



Datum 28 november 2023
Nummer 3513
Onderwerp Raadsvoorstel stedenbouwkundig plan en programma gebiedsontwikkeling Overgoo-
Fleetpark

Portefeuillehouder Wethouder Bremer

1. Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- a. Het Stedenbouwkundig plan Overgoo / Fleetpark en het daarbij behorende woon- en werkprogramma vast te stellen;
- b. In te stemmen met het indienen van een subsidieaanvraag 6^e tranche WoningBouwImpuls (WBI) bij het Rijk;
- c. Over de eigen bijdrage in het kader van de WBI subsidie uiterlijk in de raad van 9 juli 2024 een definitief besluit te nemen.

2. Aanleiding

Het huizentekort in heel Nederland, maar ook in Leidschendam-Voorburg, is groot. In onze gemeente is ontwikkellocatie Overgoo de grootste beschikbare plek voor nieuwe huizen. Op 5 oktober 2021 heeft de raad het Ontwikkelkader met spelregelkaart voor de gebiedsontwikkeling Overgoo vastgesteld (raadsvoorstel 1536). Daarna is initiatiefnemer Focus on Impact (voorheen: Impact Ontwikkeling IV BV) samen met de gemeente aan de slag gegaan met een stedenbouwkundige uitwerking van dit kader. Daartoe heeft Focus on Impact, in samenspraak met andere eigenaren in het gebied, opdracht gegeven aan een extern bureau. Dit heeft geresulteerd in bijgaand Stedenbouwkundig plan Overgoo/ Fleetpark (**Bijlage 1**). Dit plan en het daarbij behorende programma wijken af van het Ontwikkelkader en spelregelkaart. Zo is er meer groen en water in het plan verwerkt en wordt het parkeren grotendeels uit het zicht opgelost, geconcentreerd op drie plaatsen in het gebied. Doordat een grote huurder, de politie, op termijn weggaat is een tweetal bestaande gebouwen betrokken bij het ontwikkelgebied. Door de extra ruimte is het mogelijk meer woningen te bouwen, circa 975, waarvan 295 sociale woningen en 195 in het middel dure segment. Ook is gekeken naar de invulling van economie in het plangebied. In dit raadsvoorstel worden het plan en de afwijkingen toegelicht en wordt voorgesteld dit vast te stellen. Het vastgestelde plan vormt de basis voor het indienen van de subsidieaanvraag 6^e tranche WoningBouwImpuls bij het Rijk. Deze aanvraag moet uiterlijk 10 februari 2024 worden ingediend.

Dit plan draagt bij aan de volgende doelen in de doelenboom.

Hoofddoelen: Een economisch vitale gemeente en een Groene en duurzame woongemeente.

Subdoelen: Behoud van bedrijvigheid en werkgelegenheid. Een levendige leefomgeving met passende voorzieningen en activiteiten. Een aantrekkelijke leefomgeving voor mens, plant en dier. Aantrekkelijke variatie woningen en woonmilieus voor iedereen. Duurzaam, robuust en kwalitatief goed watersysteem. Duurzaam energiegebruik.

3. Afwegingen

3.1 Inleiding

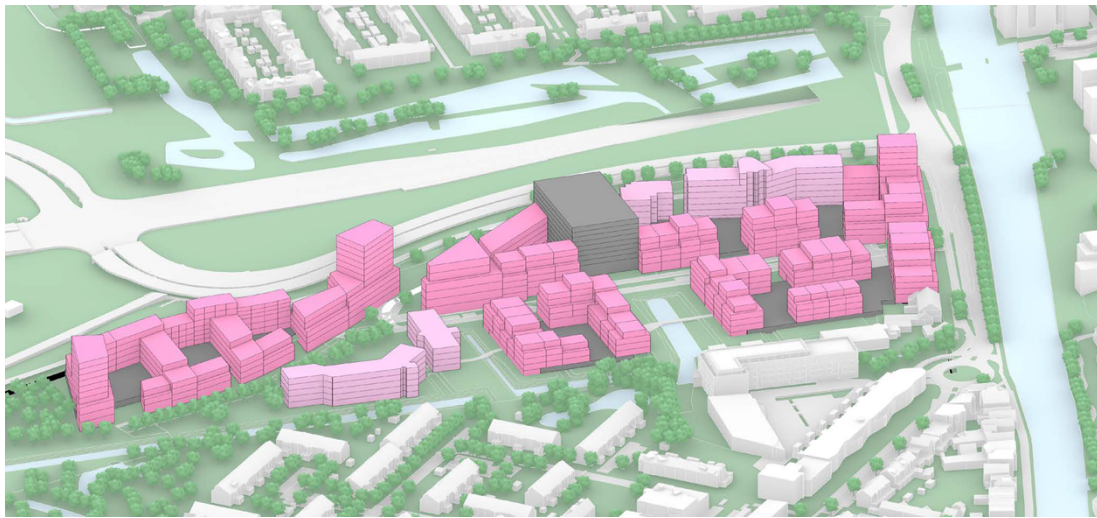
Sinds de vaststelling van het Ontwikkeldkader in oktober 2021 is er veel gebeurd. De in het Ontwikkeldkader opgenomen extra tramhalte bleek niet haalbaar. Daarover is de raad eerder geïnformeerd (raads 3047). Daarnaast is de huidige woningmarkt een stuk onzekerder geworden. Dit komt onder andere door de rentestijging, inflatie, hoge bouwkosten en een daling van Vrij Op Naam prijzen. Dit was onder meer aanleiding om maart 2023 een subsidieaanvraag in te dienen bij het Rijk op grond van de 5^e tranche WoningBouwImpuls (hierna: WBI). Zoals bekend is deze aanvraag niet toegekend. Wel heeft het Rijk aangegeven dat dit een kansrijk project is voor de volgende en voorlopig laatste 6^e tranche WBI.

Verder staat nu vast dat de politie vertrekt uit het gebied. Zij gaan zich vestigen in de Binckhorst in Den Haag. Daarmee laat het een gedateerd kantoorpand van ca 7.000 m² Bruto Vloer Oppervlak (BVO) achter. Een pand dat in de eerdere plannen zou worden behouden, uitgaande van het huidige gebruik. Een andere wijziging is de vaststelling van de Nieuwe Nota Parkeernormen, die van invloed is op de planvorming.

Deze veranderingen zijn meegenomen in het voorliggende Stedenbouwkundig plan Overgoo/Fleetpark.

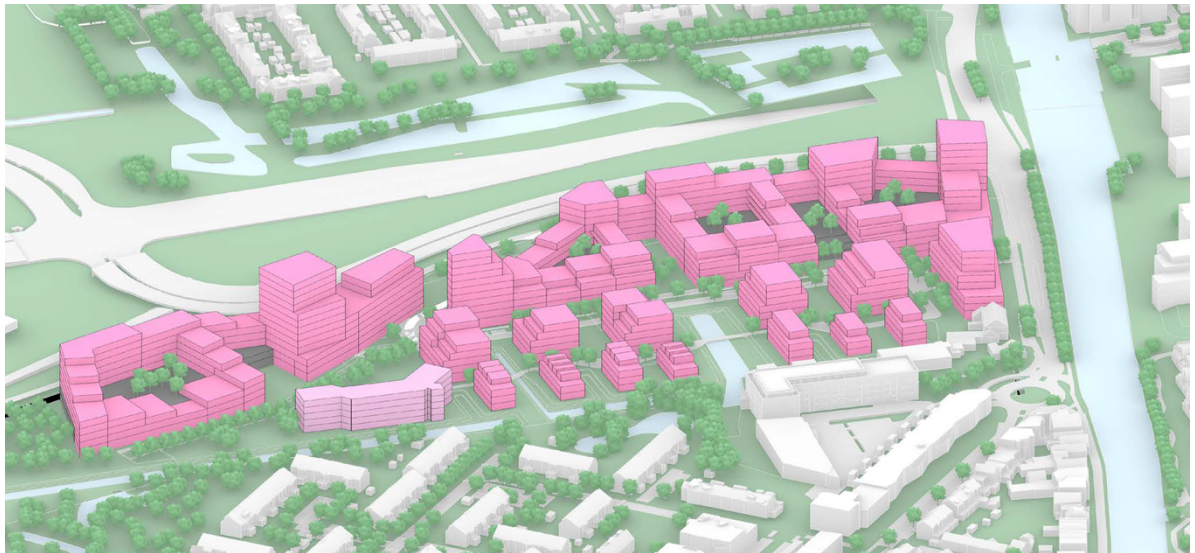
3.2 Toelichting Stedenbouwkundig plan Overgoo/Fleetpark

Het Ontwikkeldkader ging uit van veel semi-gesloten bouwblokken, bouwblokken met verhoogde collectieve hoven en parkeergarages op het maaiveld. Verder werd uitgegaan van een centrale parkeergarage van ca acht bouwlagen, de parkeerhub. Er was 1 hoofdontsluiting voor zowel de auto als fietsers en voetgangers. De parkeerhub had een extra ontsluiting vanaf de Verbindingsweg. Fietsers en voetgangers hadden goede verbindingen met de naastgelegen wijk en de verbindingsweg. Binnen het plangebied waren er geen extra wandelroutes. Zie afbeelding 1 hieronder. De donkergrijze blokken zijn parkeergarages, waaronder de parkeerhub. De lichtroze blokken zijn de te behouden panden, waaronder het kantoor van de politie.



Afbeelding 1 Ontwikkelkader oktober 2021

In het Stedenbouwkundige plan van november 2023 is dit anders opgelost. Zie afbeelding 2. De bebouwing langs de verbindingsweg heeft nog steeds de geluidwerende functie. Deze stevige schil beschermt het gebied tegen geluid en creëert een intieme binnenwereld.



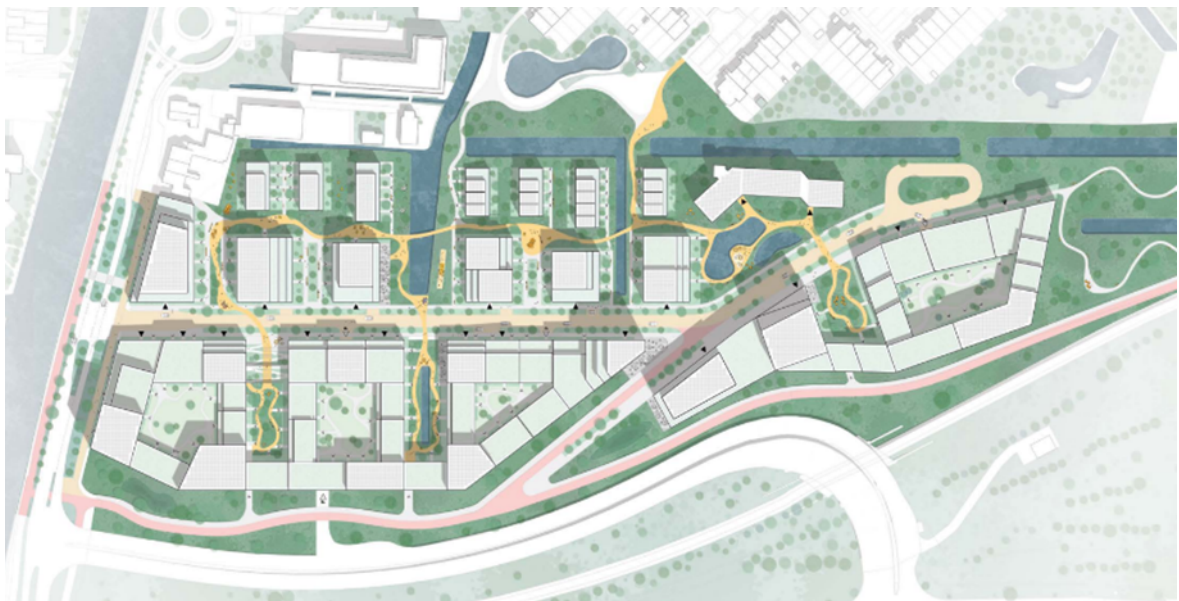
Afbeelding 2 Stedenbouwkundig plan november 2023

Het grote verschil met het Ontwikkelkader is dat het parkeren nu is geconcentreerd in drie parkeergarages onder deze schilbebouwing. Dat zijn de donkergrijze blokken met daarop een groene inrichting. De bebouwing gezien vanaf de Noordelijke Verbindingsweg verandert van groot- naar kleinschalig in een parklandschap en sluit daardoor goed aan op zijn omgeving.

Meer ruimte voor groen en water

Er is er meer ruimte en openheid ontstaan voor groen, water en wandelroutes. Tussen de woonblokken grenzend aan de bestaande wijk, ontstaat een extra wandelroute en verblijfsruimte. De bebouwing staat daardoor in een parkomgeving waar wandelpaden doorheen slingeren. Deze zijn te gebruiken door bewoners in het gebied maar ook door omwonenden van het gebied. Dit geeft een kwaliteitsverbetering voor zowel het gebied zelf als voor de naastgelegen woonwijk. Ook ontstaat hierdoor meer ruimte voor extra waterberging om te voldoen aan de wateropgaaf voor het gebied.

Door het vertrek van de politie kunnen alle kantoorpanden langs de verbindingsweg in de ontwikkeling worden meegenomen. Daarmee kan een betere geluidswand gemaakt worden. In combinatie met de concentratie van de parkeergarages, heeft ook dit tot gevolg dat er meer openheid en groen in het gebied komt. Hierdoor neemt de belevingskwaliteit van het gebied toe. Zie afbeelding 3.



Afbeelding 3: groen, water en wandel- en fietsroutes.

Hoogteaccenten

In het ontwikkeldkader was ruimte gereserveerd voor 3 hoogteaccenten, gebouwen die 11 verdiepingen tellen. In het stedenbouwkundig plan zijn er nog steeds 3 hoogteaccenten opgenomen. Zie de afbeelding 4.



Afbeelding 4 hoogteaccenten

De hoogteaccenten A en B zijn verplaatst ten opzichte van het ontwikkelkader. Mede naar aanleiding van reacties van de omgeving, is het meest zuidelijke hoogteaccent A, meer naar het midden van Overgoo verplaatst. Het blijft wel onderdeel uitmaken van de geluidswal bij de Noordelijke Verbindingsweg. Het hoogteaccent is hier beter gepositioneerd, omdat hierdoor minder verkeersbewegingen naar het eind van het gebied nodig zijn. Daarnaast staat het zo op de kruising van twee belangrijke zichtlijnen. Allereerst de zichtlijn vanaf de Vliet door de straat Overgoo. De tweede zichtlijn vanaf de afrit A4 richting de Noordelijke Verbindingsweg en daarmee de toegang tot Leidschendam. Door deze belangrijke positie in het gebied, is het hoogteaccent in afgeslankte vorm 3 bouwlagen hoger gemaakt. Daarmee wordt dit een echt landmark.

Het middelste hoogteaccent B is ook iets verplaatst. Dit omdat het anders te dicht op het hiervoor genoemde landmark komt te staan. Hierdoor ontstaat meer openheid in het stedelijk landschap. Ook de woonkwaliteit in de torens zelf wordt hierdoor vergroot. Het hoogteaccent komt nu langs de straat Overgoo op de kop van het werkblok (driehoekig gebouw). Door de positie die de twee hoogteaccenten ten opzichte van elkaar innemen ontstaat er diepte in de bebouwing.

Het derde hoogteaccent C, dat op de hoek van de Noordelijke Verbindingsweg met de Vlietweg was voorzien blijft op zijn locatie. Hier vormt het accent een ankerpunt van de nieuwe wijk.

3.3 Programma

Algemeen

Het stedenbouwkundig plan geeft ruimte voor 110.000 m² BVO. Dit is meer dan de 95.000 m² BVO uit het ontwikkelkader. Dit is mogelijk doordat het planoppervlak beter benut kan worden, nu de ruimte rond het kantoor van de politie ook meegenomen kan worden. Hierdoor hoeft de bebouwing niet hoger te worden dan in het ontwikkelkader was aangegeven en wordt tegelijkertijd meer openbare ruimte, groen en water in het plan gecreëerd. Qua voorzieningen kan de omgeving

de extra vierkante meters bebouwing aan en ook de verkeersafhandeling blijft nagenoeg gelijk door de toename aan vierkante meters.

Economisch programma

De gemeente heeft een extern bureau onderzoek laten uitvoeren naar de haalbaarheid van het economische programma in de gebiedsontwikkeling.

Aanleiding voor het huidige onderzoek was het eerder genoemde vertrek van de politie naar de Binckhorst in Den Haag. Dit riep de vraag op, of het totaal aantal m² dat is voorzien voor werkfuncties (22.500 m²) weer gevuld zou kunnen worden.

Uit de “Haalbaarheidsstudie invulling economische functies Overgoo” (**bijlage 2**) blijkt dat het niet aannemelijk is dat de beoogde 22.500 m² volledig gevuld kan worden. In de studie is een totaal werkprogramma aanbevolen van tussen de 10.800 m² en maximaal 17.400 m². Dit werkprogramma is verdeeld over de functies kantoor (max 7.800 m²), bedrijfsruimte (max 2.600 m²), zorg (max 3.000 m²) en commercieel (max 4.000 m²). De bandbreedte tussen de aangegeven metrages is met ca. 8.000 m² vrij ruim. Gaat alles goed en worden alle functies passend geacht, dan is het maximum 17.400 m² haalbaar. Zit het economisch erg tegen, of vallen sommige functies af als niet passend, dan is mogelijk slechts 10.800 m² haalbaar. Het aantal m² per functie is in dit stadium ter indicatie en is niet in beton gegoten.

Anderzijds zijn er ook kansen benoemd, waaronder mogelijk een hotel (snelweg concept), mits dit niet ten kosten gaat van het kantoor- en bedrijvenprogramma.

Focus on Impact heeft aangegeven dat zij markttechnisch gezien verwachten slechts een beperkt kantoorprogramma te kunnen huisvesten, gebaseerd op de ondergrens van het rapport.

Omdat de totale gebiedsontwikkeling in totaal circa 10 jaar in beslag neemt, wordt voorgesteld uit te gaan van het maximale werkprogramma van 17.400 m². Vanwege de aangegeven onzekerheid is het van belang dit gaandeweg te monitoren. Daarmee kan tijdig op de veranderende markt ingespeeld worden. Voor nu wordt het werkprogramma vastgelegd op 17.400 m². Dat is gelijk aan de bovenkant van de bandbreedte die genoemd is in het rapport.

Het werkprogramma bevat daarmee ca 5.000 m² minder dan is opgenomen in het Ontwikkeldkader.

Omdat dit afwijkt van het Ontwikkeldkader wordt voorgesteld in te stemmen met dit programma.

Het gebied bevat daarmee in de toekomst ca. 16% economische functies en ca. 84% wonen.

Woonprogramma

De intentieovereenkomst voor deze ontwikkeling, dateert uit 2018. Destijds was de afspraak dat alleen minimaal 30% in het sociale segment moest worden gebouwd. Bij de vaststelling van het ontwikkelkader is een motie aangenomen waarbij verzocht is te onderzoeken of kon worden opgehoogd naar 40%. Naar aanleiding daarvan is met Focus on Impact afgesproken dat naast de 30% sociaal ook 20% wordt gerealiseerd in het midden dure segment. Dat komt overeen met het huidige beleid.

Daarmee voldoet dit plan bovendien aan de vereisten voor het kunnen indienen van een WBI subsidie.

Het totale woonprogramma bevat door de wijzigingen ca 92.500 m² BVO wonen. Daarmee kunnen circa 975 woningen worden gerealiseerd. Daarvan is dus 30% sociaal (ca. 295 woningen) en 20%

middendure huur/koop (ca 195 woningen). Omdat dit afwijkt van het Ontwikkelkader wordt voorgesteld in te stemmen met dit programma.

3.4 Mobiliteit

Het uitgangspunt van het stedenbouwkundige ontwerp is om een prettig verblijfsklimaat te creëren. Het straatbeeld wordt zo ingericht dat de voetganger centraal staat. Autoparkeerplaatsen en fietsen worden zoveel mogelijk uit het straatbeeld onttrokken.



Afbeelding 5: Parkeren en verkeer

Langzaam verkeer

In het plan zijn goede verbindingen opgenomen met de naastgelegen wijk, de Vlietweg en het fietspad naar Leidschenveen. Daarmee zijn de omliggende OV haltes en voorzieningen in Leidschendam centrum goed bereikbaar te voet of op de fiets.

In het plan wordt verder rekening gehouden met gebouwde excellente stallingsmogelijkheden voor fietsen, bakfietsen, deelfietsen en deelscooters. Zowel voor bewoners als voor bezoekers. Uitgangspunt is zo min mogelijk fietsen op straat om een zo prettig mogelijk verblijfsgebied te creëren.

Openbaar vervoer

Extra halte lijn 19 Overgoo:

In mei 2022 heeft een extern bureau onderzoek uitgevoerd naar de vervoerswaarde van een extra halte van tramlijn 19 naast Overgoo. Het onderzoek is vastgelegd in een rapport. In dat rapport is geconcludeerd dat de vervoerswaarde van de tramhalte ruim tekort schiet. Realisatie van de beoogde tramhalte is onhaalbaar. De raad is hierover in november 2022 (raadsbrief 3047) in kennis gesteld.

Dat deze vervoerswaarde tekort schiet, komt mede door de nabijheid van de Metro en Randstadrail halte Leidschendam-Voorburg, maar ook de haltes van tramlijn 19 die er al zijn (Gamma

Leidschenveen en Oosteinde). Zelfs met de nu voorliggende uitbreiding van het programma op Overgoo schiet de vervoerswaarde van een extra halte tekort.

Verbeteren bestaande haltes:

Omdat een extra halte van lijn 19 onhaalbaar is gebleken, focust het college nu op verbetering van de aansluiting op de bestaande openbaar vervoer voorzieningen vanuit Overgoo en de rest van Leidschendam-Zuid. De routes naar de haltes worden verbeterd. En specifiek bij de randstadrailhalte Leidschendam-Voorburg is het streven om een extra voetgangersbrug, over de Vliet, langs het spoor te realiseren. Daarmee wordt toegewerkt naar een volwaardige Metro en Randstadrailhalte, waardoor de toegankelijkheid van deze halte voor heel Leidschendam Zuid flink verbetert. Ook zal de fietsverbinding naar dit station aan Leidschendam-Zuid zijde verbeterd worden en wordt ingezet op de realisatie van een(luxe) stallingsvoorziening langs het spoor bij de halte aan de zuidzijde van de Vliet. De halte ligt binnen 5 minuten fietsafstand van Overgoo, waarmee deze bovenwijkse voorziening ook voor Overgoo en haar nieuwe bewoners heel belangrijk is. De gecombineerde fiets-OV reis tussen Overgoo en Den Haag centraal zal minder dan 15 minuten duren en Rotterdam Centraal wordt binnen 40 minuten bereikt.

Deelmobiliteit

Op deze locatie is volgens de Nota Parkeernormen een mobiliteitsreductie voor deelauto's van 10% toegestaan. Deze reductie wordt toegepast over alle woningen, dus ook over dure koopappartementen. Dat betekent dat er 16 deelauto's in het gebied komen. Verder is het de bedoeling om deelmobiliteitshubs in de parkeergarages te maken, met deelauto's, deel fietsen, deelscooters en dergelijke. Bij de verdere uitwerking zal dit worden opgenomen in een mobiliteitsplan.

Parkeren

Het parkeren voor auto's wordt geclusterd in drie grote gemeenschappelijke parkeergarages. Binnen de parkeergarages vindt dubbelgebruik plaats tussen zowel bewoners, werknemers als bezoekers van het gebied. Dit is een zeer ambitieus uitgangspunt en vraagt nog om nadere uitwerking in de volgende fasen van de ontwikkeling van dit plan. Voor de sociale- en middel dure (huur)woningen worden de parkeernormen uit de nieuwe Nota Parkeernormen gevolgd. Op verzoek van Focus on Impact is voor de woningen in het dure huur- en koopsegment en ook bestaande bedrijfspanden voor nu een hogere parkeernorm aangehouden dan is opgenomen in de Nota. Het totale aantal parkeerplaatsen komt door dubbelgebruik met niet-woonfuncties en inzet op deelmobiliteit inclusief bezoekersparkeren uit op 870 plaatsen. Er worden bijna 1000 woningen in het plan gerealiseerd, dus dat is minder dan 1 parkeerplaats per woning.

Qua aantal ligt het 200 parkeerplaatsen boven de minimale parkeereis. Daarmee wordt een buffer gecreëerd, voor flexibiliteit in de toekomst.

Want gebiedsontwikkeling van Overgoo is een samenwerking tussen markt en overheid van de lange adem. Het duurt vanaf het vaststellen van dit plan nog zeker 10 jaar voordat alles is gerealiseerd. Die lange periode brengt ook onzekerheden met zich mee en vraagt om het inbouwen van flexibiliteit in plan en programma. Omdat in dit gebied is gekozen om alle parkeren inbandig op te lossen, is het beter nu wat meer ruimte voor parkeren te reserveren. Dit biedt flexibiliteit naar de toekomst. Beter nu deze flexibiliteit inbouwen dan straks groene openbare

ruimte moeten opofferen voor parkeren. Ook kan er beter op de markt ingespeeld worden, mocht bv blijken dat het beoogde dubbelgebruik niet voor alle doelgroepen haalbaar is. Het stedenbouwkundig plan zal gefaseerd worden uitgewerkt naar diverse bouwplannen. Deze bouwplannen zullen te zijner tijd worden getoetst op de dan geldende parkeernormen. Daarbij blijft de focus gericht op de mobiliteitstransitie.

Verkeer

De hoofdontsluiting van het gebied voor autoverkeer, gaat via de Vlietweg. Vanaf de verbindingsweg komt nog een extra toegang, waarmee de eerste 2 garages direct bereikbaar zijn. Uitrijden gaat dan wel via de hoofdontsluiting. Een extern adviesbureau heeft een verkeerskundige onderbouwing aangeleverd voor de ontsluiting. Het omliggende wegennet en de kruispunten hebben voldoende restcapaciteit om de verwachte verkeersgeneratie af te wikkelen. Daarbij heeft het bureau ook rekening gehouden met de extra verkeersgeneratie door andere bouwprojecten in Leidschendam Zuid.

4. De financiële gevolgen van het besluit

Eind maart is de raad met een raadsbrief in kennis gesteld van de aanvraag WBI voor dit project (raadsbrief 3302). Om in aanmerking te kunnen komen, moet de gemeente een cofinanciering doen ter hoogte van 50% van het te dekken publieke tekort. Bij deze aanvraag werd uitgegaan van een tekort van € 10.8 miljoen en dus een bijdrage van de gemeente van € 5.4 miljoen.

De nu voorgestelde wijziging en verruiming van het programma, leveren naar verwachting een minder groot tekort op. Momenteel wordt hard gewerkt aan de doorrekening (kosten en opbrengsten) van het project. De gemeente heeft opdracht gegeven aan een extern bureau om een actuele taxatie te maken voor het gebied en de gemeentegronen. De vorige taxatie is verouderd en niet meer toereikend voor een WBI aanvraag. De doorrekeningen en taxatie zullen in januari 2024 beschikbaar komen. Hoe groot het publieke tekort exact zal zijn, is op dit moment dus nog niet bekend.

De gemeente heeft ook opdracht voor het begeleiding van de nieuwe WBI aanvraag. Dit om de kans op een toekenning zo groot mogelijk te maken. Deze aanvraag wordt dus in samenwerking met Focus on Impact, het externe bureau en de gemeente voorbereid.

De deadline voor de indiening van de subsidie is voor zover nu bekend 12 februari 2024.

Voorgesteld wordt in te stemmen met de indiening van de aanvraag. Daarbij zal wederom een voorbehoud worden gemaakt voor de goedkeuring door de raad van de benodigde cofinanciering.

Als er duidelijkheid is over de toekenning van de subsidie (mei 2024) zal een separaat voorstel aan de raad worden voorgelegd voor het beschikbaar stellen van de gemeentelijke cofinanciering. Naar verwachting kan dit voorstel in juli 2024 in de raad worden behandeld.

Als de raad bij de behandeling van het voorstel niet instemt zal de aanvraag worden ingetrokken.

Ingeval de subsidie wordt toegekend en de raad instemt met de cofinanciering, is het de intentie van partijen om het sociale programma (grotendeels) in de eerste bouwphase mee te nemen. Dat zou betekenen dat de bouw van deze woningen start binnen 3 jaar na toekenning van de subsidie.

5. Hoe zijn inwoners / belanghebbenden betrokken

Het Stedenbouwkundig plan Overgoo / Fleetpark, is een verdere uitwerking van de door de raad vastgestelde Ontwikkeldkader in oktober 2021. In twee omgevingsbijeenkomsten hebben omwonenden hun ideeën en bezwaren over het Ontwikkeldkader naar voren gebracht. Verslagen van deze bijeenkomsten zijn te vinden op de website “In gesprek met LV”.

[Vraag en antwoord informatiebijeenkomst 7 september 2021 | In gesprek met LV](#)

[Vraag en antwoord informatiebijeenkomst 1 juli 2021 | In gesprek met LV](#)

In het Stedenbouwkundig plan, is waar mogelijk rekening gehouden met deze inbreng van omwonenden. Het huidige plan is op 13 november 2023 in een inloopbijeenkomst gepresenteerd aan de omgeving. Deze avond was met circa 70 bezoeker druk bezocht. Het plan is, naast enkele kritische noten over uitzicht en privacy verlies, overwegend positief ontvangen. Het is een duidelijke verbetering ten opzichte van het Ontwikkeldkader. Wel blijven er zorgen over de verkeerssituatie in Leidschendam-zuid en de angst dat dit door dit plan zal verslechteren.

Focus on Impact heeft vooraf met alle eigenaren in het gebied de plannen doorgenomen. De eigenaren zijn overwegend enthousiast over het nieuwe plan. Aan volledige instemming met alle eigenaren wordt nog hard gewerkt. De corporaties zijn enthousiast over de plannen en zijn bereid afspraken over de realisatie vast te leggen.

Na toekenning van de WBI subsidie, zal het Stedenbouwkundig plan juridisch worden vastgelegd in door de raad vast te stellen omgevingsplan. Ook zal er dan gewerkt worden aan een beeldkwaliteitsplan en een inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Deze plannen kunnen worden vastgesteld door het college. Uiteraard zal de omgeving ook bij deze plannen kunnen participeren.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

R.J. den Haan
secretaris

M.W. Vroom
burgemeester

Datum 28 november 2023
Nummer 3513
Pagina 11/11

Documenten behorende bij dit raadvoorstel

3513 Bijlage 1	Stedenbouwkundig plan gebiedsontwikkeling Overgoo / Fleetpark
3513 Bijlage 2	Haalbaarheidsstudie Overgoo Cushman Wakefield