

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

WONINGBOUW RIJNLANDSTRAAT NOORD TE LEIDSCHENDAM.



December 2021

Ruimtelijke Onderbouwing

t.b.v. het doorlopen van een afwijkingsprocedure als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor het realiseren van 38 woningen met een parkeerdek en een parkeergarage aan de Rijnlandstraat Noord te Leidschendam-Centrum.

<i>Opdrachtgever</i>	<i>: Ontwikkelingscombinatie Damcentrum</i>
<i>Opgesteld door</i>	<i>: Legalexion</i>
<i>Opsteller</i>	<i>: mr. A.G. van Keulen</i>
<i>Datum</i>	<i>: 15 december 2021</i>
<i>Versie</i>	<i>: 4</i>
<i>Kenmerk</i>	<i>: 13048/8</i>

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Vigerend bestemmingsplan	5
1.3 Planologische procedure	6
1.4 Plangebied	7
1.5 Leeswijzer	7
2. RUIMTELIJK BELEID	8
2.1 Nationaal	8
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	8
2.1.2 Besluit ruimtelijke ordening	8
2.1.3 Verdrag van Malta	10
2.2 Provinciaal	10
2.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland	10
2.2.2 Omgevingsverordening	12
2.3 Regionaal	12
2.3.1 Woonvisie woningmarktregio Haaglanden 2017 - 2021	12
2.3.2 Toetsing aan Woonvisie	12
2.4 Gemeentelijk	13
2.4.1 Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040 (herijking 2012)	13
2.4.2 Masterplan Damcentrum	15
2.4.3 Verordening sociale en middeldure woningbouw Leidschendam-Voorburg 2020	17
2.4.4 Woonvisie 2016 - 2020	17
2.4.5 Parkeernota	19
2.4.6 Water- en rioleringsplan 2016 - 2021	19
2.5 Conclusie ruimtelijk beleid	20
3. STEDENBOUWKUNDIGE ANALYSE	21
3.1 Toetsing bestemmingsplan 'Damcentrum'	21
3.2 Stedenbouwkundige onderbouwing	23
3.2.1 Beschrijving van de omgeving	23
3.2.2 Beschrijving van het plan	24
3.2.3 Welstand	33
4. VERKEERSKUNDIGE ASPECTEN	34
4.1 Parkeren	34
4.1.1 Inleiding	34
4.1.2 Toetsing parkeren	34
4.2 Verkeer	36
4.2.1 Verkeerseffecten van het plan	36
4.2.2 Relatie met een "Duurzaam Veilige" wegcategorisering	37
5. OMGEVINGS- EN MILIEUASPECTEN	38
5.1 Geluid	38
5.2 Milieuzonering	39
5.3 Luchtkwaliteit	40
5.4 Flora en fauna	40
5.4.1 Algemeen	40
5.4.2 Natuurtoets	41
5.4.3 Effectbeoordeling stikstofdepositie	41
5.5 Externe veiligheid	42
5.5.1 Inleiding	42

5.5.2	<i>Relevante risicobronnen voor het projectgebied</i>	43
5.5.2.1	<i>Risicovolle inrichtingen en locaties</i>	43
5.5.2.2	<i>Route gevaarlijke stoffen</i>	43
5.5.2.3	<i>Transport gevaarlijke stoffen per spoor / water</i>	43
5.5.2.4	<i>Buisleidingen</i>	44
5.5.3	<i>Conclusie</i>	44
5.6	<i>Water</i>	44
5.6.1	<i>Inleiding</i>	44
5.6.2	<i>Waterbeleid</i>	45
5.6.3	<i>Watertoets</i>	45
5.6.4	<i>Watersysteem</i>	46
5.6.5	<i>Riolering en afkoppeling</i>	47
5.6.5.1	<i>Afkoppeling en vervanging riolering</i>	47
5.6.5.2	<i>Riool- en baggerbeheer</i>	47
5.6.6	<i>Waterkeringen en waterveiligheid</i>	48
5.6.7	<i>Klimaatadaptatie</i>	48
5.6.8	<i>Grondwater</i>	48
5.6.9	<i>Conclusie</i>	48
5.7	<i>Bodem</i>	49
5.8	<i>Vormvrije m.e.r.-beoordeling</i>	50
5.8.1	<i>Inleiding</i>	50
5.8.3	<i>Conclusie</i>	50
6	CULTUURHISTORIE & ARCHEOLOGIE	51
6.1	<i>Monumenten / Beschermd stads- en dorpsgezicht</i>	51
6.2	<i>Molenbiotoop</i>	51
6.3	<i>Archeologie</i>	51
6.3.1	<i>Inleiding</i>	51
6.3.2	<i>Archeologisch onderzoek</i>	52
7	UITVOERBAARHEID	54
7.1	<i>Economische uitvoerbaarheid</i>	54
7.2	<i>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</i>	54
	BIJLAGEN:	55

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Al vanaf beginjaren 2000 wordt er gewerkt aan de herontwikkeling van het centrum van de Leidschendam, Damcentrum. Het is de bedoeling dat er in Leidschendam Centrum onder meer 550 nieuwe koop- en huurwoningen worden gerealiseerd. Verouderde woningen maken plaats voor ruime eengezinswoningen, chique herenhuizen en kleinschalige en exclusieve appartementengebouwen, verspreid over twaalf deelgebieden.

De herontwikkeling van Damcentrum is gebaseerd op het 'Masterplan Damcentrum' dat op 6 april 2004 door de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg is vastgesteld. In dit masterplan worden de ambities beschreven en onderbouwd, die richting moeten geven aan de toekomstige ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het historische centrum van Leidschendam. De verwezenlijking van de in het masterplan geformuleerde doelstellingen moet leiden tot een revitalisatie van het centrum, waarmee de waarden en kwaliteiten van het Damcentrum ook voor de toekomst veilig kunnen worden gesteld.

De verwezenlijking van het masterplan vergt een aantal forse ruimtelijke ingrepen in het Damcentrum. Om deze ingrepen van een deugdelijke juridisch-planologische basis te voorzien, heeft de gemeenteraad op 6 juni 2005 het bestemmingsplan "Damcentrum" vastgesteld. Dit plan is door GS goedgekeurd op 17 januari 2006 en, met uitzondering van het plandeel Damplein / Sluiskant, onherroepelijk geworden. De feitelijke werkzaamheden voor de revitalisatie van het Damcentrum zijn al geruime tijd in uitvoering, de verwezenlijking van de in het masterplan omschreven doelen vordert gestaag.

De realisatie van de 38 eengezinswoningen (13 grondgebonden woningen en 25 appartementen) met een parkeerdek en parkeergarage voor de Rijnlandstraat Noord¹ vormt ook onderdeel van de ontwikkeling van Damcentrum. Vroeger stonden er op de ontwikkellocatie eveneens woningen (portiekwoningen) en een sportschool. De betreffende verouderde bebouwing is gesloopt. De locatie is nu hoofdzakelijk in gebruik als parkeerplaats. Deze ruimtelijke onderbouwing is de basis voor een aanvraag om omgevingsvergunning voor een van het bestemmingsplan afwijkend plan.

1.2 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende juridisch-planologische regime "Beheersverordening 2017 Leidschendam-Voorburg", op grond waarvan inhoudelijk integraal het 'oude' bestemmingsplan 'Damcentrum' voor een nieuwe planperiode van toepassing is verklaard, legt op de gronden in het plangebied, waar herontwikkeling van bebouwing en functies is voorzien, globale bestemmingen met uitwerkingsverplichting. Deze uit te werken bestemmingen kennen overigens wel zeer gedetailleerde uitwerkingsregels, waarin zaken zijn geregeld zoals:

- *minimaal en maximaal te realiseren aantallen woningen;*
- *rooilijnen;*
- *maatvoering;*
- *bijzondere accenten;*
- *parkeren;*
- *et cetera.*

¹ Het plan wordt gerealiseerd aan de Rijnlandstraat. De benaming 'Rijnlandstraat Noord' is gekozen ter onderscheiding van het plan dat in 2015 / 2016 aan het zuidelijke deel van de Rijnlandstraat is gerealiseerd.

Deze uitwerkingsregels zijn gebaseerd op een uitvoeringsprogramma, dat is ontworpen op basis van de ten tijde van de voorbereiding en vaststelling van het bestemmingsplan actuele inzichten over stedenbouwkundige inrichting, marktsituatie, en dergelijke. De actuele economische omstandigheden, maar ook gewijzigde inzichten over de meest optimale opbouw van het bouwprogramma, parkeren, en dergelijke, leiden er echter toe dat de mate van detaillering van de uitwerkingsregels belemmerend werkt op de verwezenlijking van de doelstellingen uit het masterplan.

De realisatie van de 38 woningen met een parkeerdek en parkeergarage aan de Rijnlandstraat Noord past op een aantal onderdelen niet binnen de planregels van het bestemmingsplan 'Damcentrum' (zie daarover verder paragraaf 3.1).



Fig. 1.1 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Damcentrum' uit 2005 (projectlocatie: rode pijlen)

1.3 Planologische procedure

Om het gewijzigde woningbouwplan planologisch te kunnen inpassen, is het noodzakelijk dat er een procedure wordt gevolgd ter afwijking van het bestemmingsplan. Middels het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan worden afgeweken van het bestemmingsplan. Hier gaat het om een geval als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo. Voor een dergelijke omgevingsvergunning is de zogenaamde uniforme uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing, als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Voor de toepassing van deze procedure stelt artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo als voorwaarde dat het uiteindelijke afwijkingsbesluit een 'goede ruimtelijke onderbouwing' bevat.

Dit document betreft een dergelijke 'goede ruimtelijke onderbouwing'.

1.4 Plangebied

Het projectgebied is gelegen in het centrum van Leidschendam en wordt globaal begrensd door:

- aan de noordzijde: de Strandwal (korte parallelweg van de Oude Trambaan);
- aan de zuidzijde: De nummercentrale / het steegje langs het theater (tussen de Damlaan en de Rijnlandstraat);
- aan de westzijde: de Damlaan (achterzijdesituatie);
- aan de oostzijde: de Rijnlandstraat.

De Rijnlandstraat loopt parallel aan de Damlaan. De achterzijdesituaties van de woningen aan de Damlaan en de Rijnlandstraat grenzen aan elkaar. Midden op de Rijnlandstraat is een groenstrook aanwezig, die de rijrichtingen van de weg splitst. Aan de overzijde van de Rijnlandstraat zal op termijn ook nieuwbouw plaatsvinden (plan 'De Leytsche hof').



Fig. 1.2 Luchtfoto met projectlocatie Rijnlandstraat Noord (globaal rood omkaderd)

bron: Google Earth

Het te bebouwen perceel aan de Rijnlandstraat Noord wordt op dit moment hoofdzakelijk gebruikt als tijdelijk parkeerterrein.

1.5 Leeswijzer

Allereerst volgt in hoofdstuk 2 een overzicht van het geldende ruimtelijke beleid. Daarin komt vooral het locatiespecifieke beleid aan bod. Vervolgens bevat hoofdstuk 3 een stedenbouwkundige analyse, waarbij het gebied gekarakteriseerd wordt en ook het bouwplan zelf aan de orde komt. Hoofdstuk 4 gaat in op de verkeerskundige aspecten van het project. De milieu- en omgevingsaspecten worden in hoofdstuk 5 beschreven. Daarna een hoofdstuk over cultuurhistorie en archeologie. Ten slotte onderbouwt hoofdstuk 7 de uitvoerbaarheid van het plan.

2. RUIMTELIJK BELEID

Dit hoofdstuk bevat het relevante ruimtelijke beleid en de relevante ruimtelijke regelgeving voor het projectgebied en nieuwbouwplan, dat door de verschillende overheden in verdragen, visies, beleidsnota's en overige documenten is vastgelegd.

2.1 Nationaal

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 heeft de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld (NOVI). De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

Met de NOVI benoemt het Rijk nationale belangen, geeft het richting op de vier prioriteiten en helpt keuzes maken waar dat moet. Want niet alles kan overal. Deze visie is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De Nationale Omgevingsvisie helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes:

- *Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie*
- *De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden*
- *Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken*
- *Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen*

De NOVI is vastgesteld op grond van de geldende regelgeving omdat de Omgevingswet nog niet in werking is. De NOVI voldoet tevens aan de eisen die de Omgevingswet stelt aan een omgevingsvisie. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze omgevingsvisie dan ook gelden als de Nationale Omgevingsvisie in de zin van deze wet.

Planspecifiek

Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van haar inwoners.

Conclusie

Het nationale ruimtelijke beleid vormt geen belemmering voor de realisatie van dit plan.

2.1.2 Besluit ruimtelijke ordening

Algemeen

Ingevolge artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijk ordening dient in de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, te worden getoetst aan de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

Doelstelling van deze ladder is een goede ruimtelijke ordening te waarborgen door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

Uitgangspunt is dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Als dat niet mogelijk is, dan moet worden gemotiveerd waarom die ontwikkeling niet in bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd.

Artikel 3.1.6 lid 2 luidt als volgt:

‘De toelichting van een bestemmingsplan, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt, dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.’

Toetsing

Allereerst dient de vraag te worden beantwoord of hier daadwerkelijk sprake is van een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’. Artikel 1.1.1 lid 1 onder i van het Besluit ruimtelijke ordening geeft voor ‘stedelijke ontwikkeling’ immers de volgende definitie:

“ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”

Dit plan moet worden beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in voornoemde definitie uit het Besluit ruimtelijke ordening. Op het terrein stonden voorheen portiekwoningen en een sportschool, en met de voorgenomen nieuwbouw wijzigt de functie van de locatie deels. Ingevolge artikel 3.1.6 lid 1 Bro is dus een beschrijving noodzakelijk van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Hierover het volgende.

Ten aanzien van de voorgenomen woningbouw wordt allereerst opgemerkt dat de provincie verantwoordelijk is voor de gedecentraliseerde woningbouwplanning en de (wettelijk vereiste) toepassing van de (nieuwe) Ladder van Duurzame Verstedelijking. Als sturingsfilosofie in de VRM (Visie Ruimte en Mobiliteit) is gekozen voor kwalitatieve afstemming en risicoduiding.

Volgens het regionale convenant ‘Gaten dichten in Haaglanden 2017 – 2026’ heeft Leidschendam-Voorburg heeft LV een sociale woningbouwopgave van 750 woningen voor de periode 2017-2025. Deze opgave wordt gehandhaafd in nieuwe regionale woningmarktafspraken voor de periode 2019-2030. Deze afspraken gaan uit van een toename van de woningvoorraad met 65.900 woningen.

Voorts wordt in dit kader vermeld dat op de website www.nieuwekaartnl.nl o.a. de regionaal afgestemde woningbouwplannen zijn opgenomen. Ook het woningbouwplan voor de Rijnlandstraat Noord is daarin opgenomen.

Op dit moment zijn meerdere plannen in ontwikkeling voor het centrum van Leidschendam, zoals aan de Schoorlaan en Leytsche hof. De interesse voor deze plannen overvraagt veruit het aanbod. Verwacht wordt dat ook voor dit plan aan de Rijnlandstraat Noord zich vele geïnteresseerden zullen melden als potentiële kopers van de woningen. Deze verwachting onderschrijft de actuele behoefte aan de betreffende woningen.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voor de Rijnlandstraat Noord voorziet in een behoefte. Voorts wordt hier opgemerkt dat het plan wordt gerealiseerd binnen het stedelijk gebied.

Conclusie

Gelet op het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het plan aan de Rijnlandstraat Noord voldoet aan de motiveringseis als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening.

2.1.3 Verdrag van Malta

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Verdrag van Malta, ook wel de conventie van Malta of het verdrag van Valletta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat daarbij om archeologische resten als nederzettingen, grafvelden, en gebruiksvoorwerpen. Uitgangspunt van het verdrag is dat het archeologische erfgoed integrale bescherming nodig heeft en krijgt. Dit is gevat in drie principes:

1. *streven naar behoud in situ van archeologische waarden. De bodem is de beste garantie voor goede conservering;*
2. *tijdig rekening houden in de ruimtelijke ordening met de mogelijkheid of aanwezigheid van archeologische waarden;*
3. *de verstoorder betaalt voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarde.*

Deze bescherming is in Nederland wettelijk verankerd in de Erfgoedwet (juli 2016). Het Verdrag van Malta heeft tot doel het archeologisch erfgoed in Europa te beschermen. Als de bodem wordt verstoord, moeten volgens het verdrag belangrijke archeologische resten intact worden gehouden, bij voorkeur op locatie in de bodem en, als het niet anders kan, door opgraving en archivering. Voor de verdere toetsing van dit plan aan mogelijk aanwezige archeologische waarden wordt verwezen naar paragraaf 6.2.

2.2 Provinciaal

2.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Door het samenvoegen van verschillende beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving sorteert de provincie voor op de Omgevingswet. De Omgevingswet verplicht het Rijk, de provincies en gemeenten een omgevingsvisie te maken. De provinciale Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

1. een INTRODUCTIE op het omgevingsbeleid, waarin zijn opgenomen de kaartbeelden en beschrijving van de ruimtelijke hoofdstructuur;
2. de ontwikkelrichting van het omgevingsbeleid: AMBITIES EN STURING. De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven.
3. een beschrijving van de OMGEVINGSKWALITEIT van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.
4. de samenhangende BELEIDSKEUZES voor de fysieke leefomgeving. Dit bestaande beleid is integraal toegankelijk via de digitale raadpleegomgeving.

De Omgevingsvisie omvat daarnaast de volgende wettelijk verplichte plannen:

- de provinciale ruimtelijke structuurvisie, artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro);

- het milieubeleidsplan, artikel 4.9 van de Wet milieubeheer (Wm);
- het regionale waterplan, artikel 4.4 van de Waterwet (Ww);
- het verkeers- en vervoersplan, artikel 5 van de Planwet verkeer en vervoer;
- de natuurvisie, artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming (Wnb).

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en omgevingskwaliteit. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een 'ja, mits-beleid': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit (waarborg ruimtelijke kwaliteit).

Het provinciaal omgevingsbeleid is gericht op het realiseren van maatschappelijke belangen en het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit. Dit sluit aan bij de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet. Voor het realiseren van een goede omgevingskwaliteit wordt vanuit twaalf samenhangende opgaven van het omgevingsbeleid gewerkt, die het provinciaal belang betreffen. Twee van de twaalf provinciale 'Opgaven Omgevingskwaliteit' zijn:

- *Ruimte en verstedelijking*

Zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied.

- *Wonen*

Bevorderen van de beschikbaarheid van voldoende passende woningen in een aantrekkelijke leefomgeving, aansluitend op de behoeften van verschillende doelgroepen.

De provincie vangt de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit vooral op in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. Steden bieden nog volop kansen om te bouwen en te verbouwen. Ze kunnen de hoofdmoot voor hun rekening nemen van de woningen die Zuid-Holland tot 2030 extra nodig heeft. Daardoor kan het landelijk gebied open blijven. Door de schaalvoordelen blijft het mogelijk om goed openbaar vervoer tussen knooppunten te laten rijden. Gemeenten stellen zelf regionale visies voor onder meer woningen op. Door deze visies stemmen de gemeenten het aanbod met elkaar af op de reële behoefte naar woningen. Op deze wijze wil de provincie het tekort aan woningen voor bepaalde segmenten kleiner maken.

Per nieuwe ontwikkeling zal voortaan eerst worden bekeken of het nodig is om het buiten bestaand stads- en dorpsgebied te realiseren. Dat is hier het geval.

Verder dient de maatschappelijke behoefte van het plan te zijn aangetoond. In het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking is de behoefte aan dit plan onderbouwd (zie paragraaf 2.1.2).

Zoals hierna in paragraaf 2.4.2 uitgebreider wordt beschreven, maakt het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord onderdeel uit van de integrale revitalisatie van het Damcentrum, die noodzakelijk is voor het behouden en versterken van de in de gemeentelijke structuurvisie beschreven (kern)waarden en ruimtelijke (kern)kwaliteiten van het centrumgebied. Het plan beoogt dus ook om de ruimtelijke kwaliteit van het Damcentrum te versterken (naast dat het voorziet in een behoefte).

Conclusie

Gelet op het voorgaande sluit onderhavig plan goed aan op de thema's uit Omgevingsvisie Zuid-Holland.

2.2.2 Omgevingsverordening

Op 1 augustus 2020 is de provinciale omgevingsverordening vastgesteld. Deze verordening stelt regels waaraan bestemmingsplannen, wijzigings- en uitwerkingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan dienen te voldoen. Deze regels vloeien voort uit de Omgevingsvisie Zuid-Holland.

De herontwikkeling voor de Rijnlandstraat Noord betreft een plan dat gerealiseerd wordt binnen het 'bestaand stads- en dorpsgebied'. Ingevolge de Verordening Ruimte dient dan wel getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Wat betreft dit onderwerp wordt verwezen naar paragraaf 2.1.2 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Voorts valt de planlocatie niet binnen een gebied met een bijzondere (kwaliteits)aanduiding van de Omgevingsverordening.

Ook voor het overige bevat de Omgevingsverordening geen bepalingen die een belemmering vormen voor onderhavige ontwikkeling.

Conclusie

De Omgevingsverordening vormt geen belemmering voor onderhavig plan voor de Rijnlandstraat Noord.

2.3 Regionaal

2.3.1 Woonvisie woningmarktregio Haaglanden 2017 - 2021

De Haaglandengemeenten vormen al jaren een gezamenlijke woningmarktregio. De regionale samenwerking op het gebied van 'wonen' is na het opheffen van het Stadsgewest Haaglanden voortgezet middels een bestuurlijke tafel Wonen met de negen haaglandengemeenten.

Aan de hand van een gezamenlijk woningbouwprogramma willen de gemeente zo goed en efficiënt mogelijk inspelen op zowel de kwalitatieve als kwantitatieve woningbehoeften van de regio Haaglanden. Een vast uitgangspunt daarbij is het zoveel mogelijk realiseren van de woonopgaven binnen bestaande stedelijke gebieden. Dit omwille van het in stand kunnen houden van de specifieke groene en blauwe kwaliteiten van de regio, die in belangrijke mate bijdragen aan het prettige woonklimaat van Haaglanden.

Qua toekomstige omvang van de regionale woningvoorraad streven de gemeente er gezamenlijk naar om te voldoen aan de tot 2025 volgens de provinciale prognose (2016) verwachte behoefte van ruim 50.000 nieuwe woningen. Gemeenten kijken daartoe met name ook naar de mogelijkheden die leegstaande kantoren en leegstand op oude bedrijventerreinen biedt om nieuwe woningen toe te voegen. Daarnaast zal uiteraard ook nieuwbouw van woningen plaatsvinden.

2.3.2 Toetsing aan Woonvisie

Een van de uitgangspunten vanuit de regionale woonvisie is het realiseren van de woonopgave binnen bestaande stedelijke gebieden. De gemeente streven ernaar om aan de provinciale vraag van ruim 50.000 woningen tot 2025 te voldoen. Dit is een grote opgave en met het onderhavige plan wordt een kleine bijdrage geleverd door een woongebied te realiseren met 325 woningen binnen bestaand stedelijk gebied.

Op de website www.nieuwekaartnl.nl zijn o.a. de regionaal afgestemde woningbouwplannen opgenomen. Ook het plan voor de Rijnlandstraat Noord is daarin opgenomen, weliswaar voor

35 woningen, omdat dat het oorspronkelijke plan was. Vanwege een gewijzigde indeling van het bouwplan zijn er 3 woningen extra bij gekomen.

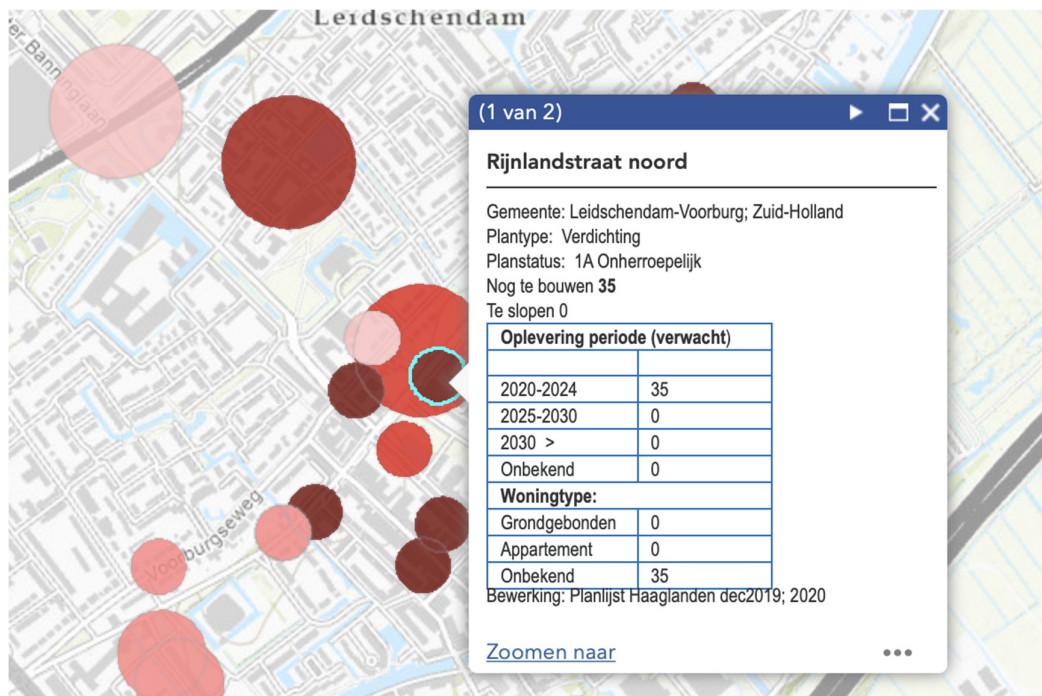


Fig. 2.1 Uitsnede 'De Nieuwe Kaart van Nederland'

Conclusie

De ontwikkeling voor de Rijnlandstraat Noord past binnen het regionaal woningbouwprogramma Haaglanden.

2.4 Gemeentelijk

2.4.1 Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040 (herijking 2012)

Het gemeentelijke ruimtelijke beleid is geformuleerd in de structuurvisie *Ruimte voor Wensen*. Op 25 september 2012 is de structuurvisie *Ruimte voor Wensen 2040* (herijking 2012) vastgesteld. De herijkte structuurvisie vormt de basis voor de (bestuurlijk) strategische keuzes en geeft richting aan de hoofdlijnen van het gewenste ruimtelijke ontwikkelingsbeeld van de gemeente tot 2040. Als overkoepelende ambitie streeft de structuurvisie naar een positionering van de gemeente als aantrekkelijke, groene en duurzame woonwerkstad. De herijkte uitgangspunten (opgaven, doelstellingen en ambities) zijn vertaald naar drie pijlers:

- *versterken van de groene woonstad;*
- *verbeteren van economische kansen en voorzieningenstructuur;*
- *beter benutten en verbeteren van bereikbaarheid.*

De structuurvisie daarbij gaat uit van een indeling voor de gemeente in een stedelijk gebied, de Vlietzone en het buitengebied. Onderhavig plangebied valt binnen het stedelijke gebied (met een 'gemengd programma', zie onderstaande uitsnede van de structuurvisiekaart).

Binnen het stedelijk gebied van Leidschendam-Voorburg ligt het realiseren van 80 % van de woningbouwopgave en het faciliteren van 5% groei van de bevolking in de periode 2012-2040. Er wordt ingezet op het behoud en versterking van het groene karakter van de stad en van de

kwaliteit van de bestaande woonmilieus. Tevens wordt aandacht gegeven aan de verbetering van de leefbaarheid van bestaande wijken en kwaliteitsverbetering van het stedelijk raamwerk en de identiteitsdragers. Tenslotte wordt duurzame stedelijke ontwikkeling nagestreefd met aandacht voor versterken van de buurt- en wijkvoorzieningen. Daarnaast worden nieuwe economische kansen gecreëerd door functieverandering, herstructurering en transformatie van gebieden.



Fig. 2.2 Uitsnede Structuurvisie Ruimte voor Wensen (projectlocatie: zie blauwe pijl)

In de Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040 heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg haar doelstellingen en ambities beschreven. Deze kunnen alleen gehaald worden als instrumenten, (ruimtelijke) programma's en projecten in onderlinge samenhang worden uitgevoerd. Om dat te bereiken heeft de gemeente een uitvoeringsprogramma vastgesteld (d.d. 25 september 2012). Dit uitvoeringsprogramma beschrijft de hoofdlijnen van de planning van de ruimtelijke ontwikkeling voor de periode tot 2040, zoals die zijn beschreven in de structuurvisie. Het plan voor de Rijnlandstraat Noord behoort tot Leidschendam-Zuidzone.

Het gebied 'Leidschendam-Zuidzone', waar deze nieuwbouwlocatie binnen valt, wordt in het uitvoeringsprogramma genoemd als toekomstige 'centrumontwikkeling en transformatie'. Het voorliggende bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord sluit aan op de doelstellingen van de structuurvisie. Met de voorgenomen planontwikkeling wordt immers een bijdrage geleverd aan het behalen van de doelstelling om de woningbouwopgave te realiseren binnen het stedelijk gebied. Het voorziet immers in een aanbod van nieuwe woningtypen die aansluiten bij de vraag vanuit de woningmarkt.

De algemene doelstelling van het masterplan is het versterken centrumgebied, het benutten van het centrumgebied als goede woonlocatie en woningvraag op te lossen. Het masterplan gaat uit van een weefsel van doorlopende en aan elkaar verbonden straten c.q. wijken, waarbij ook 'groen' een belangrijke rol speelt. Zo is de Rijnlandstraat (al sinds langere tijd) voorzien van een doorbraak, waardoor er een betere aansluiting op het centrum ontstaat. Deze Rijnlandstraat is voorzien van een middenstrook met bomen. De Schoorlaan wordt vormgegeven als een singelprofiel met een talud en bomen, waarbij de sloot wordt verbreed en zo ook extra waterberging ontstaat.

Onderstaande tabel bevat het programma van de voorgenomen ontwikkeling aan de Rijnlandstraat Noord.

	Dekwoning 3 lagen	Dekwoning 4 lagen	Appartement
<i>Aantallen woningen</i>	<i>3</i>	<i>10</i>	<i>25</i>
<i>Bruto inhoud</i>	<i>468 m3</i>	<i>612 m3</i>	<i>247 m3</i>
<i>Koopsom VON in €</i>	<i>515.000</i>	<i>655.000</i>	<i>235.000</i>

Met de middeldure appartementen wordt direct voorzien in de behoefte aan woningen voor jongeren en starters. De toevoeging van de duurdere woningen voorzien direct in de behoefte aan woningen voor gezinnen (met kinderen), dus veelal voor de doorstromers, en indirect in de behoefte aan woningen voor jongeren en starters (via die doorstroming).

Met een sterke positionering binnen de regio wil de gemeente Leidschendam-Voorburg gezinnen met kinderen en hoogopgeleide kenniswerkers aantrekken. De nieuwe instroom is gewenst voor een gezonde en evenwichtige ontwikkeling van de gemeente. Er was een groot aandeel in goedkope woningen huur en koop in Leidschendam-Centrum. Er is met dit plan gezocht naar een gevarieerd aanbod met kansen voor gezinnen, alleenstaanden en senioren om zo de samenstelling van inwoners meer in balans te brengen.

Conclusie

Het plan voor de Rijnlandstraat Noord sluit aan op de doelstellingen van de structuurvisie. Het bouwplan is onderdeel van de integrale revitalisatie van het Damcentrum, die noodzakelijk is voor het behouden en versterken van de in de structuurvisie beschreven (kern)waarden en ruimtelijke (kern)kwaliteiten van het centrumgebied.

2.4.2 Masterplan Damcentrum

Op 6 april 2004 heeft de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg het 'Masterplan Damcentrum' vastgesteld. Het Masterplan beschrijft hoe het historische centrum van Leidschendam zich, mede op basis van eerder geformuleerde stedenbouwkundige uitgangspunten, naar de toekomst toe ruimtelijk en functioneel zou moeten ontwikkelen om van dit gebied een levendig, leefbaar en vitaal stedelijk verblijfsgebied te maken. Het betreffende Masterplan Damcentrum uit 2004 vormt nog steeds uitgangspunt bij de herontwikkelingsplannen van het Damcentrum.

Het Masterplan streeft naar hoge kwaliteit, waarbij de hoofddoelstelling voor het centrumgebied zijn:

- het versterken van de functionele, ruimtelijke en economische structuur;
- het verbeteren van de leefbaarheid;
- het verbeteren van de kwaliteit, sfeer, uitstraling en imago van het historische centrum als geheel;
- het verwezenlijken van een algemene kwaliteitsverbetering van het woningaanbod, de woonomgeving, de openbare ruimte, de mogelijkheden voor ontspanning en recreatie, de culturele activiteiten, de verkeerssituatie en het winkelaanbod.

Het masterplan zegt over de nieuwbouw aan de Rijnlandstraat onder meer het volgende:

‘Op de kop van de Rijnlandstraat is een markante toren van dertien verdiepingen voorzien. Deze vormt een ruimtelijke begrenzing van de J.S Bachlaan en leidt de Rijnlandstraat in. De begane grond biedt ruimte voor een kleinschalige commerciële of publieke functie. De straat wordt ingericht als laan met een middenprofiel met gras, water en bomen. De bebouwing is met twee tot vijf bouwlagen afgestemd op het brede profiel. De nieuwe bebouwing is in principe pandsgewijs opgebouwd. Hierdoor ontstaat een mooie maat en schaal in het profiel.’

De bedoelde markante toren is beoogd aan de overzijde van de projectlocatie, in het plan Leytsche Hof (dat nog in voorbereiding is). Dat is hier dus niet aan de orde.

Het plan aan de Rijnlandstraat Noord sluit aan op de uitgangspunten en stedenbouwkundige opzet zoals opgenomen in het Masterplan, om de navolgende redenen:

- Het plan sluit aan op de functionele en ruimtelijke structuur van de Rijnlandstraat Noord zoals beoogd in het Masterplan. De straat moet volgens het Masterplan worden ingericht als laan met een middenprofiel met gras, water en bomen. Het deelgebied Rijnlandstraat Noord ligt op de overgang van de grondgebonden herenhuizen aan de Rijnlandstraat en de appartementen van de Oude Trambaan. Zoals op onderstaande afbeelding is af te leiden, gaat het Masterplan op onderhavige projectlocatie aan de Rijnlandstraat Noord uit van woningbouw. De bebouwing wordt vanuit de Rijnlandstraat Zuid als het ware doorgezet tot de Oude Trambaan. Het bouwplan legt de verbinding tussen de grondgebonden herenhuizen aan de Rijnlandstraat en de stevigere volumes langs de Bach-as en de Oude Trambaan ter hoogte van het Kwadrant. Wel wordt de rij woningen aan de Rijnlandstraat Noord onderbroken door een nieuwe inrit. De situering van deze inrit op deze plek is noodzakelijk in verband met een bestaande erfdienstbaarheid. De erfdienstbaarheid ‘recht van weg’ blijft gehandhaafd maar zal worden verschoven op hetzelfde kadastrale perceel. De ontsluiting van de achtertuinen van de woningen/bedrijfspanen, gelegen aan de Damlaan, blijft met deze inrit gewaarborgd.



Fig. 2.2 Impressie Bouwblok Masterplan (projectlocatie: zie blauwe pijl)



Fig. 2.3 Impressie bouwblok van de Rijnlandstraat en van de kruising met de Oude Trambaan, in het verlengde van de J.S. Bachlaan

- De nieuwe woningen leveren een belangrijke bijdrage aan de ambities van Damcentrum. Het zijn moderne stadswoningen die passend binnen de ambitie voor de Hollandse waterstad zijn vormgegeven en een unieke en hoogwaardige vormgeving hebben.

- 6 van de 13 grondgebonden woningen aan de zijde van de Rijnlandstraat Noord bestaan uit 4 bouwlagen, 3 grondgebonden woning bestaan uit 3 bouwlagen, 4 grondgebonden woningen bestaan uit 3 bouwlagen met een kap. Het appartementenblok op de hoek Rijnlandstraat

Noord / Oude Trambaan (Strandwal) krijgt 5 bouwlagen. De bebouwing sluit hiermee aan op het brede profiel van de Rijnlandstraat Noord, alsook op de reeds in uitvoering zijnde nieuwbouw aan de Rijnlandstraat Zuid.

- De nieuwe bebouwing is in het plan pandsgewijs opgebouwd. Hierdoor ontstaat een gedifferentieerd en aantrekkelijk straatbeeld.

- Het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord voorziet in parkeren op maaiveldniveau (aan de achterzijde van de woningen), met een parkeerdek, en in parkeren in een ondergrondse parkeergarage. Op maaiveldniveau worden 46 parkeerplaatsen gerealiseerd en 2 parkeerplaatsen voor mindervaliden. De ondergrondse parkeergarage bevat 45 parkeerplaatsen.

Ook is aandacht gegeven aan de vormgeving van de toegang van de parkeergarage. Dit is qua materiaal en kleur goed afgestemd met de vormgeving van het totaalplan. De toegang is het supervisie overleg voorgelegd en akkoord bevonden.

Conclusie

Gelet op het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het voorliggende bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord aansluit op en bijdraagt aan de in het Masterplan geformuleerde hoofddoelstellingen.

2.4.3 Verordening sociale en middeldure woningbouw Leidschendam-Voorburg 2020

Om een aantrekkelijk en breed toegankelijk woonaanbod te creëren, voldoende sociale woningbouw en aanbod voor kleinere huishoudens, jong en oud en voldoende variatie in woonmilieus, is de *Verordening sociale en middeldure woningbouw Leidschendam-Voorburg 2020* op 14 juli 2020 in werking getreden.

Deze verordening is van toepassing als een initiatiefnemer voornemens is een bouwplan te realiseren met 10 of meer zelfstandige woningen in afwijking van het vigerende bestemmingsplan. Daar is hier sprake van.

Artikel 4 van de verordening bepaalt dat bij een bouwplan met 10 of meer woningen de initiatiefnemer minimaal 30% sociale huurwoningen en 20% middeldure huur- of koopwoningen in het geplande woningbouwprogramma dient te realiseren.

De verordening is echter niet van toepassing op een bouwplan indien vóór de dag van de inwerkingtreding van deze verordening tussen de gemeente en de initiatiefnemer van het bouwplan een intentieovereenkomst, een anterieure overeenkomst als bedoeld in artikel 6.12, tweede lid, van de Wro, een koop- en realisatieovereenkomst, een ontwikkelovereenkomst of enige andere daarmee naar aard, doel en/of inhoud vergelijkbare privaatrechtelijke overeenkomst over het bouwplan is gesloten (artikel 3 lid 5 onder a van de Verordening). Dat is hier het geval. Dit project is gebaseerd op een eerder vastgesteld Masterplan en de Samenwerkingsovereenkomst voor Damcentrum. Hierin zijn afspraken gemaakt over het aantal te bouwen (sociale) woningen.

Conclusie

De *Verordening sociale en middeldure woningbouw Leidschendam-Voorburg 2020* is in dit geval niet van toepassing gelet op eerder gemaakte afspraken.

2.4.4 Woonvisie 2016 - 2020

Op 13 september 2016 heeft de gemeenteraad de Woonvisie 2016 – 2020 vastgesteld. Nieuwe ontwikkelingen op de woningmarkt en in de wetgeving vroegen immers om een heroriëntatie

op het woonbeleid zoals dat is vastgelegd in de Woonvisie 2020 en de evaluatie daarvan in 2010.

De woningmarkt laat een meer op de vraaggerichte ontwikkeling zien. Vraaggericht wil zeggen dat er niet in de eerste plaats wordt gekeken naar de afzetmogelijkheden van woningen op korte termijn. Er moet beter worden nagedacht over de toekomstwaarde van de woningvoorraad en over de vraag waar onze (toekomstige) inwoners in bredere zin behoefte aan hebben voor de lange termijn. Zij kiezen niet alleen voor een woning, maar stellen ook eisen aan de woonomgeving en aan voorzieningen.

De uitgangspunten voor het wonen uit de huidige Woonvisie 2020 blijven ook in deze actuele woonvisie onverkort van kracht. De gemeente kiest voor een aantrekkelijke, groene woongemeente met een evenwichtige bevolkingsopbouw en een gevarieerd aanbod in woningen en woonmilieus.

Hiermee blijven de volgende doelstellingen uit de bestaand woonvisie gelden:

- *Waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de bestaande woningvoorraad*
- *Waarborgen dat de variatie in gewenste woonmilieus in Leidschendam-Voorburg wordt behouden en waar mogelijk versterkt*
- *Een strategische inzet van nieuwbouw*
- *De bevordering van de doorstroming, onder andere voor starters en jonge gezinnen*
- *Integrale aanpak planontwikkeling*
- *Actieve inzet in de regio op het gebied van wonen*

De Woonvisie fungeert als leidraad voor ander gemeentelijk beleid dat het wonen raakt en toetsingskader bij plannen en ontwikkelingen waarbij het wonen een belangrijke rol speelt.

Het is volgens de Woonvisie belangrijk dat woonconsumenten iets hebben om uit te kiezen. Verschillende woningen en verschillende woonmilieus. Wat de woonconsument wenst, is het uitgangspunt in het ontwikkelen van bouwplannen. De vraag naar bepaalde woningtypen, prijsklassen, woonmilieus, is bepalend.

Verder streeft het enigszins vergrijsde Leidschendam-Voorburg naar een evenwichtige opbouw van de bevolking. Het is van belang extra aandacht te schenken aan de sociale eenheid binnen de wijken, aan de voorzieningen en aan variatie wat betreft bewonersgroepen. Volgens het woningbouwprogramma van de gemeente is er vooral behoefte aan eengezinswoningen in de goedkope en middeldure sector in Leidschendam. De gemeente wil meer jongeren en starters op de woningmarkt een plek geven. Eén van de mogelijkheden daartoe is het bouwen van woningen die behoren tot de middeldure sector en dure sector. Op die manier wordt doorstroming mogelijk gemaakt. Deze woningen kunnen immers gekocht worden door gezinnen die een vervolgstap willen maken in hun wooncarrière. De door deze doelgroep achtergelaten woningen bieden vervolgens weer ruimte voor jongeren en starters op de woningmarkt. Zo vormt het plan aan de Rijnlandstraat Noord een toevoeging aan de woningvoorraad welke past binnen uitgangspunten van de Woonvisie.

Ten slotte wordt nog opgemerkt dat dit plan conform de uitgangspunten van de Woonvisie binnenstedelijk wordt gerealiseerd.

Conclusie

Gelet op het voorgaande sluit het plan aan de Rijnlandstraat Noord aan bij de inhoud van de Woonvisie.

2.4.5 Parkeernota

Het gemeentelijk parkeerbeleid is opgenomen in de gemeentelijke Parkeernota 2005. In deze nota komen verschillende vormen van parkeerregulering, inclusief bijbehorend afwijkingsbeleid, aan de orde. Daarnaast wordt onder andere aangegeven hoe wordt omgegaan met parkeren voor diverse doelgroepen, parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen en de handhaving van het parkeerbeleid. Op basis van een inventarisatie van parkeerknelpunten biedt de nota een overzicht van oplossingsrichtingen voor de korte, middellange en lange termijn.

Eén van de uitgangspunten van het gemeentelijk parkeerbeleid is dat bouwplannen niet mogen leiden tot extra parkeerdruk in de directe omgeving. De te hanteren parkeernormen bij nieuwbouw, functiewijziging of verbouw zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg. De Nota Parkeernormen is een uitwerking van de Parkeernota 2005 en is in 2012 vastgesteld. Voor de verdere toetsing van deze ontwikkeling aan de Nota Parkeernormen en de daaruit voortvloeiende conclusies, wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Conclusie

Wat betreft parkeren is de Parkeernota 2005 en de Nota Parkeernormen bij het plan aan de Rijnlandstraat Noord als uitgangspunt genomen. Voor de verdere toetsing wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.4.6 Water- en rioleringsplan 2016 - 2021

Eind 2015 heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg het 'Water- en rioleringsplan' (WRP) vastgesteld. Dit WRP is tot stand gekomen in samenwerking met de hoogheemraadschappen van Rijnland en Delfland. Het WRP bestaat uit een verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) en een Stedelijk WaterPlan (SWP). Het WRP bestrijkt de planperiode 2016 tot en met 2021 en voldoet aan de wettelijke en gemeente-specifieke eisen op het gebied van de gemeentelijke watertaken. Recent is het Water- en rioleringsplan 2016-2021 geactualiseerd naar het Water- en rioleringsplan 2022-2027.

Het water- en rioleringsplan gaat ervan uit dat het watersysteem zo veel water kan bergen dat wateroverlast en verdroging voorkomen kunnen worden. Bovendien moet het water dan schoon en ecologisch gezond zijn en bijdragen aan een prettige leefomgeving. Daarnaast dient bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening worden gehouden met de effecten van klimaatverandering. Om de ambitieuze doelen van het Waterplan te realiseren moet water een integraal onderdeel zijn van alle strategische en ruimtelijke plannen. Het waterplan moet het waterbeheer inhoudelijk en procesmatig verbeteren, met voortdurende aandacht voor duurzaamheid.

De daktuinen van de eengezinswoningen in het plan worden uitgerust als een waterneutraaldak <https://www.youtube.com/watch?v=wnFjGzKAscl>.
(zie bijlage XII, waterneutraaldak Schadenberg)

Al het water dat op dit plandeel valt wordt vertraagd afgevoerd naar water opslagtanks. In de taks zit een intelligent systeem, dat niet alleen weet wanneer er water terug gebracht moet worden de tuin in, in verband met droogte, maar kan ook het water tijdig lozen om te zorgen voor opslagcapaciteit. In het appartementengebouw en langs het dak van de parkeergarage worden eveneens plantenbakken geplaatst die voor vergroening zorgen.

Bij een ruimtelijk plan dient een initiatiefnemer in het kader van de watertoets in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over het planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheer

in het plangebied. Tevens zijn zij in het kader van het vooroverleg op grond van de Wro betrokken bij het tot stand komen van het plan aan de Rijnlandstraat Noord.

Conclusie

Het 'Water- en rioleringsplan 2016 – 2021' bevat voor de locatie de Rijnlandstraat Noord geen specifiek beleid. Niettemin sluit de beoogde herontwikkeling aan op de daarin opgenomen uitgangspunten. Dit geldt ook voor het Water- en rioleringsplan 2022-2027. Voor de verdere toetsing wordt verwezen naar paragraaf 5.6 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.5 Conclusie ruimtelijk beleid

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er uit het oogpunt van het nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid geen belemmeringen aanwezig zijn voor het realiseren van onderhavig plan aan de Rijnlandstraat Noord te Leidschendam.

3. STEDENBOUWKUNDIGE ANALYSE

Het nieuwe voorliggende plan wijkt af van de vigerende bestemmingsregeling voor deze gronden. De stedenbouwkundige en kwalitatief-ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bouwplan zal daarom nader moeten worden beoordeeld en onderbouwd. Hierna wordt eerst nader ingegaan op de strijdigheden met het bestemmingsplan. Vervolgens zal een stedenbouwkundige onderbouwing worden gegeven van het bouwplan.

3.1 Toetsing bestemmingsplan 'Damcentrum'

Ingevolge het de 'Beheersverordening 2017 Leidschendam-Voorburg' rusten op de percelen aan de Rijnlandstraat Noord de volgende bestemmingen:

- a. *Archeologisch waardevol gebied (artikel 21)*
- b. *Molenbiotoop (artikel 24)*
- c. *Uit te werken gebied voor woondoeleinden (UW 30-40) (artikel 25)*
- d. *Aanwijzing ex artikel 13 lid 1 WRO (artikel 28)*

Hierna volgt een verdere bespreking van deze bestemmingen, toegepast op het bouwplan aan de Rijnlandstraat Noord.

Ad a. Archeologisch waardevol gebied (art. 21)

Gronden met deze bestemming zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen zijn pas toelaatbaar na een binnenplanse vrijstelling van het college, op basis van een rapport waarmee de archeologische waarde van de betrokken gronden in voldoende mate is vastgesteld en de betreffende waarden door de verwezenlijking van het bouwplan niet worden geschaad.

Wat betreft archeologisch onderzoek wordt verder verwezen naar paragraaf 6.2 van deze ruimtelijke onderbouwing. Overigens dient ingevolge artikel 21 lid 7 van de planregels wel een zogenaamde aanlegvergunning (sinds de invoering van de Wabo onderdeel uitmakend van de omgevingsvergunning) te worden aangevraagd. De omgevingsvergunning zal ook zien op deze activiteit (als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder b Wabo).

Ad b. Molenbiotoop (art. 24)

Gronden gelegen binnen een op de plankaart aangegeven molenbiotoop zijn mede bestemd voor de bescherming en het behoud van de vrije windvang en het zicht op de molen. Daartoe zijn in artikel 24 bouwvoorschriften opgenomen, die de maximale hoogte van nieuwe bebouwing beperken. Het projectgebied is slechts voor een klein deel gelegen binnen een molenbiotoop. Het bouwplan overschrijdt de binnen de molenbiotoop toegestane bouwhoogte niet.

Ad c. Uit te werken gebied voor woondoeleinden (art. 25)

Hieronder een toelichting op de uitwerkingsregels die voor het ingediende bouwplan van kracht zijn, genummerd naar het desbetreffende sublid van artikel 25.

Om een en ander te visualiseren is een massastudie gemaakt, waarbij de massa is ingetekend van de maximale contouren van het bestemmingsplan (zie bijlage I, *Massastudie bestemmingsplan*, d.d. 22 juni 2017). Dat geeft een goed beeld van de maximale uitwerkingskaders van het bestemmingsplan. Daaruit blijkt ook dat het voorgenomen bouwplan een minder grote impact heeft dan indien gebruik zou zijn gemaakt van de maximale kaders van onderstaande uitwerkingsregels.

a. Voor de locatie waarin het bouwplan wordt gerealiseerd geldt op de plankaart een minimum aantal woningen van 35 en een maximum van 45 woningen. Het bouwplan voldoet op dit onderdeel omdat 38 woningen worden opgericht.

d. Voor de locatie waarin het bouwplan wordt gerealiseerd geldt op de plankaart een 'voorgevellijn' (hoek Oude Trambaan / Rijnlandstraat) en een 'voorgevellijn met extra restrictie' (verderop in Rijnlandstraat). Het bouwplan voldoet niet op dit onderdeel daar de eengezinswoningen in de Rijnlandstraat niet in de voorgevellijn c.q. voorgevellijn met extra restrictie worden gesitueerd dan wel 0,5 meter daarachter. Het appartementengebouw voldoet wel.

Deze verschillen zijn door het geringe verschil passend. Bovendien ontstaat hierdoor een subtiele verbijzondering van het appartementengebouw op de kop.

e. Voor de locatie waarin het bouwplan wordt gerealiseerd geldt een minimale hoogte van 9 meter en een maximale hoogte van 16,5 meter. Het bouwplan voldoet op dit onderdeel omdat de hoogte van het appartementenblok circa 15 meter bedraagt. De hoogte van de woningen varieert per type maar blijft ruimschoots onder de 16,5 meter.

f. Voor de locatie waarin het bouwplan wordt gerealiseerd geldt voor iets meer dan de helft van de eengezinswoningen een 'voorgevellijn met extra restrictie'. Dit betekent dat de bouwhoogte van gebouwen gelegen op een grotere afstand dan 16 meter vanaf de voorgevellijn, ten hoogste 3 meter mag bedragen. Het bouwplan voldoet niet op dit onderdeel, daar de tuin-/terrasafscheidings van deze eengezinswoningen aan achterzijde boven de parkeergarage een hoogte hebben van circa 4,25 meter.

k. Voor de locatie waarin het bouwplan wordt gerealiseerd geldt een panddiepte van de woningen en/of woongebouwen van minimaal 10 meter. Het bouwplan voldoet op dit onderdeel omdat alle woningen dieper zijn dan 10 meter. Het woongebouw zelf is ook dieper dan 10 meter, ondanks dat de diepte van de appartementen in het complex zelf circa 9,10 meter bedraagt.

m. Voor de locatie waarin het bouwplan wordt gerealiseerd geldt dat indien de bouwhoogte meer dan 13,5 meter bedraagt de bovenste laag in kapvorm of teruggelegd dient te worden uitgevoerd. Het bouwplan voldoet niet op dit onderdeel voor wat betreft het appartementenblok. Echter is de impact hiervan te verwaarlozen, aangezien het appartementengebouw niet strak in de voorgevellijn wordt gezet en ook niet de maximale bouwhoogte benut. Er geen sprake zijn van een relevant verschil ten aanzien van de bezonningssituatie van omliggende woningen. Bovendien past de nu gekozen stedenbouwkundige massa goed in het straatbeeld: de maat en schaal blijven passend bij de breedte van de straten waar het als hoekpunt aan ligt.

n. Voor de locatie waarin het bouwplan wordt gerealiseerd geldt een parkeereis van 2 pp / grondgebonden woning en 1,5 pp / gestapelde woning. Dit resulteert in een minimaal aantal parkeerplaatsen van: $(13 \times 2) + (25 \times 1,5) = 63,5$ pp. Hierna, in paragraaf 4.1, wordt nader onderbouwd op welke wijze parkeren wordt geregeld.

Gelet op de hierboven, onder Ad c., genoemde strijdigheden is het niet mogelijk om gebruik te maken van de uitwerkingsbevoegdheid.

Omdat hier sprake is van een uit te werken bestemming bepaalt artikel 26 lid 3 van de planregels dat op de gronden met de in lid 1 genoemde bestemming ('Uit te werken gebied

voor woondoeleinden') uitsluitend mag worden gebouwd in overeenstemming met een uitwerkingsplan dat rechtskracht heeft verkregen en krachtens de in een zodanig plan gestelde eisen (dus een 'voorlopig bouwverbod'). Het bouwen zonder uitwerkingsplan is in strijd met dit artikel. De te verlenen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wabo ziet eveneens op de strijdigheid met dit artikel.

3.2 Stedenbouwkundige onderbouwing

In paragraaf 2.4.2 is het "Masterplan Damcentrum" al genoemd als onderdeel van het relevante beleidskader voor de beoordeling van het voorliggende bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord. Het Masterplan beschrijft hoe het historische centrum van Leidschendam zich, mede op basis van eerder geformuleerde stedenbouwkundige uitgangspunten, naar de toekomst toe ruimtelijk en functioneel zou moeten ontwikkelen om van dit gebied een kwalitatief aantrekkelijk verblijfsgebied te maken. Deze globale basis is in eerste instantie naar een meer concreet niveau vertaald in het bestemmingsplan 'Damcentrum', waarin de objectieve randvoorwaarden zijn vastgelegd waaraan de verdere verwezenlijking van de verschillende deelgebieden zal moeten voldoen.

Zoals hierboven beschreven, wijkt het nu voorliggende bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord af van de vigerende bestemmingsregeling voor deze gronden. Hierna zal worden ingegaan op de stedenbouwkundige, kwalitatief-ruimtelijke en welstandstechnische aanvaardbaarheid van het bouwplan.

3.2.1 Beschrijving van de omgeving

De Rijnlandstraat is een ruim vormgegeven laan binnen het centrum van Leidschendam. Wat betreft de inrichting is gekozen voor een brede middenberm van gras en rijen van bomen. Bomen in de straat zorgen voor een lommerrijk karakter. De Rijnlandstraat loopt parallel aan de Damlaan en biedt direct toegang tot de Oude Trambaan en de J.S. Bachlaan.

Aan de overzijde van de Rijnlandstraat Noord is op dit moment geen bebouwing aanwezig. Voor deze locatie is het woningbouwplan 'Leytsche Hof' in voorbereiding.

Aan de Rijnlandstraat Zuid worden achttien herenhuizen gerealiseerd met vijf verschillende types in 'paren' geschakeld. De opzet van dit project is pandsgewijs en bestaande uit twee woonlagen in combinatie met een woonlaag onder de kap of drie volledige woonlagen. Aan de zijde van de Oude Trambaan daarentegen is de structuur met de kruising van de Rijnlandstraat wat grootschaliger. Hier vind je een appartementencomplex bestaande uit vier lagen met een commerciële plint. Dit complex staat in relatie tot de winkelstraat Damlaan en de Oude Trambaan. De Damlaan kenmerkt zich door zijn pandsgewijze opzet met bebouwingshoogte van 2, 3 en in een aantal gevallen 4 bouwlagen, met in de plint commerciële ruimten en op de bovengelegen bouwlagen de functie van wonen. In zijn architectuur is het appartementencomplex aan de Oude Trambaan modern, in vergelijking met bijvoorbeeld de rijk gedetailleerde pandjes aan de Damlaan.

Tegenover de projectlocatie staat eveneens een appartementengebouw, 'Het Kwadrant'. Het Kwadrant ligt aan de J.S. Bachlaan op de hoek met de Oude Trambaan in het centrum van Leidschendam. Het complex bestaat uit 21 luxe appartementen, verdeeld over drie woonlagen boven de plint (welke wordt gebruikt ten behoeve van parkeren en commerciële doeleinden).

Ten westen van de projectlocatie is het bouwplan Damlaan 66 – 68 gerealiseerd. Dit plan bevat 20 appartementen en, ter plaatse van de begane grond, aan circa 150 vierkante meter aan commerciële ruimten. Het ontwerp voor dit plan gaat uit van een aaneengesloten bouwvolume, bestaande uit 7 verschillende elementen welke gezamenlijk een

architectonische eenheid vormen. Het bouwvolume aan de zijde van de Oude Trambaan gaat uit van drie tot vier bouwlagen met een kap.

3.2.2 Beschrijving van het plan

Algemeen

Het centrum van Leidschendam ondergaat momenteel een grote metamorfose waarbij het karakter van Leidschendam opnieuw wordt gedefinieerd. Met respect voor de omgeving herrijst op diverse locaties veelzijdige en gevarieerde bebouwing, met een historisch geïnspireerde architectuur als die van een Hollandse Waterstad. Dit is zichtbaar in de wisseling in panden, grotere en kleinere korrel in straten, wisselende dak-typologie, architectuur, wisselende hoogte van panden en daklijnen. Er ontstaat zo een kenmerkende klassieke pandopbouw met plint, midden en dak en duidelijk vormgegeven entrees.

Inhoud plan

Dit project bestaat uit de realisatie van 13 eengezinswoningen, en 25 appartementen. Hierna volgt een beschrijving van de stedenbouwkundige opzet van het plan. Aan het einde van deze paragraaf zijn enkele beeldimpressies opgenomen.

Architectuur en opzet nieuwbouwplan

Het deelgebied Rijnlandstraat Noord ligt op de overgang van de grondgebonden herenhuizen aan de Rijnlandstraat en de appartementen van de Oude Trambaan. De twee verschillende types raken hier vervlochten. Als antwoord hierop is de locatie Rijnlandstraat Noord, in opzet aan de Oude Trambaan een continuïteit van de grote korrel en aan de Rijnlandstraat een continuïteit van de kleine korrel. In opvolging van de korrelgrootte, ontstaan vervolgens twee onderdelen in het plan en daarmee twee typen woningen, namelijk de herenhuizen aan de Rijnlandstraat en appartementen op de kop met de Oude Trambaan. Om langs de Rijnlandstraat in te spelen op de reeds ontwikkelde herenhuizen, zijn de herenhuizen in architectuur als paren ontworpen, die uitmonden in een 'super paar' op de kop bestaande uit appartementen. Overigens vormt onderhavig plan ook een voortzetting van de bestaande bebouwing aan de Rijnlandstraat richting de Oude trambaan.

De knip in de grondgebonden eengezinswoningen welke is aangebracht ten behoeve van de ontsluiting van de achterzijde, sluit aan op historische situaties in steden waarbij stegen meermaals een onderdeel vormen van het stedelijk weefsel.

Over het appartementencomplex op de kop van de Rijnlandstraat Noord wordt voorts opgemerkt dat dit een verbijzondering in bebouwing met zich meebrengt die de belangrijke kruising van de verschillende structuren die elkaar ontmoeten verbijzondert en daarom een iets grovere schaal heeft. Het appartementencomplex sluit daarmee goed aan op het gebouw 'Halte Damhof', op het appartementengebouw aan de overzijde van de straat langs de Bach-as ('Het Kwadrant') en op het bouwvolume van het nieuwe appartementengebouw aan de Damlaan 66 - 68.

In de stedenbouwkundige opzet van de openbare ruimte is het parkeren nauwelijks zichtbaar, doordat het als langsparkeren in het straatbeeld is opgenomen met groenvoorzieningen en door voor de locatie Rijnlandstraat Noord de herenhuizen uit te voeren in dekwoningen met parkeren onder de dektuinen.

De architectuur van het oude centrum van Leidschendam kenmerkt zich als een Hollandse waterstad. De herenhuizen aan de Rijnlandstraat laten zich pandsgewijs lezen door onderlinge verschillen in plint, entrees, dakbeëindigingen, dakvormen en metselwerk. De gevels van de panden onthullen als het ware de functie achter de gevel, door middel van hoge staande ramen in de leefruimte en staande ramen van ander formaat, waar de ruimten meer privé zijn.

Het paar/koppel van de herenhuizen aansluitend aan het 'super paar' (de appartementen) zijn strak modern, waardoor het appartementencomplex echt op zichzelf blijft staan ten opzichte van de herenhuizen. Het 'super paar' is in architectuur een moderne variant, maar wel met een versiering in de dakbeëindiging die aansluit op zowel de Oude Trambaan als de Rijnlandstraat. Desalniettemin heeft het appartementencomplex een overhoekse oplossing. Om de overgang tussen privé en openbaar te waarborgen is gekozen om het complete complex op een sokkel te plaatsen. Hierdoor krijgen zowel de herenhuizen als de appartementen in de plint meer privacy.

De toevoeging van groen is belangrijk gemaakt in het plan. Naast de waterneutrale dektuinen wordt de rand van de parkeergarage voorzien van een doorgaande plantenbak met groen die de hele rand van de garage een groen uiterlijk geeft. Ook vanaf maaiveld worden langs de garage (klim)planten (bijvoorbeeld blauwe regens) aangebracht om een zo groen mogelijke uitstraling van de garage te krijgen. De terrassen van de appartementen op de 1^e verdieping van het appartementengebouw aan de zijde van de Halte Damhof, alsmede de gevel langs dit terras, alsmede de dakrand van de gemeenschappelijke buitenruimte op de 5^e bouwlaag worden voorzien van plantenbakken met groen. Aan de gevel van het appartement langs de eerste dekwoning wordt een klimop geplaatst. Aan de voorzijde worden alle eengezinswoningen voorzien van beplanting. Voor alle hier genoemde beplanting wordt een specialist aangetrokken. Waar nodig zal deze ook het 3 jarig onderhoud verzorgen. Op alle groen ligt bij verkoop een onderhoudsverplichting.

Bouwlagen

6 van de 13 grondgebonden woningen aan de zijde van de Rijnlandstraat Noord bestaan uit 4 bouwlagen, 3 grondgebonden woning bestaan uit 3 bouwlagen, 4 grondgebonden woningen bestaan uit 3 bouwlagen met een kap. Het appartementencomplex bestaat uit 5 bouwlagen. De herenhuizen sluiten daarmee aan op de bestaande nieuwbouw van de Rijnlandstraat Zuid. En het appartementencomplex sluit daarmee enerzijds aan op het appartementencomplex aan de Damlaan / Oude Trambaan ('Halte Damhof') en anderzijds op het appartementencomplex aan de overzijde van de Oude Trambaan, langs de zogenaamde Bach-as.

Verkeer en parkeren

De grondgebonden woningen krijgen aan de voorzijde een directe ontsluiting aan de aanliggende straat.

Het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord voorziet in parkeren op maaiveldniveau (privé, onder de eengezinswoningen met ontsluiting via de Rijnlandstraat) en in parkeren in een ondergrondse parkeergarage (openbaar met ontsluiting via de Strandwal).

In de parkeergarage op maaiveldniveau worden 45 parkeerplaatsen gerealiseerd en in de ondergrondse, openbare parkeergarage 39 parkeerplaatsen. In totaal 84 parkeerplaatsen binnen het ontwikkelgebied.

In de parkeergarage op maaiveldniveau worden in totaal 26 parkeerplaatsen gereserveerd voor de bewoners van het naastgelegen appartementengebouw Halte Damhof en 19 parkeerplaatsen gereserveerd voor de nieuwbouw.

De ondergrondse parkeergarage wordt ontsloten via de Strandwal (zijde Halte Damhof) en is openbaar. Dat betekent dat deze door eenieder gebruikt kan worden (parkeerregime is daar een 'blauwe zone').

De in- en uitrit van de achtergelegen binnenplaats en de parkeergarage op maaiveldniveau is gesitueerd aan de Rijnlandstraat. Deze in- en uitrit kan worden gebruikt door de bewoners van de Damlaan (6 bestaande woningen), de bewoners van de 13 te ontwikkelen eengezinswoningen en daarnaast door de bewoners van het appartementencomplex Halte Damhof. Deze in- en uitrit wordt dus alleen gebruikt ten behoeve van bestemmingsverkeer en bewoners van het plan en de aangrenzende panden.

Het parkeren aan de achterzijde van de woningen en in de parkeergarage wordt met bovenstaande oplossing zo veel mogelijk aan het zicht onttrokken, hetgeen bijdraagt aan de kwaliteit van het woon- en leefklimaat aan de voorzijde van de woningen.

Voor wat betreft de berekende parkeerbehoefte en het voorzien in het aantal benodigde parkeerplaatsen (ook voor de bewoners van het bestaande appartementengebouw Halte Damhof), wordt ook verwezen naar paragraaf 4.1.3 van deze onderbouwing.

Met de gemeente zijn afspraken gemaakt over de afname van een openbare parkeergarage onder het plan. Ook is met de gemeente afgesproken dat er met een deskundige adviseur, goedgekeurd door de gemeente, een Programma van eisen (PvE) zal worden opgesteld dat door de gemeente wordt beoordeeld en goedgekeurd. De bouw van de garage kan en zal voldoen aan dit PvE.

Opstuwing of verlaging grondwater door parkeergarage

De constructeur heeft de eventuele obstakelvorming van het freatische grondwater door de aanleg van een parkeerkelder aan de Rijnlandstraat te Leidschendam bekeken.

Op basis van de sonderingen wordt tot 6 à 7 m – NAP een doorgaand zandpakket aangetroffen. De onderkant van de parkeerkelder zit op circa 3m – NAP met lokaal nog een verdiepte funderingsstrook tot ca. 3,7 m – NAP.

Onder de keldervloer blijft een doorstroomde hoogte van minimaal 3,0 m in stand. Doordat hiermee het grondwater vrijelijk kan blijven stromen (communicerende vaten) worden opstuwing of ongewenste verlagingen van de grondwaterstand door obstakelvorming niet aan de orde geacht. Ter plaatse van het bestaande theater worden de damwanden niet getrokken. Gezien de beperkte afmetingen in horizontale zin zal ook hier geen meetbare opstuwing of grondwaterstandsverlaging ontstaan doordat rondom voldoende doorstroming plaatsvindt in de watervoerende zandlagen tot 6 à 7 m – NAP.

door middel van een modelberekening zal worden aangetoond dat e.e.a. geen gevolgen heeft voor de maximale en minimale grondwaterstanden en daarmee voor de omliggende bebouwing.

Daktuinen / waterbassins

De dakterrassen van de 13 terraswoningen worden uitgerust met een klimaatadaptieve daktuin. Dat wil zeggen dat de betreffende dakterrassen gedeeltelijk groen worden ingericht, onder meer met plantenbakken en groene afscheidingen tussen de woningen. Hierdoor heeft het dakterras waterbergend vermogen.

Al het water dat op de daken en terrassen van deze 13 woningen valt, wordt vertraagd afgevoerd en opgevangen in een waterberging / waterbassin. Het is een zogenaamd slim systeem: als er bergingscapaciteit nodig is door forse regenval dan zal het systeem vooraf bergingscapaciteit vrijmaken door de waterberging te lozen op de normale hemelwaterafvoer.

In droge periode wordt het water gebruikt om het aangelegde groen op de daken te bewateren.

Er worden twee waterbassins aangebracht, die een waterbergingscapaciteit hebben van 5 m³ respectievelijk 7,5 m³. Om het systeem te waarborgen wordt de tuin ook bij oplevering geheel ingericht om deze waterbergingscapaciteit te garanderen. De tuin wordt daarom ook voor een periode van 3 jaar onderhouden en op de tuin heerst een instandhoudingsplicht. In de bijlage is de uitleg en het ontwerp van de dektuinen opgenomen.

Belangen omwonenden

Naast de beleving van de openbare ruimte en de kwaliteit van de nieuwe woningen, is er gekeken of het plan ook verantwoord is vanuit het perspectief van de bestaande bebouwing c.q. omwonenden. Daarbij is er gekeken naar met name twee aspecten: bezonning en privacy voor bestaande omwonenden.

Door de gekozen stedenbouwkundige opzet, vormt het bouwplan aan de Rijnlandstraat Noord als het ware een verbindende schakel tussen de nieuwe woningen aan de Rijnlandstraat Zuid en het appartementencomplex van 'Halte Damhof'. De bestaande bebouwing bevindt zich grotendeels aan de achterzijde van het plan, aan de Damlaan.

- *Privacy*

Vanwege de nabije ligging van het nieuwbouwplan bij bestaande woningen, is zorgvuldig gekeken naar de belangen van omwonenden. Het concept-plan is naar aanleiding van opmerkingen hierover vanuit de gemeente nog op onderdelen aangepast, om de situatie voor omwonenden te verbeteren. Hierover het volgende.

Het bouwplan komt relatief dicht bij het appartementengebouw Halte Damhof te liggen. Dat kan door de bewoners van Halte Damhof als een aanmerkelijke wijziging van hun woon- en leefomgeving ervaren worden. Bedacht dient echter te worden dat er voorheen op dezelfde plek reeds bebouwing aanwezig was (aan de Oude Trambaan). Hieronder is daar een foto uit 2005 van opgenomen (figuur 3.1). De afstand tussen het appartementengebouw Halte Damhof en de bestaande bebouwing bedroeg destijds ongeveer 4 meter. In de nieuwe situatie bedraagt die breedte circa 7,2 meter. De nieuwbouw is wel hoger. In de oude situatie (tot circa 2010) bedroeg de hoogte ongeveer 10,5 meter. De nieuwbouw krijgt een hoogte van 15,5 meter.



Fig. 3.1 Situatie bestaande bebouwing (tot circa 2010)

Vanuit de bewoners van het nabijgelegen appartementencomplex Halte Damhof zijn opmerkingen gemaakt over de grote mate van openheid van de aangrenzende gevel. Dat is voor de ontwikkelaar (Ontwikkelingscombinatie Damcentrum) reden geweest om de gevelopeningen van de nieuwe appartementen wat minder fors te maken en minder in aantal dan in het oorspronkelijke ontwerp. In het ontwerp zijn de open delen met minimaal 30% teruggebracht ten opzichte van eerder ingediende plannen. Dit in het belang van de privacy van de bewoners van de Halte Damhof (zie onderstaand figuur 3.2, bouwblok ter hoogte van rode pijl).

Ook is het oorspronkelijke ontwerp van de achtergevels aangepast. Een kwalitatief aandachtspunt was daarbij de bergingen aan de achterzijde van de woningen op de eerste etage. Deze waren in de oorspronkelijke opzet erg zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Het geheel werd als erg 'dicht' ervaren. Nu is gekozen om de bergingen wat te verschuiven, de tuinen in, om zo min mogelijk massa te maken aan de achterzijde. De zo ontstane ruimte achter de berging wordt gebruikt om een plantenbak te plaatsen. Door deze gewijzigde positionering van de bergingen, en door de bergingen in een lichtere kleur uit te voeren, ogen ze vanuit de openbare ruimte lager en minder dominant. Verder wordt het hekwerk aan de achterzijde van het perceel lager uitgevoerd, waarbij tevens het nodige aan groen (klimop, bijvoorbeeld wilde wingert, of blauwe regen) wordt aangebracht (zie figuren 3.2 en 3.3 en daaronder gegeven toelichting).

De spijlen hekwerken zijn door een wijziging in de installatie van de parkeergarage inmiddels nodig voor natuurlijke ventilatie.



Fig. 3.2 Achterzijde nieuwbouwplan (kleinere en minder gevelopeningen linker element)

In bovenstaande 3D-tekening aangegeven aanpassingen (fig. 3.2):

- Groene pijl* : de kozijnen zijn verkleind
- Rode pijl* : 3 stroken kozijnen zijn vervallen
- Blauw pijl* : kozijnen zijn naar de zijgevel verplaatst waardoor een dicht gevelvlak is ontstaan waarop groene klimop wordt aangebracht



Fig. 3.3 Achterzijde nieuwbouwplan

In bovenstaande 3D-tekening aangegeven aanpassingen (fig. 3.3):

- Groene pijl* : gevel is verlaagd en er is groen toegevoegd in de vorm van klimop of blauwe regen
- Rode pijl* : de berging is naar achteren geschoven, de tuin in, en op die plek komt een bloembak

De afstand van de nieuwbouw ten opzichte van de bestaande bebouwing in een stedelijk gebied wordt uit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar geacht, nu de nieuwbouw wat betreft functie aansluit op de reeds bestaande woonfunctie en eveneens de bebouwingshoogte aansluit op de bestaande bebouwing.

Voor zover het gebied wordt ingevuld met de grondgebonden herenhuizen, blijft de inkijk in bestaande woningen beperkt. Daarmee blijft ook de toename van een mogelijke privacy-aantasting voor de bestaande bewoners beperkt en daarmee aanvaardbaar.

Daarbij wordt opgemerkt dat bij de realisatie van dit bouwplan de regels uit het (privaatrechtelijke) burendrecht zullen en ook kunnen worden gerespecteerd.

Gelet op al het voorgaande wordt geconcludeerd dat het plan geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor de privacy-situatie van omwonenden.

- *Bezonningsstudie*

Voor dit plan is ook de bezonnings situatie in beeld gebracht. De berekeningen zijn gevisualiseerd waarbij inzichtelijk is gemaakt wat de schaduwwerking is van het theoretische bouwvolume zoals dat mag worden gerealiseerd conform het bestemmingsplan en de schaduwwerking van het voorliggende bouwplan (*Bezonningsstudie Van Manen*, d.d. 9 september 2021, zie bijlage II). In deze tekeningen wordt zichtbaar dat het bouwplan minder schaduw geeft dan wat er mogelijk is volgens de uitwerkingsregels uit het bestemmingsplan. Geconcludeerd wordt dat dit bouwplan wat betreft bezonning en privacy gunstiger is voor omwonenden dan ingeval de maximale uitwerkingsmogelijkheden zouden zijn benut uit het vigerende bestemmingsplan.

Erfdienstbaarheid

Voorts wordt in dit kader nog stilgestaan bij de bestaande erfdienstbaarheid ('recht van weg') welke op het plangebied ligt.

Op één van de kadastrale percelen van de projectlocatie, gemeente Veur sectie B, nummer 6578, is een 'recht van weg' (erfdienstbaarheid) gevestigd ten gunste van de percelen Damlaan 46 t/m 58. Door middel van de erfdienstbaarheid wordt de achterzijde van deze percelen ontsloten vanaf de Rijnlandstraat. De ligging van de erfdienstbaarheid is in de daarop betrekking hebbende kadastrale akte specifiek beschreven.

De eigenaar van een perceel waarop een 'recht van weg' rust kan, met een beroep op artikel 5:73 lid 2 BW, een ander gedeelte van het desbetreffende kadastrale perceel (het 'dienende erf') aanwijzen waarnaar het recht wordt verplaatst, indien deze verplaatsing zonder een onevenredige vermindering van het genot voor de eigenaren van de heersende erven mogelijk is. De wet stelt aan dit 'aanwijzen' geen strenge eisen, er is slechts sprake van een feitelijke handeling. Voldoende is dat de eigenaar van het dienende erf de verlegging van het recht naar een ander deel van het betreffende perceel vooraf en duidelijk kenbaar maakt aan de eigenaren van de heersende erven. Er is geen toestemming of instemming van de eigenaren van de heersende erven vereist.

Ten behoeve van het bouwplan Rijnlandstraat Noord wordt het recht van weg op hetzelfde dienende kadastrale perceel 6578 verlegd naar een nieuwe positie. De beoogde verlegging van het 'recht van weg' en de nieuwe positie van deze erfdienstbaarheid is de eigenaren van de percelen Damlaan 46 t/m 58 bekend. De gemeente heeft, als huidig eigenaar van de grond, hen hierover geïnformeerd en daar overleg over gehad. De betrokken bewoners hebben te kennen gegeven zich niet met de beoogde verlegging te kunnen verenigen. De beoogde verlegging leidt echter naar objectieve maatstaven bezien niet tot een onevenredige vermindering van het genot voor de eigenaren van de percelen Damlaan 46 t/m 58. Op grond van artikel 5:73 lid 2 BW kan de aanwijzing van de nieuwe ligging van het 'recht van weg' daarom in de vorm van een feitelijke handeling plaatsvinden, ook wanneer de eigenaren van Damlaan 46 t/m 58 hiermee niet willen instemmen.

Indien en voor zover de erfdienstbaarheid in de vorm van een 'recht van weg' op een deel van de gronden in het plangebied gezien kan worden als een privaatrechtelijke belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bouwplan, kan deze belemmering zoals hiervoor geschetst worden weggenomen en staat deze niet aan het bouwplan in de weg.

Onderstaand de erfdienstbaarheid in de bestaande en nieuwe situatie (zie figuur 3.4 en 3.5).

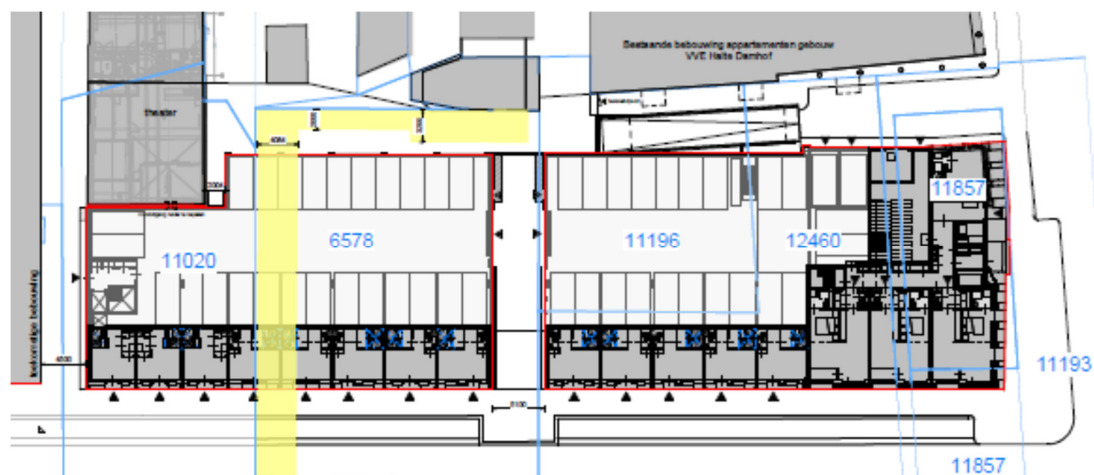


Fig. 3.4 Overzicht erfdienstbaarheid bestaande situatie

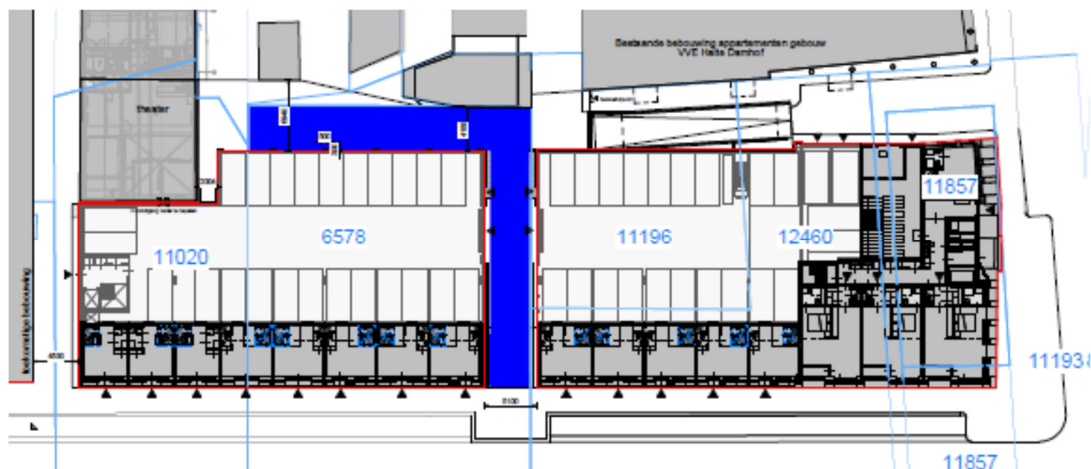


Fig. 3.5 Overzicht erfdienstbaarheid nieuwe situatie

Theater

Het nabij het plan gelegen theater heeft deuren en ramen aan de zijde van het nieuwbouwplan. De Rijnlandstraatgevel van het theater moet dicht worden gemaakt, om het plan uit te kunnen voeren. De ramen en deuropeningen van de Rijnlandstraatgevel van het theater worden verplaatst naar de beide zijgevels van de theateruitbouw. Daarover is overeenstemming bereikt met het theater.

Voorts wordt een extra vluchtweg vanuit het theater gemaakt die aansluit op het achterpad (pad dat bij het nieuwbouwplan hoort), dan wel aansluit op het bouwplan (bijvoorbeeld de parkeergarage in). De exacte positie van deze vluchtweg zal nader worden bepaald.

De kosten voor de aanpassingen aan het theater worden gedragen door de ontwikkelende partij.

Conclusie

Het voorgaande rechtvaardigt de conclusie dat het voorliggende bouwplan weliswaar afwijkt van de bestemmingsregeling uit het vigerende bestemmingsplan 'Damcentrum', maar wel resulteert in een goede aansluiting op bestaande bebouwing en daarmee in een kwalitatief-ruimtelijke verbetering voor dit gedeelte van Leidschendam-Centrum. De stedenbouwkundige aanvaardbaarheid van het plan is inmiddels in het supervisieteam aan de orde geweest en akkoord bevonden.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt het bouwplan daarom positief beoordeeld en bestaat bovendien geen bezwaar tegen de afwijkingen van (de uitwerkingsregels uit) het vigerende bestemmingsplan.

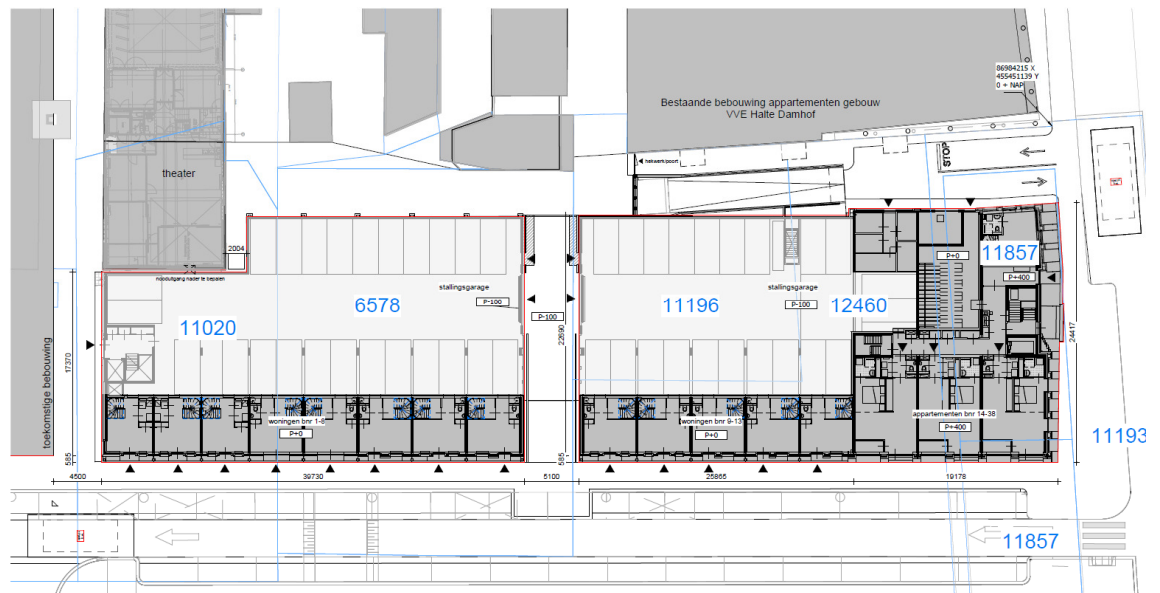


Fig. 3.6 Begane grond bouwplan Rijnlandstraat Noord

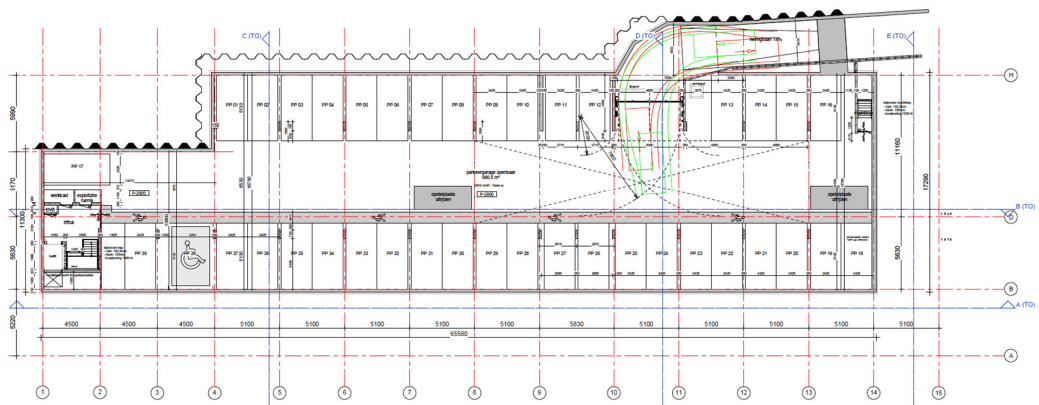


Fig. 3.7 Ondergrondse parkeergarage bouwplan Rijnlandstraat Noord



Fig. 3.8 Voorgevel woningen Rijnlandstraat Noord



Fig. 3.9 *Bouwplan hoek Rijnlandstraat - Strandwal*

3.2.3 Welstand

Op 26 oktober 2021 is het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord behandeld in de Welstands- en monumentencommissie. De commissie is in principe akkoord met het voorliggende bouwplan, onder voorbehoud van nadere uitwerking door de landschapsarchitect van het gepresenteerde groeninrichtingsplan. Het bouwplan voldoet in beginsel zowel op zichzelf beschouwd als in relatie tot zijn omgeving aan redelijke eisen van welstand. De definitieve welstandsbeoordeling van het bouwplan vindt plaats in de nog in te dienen aanvraag om omgevingsvergunning tweede fase voor de bouwactiviteit.

Voor zover relevant voor de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning is de conclusie dat ook in welstandstechnische zin (welstand zowel beoordeeld op zichzelf als in relatie tot de omgeving) geen belemmeringen bestaan voor het realiseren van de afwijkingen van het vigerende bestemmingsplan.

4. VERKEERSKUNDIGE ASPECTEN

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de voor dit project relevante aspecten met betrekking tot het parkeren en met betrekking tot de ontsluiting van het gebied.

4.1 Parkeren

4.1.1 Inleiding

De parkeerbehoefte voor het centrumgebied van Leidschendam als geheel is ingeschat aan de hand van landelijk gehanteerde kencijfers, gecombineerd met de gegevens over de feitelijke situatie in het Damcentrum. Deze parkeerbehoefte is vertaald naar een integrale parkeerbalans voor het gehele centrumgebied. Bij de behandeling van de beroepen tegen het goedkeuringsbesluit van dit bestemmingsplan heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State deze parkeerbalans als niet in geding zijnde uitgangspunt bevestigd en gehanteerd. Op 31 oktober 2017 is deze parkeerbalans (geactualiseerd) vastgesteld door de raad. De uitgangspunten en systematiek van de balans voldoen nog steeds.

4.1.2 Toetsing parkeren

Algemeen

De revitalisatie van het Damcentrum behelst een integrale herinrichting en wijziging van functies en gebruik van gronden in het gehele centrumgebied. Deze herinrichting heeft gevolgen voor de parkeerbehoefte en de parkeerdruk in het centrum.

De te hanteren parkeernormen bij nieuwbouw, functiewijziging of verbouw zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg. De Nota parkeernormen is een uitwerking van de Parkeernota en is in 2012 vastgesteld. Deze nota wordt bij dit bouwplan eveneens als leidend beschouwd.

In de Nota Parkeerbeleid 2021 is de visie op parkeren in de gemeente Leidschendam-Voorburg vastgelegd en staan de kaders voor verdere uitwerking van het parkeerbeleid. Parkeernormen zijn nodig bij de toetsing van (ver)bouwplannen. De parkeernormen zelf en de rekenmethodiek zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen. De vigerende nota is de 'Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2012'.

Uitgangspunt van de in 2012 vastgestelde Nota Parkeernormen is dat parkeren op eigen terrein plaats dient te vinden, met dien verstande dat wanneer dit niet mogelijk is, aangetoond dient te worden dat geen sprake is van een onevenredige toename van de parkeerdruk op de omgeving. Aangezien in Leidschendam Centrum sprake is van een gebiedsontwikkeling wordt voor de parkeerbalans het gehele plangebied beschouwd, inclusief de parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Parkeren nieuwbouwplan Rijnlandstraat Noord

Verkeersadviesbureau Goudappel is gevraagd om te onderzoeken in welke mate de aantallen gebouwde parkeerplaatsen op eigen terrein de gehele eigen parkeervraag op kan lossen, danwel dat het tekort binnen de extra parkeervraag van de parkeerbalans blijft (Parkeren Rijnlandstraat Leidschendam, juni 2021, zie bijlage III). De parkeerbalans bekijkt dat op twee onderdelen: 1) *Rijnland Noord Halte Damhof* en 2) *Rijnland Noord nieuwbouwwoningen*.

- Rijnland Noord Halte Damhof

De parkeerbalans geeft aan dat er voor *Halte Damhof* een parkeervraag van 26 is. Er worden in de te realiseren parkeergarage op maaiveldniveau (onder de dektuinen) 26 parkeerplaatsen

gerealiseerd, die niet openbaar zijn. Deze zijn gereserveerd voor de bewoners van Halte Damhof.

- *Rijnland Noord nieuwbouwwoningen*

De parkeerbalans houdt rekening met een parkeervraag nieuwbouw Rijnland Noord op openbaar gebied van 21 parkeerplaatsen. Mede door de lagere parkeernorm komt Goudappel op een parkeervraag van de nieuwbouw van 27 parkeerplaatsen (zie rapport tabel 3.2). Het totale gebouwde parkeeraanbod op eigen terrein is 45 parkeerplaatsen (parkeergarage op maaiveldniveau). Daarvan zijn er, zoals gezegd, 26 voor Halte Damhof en dus blijven er 19 parkeerplaatsen over voor de nieuwbouw.

De totale parkeervraag nieuwbouw is volgens rapport van Goudappel 27 parkeerplaatsen. Dat betekent dat er (27-19) een parkeervraag van maximaal 8 parkeerplaatsen op openbaar gebied zal zijn. In de parkeerbalans is rekening gehouden met een parkeervraag van 21 parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Dus het plan past binnen de parkeerbalans.

Op de locatie worden in totaal 84 parkeerplaatsen gemaakt. Op maaiveldniveau worden 45 parkeerplaatsen gerealiseerd. En onder het project wordt een openbare parkeergarage met 39 openbare parkeerplaatsen gemaakt om de parkeerdruk in het gebied te verlagen. Deze extra openbare plaatsen zijn in deze balans niet meegerekend.

Parkeergarage

Zoals opgemerkt voorziet het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord in parkeren op maaiveldniveau en in parkeren in een ondergrondse, openbare parkeergarage.

De in- en uitrit van de achtergelegen binnenplaats en de parkeergarage op maaiveldniveau is gesitueerd aan de Rijnlandstraat. Deze in- en uitrit kan worden gebruikt door de bewoners van de Damlaan (6 bestaande woningen), de bewoners van de 13 te ontwikkelen eengezinswoningen en daarnaast door de bewoners van het appartementencomplex Halte Damhof. Deze in- en uitrit wordt dus alleen gebruikt ten behoeve van bestemmingsverkeer en bewoners van het plan en de aangrenzende panden.

De ondergrondse parkeergarage wordt ontsloten via de Strandwal (zijde Halte Damhof) en is openbaar. Dat betekent dat deze door eenieder gebruikt kan worden (parkeerregime is daar een 'blauwe zone').

Het parkeren aan de achterzijde van de woningen en in de parkeergarage wordt met bovenstaande oplossing zo veel mogelijk aan het zicht onttrokken, hetgeen bijdraagt aan de kwaliteit van het woon- en leefklimaat aan de voorzijde van de woningen.

Met de gemeente zijn afspraken gemaakt over de afname van de ondergrondse (openbare) parkeergarage. Ook is met de gemeente afgesproken dat er met een deskundige adviseur, goedgekeurd door de gemeente, een Programma van eisen (PvE) zal worden opgesteld dat door de gemeente wordt beoordeeld en goedgekeurd. De bouw van de garage kan en zal voldoen aan dit PvE.

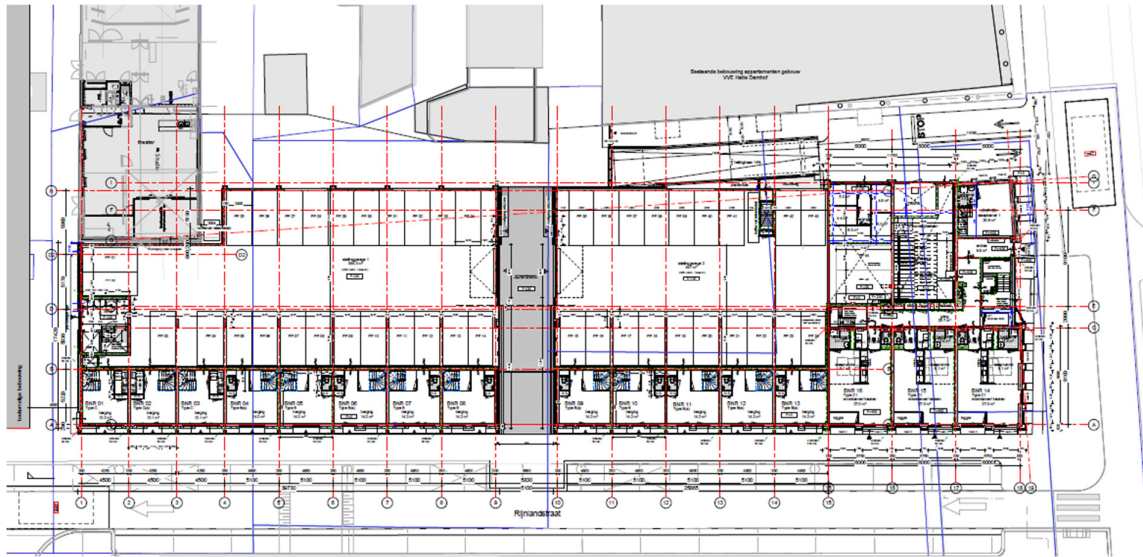


Fig. 4.2 Parkeren op maaiveldniveau 45 parkeerplaatsen

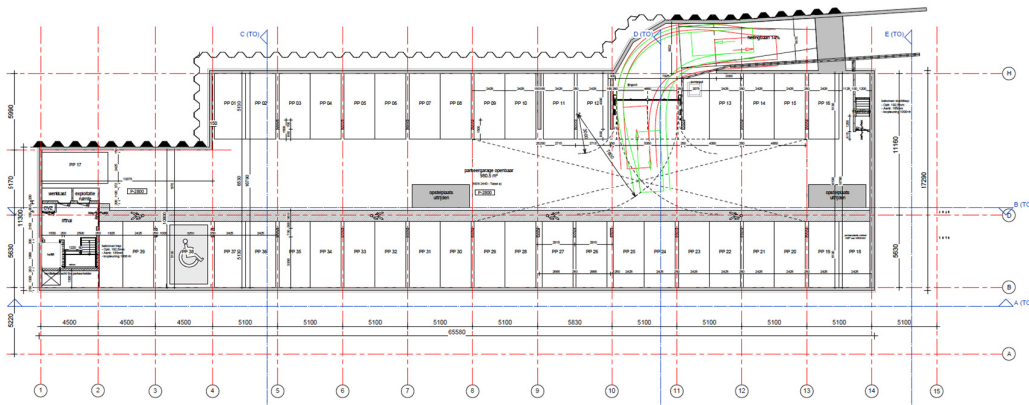


Fig. 4.3 Parkeerkelder (onder maaiveldniveau) 39 parkeerplaatsen

Conclusie

Gelet op het bovenstaande kan gesteld worden dat met de realisatie van het bouwplan geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare toename van de parkeerdruk op de directe omgeving.

4.2 Verkeer

4.2.1 Verkeerseffecten van het plan

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan "Damcentrum" is onderzoek verricht naar de verkeerseffecten van de herinrichting van het centrumgebied. In de eerste plaats kan daarom worden verwezen naar het desbetreffende vigerende bestemmingsplan. In 2010 is aanvullend onderzoek gedaan naar de verkeersgerelateerde milieueffecten van de ruimtelijke ingrepen die in het Damcentrum zullen plaatsvinden ('Milieueffecten bestemmingsplannen Leidschendam-Centrum', Goudappel-Coffeng nr. LSC005/Kmc/0010, februari 2010, zie bijlage IV). Hierbij zijn ook de geactualiseerde verwachte verkeerseffecten van de herinrichting van het Damcentrum beschreven.

De verschillende ruimtelijke ingrepen in het Damcentrum voorzien in een aantal ontwikkelingen (waarvan het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord er één is), die mogelijk

een extra verkeersaantrekkende werking kunnen hebben. In het bedoelde aanvullende onderzoek is de situatie in 2020 zónder de ruimtelijke ingrepen ('de autonome ontwikkeling') vergeleken met de situatie in 2020 mét de voorgenomen ontwikkelingen. Als gevolg van deze ontwikkelingen zal naar verwachting de verkeersdruk binnen het Damcentrum toenemen. Daarnaast is sprake van een toename van de verkeersintensiteit op de ontsluitende wegen rond het centrumgebied. De geprognosticeerde toename van de verkeersintensiteiten is echter relatief beperkt, namelijk niet meer dan circa 10-15%.

Bij het opstellen van het geluidsonderzoek (zie paragraaf 5.1) voor dit bouwplan zijn actuelere verkeersgegevens gebruikt. Daaruit blijkt dat, voor zover betrekking hebbend op de voor dit bouwplan relevante ontsluitingswegen, de geprognosticeerde actuele verkeersgegevens voor de periode 2018 – 2028 gunstig afwijken ten opzichte van de verkeersgegevens van bovengenoemde onderzoek van Goudappel-Coffeng voor 2020. De conclusie dat sprake is van een relatief beperkte toename van de verkeersintensiteiten ten gevolge van de bouwplannen binnen Damcentrum, kan dus nog steeds worden getrokken.

Overigens wordt hierbij nog opgemerkt dat de hiervoor bedoelde beperkte toename van de verkeersdruk in het Damcentrum geen gevolg is van het verwezenlijken van een aantal plannen die afwijken van de ontwikkelingen die rechtstreeks in het bestemmingsplan 'Damcentrum' zijn voorzien. Ook wanneer de in dit vigerende bestemmingsplan opgenomen bestemmingen conform de vastgestelde bestemmings- resp. uitwerkingsregels zouden zijn uitgevoerd resp. uitgewerkt, zouden de hiervoor beschreven effecten op de verkeersdruk zich in vergelijkbare aard en omvang hebben voorgedaan.

4.2.2 Relatie met een "Duurzaam Veilige" wegencategorisering

Beleidsmatig wordt op rijks-, provinciaal - en gemeentelijk niveau gestreefd naar een Duurzaam Veilige inrichting van de wegenstructuur. Eén van de belangrijkste principes van Duurzaam Veilig is het categoriseren van wegen en afstemming van functie, vorm en gebruik. Alle wegen binnen het Damcentrum zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen met een maximale snelheid van 30 km/uur. Een belangrijk kenmerk van erftoegangswegen is de menging van verkeers- en verblijfsfuncties. Voor fietsers zijn geen aparte voorzieningen aanwezig, automobilisten moeten door de inrichting van deze wegen het idee krijgen dat zij hier als het ware te gast zijn. Dit principe sluit aan bij de kernuitgangspunten voor de herinrichting van het Damcentrum. De weginrichting moet automobilisten ook stimuleren om hun snelheid aan te passen.

De in- en uitrit van de binnenplaats en parkeerplaats op maaiveldniveau van het bouwplan aan de Rijnlandstraat Noord is gesitueerd aan de Rijnlandstraat. Vanwege de middenberm is deze in- en uitrit dus enkel via de zijde van de Oude Trambaan te benaderen. Vanuit de richting van de Zaagmolenstraat dient men het kwadrant rond te rijden.

De ondergrondse parkeergarage wordt ontsloten via de Strandwal (zijde Halte Damhof).

Het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord vraagt verder geen bijzondere inrichtings- of overige maatregelen. Vanuit dit oogpunt is verwezenlijking van het project dan ook aanvaardbaar.

5. OMGEVINGS- EN MILIEUASPECTEN

Dit hoofdstuk bevat een verantwoording van de milieu(hygiënische) aspecten die voor het bouwplan aan de Rijnlandstraat Noord relevant kunnen zijn. Daarbij wordt ook ingegaan op de milieutechnische consequenties die verwezenlijking van het project zowel binnen het projectgebied als daarbuiten kan hebben. Ook wordt in dit hoofdstuk nader ingegaan op de ecologische aspecten en consequenties van het bouwplan (gevolgen voor flora & fauna).

5.1 Geluid

Voor de planologische inpassing van dit plan aan de Rijnlandstraat Noord te Leidschendam dient te worden voldaan aan de normen uit de Wet geluidhinder. In dit geval is wegverkeerslawaai van belang. Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd door Van Kooten Akoestisch Advies (*Akoestisch onderzoek, Bouwplan Rijnlandstraat Noord in Leidschendam*, d.d. 12 april 2021, zie bijlage V).

Voor het bouwplan Rijnlandstraat Noord aan de Oude Trambaan en Rijnlandstraat zijn berekeningen voor wegverkeerslawaai uitgevoerd. De berekende geluidsbelastingen zijn aan de normen van de Wet geluidhinder en aan de beleidsregel hogere waarden van de gemeente Leidschendam-Voorburg getoetst. Op basis van dit onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd.

- *Uit de resultaten blijkt dat de gemeente Leidschendam-Voorburg voor 15 studiowoningen en 2 maisonnettes hogere waarden moet vaststellen om de bouw mogelijk te maken. Het betreft een hogere waarde vanwege de Oude Trambaan tot maximaal 54 dB.*
- *De geluidsbelasting vanwege de Oude Trambaan bedraagt maximaal 54 dB en overschrijdt daarmee de voorkeursgrenswaarde. De maximaal vast te stellen hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden.*
- *De geluidsbelasting vanwege de J.S. Bachlaan en de Koningin Julianalaan-Voorburgseweg voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.*
- *Vanwege de 30 km/uur wegen binnen en rondom het plangebied bedraagt de geluidsbelasting op de nieuwbouw maximaal 54 dB. Deze waarde is lager dan de maximaal vast te stellen hogere waarde die geldt voor wel geluidsgezoneerde wegen. De berekende geluidsbelasting van 54 dB past daarom in beginsel binnen het kader van een goede ruimtelijke ordening. Wel dient net als bij geluidsgezoneerde wegen te worden voldaan aan de eisen uit het geluidbeleid van de gemeente Leidschendam-Voorburg.*
- *Uit een afweging van de mogelijkheden blijkt dat het niet goed mogelijk is de geluidsbelasting vanwege de Oude Trambaan of de Rijnlandstraat te reduceren middels bron- of overdrachtsmaatregelen. Voor de inhoudelijke argumenten wordt korthedshalve verwezen naar hoofdstuk 4 van het onderzoek van Kooten Akoestisch advies.*
- *De nieuw te bouwen woningen kunnen voldoen aan het geluidbeleid van de gemeente Leidschendam-Voorburg. De dekwoningen en de studio's die niet direct aan de Oude*

Trambaan of Rijnlandstraat zijn gesitueerd hebben allemaal een geluidsluwe gevel en buitenruimte.

- *Voor de studio's die aan de Rijnlandstraat zijn gesitueerd en de maisonnettes die aan de Oude Trambaan zijn gesitueerd worden als maatregel afgeschermden buitenruimten in het ontwerp opgenomen. Hiermee voldoen ook die woningen aan het geluidbeleid.*
- *Tevens wordt op de dakverdieping een dakterras voor gezamenlijk gebruik gerealiseerd. Dit dakterras kan met een gesloten borstwering aan de zijde van de Oude Trambaan eenvoudig geluidsluw worden gemaakt.*

Voor dit bouwplan dient een hogere waarde te worden vastgesteld door de gemeente Leidschendam-Voorburg. Voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld gelden op grond van het Bouwbesluit eisen aan de karakteristieke geluidwering van de gevels. Voor de overige (dek)woningen is overigens ook sprake van een licht verhoogde geluidsbelasting, zodat extra aandacht zal worden besteed aan het aanbrengen van voldoende geluidwerende gevels.

Conclusie

Vanuit de Wet geluidhinder en het oogpunt van goede ruimtelijke ordening vormt het aspect 'geluid' geen belemmering voor het verwezenlijken van het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord.

Voor 15 studiowoningen en 2 maisonnettes van dit bouwplan dient echter wel een hogere waarde te worden vastgesteld om de bouw mogelijk te maken. Het betreft een hogere waarde vanwege de Oude Trambaan tot maximaal 54 dB. Dit besluit dient te zijn genomen vóórdat de omgevingsvergunning kan worden verleend. Voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, gelden op grond van het Bouwbesluit eisen aan de karakteristieke geluidwering van de gevels.

Voor de overige (dek)woningen is overigens ook sprake van een licht verhoogde geluidsbelasting, zodat extra aandacht zal worden besteed aan het aanbrengen van voldoende geluidwerende gevels.

5.2 Milieuzonering

De scheiding van milieubelastende en milieugevoelige functies is noodzakelijk in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Op die manier wordt voorkomen dat bij nieuwe ontwikkelingen sprake kan zijn van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies en wordt voldoende zekerheid geboden aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

De milieuhinder van bedrijven dient te worden geanalyseerd op hun invloed op mogelijke ontwikkelingen. Indien milieubelastende functies in het plangebied mogelijk worden gemaakt, dient de invloed op de omgeving inzichtelijk te zijn. Om te beoordelen of de afstanden tussen de milieubelastende activiteit en de milieugevoelige functie acceptabel is, kan worden aangesloten bij de richtafstanden zoals opgenomen in de VNG-brochure ('Bedrijven en milieuzonering').

In de (directe) omgeving van het bouwplan zijn geen bedrijven en / of instellingen aanwezig die een milieubelastend effect kunnen hebben op het bouwplan aan de Rijnlandstraat Noord. Tevens zijn er geen negatieve en / of belemmerende milieueffecten te verwachten van het bouwplan op omliggende functies.

Conclusie

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat ervan uit 'milieuzonering' geen belemmering bestaat voor het verwezenlijken van het bouwplan aan de Rijnlandstraat Noord.

5.3 Luchtkwaliteit

De Wet milieubeheer bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In deze wet zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor een nieuwe ontwikkeling. Dit is het geval wanneer:

- *een ontwikkeling niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit;*
- *ten gevolge van een ontwikkeling de concentraties van de betreffende stoffen verbeteren of ten minste gelijk blijven;*
- *een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties van de betreffende stoffen in de buitenlucht;*
- *een ontwikkeling past binnen een vastgesteld programma (zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit);*
- *een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekenende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.*

In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekenende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven. Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

Het project heeft betrekking op het realiseren van 38 eengezinswoningen. Daarmee valt het project onder de categorie 'niet in betekenende mate'. Het plan is niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer. Een specifiek luchtkwaliteitsonderzoek behoeft om die reden niet te worden uitgevoerd.

Voorts is er ter hoogte van het plan geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een geldende luchtkwaliteitseis. Er bestaan voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit dan ook geen belemmeringen.

Conclusie

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat 'luchtkwaliteit' geen belemmering vormt voor het verwezenlijken van het bouwplan aan de Rijnlandstraat Noord.

5.4 Flora en fauna

5.4.1 Algemeen

Vanuit de huidige natuurwetgeving is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van de in het projectgebied mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden. Het plan dient aan de Wet Natuurbescherming getoetst te worden. De Wet Natuurbescherming regelt de bescherming van gebieden en van diersoorten en

plantensoorten. Deze natuurwetgeving kan mogelijk beperkingen opleggen aan de voorgenomen sloop- en nieuwbouwactiviteiten.

De Wet natuurbescherming heeft als doel de volgende gebieden te beschermen:

- *Het Natuurnetwerk Nederland;*
- *Bijzondere provinciale natuurgebied;*
- *Bijzondere provinciale landschappen;*
- *Nationale parken;*
- *Bijzondere nationale natuurgebieden;*
- *Natura 2000-gebieden.*

Voorts gelden er ingevolge de Wet Natuurbescherming algemene verboden tot het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rustplaatsen of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten of het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Voor activiteiten die een bedreiging kunnen vormen voor deze beschermde soorten, moet ontheffing worden gevraagd. Vooral wanneer er soorten voorkomen uit de zogenaamde 'strengere' categorie (Bijlage 4 van de Habitatrichtlijn en de bedreigde soorten van de diverse Rode Lijsten), kan dit een belemmering vormen voor het plan. Dit is het geval wanneer een plan significant nadelige effecten kan hebben voor deze soorten.

5.4.2 Natuurtoets

Gelet op het voorgaande is een natuurtoets uitgevoerd door Aqua-Terra Nova BV, in gezamenlijkheid met de nieuwbouwprojecten aan de Leytsche Hof en de Rijnlandstraat-Noord (*Eco-effectscan Leytsche Hof, Molenpad en Rijnlandstraat-Noord te Leidschendam*, 18 januari 2017, zie bijlage VI) waarbij onderzocht is of er beschermde natuurwaarden en / of flora en fauna op het perceel aanwezig zijn. Hieronder volgt een kort overzicht van de conclusies uit dit rapport:

- Het plangebied ligt buiten de invloedssfeer van beschermde natuurgebieden. In de nabije omgeving zijn wel ecologische verbindingzones aanwezig. Vanwege de kleinschalige aard van de werkzaamheden, afstand, tussenliggende gebieden worden geen significante effecten op Natura 2000-gebieden of de NNN verwacht. Een nadere toetsing aan de Wet Natuurbescherming of het Natuurnetwerk Nederland is niet nodig.
- Op basis van de Eco-effectscan worden negatieve effecten door de geplande werkzaamheden op beschermde gebieden of soorten uitgesloten. Nader onderzoek naar beschermde flora en fauna is niet noodzakelijk.
- Tijdens de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met broedende vogels en algemeen voorkomende dieren. De zorgplicht is te allen tijde van kracht.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde Eco-effectscan wordt kan worden geconcludeerd dat er uit het oogpunt van flora en fauna geen belemmeringen aanwezig zijn voor de realisatie van het project.

5.4.3 Effectbeoordeling stikstofdepositie

Voor het beoogde plan heeft Langelaar Milieuadvies een stikstofbeoordeling uitgevoerd (*Memo effectbeoordeling stikstofdepositie plan Rijnlandstraat Noord*, d.d. 21 april 2021, bijlage VII). Langelaar Milieuadvies komt tot de volgende bevindingen.

- *Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt dat zowel de inzet van machines en transportbewegingen in de aanlegfase als verkeer in de gebruiksfase niet leidt tot een stikstofdepositietoename die groter is dan 0,00 mol/ha/jr op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden.*
- *Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden door stikstof kunnen op voorhand worden uitgesloten.*
- *Er is geen vergunningplicht op grond van de Wet Natuurbescherming ten gevolge van stikstoftoename.*

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er ten aanzien van stikstof geen belemmeringen zijn te verwachten.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Inleiding

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijk stoffen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet men rekening houden met verplichte afstandsnormen tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de risicobron (inrichtingen met of vervoer van gevaarlijke stoffen) volgens onderstaande wetten:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen 2004 (Bevi), staatsblad 2004 nr. 250
- Besluit externe veiligheid buisleidingen 2011 (Bevb), staatsblad 2010 nr. 636
- Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (Crnvgs) voor transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of het water, juli 2012

Tevens dient men rekening te houden met het beleid Externe Veiligheid dat door stadsgewest Haaglanden is vastgesteld op 28 november 2012.

Risicovolle objecten zijn o.a.:

- ondergrondse buisleidingen met transport van aardgas of andere stoffen;
- transport van gevaarlijke stoffen over o.a. rijkswegen en spoorbanen;
- bedrijven vallend onder de Wet Milieubeheer met grootschalige opslag van chemische stoffen;
- grootschalige opslag van chemische stoffen (PGS15);
- LPG-tankstations.

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht te voorkomen dat er te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

Het algemene uitgangspunt is dat niemand blootgesteld mag worden aan een kans om door een activiteit met gevaarlijke stoffen te overlijden, die groter is dan één op de miljoen (10⁻⁶). In dat geval wordt gesproken over het plaatsgebonden risico, dat wordt weergegeven in een risicocontour. Daarnaast bestaat er een zogenoemd groepsrisico: de kans dat bij één gebeurtenis een groep met ten minste een bepaalde omvang om het leven komt. Het groepsrisico wordt niet weergegeven in een contour, maar in een grafiek.

Een aantal calamiteiten met gevaarlijke stoffen, zowel in binnen- als buitenland, heeft aangetoond dat een maatschappij zonder risico's niet bestaat. Het beleid op het gebied van externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. De beleidsmatige kernpunten zijn:

- het ontstaan van nieuwe knelpunten tegengaan;
- het stimuleren van de eigen verantwoordelijkheid van inrichtingen;
- het saneren van bestaande knelpunten;
- zorgvuldige risicocommunicatie;
- hulpverlening: het bevorderen van de samenwerking en de kwaliteit van de uitvoering en het richting geven aan de organisatorische versterking.

5.5.2 Relevante risicobronnen voor het projectgebied

Om inzicht te verkrijgen in voor het projectgebied van het bouwplan aan de Rijnlandstraat Noord relevante risicobronnen is gebruik gemaakt van de provinciale risicokaart, GEO-Web Haaglanden en het bedrijvenbestand van de gemeente Leidschendam-Voorburg.

5.5.2.1 Risicovolle inrichtingen en locaties

Zowel binnen als direct buiten het projectgebied zijn geen risicovolle inrichtingen resp. locaties gelegen (zie ook risicokaart hieronder, paragraaf 5.5.2.4).

5.5.2.2 Route gevaarlijke stoffen

Door de gemeenteraad is geen route gevaarlijke stoffen vastgesteld. Wel zijn door het rijk binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg de rijksweg A4 (Rotterdam-Leiden) en A12 (Utrechtsebaan) aangewezen als routing voor gevaarlijke stoffen, conform het zogenaamde basisnet (Wet basisnet, staatsblad 2013-307).

Uit bijlage I van de Regeling basisnet (in werking d.d. 1 april 2015) blijkt dat voor de A4 ter hoogte van Leidschendam een afstand van 13 meter geldt ten aanzien van het PR-risicoplafond (bij de zogenaamde 10-6 contour). Uit de Regeling basisnet blijkt dat voor de A12 ter hoogte van Leidschendam een afstand van 48 meter geldt ten aanzien van GR-risicoplafond (bij de zogenaamde 10-7 contour). De afstand van het projectgebied tot de A4 is bedraagt meer dan 500 meter en tot de A12 circa 3.000 meter. Aan die basisnetafstanden wordt dus ruimschoots voldaan.

Men dient wel te bedenken dat bij een ongeval met giftige stoffen een invloedsgebied geldt van 4 km en zodoende het plangebied binnen de 4 km zone komt. Bij nieuwbouw is het niet mogelijk om maatregelen te treffen aan de risicobronnen, maar het beheersen en verminderen van het effect op een incident is wel mogelijk. Te denken valt aan het goed sluiten van ramen en deuren en het uitzetten van mechanische ventilatie, wanneer een ongeval plaatsvindt. Het aspect Externe Veiligheid bij transport van gevaarlijke stoffen is geen belemmering voor het bouwplan. Toekomstige bewoners zullen zich echter bewust moeten zijn van bovenstaande risico's.

5.5.2.3 Transport gevaarlijke stoffen per spoor / water

In de omgeving van het projectgebied bevindt zich geen spoor waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Over de Vliet / Zuidvliet vindt alleen zeer incidenteel transport van gevaarlijke stoffen plaats. De Vliet is echter niet aangeduid als vaarweg waarmee specifiek rekening gehouden moet worden op het gebied van de externe veiligheid. De Vliet / Zuidvliet is van lokale dan wel regionale betekenis maar vervult voornamelijk een toeristische functie en minder een goederentransportfunctie. Ook voor de toekomst worden met betrekking tot de externe veiligheid in relatie tot vervoer van gevaarlijke stoffen in de binnenvaart binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg, en dus voor het projectgebied, geen knelpunten verwacht.

5.5.2.4 Buisleidingen

Uit de risicokaart van de provincie Zuid-Holland blijkt dat binnen resp. in de directe omgeving van het projectgebied geen hogedruk-aardgasleidingen aanwezig zijn. Ook andere leidingen die voor de externe veiligheid relevant zijn, zijn niet in of nabij het projectgebied aanwezig.



Fig. 5.1 Uitsnede risicokaart (blauwe pijl: projectlocatie)

5.5.3 Conclusie

Externe veiligheid is voor de in het projectgebied voorziene nieuwe ontwikkeling geen relevant thema. Het plaatsgebonden risico resp. het groepsrisico zal niet worden gewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie, noch van de situatie zoals die in het vigerende bestemmingsplan 'Damcentrum' in juridisch-planologische zin is voorzien.

5.6 Water

5.6.1 Inleiding

Van belang is eveneens te onderzoeken in hoeverre het project gevolgen heeft voor de waterhuishouding ter plaatse. Het Besluit ruimtelijke ordening schrijft immers dwingend voor dat in de toelichting van een bestemmingsplan dan wel in de ruimtelijke onderbouwing van andere ruimtelijke plannen en besluiten een beschrijving is opgenomen van de wijze, waarop in het plan/besluit rekening is gehouden met de effecten van het plan op de waterhuishouding. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de verschillende watergerelateerde aspecten van het project en wordt verslag gedaan van de resultaten van de watertoets.

In de Waterwet (2009) zijn acht 'oude' wetten op het gebied van water samengebracht. De Waterwet regelt het beheer van waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Europese Kaderrichtlijn Water te implementeren en geeft ruimte voor de implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen hebben op grond van de Waterwet een bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties met uitzondering van:

- onttrekkingen voor drinkwater;
- koude- en warmteopslag;
- grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar.

Gemeenten hebben verder gaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

5.6.2 Waterbeleid

In tal van beleidsdocumenten wordt aandacht besteed aan het belang van 'water'. Centraal uitgangspunt van het waterbeleid is, dat water meer ruimte moet worden gegeven om te voorkomen dat de waterproblematiek in tijd of ruimte wordt afgewenteld. Daartoe worden twee drietrapsstrategieën als doelstelling gegeven:

- ten aanzien van de waterkwantiteit: vasthouden - bergen - afvoeren;
- ten aanzien van de waterkwaliteit: schoonhouden - scheiden - zuiveren.

Daarnaast zijn aspecten als het beperken van bodemdalingen en het vergroten van de ecologische potenties van water inclusief de oeverzones van belang. Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied in aandachtspunten als:

- meer ruimte voor water;
- meer ruimte voor een relatie tussen het stedelijk water en water in het omliggende gebied;
- vergroting van het waterbergend vermogen, met name in de stadsranden;
- verbetering van de waterkwaliteit;
- vergroting van de belevingswaarde van water;
- kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water.

De opties voor uitbreiding van de bergingscapaciteit in en rond het projectgebied zijn beperkt, omdat het bestaand stedelijk gebied betreft dat van oudsher vrijwel geheel verhard is.

5.6.3 Watertoets

Onder de 'watertoets' wordt verstaan een procedure, waarbij een initiatiefnemer in een vroeg stadium over een beoogde ruimtelijke ontwikkeling overleg voert met de waterbeheerder. De watertoets heeft als doel het voorkomen van ruimtelijke ontwikkelingen, die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Voor het verwezenlijken van de ontwikkelingen in het Damcentrum is een waterplan opgesteld, waarin onder andere de waterhuishouding, de gewenste waterkwaliteit, de riolering, het grondwater en de bergingsmogelijkheden voor oppervlaktewater zijn uitgewerkt. Dit waterplan is uitvoerig besproken met de verschillende waterbeheerders, onder meer in het kader van het wettelijk vooroverleg. De resultaten zijn vastgelegd in de desbetreffende delen van het vigerende bestemmingsplan 'Damcentrum'. De maatregelen uit het Waterplan Damcentrum zijn inmiddels grotendeels uitgevoerd. Er is in 2006 een gescheiden rioolstelsel aangelegd en drainage. Er is een polderwaterberging gerealiseerd waarin het hemelwater uit het peilgebied waarin het plan ligt wordt gebufferd en vertraagd afgevoerd naar het lage peilvak in de Klein Plaspoelpolder. De wateroverlast in Damcentrum is daarmee opgelost.

Het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord wijkt op de in paragraaf 3.1 van deze onderbouwing beschreven onderdelen af van het vigerende bestemmingsplan 'Damcentrum' uit 2005. Deze afwijkingen zijn echter niet zodanig, dat als gevolg daarvan beïnvloeding van de in het vigerende bestemmingsplan beschreven waterkwaliteit en -kwantiteit verwacht kan

worden. Het aantal m² verhard oppervlak dat in het bouwplan concreet wordt gerealiseerd, is minder dan de maximale bouwmogelijkheden die in het vigerende bestemmingsplan zijn vastgelegd. Het huidige bestemmingsplan biedt binnen de uitwerkingsregels immers de mogelijkheid om het gehele plangebied te bebouwen en dus te verharden. Het bouwplan voorziet daarentegen nog in daktuinen voor de 10 grondgebonden eengezinswoningen. Het bouwplan heeft geen invloed op de hoeveelheid nieuw aan te leggen open water in het Damcentrum die in het huidige bestemmingsplan is voorzien.

Onderhavig van het bestemmingsplan afwijkende plan is voor een nieuwe watertoets aan het Hoogheemraadschap van Rijnland voorgelegd. Bij e-mailbericht van 19 juni 2017 (zie bijlage VIII) heeft het Hoogheemraadschap Rijnland aangegeven positief te kunnen instemmen met het plan.

5.6.4 Watersysteem

Het plan is gelegen binnen het boezemgebied (zomerpeil NAP min 0,61 m, winterpeil NAP min 0,64 m). Aan de westzijde van het plangebied ligt de landscheiding en de Klein Plaspoelpolder in het beheersgebied van Delfland met een waterpeil van NAP – 1,0 m.

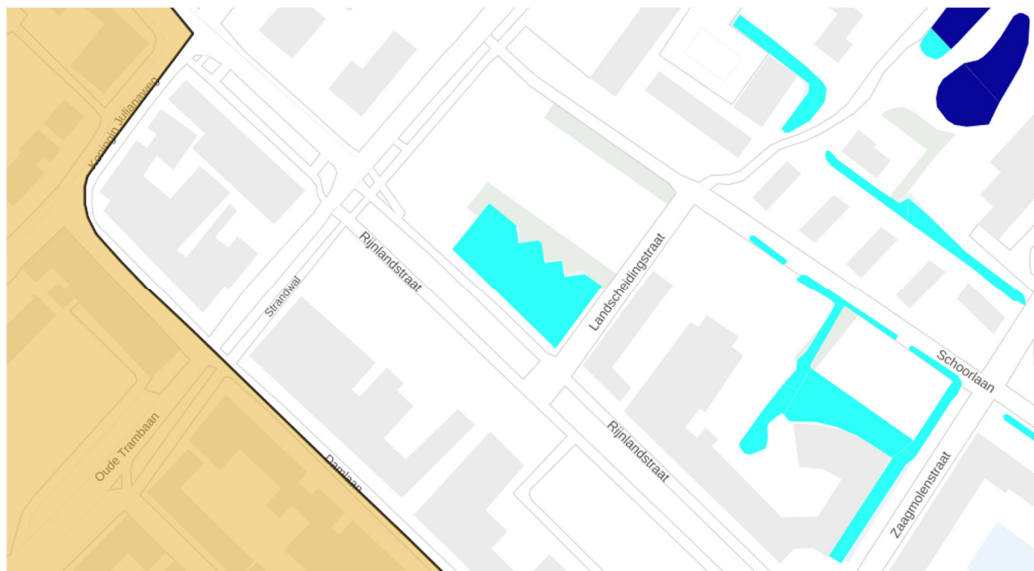


Fig. 5.2 Legger Hoogheemraadschap Rijnland

Zoals uit bovenstaande uitsnede van de legger blijkt, ligt het plan niet in de invloedzone van waterkeringen of persleidingen.

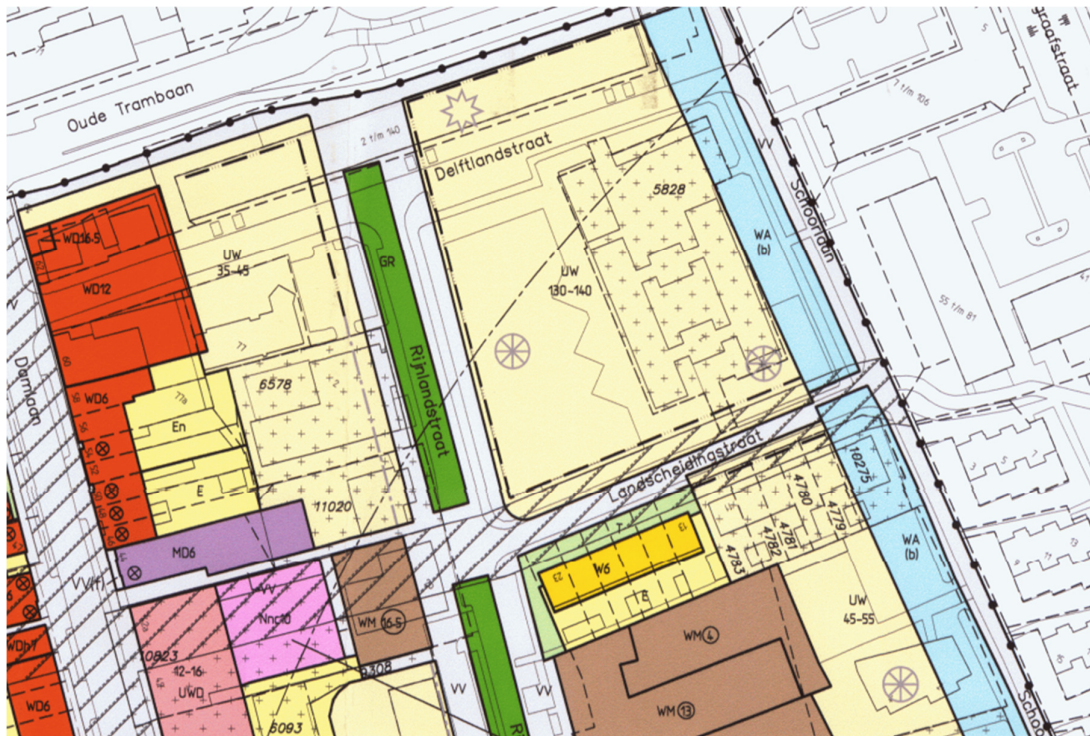


Fig. 5.3 Toekomstige ligging watersysteem nabij plangebied

5.6.5 Riolering en afkoppeling

5.6.5.1 Afkoppeling en vervanging riolering

In het gehele Damcentrum wordt gestreefd naar het maximaal afkoppelen van de schone verharde oppervlakte en het deels vasthouden van het water binnen het verharde gebied. De schone verharde oppervlakte wordt zo min mogelijk aangesloten op de riolering.

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw verplicht een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in-)filtratie van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar AWZI.

In de Strandwal ligt een gescheiden stelsel waarop aangesloten moet worden. Dit hemelwaterriool zal in de toekomst worden aangesloten op de nieuwe boezemwatergang (zie ook fig. 5.3) langs de Schoorlaan.

Voor de bouw worden duurzame, niet-uitloogbare bouwmaterialen toegepast (dus geen zink, lood, koper, en PAK's- houdende materialen) om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen.

5.6.5.2 Riool- en baggerbeheer

Het riool- en baggerbeheer heeft een belangrijke invloed op de waterkwaliteit. Het baggerplan is sinds 2003 operationeel, waardoor is voorzien in regelmatig baggeren. Het Gemeentelijk Water- en Rioleringsplan 2016-2023 is eind 2015 vastgesteld en is een gedeeltelijk verbreed GRP.

5.6.6 Waterkeringen en waterveiligheid

De gronden in het projectgebied van het voorliggende plan zijn op de plankaart van het vigerende bestemmingsplan "Damcentrum" niet (mede) bestemd voor "Primair waterkeringsdoeleinden". Wel ligt vlak langs het plangebied de landscheiding tussen Delfland en Rijnland. Deze heeft wel de status van waterkering maar in dit gebied geen feitelijke waterkerende functie. Dat betekent dat voor de verwezenlijking van onderhavig geen watervergunning nodig is voor activiteiten in, op of nabij waterkeringen. Het belang van de bescherming van waterkeringen staat dus aan het verwezenlijken van dit project niet in de weg.

5.6.7 Klimaatadaptatie

Gezien de verwachte klimaatverandering waardoor steeds vaker langdurige hevige regen optreedt en hitte vaker voorkomt is het raadzaam om verharding zo mogelijk te beperken, regenwater vast te houden waar het valt en vertraagd af te voeren. Hierdoor worden hoge waterstanden verkleind en daarmee de kans op wateroverlast.

Op hitte heeft het aanleggen van groen (en daarmee verharding verminderen) een verminderend effect: het versterkt verdamping wat een verkoelend effect heeft. Voorbeelden hiervan zijn: ontharden / vergroenen van het achterterrein, toepassen van doorlatende verharding, infiltratie van regenwater in de bodem, platte of flauw hellende daken vergroenen.

De dakterrassen van de terraswoningen worden uitgerust met een klimaatadaptieve daktuin. Dat wil zeggen dat de daktuinen aangelegd worden met beplanting en een groene erfafscheiding, waarbij het systeem uitgevoerd als waterneutraal dak (*zie bijlage XII, waterneutraaldak Schadenberg*). Al het water op de hoofdaken en de terrassen wordt vertraagd afgevoerd naar twee opvangbassins van totaal tussen de 5 m³ respectievelijk 7,5 m³. Het systeem meet de behoefte aan water in het plan en pomp het water uit de bassins naar de beplanting op de dakterrassen als dat nodig is. Ook weet het systeem wanneer er sprake is van overvloed in neerslag en zal op dat moment de capaciteit van de bassins vroegtijdig laten leeglopen in het riool zodat bij hevige neerslag de bassins eerst gevuld worden.

Verder worden op de daken van de eengezinswoningen en appartementen zonnepanelen opgenomen om aan het Bouwbesluit te voldoen (energieprestatieberekening).

5.6.8 Grondwater

Het advies van de gemeente is om de bouwpeilen te kiezen zodat minimaal een hoogteverschil van 0,20 – 0,30 m tussen de weghoogte (kruin) en het vloerpeil wordt gerealiseerd. Dit hoogteverschil is nodig om de riolering zonder problemen te laten afvoeren naar het straatriool tijdens hevige neerslag. Het wegpeil ligt op circa NAP 0,10 m.

Het gebied kent volgens een recent grondwatermeetpunt Voorburgseweg (5) een grondwaterstand van NAP -0,60. Dit is onvoldoende om grondwateroverlast tegen te gaan. Het aanlegpeil dient daarom rond NAP +0,40m. in overleg met de riool- en waterbeheerder te worden vastgesteld. Eventuele kelders moeten voldoende (grond)waterdicht zijn uitgevoerd.

5.6.9 Conclusie

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er uit het oogpunt van het aspect 'water' geen belemmeringen zijn voor realisatie van het plan aan de Rijnlandstraat. En zoals opgemerkt, heeft het Hoogheemraadschap Rijnland bij e-mailbericht van 19 juni 2017 (zie bijlage VIII) aangegeven in te kunnen instemmen met bovenstaande waterparagraaf.

5.7 Bodem

Als er sprake is van ernstige bodemverontreiniging, dan is de Wet bodembescherming (Wbb) van toepassing. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de land- of waterbodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop of waarin deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Op de locatie aan de Rijnlandstraat Noord te Leidschendam is door BK Ingenieurs een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (*Verkennend bodemonderzoek Rijnlandstraat te Leidschendam*, 17 november 2015, bijlage IX). Hieronder volgt een overzicht van de conclusies en aanbevelingen uit dit rapport:

- Plaatselijk zijn in de grond en in het grondwater verontreinigingen aangetroffen. Het verontreinigingsbeeld wijkt niet in belangrijke mate af van de resultaten van eerdere onderzoeken.
- Op één plaats is sprake van een matige verontreiniging met PAK (in eerder onderzoek ook een sterke verontreiniging met PAK), die door middel van aanvullende boringen en analyses is uitgekarteerd. Er is naar de mening van BK geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Wel is sprake van een niet-ernstig geval van historische bodemverontreiniging;
- Het uitvoeren van een nader bodemonderzoek is naar de mening van BK niet noodzakelijk. De omvang van het geval met PAK is voldoende bepaald. De spot met PAK in de kolengruishoudende laag dient binnen de grenzen van de locatie te worden gesaneerd door middel van verwijdering en afvoer naar een erkende verwerker. Voor deze beperkte sanering is de gemeente Leidschendam-Voorburg het bevoegd gezag.

Om de locatie geschikt te maken voor het beoogde gebruik (wonen) dient de verontreiniging met PAK gesaneerd te worden. De keuze van de saneringsvariant (bijvoorbeeld ontgraven en/of isoleren) dient afgestemd te worden op de wensen van de opdrachtgever en de herinrichtingsplannen. De verwachting is dat deze sanering onder de Regeling Uniforme Sanering (door middel van een zogenaamde BUS-melding) verricht kan worden (categorie 'immobiel' aangezien in het grondwater maximaal de streefwaarde wordt overschreden). De omgevingsvergunning kan worden verleend onder voorwaarde dat de sanering wordt uitgevoerd conform het besluit van de Omgevingsdienst Haaglanden alvorens er gebouwd kan worden.

Conclusie

Met in achtneming van het voorgaande wordt niet verwacht dat het aspect bodem milieuhygiënisch een belemmering vormt voor dit plan.

5.8 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

5.8.1 Inleiding

Op 1 april 2011 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D (betreft de m.e.r.-beoordeling) van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in bijlage D opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben. Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen, moet daarom een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Deze zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De toetsing in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te geschieden aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie hoofdcriteria centraal:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project;
3. de kenmerken van de potentiële effecten.

5.8.2 Onderzoeksresultaten vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord kan worden geschaard onder 11.2 van de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage:

‘de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.’

Dit plan van 38 woningen wordt (in beginsel) niet gezien als een m.e.r.-plichtige activiteit omdat deze pas geldt bij de volgende drempelwaarden:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Voor onderhavig plan is een zogenaamde m.e.r.-aanmeldnotitie opgesteld (*Aanmeldnotitie Vormvrije m.e.r.-beoordeling ten behoeve van bouwplan Rijnlandstraat - Noord te Leidschendam, Legalexion*, d.d. 4 mei 2021), waarin onderzocht wordt in hoeverre van het plan belangrijke milieugevolgen zijn te verwachten (zie bijlage X).

Uit voornoemde m.e.r.-aanmeldnotitie blijkt dat er, gelet op de kenmerken van het project, met name de aard en de omvang in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., geen belangrijke milieugevolgen zijn te verwachten.

5.8.3 Conclusie

Mede gelet op de overige in dit hoofdstuk behandelde milieu- en omgevingsaspecten, kan geconcludeerd worden dat het milieubelang van de ontwikkeling voor de Rijnlandstraat Noord in voldoende mate is afgewogen, en dat er geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden. Een m.e.r.-beoordeling is dan ook niet noodzakelijk.

6 CULTUURHISTORIE & ARCHEOLOGIE

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de eventueel in of direct nabij het projectgebied aanwezige cultuurhistorische - en/of archeologische waarden en de eventuele consequenties daarvan voor de verwezenlijking van het bouwplan.

6.1 Monumenten / Beschermd stads- en dorpsgezicht

Binnen het projectgebied bevinden zich geen gemeentelijke, provinciale of rijksmonumenten. Ook op de gronden, die direct aan het projectgebied grenzen of anderszins in de directe nabijheid van het projectgebied zijn gelegen, zijn geen monumenten aangewezen. Er is ook geen aanleiding om aan te nemen dat in de toekomst een dergelijke aanwijzing zal plaatsvinden. Voorts ligt het plan niet binnen een beschermd stads- en dorpsgezicht.

6.2 Molenbiotoop

In de provincie Zuid-Holland is een groot aantal cultuurhistorische waarden aanwezig, die beschreven zijn in de provinciale cultuurhistorische hoofdstructuur. Het behoud van deze cultuurhistorische hoofdstructuur is van provinciaal belang. Het beschermen of versterken van de molenbiotoop van traditionele windmolens is een daarvan afgeleid deelbelang. Artikel 13 van de provinciale Verordening Ruimte beoogt daaraan uitvoering te geven.

Een aanzienlijk deel van het Damcentrum ligt binnen de molenbiotoop van de traditionele windmolen 'De Salamander' die zich ten noorden van het centrumgebied bevindt. Het projectgebied van het bouwplan aan de Rijnlandstraat Noord ligt voor een zeer klein deel binnen de invloedssfeer van deze molenbiotoop.

Op grond van de bij de molenbiotoop behorende bepalingen uit het vigerende bestemmingsplan is ter plaatse van de Rijnlandstraat Noord bebouwing toegestaan tot een maximale hoogte van $1/30 \times$ de afstand van de bebouwing tot de onderste punt van de staande wiek van de molen. Het bouwplan aan de Rijnlandstraat Noord is maximaal 12 meter hoog. Het deel van het plan dat het meest nabij de molen ligt, bevindt zich op ca. 390 meter afstand van de betrokken molen, daaruit resulteert bij recht een maximaal toegelaten bouwhoogte van 13 m. De onderste punt van de verticaal staande wiek ligt op een hoogte van 9,50 m. De maximaal toegelaten bouwhoogte op de projectlocatie bedraagt dus $13 \text{ m.} + 9,50 \text{ m.} = 22,50 \text{ m.}$ Het voorliggende bouwplan overschrijdt deze hoogte niet aangezien de te realiseren bebouwing binnen de molenbiotoop een maximale hoogte heeft van ca. 12 m.

De molenbiotoop vormt daarom géén belemmering voor het verwezenlijken van het voorliggende bouwplan.

Overigens kan aanvullend nog worden opgemerkt dat de omliggende bebouwing in het Damcentrum al zodanig veel hoger is dan in dit bouwplan wordt voorzien, dat de vrije windvang e.d. als gevolg van dit bouwplan hoe dan ook niet (extra) negatief wordt beïnvloed.

6.3 Archeologie

6.3.1 Inleiding

De Erfgoedwet verplicht gemeenten om bij het opstellen van o.a. nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met mogelijke archeologisch waarde. Om die reden, en vanwege het gemeentelijke beleid, heeft voor onderhavige locatie archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Hierover het volgende.

6.3.2 Archeologisch onderzoek

Bij de voorbereiding van het vigerende bestemmingsplan 'Damcentrum', maar ook bij de voorbereiding van diverse andere ruimtelijke besluiten die zijn genomen om de revitalisatie van het centrumgebied te kunnen verwezenlijken, zijn archeologische onderzoeken verricht. Op basis van een aantal van deze onderzoeken is in 2005 een archeologische verwachtings- en advieskaart opgesteld. Aangezien op de archeologische verwachtings- en advieskaart een bouwblok soms verschillende bodemtypen en daarmee verschillende adviezen voor vervolgonderzoek omvat, heeft RAAP op verzoek van de gemeente een adviesdocument opgesteld waarbij per bouwblok advies over de omgang met de eventueel aanwezige archeologische waarden wordt gegeven (adviesdocument 1 juni 2005). Dat adviesdocument is mede gebaseerd op de inhoud van RAAP-Rapport 955 uit 2005.

Vervolgens is voor deze locatie in 2016 door IDDS Archeologie een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd d.m.v. proefsleuven (*Inventariserend veldonderzoek d.m.v. proefsleuven, Rijnlandstraat, Leidschendam Gemeente Leidschendam-Voorburg, maart 2016, rapport 1862*, zie bijlage XI). In dit onderzoek wordt een overzicht gegeven van de voor deze locatie en de omgeving uitgevoerde vooronderzoeken, waarnaar verder zij verwezen. IDDS Archeologie komt tot de volgende bevindingen:

- Er werden drie proefsleuven aangelegd waarin veel verstoringen werden aangetroffen als gevolg van de voormalige aanwezigheid van een flat en bijbehorende infrastructuur en kabels en leidingen. In de minst verstoorde werkput werden twee moderne paaltjes en enkele plantbedden uit de 18e eeuw of later aangetroffen. De plantbedden maken mogelijk deel uit van de achtererven van de ten zuiden gelegen 19e-eeuwse bebouwing of van een landbouwgebied uit de 19e eeuw of later. De vindplaats wordt niet als behoudenswaardig beschouwd.
- Er wordt daarom aanbevolen geen nader onderzoek uit te voeren en het plangebied voor wat betreft archeologie vrij te geven.

Het bevoegd gezag (de gemeente Leidschendam-Voorburg) heeft inmiddels aangegeven het advies van IDDS Archeologie gedeeltelijk te kunnen overnemen t.a.v. archeologie.

Nu onder het bouwplan een extra parkeerkelder wordt aangelegd dient, voordat tot uitvoering van het bouwplan kan worden overgegaan, de archeologische waarde van het projectgebied nader te worden aangetoond.

Met de initiatiefnemer zijn al afspraken gemaakt over de wijze waarop dit voor het projectgebied dient te gebeuren. In het Programma van Eisen voor het archeologisch onderzoek op het naastgelegen terrein (bouwplan Leytsche Hof) is opgenomen dat er in het projectgebied Rijnlandstraat Noord een proefsleuf zal worden aangelegd om de archeologische waarde nader te onderzoeken. Omdat op het projectgebied nu nog in gebruik is als parkeervoorziening, is deze proefsleuf nog niet uitgevoerd.

Gelet op voornoemde en om het archeologisch belang veilig te stellen dient aan de omgevingsvergunning eerste fase dan ook de volgende voorwaarden te worden verbonden:

- Voordat het bouwplan wordt uitgevoerd dient de archeologische waarde van het terrein adequaat te zijn vastgesteld.
- Eventueel aanwezige behoudenswaardige archeologische resten dienen bij voorkeur in situ (al dan niet middels planaanpassing) of, wanneer dat aantoonbaar redelijkerwijs niet mogelijk is ex situ (middels opgraven) te worden veiliggesteld.

6.3.3 Toevalsvondst

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen, bestaat de verplichting om deze vondsten conform artikel 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet te melden bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Deze aangifte dient te gebeuren bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Amersfoort en de archeologisch adviseur van de Gemeente Leidschendam-Voorburg.

Conclusie

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat archeologie geen belemmering vormt voor de realisatie van de woningen aan Rijnlandstraat Noord te Leidschendam.

7 UITVOERBAARHEID

Dit hoofdstuk bevat een verantwoording van de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord.

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende plan maakt onderdeel uit van het grotere geheel van de herontwikkeling en herinrichting van Damcentrum. De ruimtelijke inrichting van het plangebied voorziet in het realiseren van een nieuwe juridisch-planologische - en feitelijke situatie, waaruit aanzienlijke kosten (kunnen) voortvloeien op het gebied van de grondexploitatie, planschaderisico's, enzovoorts.

De economische uitvoerbaarheid van een ruimtelijk besluit moet op grond van het Bro onderzocht worden respectievelijk aannemelijk worden gemaakt. Dat betekent enerzijds dat aannemelijk moet worden gemaakt dat de door de gemeente te maken kosten moeten zijn gedekt dan wel op de bij de uitvoering van het project betrokken partijen moeten kunnen worden verhaald. Anderzijds moet worden onderzocht of de kosten van overige partijen van een deugdelijke dekking zijn voorzien en of het project naar objectieve maatstaven, ook geabstraheerd van de concreet betrokken partijen, vanuit financieel-economisch perspectief tot uitvoering zou kunnen komen.

Met betrekking tot de dekking van de door de gemeente te maken kosten kan worden vastgesteld dat alle kosten die de gemeente mogelijk maakt of zou kunnen maken door middel van de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de private partijen die deelnemen in het project Leidschendam-Centrum (Schouten Bouw en BPD Ontwikkeling B.V.) op de ontwikkelende partij zijn afgewenteld, inclusief planschade. Het kostenverhaal is daarmee anderszins verzekerd in de zin van artikel 6.12 tweede lid van de Wro wat ook betekent dat kan worden besloten géén exploitatieplan vast te stellen.

Voorts kan worden opgemerkt dat er daadwerkelijk behoefte bestaat aan de betreffende woningen en het dus zeer aannemelijk is dat het plan ook uitgevoerd wordt. De behoefte blijkt uit het feit dat deze woningbouwlocatie wordt opgenomen in het regionaal afgestemde woningbouwprogramma (zie ook de toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking in paragraaf 2.1.2), alsmede uit de grote belangstelling voor vergelijkbare nieuwbouwplannen in de nabijheid van onderhavig plan. Dat betekent dat er redelijkerwijs van uit kan worden gegaan dat niet wordt gebouwd voor de leegstand en dat het plan ook realiseerbaar en uitvoerbaar is ingeval de herontwikkeling onverhoopt wordt overgenomen door andere (markt)partijen.

Gelet op het voorgaande is het voldoende aannemelijk dat het project ook daadwerkelijk tot uitvoering zal komen, waarmee de economische uitvoerbaarheid afdoende is aangetoond.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het opstellen van ruimtelijke besluiten dient zorgvuldig te gebeuren. In dat kader blijft het van belang dat diverse instanties, burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van dergelijke besluiten worden betrokken zodat in een vroeg stadium knelpunten, belangen en verbeterpunten kunnen worden gesignaleerd. De verplichting hiertoe vloeit voort uit de artikelen 3.1.1 en 3.1.6 sub e. van het Bro in samenhang met het in artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gecodificeerde zorgvuldigheidsbeginsel.

Het voorliggende plan wordt niet aan inspraak onderworpen op grond van de "Inspraakverordening gemeente Leidschendam-Voorburg 2006". Door het verplicht toepassen van de procedure als bedoeld in Afd. 3.4 Awb wordt eenieder de gelegenheid geboden voldoende actief te worden betrokken bij de voorbereiding van de te verlenen omgevingsvergunning. Een extra inspraakronde voegt daaraan niets toe.

De ontwerp verklaring van geen bedenkingen heeft samen met de ontwerp omgevingsvergunning en de bijbehorende stukken na publicatie in de gemeenterubriek en de Staatscourant vanaf datum 2022 t/m datum 2022 ter inzage gelegen. Direct omwonenden zijn door middel van een brief op de hoogte gesteld van de ter inzagelegging en de mogelijkheid om gedurende deze periode zienswijzen in te dienen. Er zijn tijdens de ter inzage periode wel / geen zienswijzen ingediend.

Zoals in deze ruimtelijke onderbouwing is beschreven, wijkt het bouwplan voor de Rijnlandstraat Noord af van de bepalingen uit het vigerende bestemmingsplan. Het bouwplan voldoet echter wel aan de kwalitatief-ruimtelijke en stedenbouwkundige doelstellingen waarvan het bestemmingsplan "Damcentrum" de verwezenlijking mogelijk beoogt te maken. Het bouwplan is ook in overeenstemming met de in het Masterplan beschreven primaire kwalitatief-ruimtelijke resp. beeldkwalitatieve uitgangspunten. Ook de stedenbouwkundige toetsing (zie paragraaf 3.2) bevestigt dat het voorliggende bouwplan tot een verbetering van de ruimtelijke - en beeldkwaliteit van zowel de projectlocatie op zichzelf als het Damcentrum als geheel leidt.

Gelet op het vorenstaande is het voorliggende plan vanuit maatschappelijk oogpunt in algemene zin aanvaardbaar en daarmee uitvoerbaar te achten.

BIJLAGEN:

- I. *Massastudie bestemmingsplan, d.d. 22 juni 2017*
- II. *Bezonningsstudie Rijnlandstraat, Van Manen, d.d. 11 juli 2017*
- III. *Parkeren Rijnlandstraat Leidschendam, Goudappel, december 2021*
- IV. *Milieueffecten bestemmingsplannen Leidschendam-Centrum, Goudappel-Coffeng nr. LSC005/Kmc/0010, februari 2010*
- V. *Akoestisch onderzoek, Bouwplan Rijnlandstraat Noord in Leidschendam, Van Kooten Akoestisch Advies d.d. 12 april 2021*
- VI. *Eco-effectscan Leytsche Hof, Molenpad en Rijnlandstraat-Noord te Leidschendam, Aqua-Terra Nova BV, d.d. 18 januari 2017*
- VII. *Memo effectbeoordeling stikstofdepositie plan Rijnlandstraat Noord, Langelaar Milieuadvies, d.d. 21 april 2021*
- VIII. *Positief advies Hoogheemraadschap Rijnland, d.d. 19 juni 2017*
- IX. *Verkennd bodemonderzoek Rijnlandstraat te Leidschendam, BK Ingenieurs, 17 november 2015*
- X. *Aanmeldnotitie Vormvrije m.e.r.-beoordeling ten behoeve van bouwplan Rijnlandstraat - Noord te Leidschendam, Legalexion, d.d. 4 mei 2021*
- XI. *Inventariserend veldonderzoek d.m.v. proefsleuven Rijnlandstraat Leidschendam, Gemeente Leidschendam-Voorburg, IDDS Archeologie, 8 maart 2016*
- XII. *Ontwerp en informatie over de dakterrassen, de waterneutraaldaken van Schadenberg*
- XIII. *beantwoording 2e beoordeling 1e fase aanvraag 27 oktober 2021*