



Gemeente
Leidschendam-Voorburg



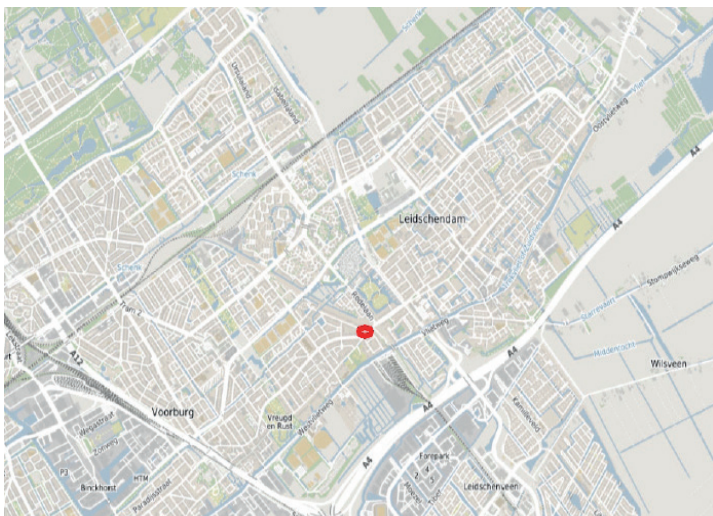
Oosteinde 241, 243 en 245a

Ruimtelijk kader
Concept, Mei 2019

CONCEPT

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
2.	Beleidskaders en analyse	6
3.	Ambitie	8
4.	Randvoorwaarden	10



locatie in de gemeente



Eigendomssituatie

William Developments B.V. is initiatiefnemer en eigendom van de in grijs gekleurde locatie.



Locatie op luchtfoto

1. Inleiding

1. Inleiding

Aanleiding

Aan de gemeente is gevraagd te onderzoeken of de huidige bedrijfslocatie aan het Oosteinde getransformeerd kan worden naar een woonfunctie. Aanleiding hiervoor is dat de voorgestelde woonfunctie niet past in het bestemmingsplan. Daarom heeft de gemeente voorliggend ruimtelijk kader opgesteld waarmee zij de haalbaarheid van het voorstel onderzoekt en de bandbreedte meegeeft voor de ruimtelijke inpassing van nieuwbouw. De gemeenteraad is bevoegd gezag voor het vaststellen van het ruimtelijk kader en het daarna op te stellen bestemmingsplan.

De gemeente is van mening dat een ontwikkeling op de locatie kan bijdragen aan een betere woon-en leefomgeving. Voorafgaand aan de planontwikkeling valt op te merken, dat de locatie zowel gunstige ontwikkelperspectieven als mogelijke knelpunten laat zien. Gunstig aan de omgeving zijn de goede (ov-)bereikbaarheid, de groene omgeving en het fraaie villakarakter van de omliggende woonbebouwing. Een mogelijk knelpunt is de geluidsbelasting door spoor- en wegverkeer. Deze punten vormen een uitdaging om te komen tot een aantrekkelijke woonomgeving

Locatie

De locatie is gelegen aan de kruising van het oosteinde met het randstadrailtrace en bestaat uit de gronden met opstallen tussen het Oosteinde nr 239 en 245b te Voorburg.

De locatie heeft een omvang van circa 2.650 m² en omvat bebouwing tuinen, verharding en water. De bestaande bebouwing op de locatie bestaat uit een woning met tuin (nr. 241), een garagebedrijf (garage Vronesteijn nrs. 243a en 243b) en een nutsgebouw (245A). De bebouwingshoogten tellen resp. 2 lagen, 1 laag met kap en 1 laag.

Leeswijzer

Dit document is opgebouwd uit vier hoofdstukken die toelichten hoe de ambities en wensen van de betrokken partijen omgezet worden in ruimtelijke en functionele randvoorwaarden.

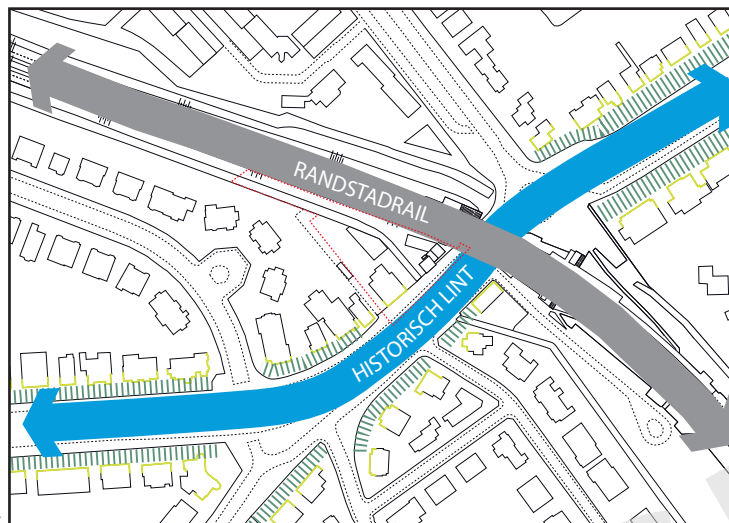
In dit eerste hoofdstuk is de aanleiding en de opgave verwoord.

Hoofdstuk twee bestaat uit een samenvatting van het relevante beleid, plus een samenvatting van de ruimtelijke en functionele analyse.

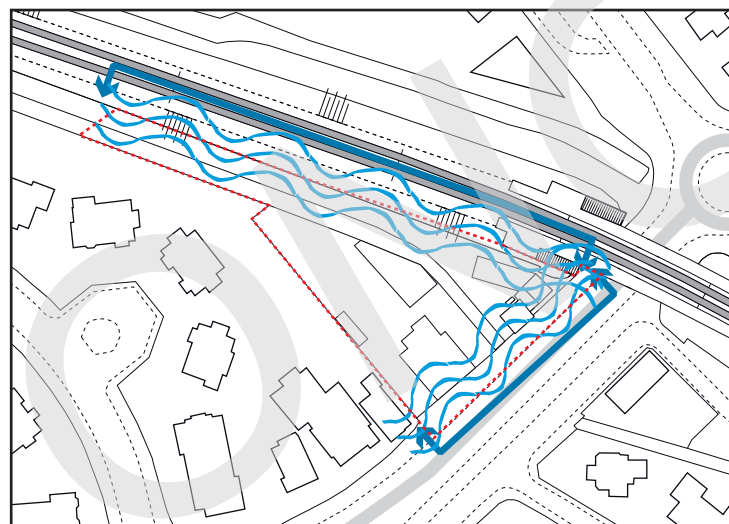
Hoofdstuk 3 vormt de ambitie die in hoofdstuk 4 wordt vastgelegd in het ruimtelijk kader.



Ruimtelijke structuur



Indicatie geluidsbronnen ►



2. Samenvatting beleidskaders en functioneel / ruimtelijke analyse.

Overkoepelend beleid

Herijking Structuurvisie 'Ruimte voor Wensen' (2012)

De structuurvisie, vertaald naar de locatie, zet in op het behoud en versterken van het groene karakter waarbij, er kansen zijn voor nieuwe woonmilieus zonder de bestaande aan te tasten. Er wordt ingezet op verbetering van de leefbaarheid en het versterken van de structuurbepalende, groene en cultuurhistorisch lijnen, zoals het Oosteinde en het spoortracé van de Randstadrail. M.b.t. die laatste wordt ingezet op het beter benutten van het openbaar vervoer en fietsverbindingen.

Vigerend bestemmingsplan Oosteinde Parkweg.

Het bestemmingplan geeft aan dat ontwikkelingen op deze locatie een kwalitatieve bijdrage kunnen leveren aan de invulling van dit gebied. Woningbouw met een mogelijke functiemenging in combinatie met het randstadrailstation behoort hierbij tot de mogelijkheid.

Sectoraal beleid

Duurzaamheid

Gemeente Leidschendam-Voorburg heeft in haar duurzaamheidsprogramma 2016-2020 ambities uitgesproken mbt leef- en omgevingskwaliteit, energie opwekking en reductie van fossiele energie. Bij nieuwbouwplannen dienen deze ambities behaald te worden, gebruikmakend van de op dat moment beste technieken. Gasloos en energie leverende woningen zijn daarbij belangrijke onderdelen.

Wonen

Voor het gehele gebied Oosteinde-Parkweg wordt een rustig stedelijk woonmilieu nagestreefd. Binnen dit milieu is ruimte voor een mix van grondgebonden en gestapelde woningen.

Geluid

De planlocatie is relatief hoog belast door verkeerslawaaï van RandstadRail en het Oosteinde. Hogere grenswaarden zijn nodig en alleen mogelijk mits elke woning over tenminste één geluidluwe gevel en tenminste één (bruikbare) geluidluwe buitenruimte beschikt. De toepassing van dove gevels moet zo veel mogelijk worden vermeden. Indien toegepast mag slechts één gevel als dove gevel worden uitgevoerd.

Bodem

Door met name de voormalige garage is de locatie verdacht voor bodemverontreiniging. Om de locatie te kunnen ontwikkelen zal de ontwikkelaar dan ook eerst de huidige milieuhygiënische kwaliteit in kaart moeten brengen en moeten aangeven op welke wijze de bodem kan worden gesaneerd.

Water

Bij bouwplannen dienen waterbelangen te worden gerespecteerd. Het gaat onder andere om watercompensatie bij toename van verhard oppervlak, gescheiden aanbieden van afvalwater en regenwater, vertraagd afvoeren en om het behoud van bestaand oppervlaktewater. Daarnaast wordt binnen projecten ingezet op waterretentie, zoals bijvoorbeeld groene daken en dienen niet-uitlogende materialen worden toegepast. Extra overkluizingen zijn niet toegestaan. Bruggen zijn bij uitzondering toegestaan.

Verkeer

De locatie is per auto, fiets en openbaar vervoer goed bereikbaar door de ligging aan de verkeersas Parkweg-Oosteinde-Oude Trambaan-Veursestraatweg. Vanwege de ligging bij het RandstadRailstation heerst er een hoge parkeerdruk in de omgeving voor auto's.

Economie

De focus van het economisch beleid van de gemeente is op hoofdlijnen gericht op het aantrekken en vasthouden van met name kenniswerkers. Een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit draagt bij aan aantrekkelijker vestigingsklimaat voor deze doelgroep binnen de gemeente.

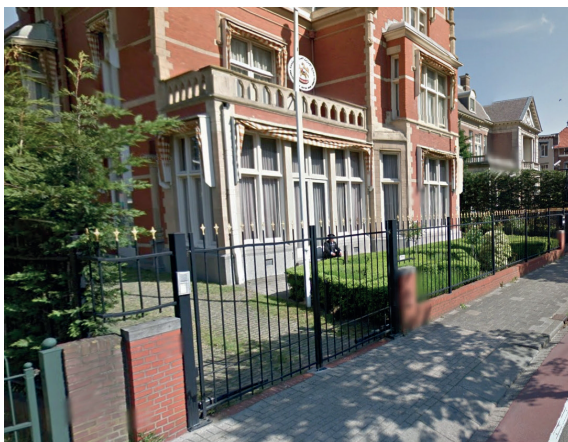
Ruimtelijk analyse

De ruimtelijke structuur in Leidschendam-Voorburg is opgebouwd langs een stelsel van lange (historische) verbindingswegen en groenstructuren evenwijdig aan de Vliet met daar tussen overwegend kortere dwarsverbindingen en groenzones. De locatie ligt bij een knooppunt van spoor- en wegverbindingen. De Parkweg en het Oosteinde worden vlak bij de locatie samengevoegd en kruisen dan het viaduct van RandstadRail en komen na het viaduct uit op de rotonde Rodelaan-Oosteide. Het RandstadRail-tracé ligt direct naast de locatie en vormt door de hoogte van het dijklichaam een ruimtelijke en functionele barrière. Door de inrichting van de openbare ruimte, in combinatie met de kruisende infrastructuur en de begeleidende bebouwing is de ruimtelijke kwaliteit hier onder de maat.

De locatie is gelegen in een gebied waar de gebouwen aan het Oosteinde en in Park Vronesteijn waardevolle specifieke architectonische kenmerken hebben. Deze kenmerken bestaan uit de kapvormen, kapindeling, de vele erkers, loggia's, luifels, gevelindeling, kleur en materiaalgebruik. De overige woonbuurten rond de locatie zijn veelal als eenheid ontworpen, zodat er een sterke samenhang is ontstaan in materiaalgebruik, vorm en detaillering. In het plangebied staan twee gebouwen met bijzondere beeldkwaliteit. Zij vormen samen met het naastgelegen monument (nummer 239) een beeldbepalende compositie met als belangrijkste waarden:

- de positie van de panden in het historisch lint;
- de kwaliteit van het ensemble en de panden in neorenaissance stijl.

Bovengenoemde kwaliteiten zijn van grote waarde voor de gemeente en dienen zoveel mogelijk te worden gerespecteerd.



Referentiebeelden overgang publiek-privaat in stedelijke omgeving

3. AMBITIE

De ambitie zoals beschreven in dit hoofdstuk is gebaseerd op gemeentelijk beleidskaders, de analyse van de betrokken disciplines en wensen aangedragen door de omwonenden en de initiatiefnemer.

Ruimtelijke kwaliteit

Op deze locatie, gelegen bij één van de Randstadrail-haltes, is het streven gericht op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving. Hierbij moet rekening worden gehouden met de sterke dynamiek van de locatie en behoud van en respect voor privacy van bestaande bewoners.

Beeldkwaliteit en compositie

De architectuur van de nieuwbouw dient op de aanwezige hoogwaardige beeldwaarden te worden afgestemd. In de gemeentelijke welstandsnota wordt gewezen op het individuele karakter van de panden aan het historisch lint en het belang hiervan voor de ruimtelijke kwaliteit. Op en direct rond de locatie zijn de kenmerken hiervan duidelijk waarneembaar. Elk pand verschilt qua verschijningsvorm van de omliggende panden. Nieuwbouw naast het gemeentelijk monument Oosteinde 239 dient zorgvuldig te worden vormgegeven. Nieuwbouw dient op deze kwaliteiten aan te sluiten, waarbij er een extra uitdaging ligt in de interactie en begeleiding van het Oosteinde als dynamische stationslocatie. Om deze begeleiding aan het Oosteinde zo goed mogelijk vorm te kunnen geven, dienen de afstanden tot de erfgronden beperkt te blijven. De wens is om de panden aan het Oosteinde 241 en 243 te behouden en of in te passen. Mocht behoud niet mogelijk blijken dan dient de nieuwbouw met dezelfde of hogere kwaliteitskenmerken bij te dragen aan het cultuurhistorisch karakter van het Oosteinde - Parkweg. Een meer stedelijke vertaling van de eerder genoemde beeldkwaliteit is hierbij een mogelijke oplossing. De compositie van het nieuwbouwplan dient met al deze aspecten rekening te houden. (zie referentiebeelden overgang privaat-publiek). Eventuele bebouwing op het achterrein heeft minder relatie met de straat en kan daarmee meer een eigen identiteit vormen, gericht op een zo klein mogelijke impact op de woonkwaliteit van de bestaande woningen. Hierbij dient nieuwbouw zo veel mogelijk buiten de zichtlijnen vanuit de bestaande woningen te worden gerealiseerd.

Continuïteit van de rooilijn

Bij nieuwbouw op de locatie is het de ambitie de kenmerkende verspringingen van de rooilijnen in het historisch lint door te zetten. Door de nieuwbouw naar achter te schuiven komt het naastgelegen monument van Oosteinde 239 beter in het zicht te liggen en behoud daarmee haar ruimtelijke relevantie. De overige nieuwbouw dient aan te sluiten bij de kenmerkende afwisselende bebouwing.

Bebouwingshoogte

Het streven is de goot- en bouwhoogte aan de straatzijde harmonisch aan te laten sluiten op die van Oosteinde nummer 239. De woningen aan de achterzijde kunnen even hoog of lager worden vormgegeven afhankelijk van de gekozen typologie.

Onbebouwde ruimte

Het aanblik vanaf de Randstadrail op de locatie zal een continuering moeten zijn van het groene beeld ten noorden en ten zuiden van de locatie.

Aan het Oosteinde dient extra aandacht besteed te worden aan de dynamische stationsomgeving van het Oosteinde. Meeontworpen erfafscheidingen kunnen daarbij een rol spelen. Ook is een toename van groen wenselijk, mits het past in de intensief gebruikte ruimte. De op de locatie aanwezige spoorssloot beperkt de bouw- en indelingsmogelijkheden voor nieuwbouw. Verplaatsing van de sloot en eventuele ander vormen van waterberging zijn vanuit ruimtelijke optiek denkbaar, maar daarbij mag de waterbergingscapaciteit niet negatief worden beïnvloed. De toename van verharding op het plangebied dient te worden gecompenseerd, bij voorkeur aansluitend op bestaand water, zodat het systeem robuust blijft.

Ook dient er rekening gehouden te worden met de ligging van de bestaande duiker onder het Oosteinde.

Programma

Gezien de schaal van de locatie, de hoge ontwikkelkosten (sanering en geluidsmaatregelen) en de voorwaarde voor hoge architectonische en ruimtelijk kwaliteit, is sociale woningbouw op deze locatie niet realistisch. In 2012 is de intentieovereenkomst met de ontwikkelaar gesloten waarin geen voorwaarde voor realisatie sociale woningbouw was opgenomen.

Daar de intentieovereenkomst en de daaropvolgende gesprekken met de ontwikkelaar reeds voor de vaststelling van de 'Beleidsregels woningbouw 2018-2021' ondertekend, resp. gestart is, is de verplichting om 30% sociale huurwoningen te realiseren niet op dit bouwplan van toepassing.

Tevens blijkt uit de analyse dat economische bestemmingen zoals detailhandel, horeca en bedrijvigheid niet passend zijn in dit woongebied. Wel zal de gemeente meewerken aan de komst van voorzieningen die ondernemers ondersteunen bij ontmoeting, innovatie en ondernemerschap. Kleinschalige kantoor- en of bedrijfsruimte behoren daarbij tot de mogelijkheden. Hierbij kan een relatie worden gezocht met de Ov functie.

Verkeer

Het parkeren dient op eigen terrein opgelost te worden, conform het gemeentelijk parkeerbeleid. De locatie kent maximaal 1 ingang en deze ligt zoveel mogelijk van het viaduct vandaan om gevaarlijke en onoverzichtelijke verkeerssituaties te voorkomen (maximaal 20 meter vanaf erfgrans nr 239). De ambitie van de gemeente is om het station zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor de overstap fiets naar openbaar vervoer.

Duurzaamheid

De omvang van de locatie biedt kansen voor individuele en collectieve energiesystemen om de locatie energieleverend en gasloos te krijgen. Klimaatadaptief, schoorsteenloos, natuurinclusief en circulair bouwen zijn daarbij de gemeentelijke wensen. De biodiversiteit dient zoveel mogelijk behouden en versterkt te worden, dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van zo min mogelijk verharding en zoveel mogelijk groen, het in stand houden en versterken van groenstructuren, en het toepassen van groene gevels en daken

Geluid

Ondanks de geluidsbelasting vanaf het spoor en weg ligt er de ambitie om te streven naar een zo goed mogelijk leefklimaat voor de binnen en buitenruimte.

Randvoorwaardenkaart



verklaring

	Verkeersontsluiting. (maximaal 1)		Gebieden voor hoofdbebouwung en bijgebouwen.
	Groene afscherming nieuwbouw.		Gebied voor interne ontsluiting, parkeren, groen, watercompensatie, tuinen en bijgebouwen.
	Open waterverbinding		Onbebouwde ruimte met breedte van minimaal 1.5 meter.

4. Randvoorwaarden

Onderstaand worden op hoofdthema's de randvoorwaarden weergegeven:

Bebouwingsvlak straatzijde (+/- 600 m²)

Het bebouwingsvlak aan de straatzijde is een continuering van de begeleiding van het straatbeeld aan het Oosteinde. Om die reden is dit vlak vrij ondiep (maximaal 15 meter) om zo voor een goede oriëntatie op de straat te waarborgen.

Per bouwlaag hebben de woningen samen een maximaal gezamenlijk oppervlak van van 265 m². Op de begane grond zijn daarnaast aan- en bijgebouwen toegestaan.

Hoofdbebouwung bestaat hier maximaal uit drie bouwlagen. De bouwhoogte is maximaal 11 meter.

Het bebouwingsvlak bestaat uit minimaal 2 volumes, waartussen minimaal één doorzicht naar het achterterrein komt.

De bebouwung heeft gevarieerde roolijnen en de bouwvolumes sluiten aan op bestaande architectuur van het Oosteinde. De bebouwung is georiënteerd op Oosteinde en vormt daarmee een stedelijke wand, reagerend op de stedelijke dynamiek van de stationsomgeving.

In relatie tot die stationsomgeving dient er een functionele afstand tot de nieuwbouw te komen. Dit kan door een verhoogd bouwpeil en of door onbebouwde ruimte afgeschermd met een hekwerk (zie referenties op de laatste bladzijde). Hierbij dient de bebouwung wel onderdeel uit te blijven maken van het Oosteinde. De afstand tot de erfgrans met nummer 239 is minimaal 1 en maximaal 3 meter. De minimale afstand tot de erfgrans aan de spoorzijde is 2 meter en maximaal 10 meter. Dit om een aaneensluitend gevelbeeld te creëren.

Vanaf het Oosteinde dienen parkeerplaatsen zoveel mogelijk uit het zicht te worden geplaatst.

Bebouwingsvlak achterzijde (+/- 350 m²)

Het bebouwingsvlak aan de achterzijde is maximaal 16 meter diep en is zo gepositioneerd dat er vanuit de bestaande bebouwung een minimaal aanzicht op de nieuwbouw ontstaat.

Daarbij heeft het vlak voldoende afstand tot de straatzijde om een eigen identiteit mogelijk te maken.

Het bouwvlak is niet verder naar achter gepositioneerd om behoud van groen en groenontwikkeling achter de woningen mogelijk te maken. Op het bebouwingsvlak dienen minimaal 2 bouwvolumes te worden gerealiseerd bestaande ieder uit maximaal twee bouwlagen met kap of drie bouwlagen zonder kap (bouwhoogte maximaal 11 meter).

Per bouwlaag hebben de woningen samen een maximaal gezamenlijk oppervlak van van 175 m2. Op de begane grond zijn daarnaast aan- en bijgebouwen toegestaan.

Hiermee wordt ruimtelijke impact ten opzichte van bestaande woningen zoveel mogelijk beperkt gehouden. De woningen hebben op de verdieping om privacy redenen grotendeels blinde gevels die gericht zijn naar de bestaande woningen. De afstand tot de erfgrans met nummer 239 is vanaf de verdieping minimaal 4 meter i.v.m. borging van de privacy.

Onbebouwde ruimte

Deze ruimte is bestemd voor tuinen, bijgebouwen, parkeren en interne ontsluiting.

Aan het Oosteinde is er een 1.5 meter brede onbebouwde strook om zo het gemeentelijk monument (nr.239) beter tot haar recht te laten doen komen. De inrichting van de openbare ruimte aan de straatzijde dient bij te dragen aan de stationsfunctie.

Groen en groene afscherming nieuwbouw

De randen naast de bestaande tuingrenzen en het spoor dienen een groen karakter te krijgen. Bij de bestaande woningen is dit vooral voor behoud van privacy van belang. Parallel aan het spoor dient de groenstrook met name als onderdeel van de doorzetting van de hoofdgroenstructuur. Daarnaast dient tussen de woningen en het spoor een groene opgaande afscherming te komen om zo de woonfunctie zo goed mogelijk te scheiden van de verkeersfunctie.

Parkeerplaatsen dienen zoveel mogelijk uit het zicht te worden gepositioneerd.

Aan de spoorzijde van de spoorloot dient afschermende beplanting te worden gerealiseerd. Bomen en bestaand groen zullen (mits waardevol) leidend moeten zijn voor de positionering van de nieuwbouw. Hiervoor dient een inventarisatie gedaan te worden vooraf aan planvorming.

Beeldkwaliteit

De bebouwing dient aan te sluiten op de architectuur in de wijk.

Hiervoor dient de welstandsnota geraadpleegd te worden.

De bouwplannen zullen getoetst worden door de welstandscommissie.

Mocht behoud van de bestaande panden van nummer 241 en 243 niet mogelijk blijken dan dient de nieuwbouw met dezelfde of hogere kwaliteitskenmerken bij te dragen aan het cultuurhistorisch karakter van het Oosteinde - Parkweg

Water

Het bestaand areaal aan open oppervlaktewater dient behouden te blijven en een eventuele toename van de hoeveelheid verharding dient te worden gecompenseerd door extra open water. Het overkluizen van de watergang is niet toegestaan. Een eventuele brug behoort wel tot de mogelijkheden.

De watergang is onderdeel van het hoofdwatersysteem en moet als waterverbinding met een minimale breedte van 2.5 meter in stand worden gehouden en waar mogelijk worden verbreed. De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over het ruimtelijk planvoornemen.

Nieuwe oevers dienen aan te sluiten bij het verwacht gebruik van de omgeving. Het invallen van zwerfvuil dient daarbij voorkomen te worden.

Verkeer

De parkeerbehoefte (auto en fiets) dient op eigen terrein te worden voorzien, eventueel ondergronds; volgens de Nota Parkeernormen (2012). De aansluiting voor autoverkeer op het Oosteinde dient op een maximale afstand van 20 meter vanaf nummer 239 plaats te vinden.

Milieu

De riolering dient te bestaan uit een vuil en regenwaterstelsel. Het afvalwater dient daarbij gescheiden te worden afgevoerd.

Waar mogelijk kan regenwater direct op de sloot worden geloosd.

De bodemkwaliteit dient in kaart gebracht te worden middels een bodemonderzoek.

Er dient een akoestisch onderzoek gedaan te worden, waaruit moet blijken of het bouwplan voldoet aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidsbeleid. Voor een benodigde hogere waarden procedure dient een akoestisch onderzoek als bedoeld in de Wet geluidhinder te worden overlegd

Voor de grondgebonden woningbouw geldt dat met het instrument GPR-gebouw inzichtelijk gemaakt dient te worden wat de duurzaamheidskwaliteit van de grondgebonden woningen is.

Er dient rekening gehouden te worden met opstelplekken voor afvalcontainers in het inrichtingsplan voor de locatie.

Overige randvoorwaarden

- Het uitgiftepeil dient in overleg met de gemeente bepaald te worden.
- Er dienen voorzieningen getroffen te worden ten behoeve van de brandweer. Plaatsing van de blusvoorzieningen is afhankelijk van het bouw- en inrichtingsplan en dient aan de brandweer voorgelegd te worden. Kosten met betrekking tot deze voorzieningen zijn voor de initiatiefnemer.
- Mbt de wegbreedte hanteert de brandweer als uitgangspunt 5 meter bij doodlopende straten. Bij bochten is de minimale binnenstraat 5.5 meter en de buitenstraat 10 meter. Verdere uitwerking dient in overleg met de brandweer plaats te vinden.
- Er dient rekening gehouden te worden met de aanwezige kabels en leidingen op en rond het terrein.
- Bij de inrichting van de buitenruimte en vooral het openbaar gebied dient uitgegaan te worden van het handboek 'duidelijkheid op straat'.
- Er dient naast het bouwplan tevens een inrichtingsplan voor de onbebouwde ruimte voorgelegd te worden.
- Er dient een archeologisch vooronderzoek plaats te vinden en eventueel nader onderzoek bij een bodemverstoring van groter dan 30 m² en dieper dan 30 cm beneden maaiveld.
- Er dient gestreefd te worden naar het behalen van certificaten uit het instrument GPR-gebouw, zoals het certificaat 'Woonkeur' en 'Politiekeurmerk Veiligheid'.

Colofon

Ruimtelijk kader
Oosteinde 241, 243, 245

Dit is een uitgave van de gemeente Leidschendam-Voorburg
Postbus 905, 2270 AX Voorburg
www.leidschendam-voorborg.nl
T 14 070
F (070) 320 1302
E info@leidschendam-voorborg.nl

Tekst: Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Fotografie: Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Leidschendam-Voorburg
Mei 2019



Gemeente
Leidschendam-Voorburg

CONCEPT