'verkeersveiligheid' tijdens de bouwfase voor de weggebruikers op de Westerstraat onderbelicht. Voornamelijk zit daar een zorg voor de kwetsbare groep voetgangers en fietsers, waaronder veel (basis-)schoolgaande jeugd naar de nabij gelegen basisschool de Overplaats. Recente ervaringen van meerdere onveilige situaties bij bouwactiviteiten langs de Westerstraat geven aan dat dit beter in de planvorming en in de vergunning richting aannemers geborgd moet worden (en op naleving gecontroleerd & gesanctioneerd moet worden).
3. (NB; situaties deden zich voor bij de bouw van het kerkelijk centrum: laden/lossen zonder verkeersregelaars midden op de kruising tijdens haal- en brengtijden van de basisschool. Ontnomen zicht op de kruising door materieel/keten etc.+ bij herstelwerkzaamheden portiekwoning STEK waar explosie geweest was; trottoir geblokkeerd en geen veilige doorgang en/of oversteek geregeld, bouwhekken met voeten tot op de fietssuggestiestrook.)

- Vraag 1: Ik verzoek u vriendelijk tot het geven van een toelichting op de voorgenomen bouwlogistiek en op welke wijze de (verkeers-)veiligheid voor de omgeving daarin geborgd is (dit als onderdeel van het verplichte V&G plan ontwerpfase welke ik niet bij de stukken heb aangetroffen).

Vraag 2: Aannemelijk lijkt het dat er een bouw in- en uitrit gesitueerd wordt aan de Westerstraat op de toekomstige nieuwe weg; recht tegenover de Frank van Borselenlaan. Indien dit klopt, kunt u dan aangeven of de huidige Hortuslaan ook direct afgesloten wordt? In het geval deze niet direct ook afgesloten wordt is, is er tijdelijk sprake van een extra in- en uitrit en zal (in de ontwerp omgevingsvergunning) paragraven *a. verkeersveiligheid* (p20) en *d. Tweede uitzet/inrit (p21)* herzien moeten worden omdat het verkeer op de weg dan wel in gevaar kan worden gebracht door het maken van een extra uitweg/inrit kort op de volgende.

- Vraag 3: Onder '1. Voorschriften' (p10) is aandacht voor de bouwveiligheid onder punt f t/m h. Daar waar onder 'g' en 'h' specifieke eisen worden opgenomen welke tot hinder- en schadebeperking leiden tijdens het aanbrengen van de fundering, ontbreken deze onder 'f' betreft de bouwplaats.Wij verzoek u onder 'f' of onder een extra bullet dat over het bouwveiligheidsplan bouwplaats gaat, ook eisen op te nemen over het borgen van de veiligheid op m.n. de Westerstraat;
- Geen werkzaamheden toe te staan waarbij een deel van de rijbaan van de Westerstraat geblokkeerd wordt tussen 8:00 – 8:45 en 14:15 – 15:00 (op Woensdag 12:00 – 13:00). Dit geld ook voor het parkeren van bouwverkeer/werkmaterieel.
- Verkeersregelaars bij de bouw in- en uitrit (indien aan de Westerstraat) te zetten die het veilig in- en uitrijden van bouwverkeer op/vanaf de Westerstraat regelen. (minimaal op bovengenoemde tijden)

Verzoek ook tot het regelmatig controleren en handhaven van deze bepalingen.

4. **Betreft ontwerp:**
5. Het in ontwerp en de bijgevoegde verkeersanalyse valt het op dat de smalle stuk 'Hortusplein' haaks op de Teylingenlaan (tussen Domino's en Teylingerlaan 11) gebruikt wordt als auto-ontsluitingsweg. Er is in het plan op dit deel totaal geen aandacht voor een prettige veilige toegang voor voetgangers en fietsers. Dit staat haakt op de visie van Gemeente Teylingen ons van het centrum een veilige en aantrekkelijke plek te maken voor voetgangers en fietsers. Zeker nu ook recent de Hoofdstraat fietser-luw is gemaakt, is een goed alternatief voor de fietser noodzakelijk in dit 'plan Hortusplein' mee te nemen. Ook voor voetgangers leidt de huidige route vanuit de Jan van Brabantweg (met kwetsbare verkeersdeelnemers: de ouderen uit Sassembourg en vele kinderen uit de nieuwe wijk Overteylingen) al dagelijks tot onveilige verkeerssituaties op de 2 onoverzichtelijke VOP's / zebra's (voetgangsoversteekplaatsen). Namelijk: 1) Direct naast de VOP t.h.v.

Teylingenlaan nr 13 zijn parkeerplaatsen waar auto’s/busjes het zicht op de rijbaan en wachtende voetgangers ontnemen. Bovendien is de VOP ter hoogte van een inrit. Deze oversteek is onveilig, onoverzichtelijk en niet conform richtlijnen gesitueerd. 2) de VOP op de kruising Westerstraat – Teylingenlaan ligt net door heen waardoor auto’s geen goed zicht hebben op wachtende voetgangers. De drukte op beide wegen in combinatie met de aanwezige wegversmallingen (het gas-bij en er net nog even snel voorlangs—effect) werken extra onveiligheid in de hand op deze kruising.

Concreet verzoek dan ook tot het afsluiten van het smalle stuk Hortusplein voor autoverkeer, hier voetgangers en fietsers de ruimte te geven en tevens het realiseren van een nieuwe voetgangersoversteek over de Teylingerlaan (en daarmee een veilige route van Overteylingen/Sassembourg naar het centrum) te betrekken in dit plan, zodat de veiligheid voor voetgangers en fietsers beter is geborgd.

Alvast hartelijk dank voor het in behandeling nemen van bovenstaande.
Ik kijk uit naar uw reactie,

Vriendelijke Groeten,

AANTEKENEN

Gemeente Teylingen
T.a.v. het college van burgemeester en wethouders
Postbus 149
2215 ZJ VOORHOUT

Betreft: zienswijze inzake ontwerp omgevingsvergunning voor het bouwen van een supermarkt, 3 commerciële ruimtes, 48 appartementen en 11 rijwoningen op de locatie Hortusplein in Sassenheim

Uw kenmerk: zaaknummer Z-2023-00001171

Geacht college,

Namens cliënten, beide wonende aan de Teijlingerlaan Sassenheim, wordt hierbij een zienswijze ingediend gericht tegen de ontwerp omgevingsvergunning voor het bouwen van een supermarkt, 3 commerciële ruimtes, 48 appartementen en 11 rijwoningen op de locatie Hortusplein in Sassenheim. Een kopie van de bekendmaking van dit ontwerp-besluit treft u bij deze brief aan (**productie 1**).

De zienswijze luidt als volgt.

Zienswijze

De ter visie gelegde stukken zijn niet compleet

Het bevoegd gezag is gehouden het ontwerpbesluit en de bijbehorende stukken 6 weken ter inzage te leggen. De terinzagelegging vindt in ieder geval plaats in de gemeente waar de activiteit geheel of in hoofdzaak zal plaatsvinden. Dat geldt ook als de gemeente geen bevoegd gezag is.
De terinzagelegging is zowel elektronisch als op een door het bestuursorgaan aan te wijzen locatie. Het bestuur legt stukken altijd op dezelfde manier ter inzage. Zie artikel 3:11 en 3:14 van de Awb en de artikelen 12 en 13 van de Bekendmakingswet.
In de voormelde bekendmaking in het Gemeenteblad is vermeld:

390-014

"De digitale versie van de ontwerp omgevingsvergunning en de ruimtelijke onderbouwing kunt u inzien op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl.""

Deze website bevat een verwijzing naar de website https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/. Op deze website is de ontwerp-besluit ter inzage gelegd, echter een groot aantal stukken ontbreken echter.

Aan de ter visie gelegde stukken ontbreekt allereerst een plankaart/functiekaart of bouwplan tekening waarop is aangegeven welke bestemmingen waar zijn toegestaan en welke (bouw)voorwaarden daaraan verbonden zijn. Zelfs een ruwe situatieschets van het bouwplan ontbreekt. Cliënten weten derhalve uit de bekendmaking enkel dat de omgevingsvergunning de bouw van een supermarkt, 3 commerciële ruimtes, 48 appartementen en 11 rijwoningen behelst. Maar waar welke functie is gepland met welke (bouw)voorwaarden, is onduidelijk.

Voorts is in de ontwerp omgevingsvergunning vanaf pagina 3 onder het kopje 'Overige bijgevoegde documenten' een zeer grote tabel opgenomen met documenten die worden meegezonden met het besluit en zijn als gewaarmerkte stukken bijgevoegd. Ten onrechte is het overgrote deel van deze documenten niet ter inzage gelegd. De stukken in deze tabel zijn essentieel voor het goed kunnen beoordelen van de verleende vergunning. Zonder deze stukken is immers niet duidelijk waar de beoogde uitweg is gepland en wat de afmetingen daarvan zijn, voor welke bomen een kapvergunning is verleend, waar welke functies zullen worden gerealiseerd, wat de 9bouw)voorwaarden zijn et

Dit is een dusdanige procedurele tekortkoming dat deze er toe moet leiden dat de ter visie gelegde documenten eerst worden gecompleteerd, voordat cliënten nader c.q. opnieuw in de gelegenheid worden gesteld om een zienswijze in dienen. Nadat deze procedurefout is hersteld, dient de 6 weken termijn van tervisielegging opnieuw in acht genomen te worden, waarna de verdere procedure kan worden voortgezet.

Inrichtingsplan

Cliënten zijn van mening dat gelet op de planregels en de plantoelichting er onvoldoende waarborgen zijn ten aanzien van hetgeen ter plaatse zal maar ook moet worden gerealiseerd. De voorgestelde inrichting is niet helder. Met name gezien het aantal (toegevoegde) functies is een inrichtingsplan zeer wenselijk. Kortom, de wijze waarop nu vormgegeven wordt aan de bestemming kent (nagenoeg) geen borging in regels. De toelichting en de onderzoeken die daarbij horen maken derhalve niet inzichtelijk hoe bij planmaximalisatie er is gekeken naar het goede woon- en leefklimaat van de aanwonenden.

Gemeentelijk beleid

Het plan is in strijd met het gemeentelijk beleid. Zo is het plan de op korte termijn vast te stellen Omgevingsvisie van de Gemeente Teylingen. Deze Omgevingsvisie schetst de toekomstplannen en ambities voor de fysieke leefomgeving van de gemeente, met aandacht voor onderwerpen zoals wonen, duurzaamheid, mobiliteit, landschap, en participatie.

Belangrijke punten uit de Omgevingsvisie zijn:
1. Duurzaamheid: Er wordt sterk ingezet op verduurzaming, bijvoorbeeld door energiezuinige woningen, de overstap naar hernieuwbare energiebronnen en het tegengaan van klimaatverandering. Fietsen stimuleren draagt bij aan een duurzame en gezondere mobiliteit.
2. Ruimtelijke ordening: Er is aandacht voor het behoud van groen en landschap, gecombineerd met stedelijke groei. De gemeente wil een balans vinden

tussen natuurbehoud en het bouwen van nieuwe woningen.
3. Mobiliteit: Er worden verbeteringen voorgesteld voor het verkeer en vervoer, inclusief fietspaden, openbaar vervoer en verduurzaming van mobiliteit. Staat ook in het coalitieplan dat er wordt ingezet op fietsstimulering en veilige fietsroutes, oversteekplaatsen. Naast fietsbeleid wordt er aandacht besteed aan het verminderen van verkeersongelukken door verbeteringen in de infrastructuur, zoals rotondes en verkeersremmende maatregelen in woonwijken.
4. Participatie: De gemeente hecht veel belang aan participatie van inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden bij de totstandkoming en uitvoering van plannen

Het huidige plan, waarbij er nog een supermarkt wordt verplaatst naar het centrum, betekent dat er meer mensen met de auto naar het centrum zullen komen. Het autogebruik neemt daarbij toe naarmate men verder van de supermarkt af woont. Alle supermarkten van Sassenheim concentreren in het centrum leidt tot onnodige en onwenselijke toename van de verkeersdrukte. Dit plan is dus geen verbetering van de mobiliteit en evenmin de leefbaarheid in het centrum en daarmee strijdig met de Omgevingsvisie.

Ook is er strijdigheid met de Omgevingsvisie nu dit plan het fietsgebruik niet stimuleert, in tegendeel juist! Want de aangekondigde verplaatsing van de supermarkt vanuit de wijk naar het centrum betekent dat meer mensen de auto gaan gebruiken om boodschappen te doen. De afstand tussen hun huis en de winkels neemt immers toe.

Voorts is er in onderhavig plan nauwelijks aandacht voor het behoud en de ontwikkeling van groen. Ook is er nauwelijks aandacht voor klimaat adaptieve maatregels. Over het tegengaan van klimaatverandering en het fietsen stimuleren is niet nagedacht.

<u>Verkeer</u>
De verkeerskundige onderbouwing van de vergunning is op een aantal aspecten, nl. de parkeerbalans en de verkeerskundige analyses, niet deugdelijk.

De onderbouwing van de omgevingsvergunning borgt niet de zorgvuldige en evenwichtige plan- en belangenafweging van de omgevingseffecten, zoals de borging van de verkeersleefbaarheid op de Westerstraat, Teijlingerlaan en het Hortusplein.

Er wordt ook onvoldoende zekerheid geboden voor de bereikbaarheid en veiligheid van aanliggende woningen en bedrijfspercelen. Dit geldt in het bijzonder voor het perceel Teijlingerlaan 23 pal ten noorden van van het beoogde bouwplan. Cliënten hebben op het zuidelijke deel van hun perceel een tweetal garages. Die garages bereiken cliënten via een weg die direct ten zuiden van hun perceel ligt. Deze weg ligt in het noorden van het bouwplan. Cliënten hebben begrepen dat deze weg wordt verplaatst en versmald. Dit heeft tot gevolg dat cliënten met hun auto's en busjes niet meer hun perceel kunnen bereiken. Deze weg wordt dusdanig smal gemaakt dat cliënten met hun busjes en auto's de draai maken vanaf deze weg naar hun brug/perceel niet kunnen maken.

<u>Parkeren</u>
Bij het verlenen van onderhavige vergunning waarin een nieuwe ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt, moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening, aandacht worden besteed aan de parkeerbehoefte.

Ten onrechte is niet de parkeerbehoefte van deze ontwikkeling op het perceel afdoende berekend. Ook is niet aangetoond dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Derhalve is niet afdoende verzekerd dat ten behoeve van de in het plan toegelaten ontwikkeling in de par-

keerbehoefte wordt voorzien. Nu het gaat om de realisatie van maar liefst een supermarkt, 3 commerciële ruimtes, 48 appartementen en 11 rijwoningen op een klein perceel vrezen cliënten aanzienlijke parkeeroverlast. Bovendien is onvoldoende verzekerd dat voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd dient te worden bij ingebruikname.

Derhalve is de omgevingsvergunning niet zorgvuldig voorbereid en berust het plan in zoverre niet op een deugdelijke motivering.

Evidente privaatrechtelijke belemmering
Om het plan te kunnen uitvoeren, dient de sloot die gelegen is tussen het perceel van cliënten en het plangebied (deels) gedempt te worden. Deze sloot vormt de grens tussen beide percelen en is daarmee een mandeling sloot. Uit vaste rechtspraak vloeit voort dat een watergang een mandelige zaak is waarover gezamenlijk beslist dient te worden. Zie uitspraak o.a. rechtbank Leeuwarden d.d. 23-04-2008 (ECLI:NL:RBLEE:2008:BD0540).

Cliënten zijn niet akkoord met en zullen zich altijd verzetten tegen (gedeeltelijke) demping van de sloot. Zonder toestemming van cliënten, die aldus ontbreekt, kan deze sloot niet worden gedempt. Dit betekent dat er sprake is van een evidente privaatrechtelijke belemmering.
De omgevingsvergunning is daarmee bovendien ook niet-uitvoerbaar.

Riolering en waterafvoer
In de ruimtelijke onderbouwing is op pagina 63 opgemerkt dat onderzocht zal worden of de hemelwaterafvoer van de eengezinswoningen afgekoppeld kan worden via de sloot.

Cliënten merken nogmaals op dat dit hun perceel grenst aan deze sloot en dat dit een mandelige sloot betreft. Uit vaste rechtspraak vloeit voort dat een watergang een mandelige zaak is waarover gezamenlijk beslist dient te worden. Het zonder toestemming van cliënten afkoppelen van de hemelwaterafvoer op deze sloot is derhalve privaatrechtelijk niet toegestaan. Zonder toestemming van cliënten, die aldus ontbreekt, de riolering niet op deze sloot mag worden afgekoppeld. Dit betekent dat de omgevingsvergunning op dit punt onvoldoende zorgvuldig is voorbereid en onvoldoende gemotiveerd.

Daarbij geldt bovendien dat niet onderzocht is of de capaciteit van deze sloot groot genoeg is om al het regenwater te verwerken zodat er geen lokale wateroverlast ontstaat. Als gevolg van het veranderende klimaat krijgen we steeds vaker te maken met dergelijke zware neerslag. Dit geld voor onderhavig perceel temeer gezien de enorme toename van de verharding. Cliënten vrezen een grote wateroverlast ten gevolge hiervan. Nu een onderzoek ontbreekt mag de vergunning zo niet verleend worden.

Geluid
Ten onrechte is er geen onderzoek gedaan naar het geluid in de woning van cliënten na realisatie van de plannen.

Cliënten wijzen er daarbij op dat het gaat om een intensief gebruik van een klein perceel op een zeer korte afstand van de woning van cliënten. De woning van cliënten is bovendien een oude woning die akoestisch minimaal geïsoleerd is. Algemeen bekend is dat rammelende winkelkarretjes, evenals het stemgeluid van de bezoekers van de supermarkt het wegverkeerslawaai, zeer veel geluidsoverlast veroorzaken.

Derhalve is het plan niet met de vereiste zorgvuldigheid en deugdelijke motivering vastgesteld.

Uit (de toelichting bij) de omgevingsvergunning is niet gebleken dat de afweging heeft plaatsgevonden welke effecten dit enorme bouwplan heeft op de omliggende woningen, met name ter-

zake de aspecten geluid, uitzicht, privacy, parkeren. Ook de bouw en nadien het gebruik van de woningen, kan leiden tot een toename aan geluidsbelasting op de omliggende woningen. De omgevingsvergunning vertoont op dit punt een gebrek.

Luchtkwaliteit
Cliënten wijzen er allereerst op dat er in de plantoelichting onvoldoende rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van onderhavig plan zijn voor de luchtkwaliteit. Cliënten wijzen daarbij op de vergroting van de verkeersaantrekkende werking en de toename van het aantal auto's. Er is geen aandacht geweest voor de gevolgen die dit heeft voor de luchtkwaliteit in de directe woonomgeving van cliënten. De belangen van cliënten als omwonenden terzake het goede woon- en leefklimaat zijn derhalve niet afdoende door uw college meegenomen. Om die reden is de omgevingsvergunning onvoldoende gemotiveerd en in strijd met de goede ruimtelijke ordening

Woon- en leefklimaat
Bij de verlenen van onderhavige omgevingsvergunning dienen alle relevante (ruimtelijke) belangen afgewogen te worden om te komen tot een goede ruimtelijke ordening. Indien er door deze ontwikkeling sprake is van een toename aan verkeersgeneratie en/of toename van (milieubelastende) activiteiten dient het bevoegd gezag inzichtelijk te maken welke effecten dit heeft op de omliggende woningen op bijvoorbeeld het gebied van verkeershinder en geluidshinder.

Verzoek
Het is om vorenstaande redenen dat cliënten u verzoeken de omgevingsvergunning niet, althans niet ongewijzigd, te verlenen.

Hoogachtend,



Productie 1

gemeente TEYLINGEN

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Teylingen

Nr. 432231
16 oktober
2024

Ontwerp omgevingsvergunning voor het bouwen van een supermarkt, 3 commerciële ruimtes, 48 appartementen en 11 rijwoningen op de locatie Hortusplein in Sassenheim ter inzage

Burgemeester en wethouders van de gemeente Teylingen maken bekend dat, gelet op artikel 2.1, 2.10 en 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de ontwerp omgevingsvergunning voor het bouwen van een supermarkt, 3 commerciële ruimten, 48 appartementen en 11 rijwoningen met de bijbehorende voorzieningen (parkeerplaatsen, in-/uitritten, e.d.) aan het Hortusplein in Sassenheim, ter inzage ligt.

Plangebied

Het plangebied betreft diverse percelen aan de Westerstraat, Hortuslaan en Hortusplein in Sassenheim (projectaanduiding: Hortusplein).

Inhoud plan

Initiatiefnemer is voornemens om op de planlocatie een nieuwe supermarkt, 3 commerciële ruimtes, 48 appartementen en 11 rijwoningen met bijbehorende voorzieningen te realiseren, inclusief de aanleg van nieuwe openbare ruimte met parkeerplaatsen, in-/uitritten, en dergelijke.

Alle woningen worden gerealiseerd in de sociale huursector. Het plan is niet rechtsreeks mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan 'Sassenheim, Centrum' (2013). Voor dit plan kan met een omgevingsvergunning buitenplanse afwijking (artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 Wabo) van het bestemmingsplan afgeweken worden. De gemeenteraad heeft op 30 mei 2024 een ontwerp verklaring van geen bedenkingen afgegeven voor het plan.

Ter inzage

De ontwerp omgevingsvergunning en alle daarbij behorende stukken liggen vanaf **donderdag 17 oktober** tot en met **woensdag 27 november 2024** ter inzage.

Inzien

De digitale versie van de ontwerp omgevingsvergunning en de ruimtelijke onderbouwing kunt u inzien op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Om de stukken in te zien kunt u ook bellen met telefoonnummer 14 0252 of mailen naar omgevingsvergunningen@HLTsamen.nl

Zienswijzen

Binnen de termijn, dat de ontwerp omgevingsvergunning ter inzage ligt, kunt u schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen bij het college van Burgemeester en Wethouders van Teylingen, Postbus 149, 2215 ZJ Voorhout, telefoon 14 0252. U kunt uw zienswijze ook digitaal indienen bij de gemeente Teylingen via e-mailadres: gemeente@teylingen.nl

Bij het indienen van een zienswijze graag het zaaknummer **Z-2023-00001171** vermelden.

Informatie

Voor vragen en informatie kunt u contact opnemen met Jan Zandstra van team Planvorming en Ton van Noort van team Vergunningen via 14 0252 of via de email: j.zandstra@hltsamen.nl en t.vannoort@hltsamen.nl.

Betreft; Zienswijze mbt ontwerp-omgevingsvergunning Hortusplein, zaaknummer Z-2023-00001171.

Geachte College van B en W van de gemeente Teylingen,

Naar aanleiding van de door u ter visie gelegde ontwerp-omgevingsvergunning voor de ontwikkeling van het Hortusplein vraag ik hierbij uw aandacht voor mijn onderstaande zienswijze. Ik doe dat als eigenaar van het pand Teylingerlaan 19. Deze zienswijze omvat de volgende vijf punten.

1. Ontsluiting op de Westerstraat.

Het perceel Teylingerlaan 19, evenals enkele andere percelen, heeft via het huidige terrein van Hoogvliet vanaf het eigen perceel een toegang voor een personenauto op de Westerstraat. In de nieuwe situatie dient deze toegang in stand te blijven en ingepast te worden in het ontwikkelingsplan. De toegang dient een verkeersveilige aansluiting op de Westerstraat te krijgen. De toegang dient tevens voldoende ruim gedimensioneerd te worden zodat, rekening houdend met medegebruik door voetgangers en fietsers, veilig gebruik mogelijk is en voldoende ruimte biedt voor keermogelijkheid van een personenauto. De keermogelijkheid is noodzakelijk om met een auto op een veilige manier van en naar de Westerstraat te gaan. Rekening houdend met de draaicirkel van een personenauto vereist de toegang een vrije ruimte tussen de gevels van de bestaande garages en de erfgrens van de nieuw te bouwen woningen van minimaal ca. 8.50 meter.

2. Wateroverlast.

In de achtertuin van het perceel Teylingerlaan 19, overigens ook van nr 17, is sprake van een ingesloten laagte die geen waterafvoer heeft naar het omliggende water. In regenachtige periode is hier sprake van veel wateroverlast. Inmiddels is er veel schade aan opgaande beplanting en zijn hierdoor volwassen bomen afgestorven. Bij de nieuwe ontwikkeling is te verwachten dat deze wateroverlast verder zal toenemen. Het is dringend gewenst dat in de nieuwe ontwikkeling passende voorzieningen worden opgenomen om deze overlast in de toekomst te voorkomen.

3. Funderingsschade door wisselend grondwaterpeil.

Mijn woning is, net als alle andere jaren-30 woningen aan de Teylingerlaan, op staal gefundeerd. Het zandpakket onder de woning is niet homogeen en bevat veen en kleilagen en laagjes. Inmiddels is bekend dat een wisselende grondwaterstand, met name langer durende verlaging in droge perioden, tot ernstige gebouwenschade kan leiden. Ik vrees dat door de voorgenomen demping van een sloot in de nabijheid in de nieuwe situatie onvoldoende toevoer van grondwater zal zijn om ook in droge periodes een zo constant mogelijk grondwaterpeil te handhaven op het oorspronkelijke niveau van ca. -60 cm NAP. Dit betekent dat er als vervanging voor het dempen van de bedoelde sloot infiltratie-voorzieningen zullen moeten worden aangelegd. De hiervoor aangegeven problematiek speelt ook in geval tijdens de bouwfase in de omgeving bronbemalingen worden toegepast. In dat geval zullen de voorzieningen voor het op peil houden van grondwater tijdig voorafgaand moeten worden getroffen.

Zowel voor de voorzieningen voor waterafvoer, bedoeld onder punt 2, als die voor de wateraanvoer dient het beheer en onderhoud duurzaam te worden geregeld.

4. Privacy.

De ontwikkeling van nieuwbouw is een forse aanslag op de privacy. Het is daarom dringend gewenst dat het nieuwe plan voorziet in het aanleggen van een duurzame, gesloten erfscheiding met een op het doel van privacy afgestemde hoogte. Het is wenselijk dat deze voorziening in een zo vroeg mogelijke fase van de bouw wordt gerealiseerd ter voorkoming van verlies van privacy en overlast tijdens de bouwfase.

5. Verkeersdruk Teylingerlaan.

Onder punt 3 is toegelicht dat de ondergrond van de Teylingerlaan bestaat uit een niet- homogeen zandpakket met daarin veen en kleilagen. Dit geldt zowel onder de woningen als de weg. Zwaar verkeer op deze weg veroorzaakt ernstige trillingen in de woning Teylingerlaan 19 en ook anderen. Gezien deze situatie dient vermeden te worden dat bouwverkeer gebruik maakt van de Teylingerlaan. Daarvoor zal een andere route moeten worden aangewezen. Overigens ben ik van mening dat de Teylingerlaan zich ook uit oogpunt van verkeersveiligheid niet leent voor gebruik door zwaar verkeer.

Ik verzoek u boven vermelde punten te betrekken bij het opstellen van de definitieve vergunning. Desgewenst ben ik gaarne bereid tot een nadere toelichting.

Tenslotte verzoek ik u mij de ontvangst van deze per mail ingediende zienswijze te bevestigen.

Hoogachtend,