

Leidschendam-
Voorburg

CONCEPT

130

Ruimtelijk Kader, Schoorlaan
November 2025

Colofon



Inhoudsopgave

Colofon	2	4. Ruimtelijke kaders	8
Inhoudsopgave	3	4.1 Visie	
1. Inleiding	4	4.2 Stedenbouw	
1.1 Aanleiding		4.3 Architectuur	
1.2 Het doel		4.4 Groen en buitenruimte	
1.3 Leeswijzer		4.5 Natuurinclusief	
2. Opgave	5	4.6 Duurzaamheid	
2.1 De opdracht		4.7 Verkeer en parkeren	
3. Analyse	6	5. Technische aspecten	22
3.1 Context		6. Proces en Participatie	24

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Leidschendam-Voorburg heeft een verdichtingsambitie die terug te vinden is in de koersnotitie voor de omgevingsvisie. De initiatiefnemer heeft een voorstel voor de herontwikkeling van de locatie Schoorlaan 3-31 in Leidschendam ingediend bij de gemeente, met het verzoek om medewerking. De mogelijkheid van herontwikkeling op deze locatie is integraal afgewogen, en het is gebleken dat herontwikkeling hier een gewenste ontwikkeling is.

1.2 Het doel

De transformatie van de locatie biedt goede kansen om de stedelijke structuur tussen de Oude Trambaan en de Vliet, langs de Schoorlaan, opnieuw te definiëren. Het aanhelen van de hoofdoriëntatie van de gebouwen langs de Schoorlaan versterkt de menselijke maat.

Deze herontwikkeling is zowel gericht op het toevoegen van woningen, als op het verbeteren van de kwaliteit van de omgeving.

1.3 Leeswijzer

De eerste stap in het proces tot herontwikkeling is het opstellen van een Ruimtelijk Kader, dat zal worden voorgelegd aan het college ter vaststelling. Dit ruimtelijk kader vormt de basis voor deze ontwikkeling.

Hoofdstuk 1 bestaat uit de inleiding en het doel van het project. Het vertelt de context en achterliggende gedachte van de opgave.

Hoofdstuk 2 beschrijft de opgave van het project en de ruimtelijke verbetering die op deze locatie wordt beoogd?

Hoofdstuk 3 betreft de ruimtelijke analyse van de omgeving.

Hoofdstuk 4 presenteert de visie van het plan dat vertaald wordt in een stedenbouwkundig concept. Andere relevante ruimtelijke aspecten zoals groen, natuurinclusief bouwen, duurzaamheid, verkeer en architectuur worden hier ook beschreven. Duurzaamheid en natuurinclusief bouwen zijn als ambitie en wensen beschouwd.

Hoofdstuk 5 behandelt de technische aspecten die belangrijk zijn voor de uitvoeringsfase.

Tot slot beschrijft **hoofdstuk 6** het beoogde proces en participatietraject. Dit is onderdeel van het vergunningentraject.

2. Opgave

2.1 De opdracht

De eigenaar van de bestaande woningen, werkt samen met de gemeente om tot een haalbaar nieuwbouwplan te komen voor deze locatie.

De opgave omvat het vervullen van bepaalde ambities, waarbij we tegelijkertijd de verblijfskwaliteit vergroten, de omgeving vergroenen en de uitstraling en sociale veiligheid verbeteren. Dit sluit goed aan bij een van de thema's in de koersnotitie: een hoogwaardig verblijfsklimaat. Met het perspectief van 'een hoogwaardig verblijfsklimaat' streven we naar een prettige, gezonde, kwalitatieve en veilige leefomgeving. Het is essentieel dat de gemeente groeit, maar we moeten ook het groen en het historische karakter behouden. Daarnaast willen we met dit plan de cultuurhistorische elementen, zoals de poldersloot, het kanaal van Corbulo en de Schoorlaan, behouden en waar nodig versterken.

Omwonenden en andere belanghebbenden worden tijdig en helder geïnformeerd over het project en krijgen de gelegenheid om te reageren op de plannen. Hun meningen, ervaringen en ideeën worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het plan. Het Ruimtelijk Kader is opgesteld met aandacht voor de omgeving en vormt het uitgangspunt voor de verdere planuitwerking.

3. Analyse

3.1 Context

Het plangebied ligt aan de rand van het centrum van Leidschendam en is aangewezen als potentiële locatie voor onze ambitie om extra woningen toe te voegen waar het kan. Het bevindt zich aan de Schoorlaan, die de oude historische lijnen van de Oude Trambaan en de Vliet verbindt.

De bestaande bungalows zijn gedateerd en sluiten niet meer aan bij de schaal en maat van de gebouwen in de omgeving. Er vinden diverse transformaties plaats in de omgeving, waarbij nieuwe gebouwen met een grotere bouwkorrel worden gerealiseerd ter vervanging van de kleinere bouwkorrel van de bestaande gebouwen. Woonfuncties, met publiekaantrekkelijke functies in de plint zoals winkels, een bakkerij en kleinschalige restaurants, komen vaak voor in de buurt. Bovendien heeft het cultuurhistorische kanaal van Corbulo een belangrijke betekenis voor deze locatie, vooral in de buitenruimte.

Op basis van de historische kaart, zoals hiernaast weergegeven, is goed te zien dat het plangebied zich uitstrekt tussen de Oude Trambaan en de Vliet in een slagenlandschap. De langgerekte structuur is niet meer zichtbaar in de opstelling van de oost-west georiënteerde bestaande bungalows. De transformatie van het plangebied biedt mogelijkheden om de sterke oude slagenlandschapsstructuur weer terug te brengen in een eigentijdse vorm. Een alternatieve invulling van de gebouwen met een andere oriëntatie kan hieraan bijdragen.



Kaart in 1954



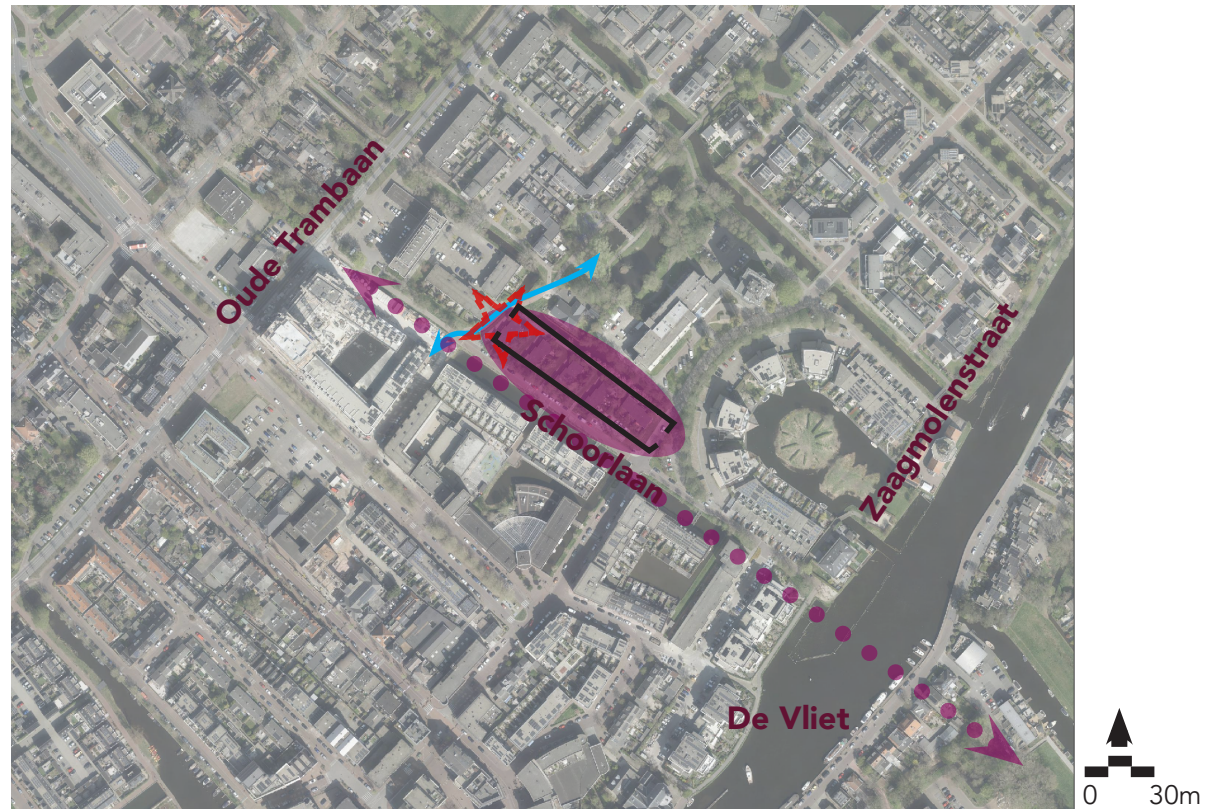
4. Ruimtelijk kader

4.1 Visie

Het plangebied vormt een interessant sluitstuk dat de invulling van de gebouwen langs de Schoorlaan kan afronden. De Schoorlaan is een belangrijke verbinding tussen de Oude Trambaan en de Vliet. De gebouwen langs deze laan hebben een strakke en formele stedelijke uitstraling, terwijl de sloot en het groen een menselijke maat bieden, vooral op maaiveldniveau.

Om het gebouw goed aan de omgeving te laten aansluiten, neemt de bouwhoogte toe richting de Zaagmolenstraat. Het gebouw wordt zodanig gepositioneerd dat rekening wordt gehouden met de ligging van het kanaal van Corbulo. Het gebouw is ontworpen om op het maaiveld te "landen" en heeft een menselijke maat in de massaopbouw en het gevelbeeld. De hoofdentrees bevinden zich aan de Schoorlaan, terwijl de zijentrees aan de noord-oostkant van het plangebied zijn gesitueerd. De noordelijke kop van het gebouw is representatief, omdat deze een directe verbinding heeft met het centrum.

Er is een heldere groene structuur die parallel en haaks op de Vliet staat en de stedelijke structuur versterkt. Parkeren is uit het zicht, ofwel inpandig of ondergronds. Parkeren op maaiveldniveau is zeer beperkt en maakt deel uit van het inrichtingsplan van de buitenruimte.



Visie kaart

Legenda

- Locatie
- de belangrijke 'Kop'
- Kanaal van Corbulo
- Haaks op de Vliet
- Oriëntatie

4.2 Stedenbouw

Concept

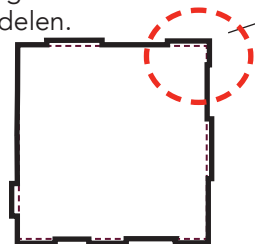
Op basis van de stedenbouwkundige visie wordt het stedenbouwkundige concept verder vormgegeven en uitgewerkt. De uitgangspunten worden verbeeld in de uitgangspuntenkaart.

Het programma

Op het initiatief is de Verordening sociale en middeldure woningbouw van toepassing. Initiatiefnemer realiseert minimaal 1/2 betaalbare woningen. De verhouding is 30% sociaal en 20% middelduur, samen 50% betaalbaar. Het aandeel sociale woningen dient na oplevering ter exploitatie aan een woningcorporatie te worden afgenomen.

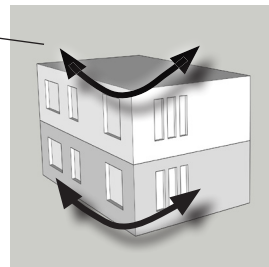
Het gebouw en de plint

Het gebouw is gepositioneerd op de aangegeven locatie en mag worden gebouwd (bebouwd oppervlak) tot maximaal 60% van de totale kavel. Dit is inclusief bergingen, fietsenstalling en andere nutsvoorzieningen. Gevelaccenten zoals balkons en loggia's zijn hierbij inbegrepen. Het gebouw vormt een eenheid in schaal, maat en gevelbeeld en bestaat in totaal uit twee bouwdeelen.



De hoeken bij de gevelwand

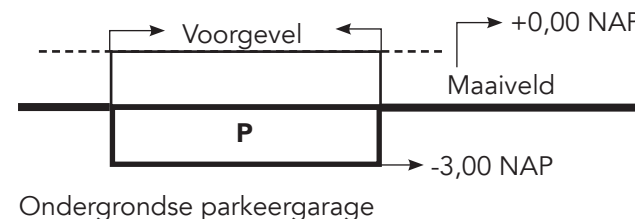
Gevelwand wordt zonder blinde gevel de hoek omgezet



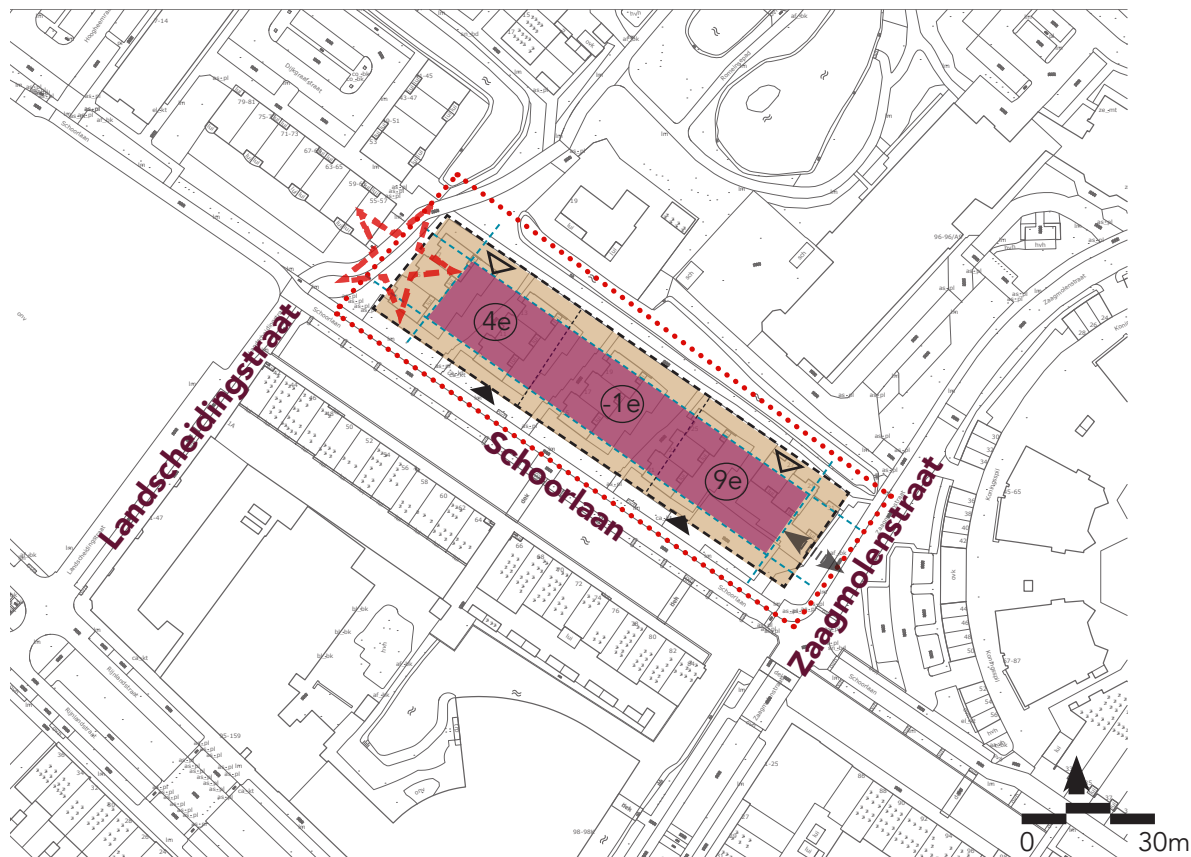
Het hoogste deel bevindt zich aan de Zaagmolenstraat en heeft maximaal negen bouwlagen. Het lage deel, gelegen aan de Landscheidingstraat, heeft een maximale bouwlagen van vier. De afstand tussen het lage en het hoge bouwdeel bedraagt twee keer de bouwhoogte van het lage bouwdeel, ter waarborging van privacy, daglichttoetreding en de kwaliteit van de buitenruimte. De utiliteitsruimte (zoals de liftschacht) bevindt zich op het dak en is onzichtbaar vanuit de openbare ruimte. Deze utiliteitsruimte maakt onderdeel uit van het ontwerp van het gebouw als geheel.

De bouwdeelen worden verbonden door een ondergronds gebouwde parkeervoorziening. De in- en uitrit van de parkeergarage is gelijkvloers met het maaiveld. De helling voor de in- en uitrit van de parkeergarage is in pandig opgelost, waardoor deze geen obstakel vormt in de buitenruimte.

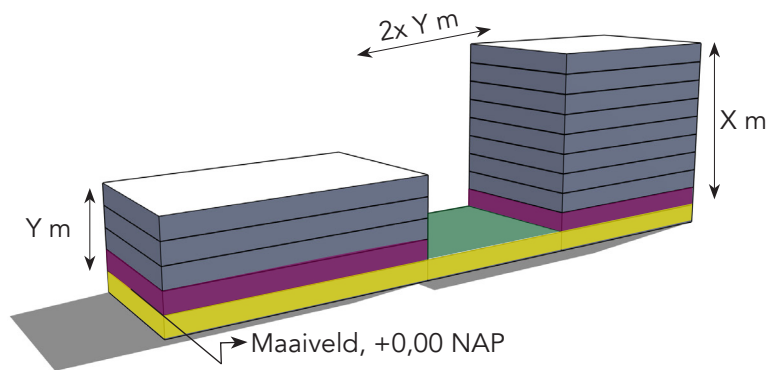
De gebouwen landen op maaiveldniveau, waar de plint een belangrijke rol speelt. De hoofd- en zijentrees zijn gelijkvloers aan de Schoorlaan en het pad aan de noordoostkant van het plangebied.



Ondergrondse parkeergarage



Randvoorwaardenkaart



Legenda

- Parkeergarage
- Plint, levendig
- Groen dak

Het model; ontwerpprincipie met ondergrondse parkeergarage

4.3 Architectuur

De architectonische uitstraling van het gebouw is goed afgestemd op de omgeving. De rooilijnen van de voorgevels volgen de openbare straten, Schoorlaan en Zaagmolenstraat. Het gebouw sluit aan op het maaiveld via de plint, die een menselijke maat heeft in hoogte en uitstraling, wat bijdraagt aan sociaal toezicht in de openbare ruimte.

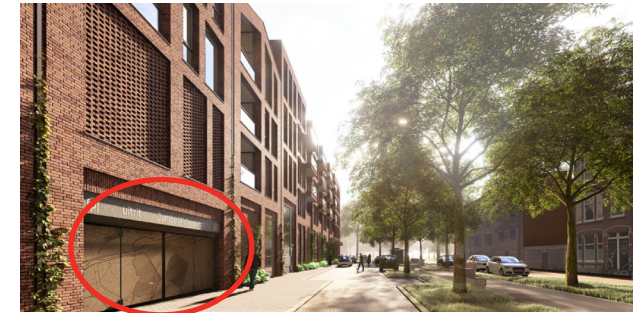
De gebouwen bestaan uit twee bouwdelen die complementair zijn in schaal, maat en vorm. Ze vertonen een verwantschap in gevelbeeld, kleur en vormen samen een eenheid. De kleurstelling is ingetogen en weerspiegelt de functie van het gebouw.

Gevelaccenten zoals balkons en erkers zijn geïntegreerd in het ontwerp en bevinden zich binnen de eigendomsgrenzen. Uithangende balkons en erkers boven de openbare ruimte zijn ongewenst. Dergelijke elementen schikken zich naar de aanwezige groenstructuren en mogen geen aantasting veroorzaken van bestaande bomen, zoals de boomkronen langs de Schoorlaan.

Utilitaire en duurzaamheidsgerelateerde elementen zijn buiten het zicht gehouden of op een geïntegreerde wijze in het gebouw ontworpen.



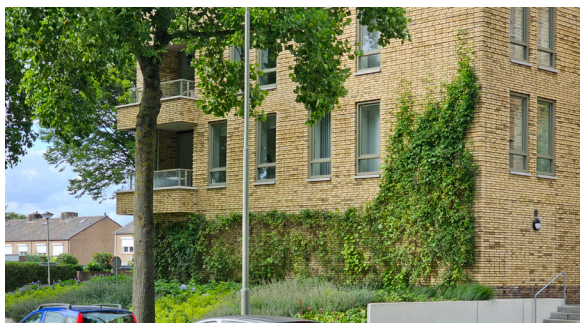
Geïntegreerde plint met ingetogen kleurstelling
Bron: Onbekend



Het gebouw landt op maaiveld en heeft een inpandige en geïntegreerde parkeerentree
Bron: Onbekend



Balkons hangen boven het uitgeefbaar terrein
Bron: Rietveld projects



Creëren van de groene gevels
Bron: Onbekend



De gezamenlijke buitenruimte tussen de twee bouwdelen boven het parkeerdek zal worden ontworpen als een hoogwaardige groene ruimte (beleefgroen en geen kijkgroen).
Bron: Onbekend



Buitenruimte 'groen' op een parkeerdek
Bron: M-Gate, West Bund, Shanghai. MVRDV

4.4 Groen en buitenruimte

Het plan houdt nadrukkelijk rekening met het behoud en de zorgvuldige inpassing van de bestaande bomen en groenstructuren. Ondanks het verdichtingsprogramma wordt gestreefd naar het versterken van het oorspronkelijke groene karakter van het gebied.

Langs de Schoorlaan staan momenteel 18 zwarte elzen (*Alnus glutinosa*), 2 essen (*Fraxinus excelsior*) en 1 berk (ruwe berk). Aan de zijde van de Rietvink bevinden zich 17 sierkersen (*Prunus serrulata* 'Kanzan'), 1 kronkelwilg (*Salix babylonica* 'Tortuosa') en 1 zwarte els. Deze bomen blijven behouden en worden niet gekapt of gehinderd door het toekomstige bouwvolume of bij de uitvoering van bouwwerkzaamheden.

Binnen het ontwerp wordt gestuurd op vergroening volgens de 3-30-300-regel, in lijn met de aankomende Omgevingsvisie en het Bomenbeleidsplan 2026–2036. De huidige kroonbedekking in het gebied (ca. 21%) voldoet nog niet aan de gewenste 30%.

Daarom wordt binnen de planvorming ingezet op het vergroten van de boomkroonbedekking en het verbeteren van de groeiplaatsen. Groene maatregelen binnen het plan omvatten onder andere de toepassing van een groen dak, groene gevels en een daktuin boven de parkeervoorziening. Voor de daktuin wordt uitgegaan van een minimale substraatdikte van 1m, zodat effectieve beplanting en verkoeling mogelijk zijn. Er wordt ruimte voor gereserveerd

om beplanting in een volle grond te laten groeien waar mogelijk is. De vergroening draagt bij aan het beperken van hittestress, vooral in dit stedelijke gebied waar de omgeving hiervoor kwetsbaar is. In lijn met gemeentelijk beleid wordt nadrukkelijk ingezet op opgaand (inheems) groen boven laag groen. Een 'gelaagde' opbouw van het groen, van bodembedekkers tot struiken en bomen, is van belang voor verkoeling en het versterken van de biodiversiteit.

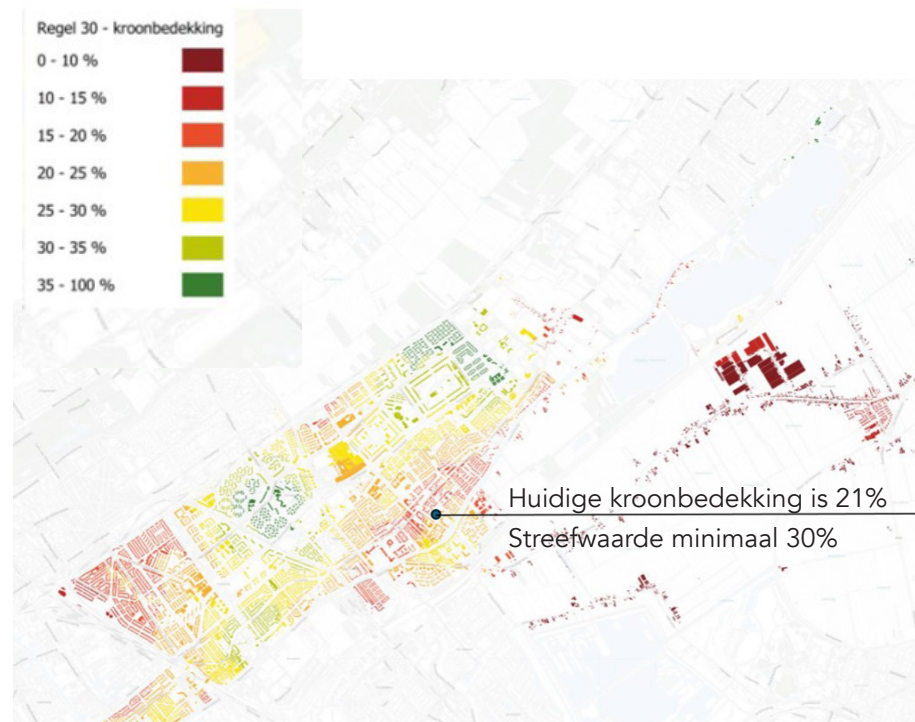


Zwarte elzen, essen en berk langs de Schoorlaan. Kronkelwilg, sierkersen, kronkelwilg en zwarte els langs de Rietvinkzijde



Straatmeubilair is onderdeel van het buitenruimte inrichtingsplan.

Bron: Battersea Power Station omgeving, London (VK)



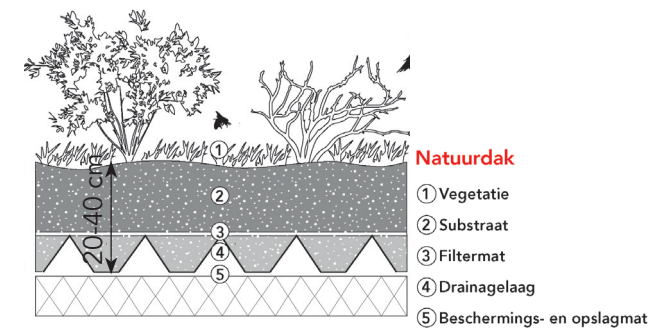
Percentage kroonbedekking



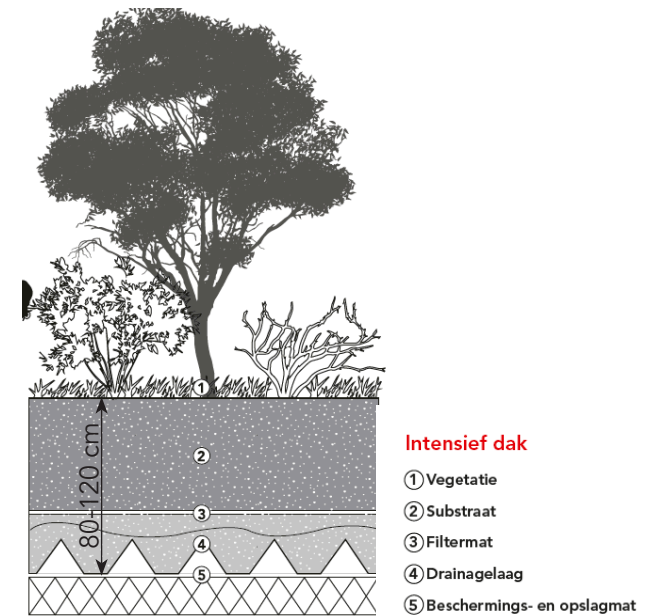
Een voorbeeld van een daktuin: PAKT Antwerpen



Groen dak en zonnepanelen in één



Natuurdak. Bron: Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in 20 ideeën, gemeente Amsterdam.



Intensief dak. Bron: Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in 20 ideeën, gemeente Amsterdam.

4.5 Natuurinclusief bouwen

Het plan wordt natuurinclusief ontwikkelt. Dit betekent dat binnen het plan niet alleen gezorgd moet worden voor verblijfsruimte voor gebouwbewonende dieren (zoals nest- en vleermuiskasten), maar ook voor voldoende inheemse bomen en struiken die in benodigd voedsel voorzien. Hierdoor draagt de ontwikkeling niet alleen bij aan het behoud van groen en bomen, maar ook aan de versterking van biodiversiteit.

Klimaatadaptatie

De onderstaande thema's zijn essentieel voor klimaatadaptatie. Voor elk thema zal worden beschreven wat het inhoudt

Wateroverlast

De Schoorlaan heeft een lagere weghoogte dan gebruikelijk, waardoor het risico bestaat dat deze onder water komt te staan tijdens extreme neerslag. Dit kan mogelijk schade veroorzaken aan bestaande woningen in de polder de Rietvink, maar het biedt ook kansen om maatregelen te nemen. Voor de te bouwen woningen wordt het vloerpeil afgestemd op het boezempeil langs de Oude Trambaan. Om wateroverlast en schade in de parkeergarage door inloop van hemelwater over de straat te voorkomen, is het van belang om een passende maatregel te nemen.

Waterhuishouding

Het beoogde plangebied is volgens de openbare klimaatatlas kwetsbaar voor wateroverlast. Daarnaast is het gelegen in de Rietvinkpolder, een kleine polder met relatief gezien (te) weinig waterberging in de bestaande situatie. Er mag geen verslechtering van de waterberging en de waterkwaliteit plaatsvinden bij de nieuwe ontwikkeling. Voor het definitieve plan moet uitgerekend worden hoeveel watercompensatie noodzakelijk is. Binnen het plan zal voldoende ruimte gereserveerd moeten worden voor waterberging, bij voorkeur aansluitend op de bestaande watergang langs het gebied. Er is een mogelijkheid om het gebied rondom de bestaande watergang ten noordoosten van het plangebied opnieuw in te richten ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Alle mitigatiemaatregelen ten behoeve van de waterretentie worden onderzocht, aangezien de vrijstellingsregeling van Rijnland niet kan worden toegepast. Dit is te wijten aan de bestaande waterproblematiek ter plaatse van het plangebied.

Hittestress

Nieuwe ontwikkelingen leveren een bijdrage aan het tegengaan van hittestress, zeker in een omgeving die al sterk versteend is. Een groene inpassing is noodzakelijk met een voorkeur voor opgaand groen in plaats van laag groen. Daken bij voorkeur uitvoeren als groendak, al dan niet in combinatie met de zonnepanelen. De gevels (in ieder geval tot de eerste drie bouwlagen inclusief plint) zijn ontworpen met ruimte voor een groene gevel. Er wordt ruimte voor gereserveerd om de

beplanting in volle grond te laten groeien. Het gebruikmaken van bouwmaterialen die weinig warmte absorberen is een pre.

Waterberging

Er is nog geen cijfermatig inzicht gegeven in de waterberging. Waterberging op het dak van de woningen of van de parkeergarage lijkt gunstig om hittestress tijdens warme dagen te mitigeren, wat een belangrijk onderzoekspunt is. Rijnland stelt eisen aan grotere ontwikkelingen (> 5000 m²), namelijk het infiltreren van 20 mm neerslag en een waterberging van 90 mm neerslag. Dit moet worden berekend over de bebouwing en terreinverharding. Het waterbeleid van de gemeente hanteert inderdaad de voorkeursvolgorde van vasthouden, bergen en afvoeren. Gezien de omstandigheden in deze polder is het vasthouden van water niet goed mogelijk. De aanleg van de parkeergarage beperkt bovendien de capaciteit voor waterberging in de bodem. Om wateroverlast te voorkomen, is het noodzakelijk om 50 mm waterberging op de kavel te realiseren. Dit is vooral belangrijk om inloop in de parkeerkelder te vermijden. Het is dus essentieel dat er adequate maatregelen worden getroffen om deze waterberging te waarborgen.



Groene gevels zijn mee ontworpen in de gevel van het gebouw.

Bron: Arnhem centrum



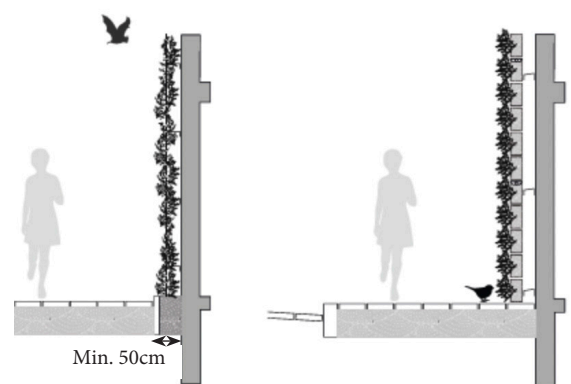
Het vergroenen van de stoep om bijv. waterberging mogelijk te maken. Bron: Arnhem centrum

Vuilwaterriolering

De hogere vloerpeilen maken het waarschijnlijk mogelijk om het afvalwater aan te sluiten op de gemengde riolering aan de Oude Trambaan, die een zijtak naar dit perceel heeft. Een aandachtspunt is dat er geen schrobputjes in de parkeergarage mogen worden aangesloten zonder pompinstallatie.

Hemelwaterriolering

De lozing van hemelwater kan plaatsvinden op de ingetekende waterpartijen, wat de reeds zwaar belaste polder De Rietvink onder druk zet. Infiltratie en berging zijn dus essentieel. Regenwater van de terreinverharding en parkeerplaatsen kan in de directe omgeving infiltreren met behulp van kleine greppels of wadi's. Daarnaast, is hergebruik van regenwater voor toiletspoeling een pre.



Klimplanten die een steunconstructie nodig hebben

Groene muur

Bron: Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in 20 ideeën, gemeente Amsterdam.



Verticaal groen, King's Cross, London

Bron: King's Cross omgeving, London (VK)

Droogte en bodemdaling

Het vasthouden van water in de bodem voorkomt bodemdaling, waardoor het belangrijk is om zoveel mogelijk regenwater in de bodem te behouden.

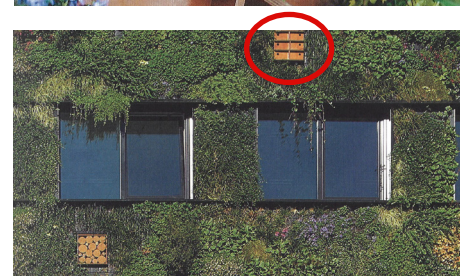
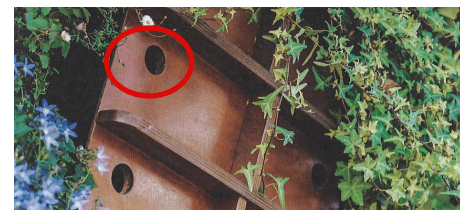
Bij droogte verslechtert de waterkwaliteit, vooral in waterpartijen zonder doorstroming.

Een waterdiepte van minimaal 1,2 m kan dit probleem helpen voorkomen, maar is niet altijd haalbaar. Aansluiten op een bestaande watergang kan problemen vermijden. Een alternatieve oplossingsrichting is om alles te infiltreren, bijvoorbeeld met een wadi die droogvalt, om zo de waterkwaliteit te verbeteren. Het is belangrijk om rekening te houden met de afsluitende kleilaag die zich niet al te diep onder het maaiveld bevindt. Tijdens de aanleg van de parkeerkelder moet zorgvuldig worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze kleilaag te behouden. Het doorbreken van de kleilaag kan namelijk ernstige gevolgen hebben, zoals grondwateroverlast, verdroging en bodemdaling. Het is cruciaal om een plan op te stellen dat de integriteit van de kleilaag waarborgt, zodat we deze negatieve effecten kunnen voorkomen. Dit vraagt om een gedegen aanpak en mogelijk advies van specialisten op het gebied van grond- en watermanagement.

Nestgelegenheid

Het gebouw kan actief bijdragen aan het versterken van de lokale biodiversiteit. De uitgangspunten zijn:

- Ongebruikte dakvlakken worden omgevormd tot een groen dak (sedum-, natuur- of bruin dak met zand en steen), eventueel in combinatie met zonnepanelen.
- Neststenen voor gebouwbewonende soorten, zoals de huismus, worden geplaatst aan een beschaduwde en rustige gevel, bij voorkeur met een noordelijke of oostelijke oriëntatie.
- Gevelgroen is wenselijk en draagt bij aan de ecologische waarde en vergroening van de bebouwde omgeving.



Natuurinclusief ontwerpen: nestkastje geïntegreerd in de groengevel. Bron: Aeres Hogeschool, Almere



Neststeen voor mussen
Bron: Onbekend

4.6 Duurzaamheid

Wij dragen graag bij aan de duurzaamheidsambitie van onze gemeente. Daarom streven we naar de meest haalbare duurzaamheidsdoelstellingen, zoals hieronder beschreven.

Energie: efficiënt en toekomstbestendig

Vanwege de actuele netcongestie en de noodzaak om de gebouwde omgeving aardgasvrij te ontwikkelen, wordt gekozen voor een energieconcept met minimale impact op het elektriciteitsnet. Het plan voorziet daarom in de toepassing van een gesloten bodemwarmtesysteem. Deze oplossing past bij het schaalniveau van de ontwikkeling en voorkomt de plaatsing van individuele luchtwarmtepompen, die het elektriciteitsnet onnodig zwaar zouden belasten.

Daarnaast stemt de ontwikkelaar in een vroeg stadium met netbeheerder Stedin af. Netcongestie heeft directe gevolgen voor voorzieningen als liften, hydrofoors en laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. In overleg met Stedin kunnen mitigerende maatregelen worden genomen, zoals het spreiden van piekbelastingen of het instellen van tijdsblokken voor snelladen. Proactieve samenwerking is essentieel om een robuuste energie-infrastructuur mogelijk te maken.

Bij projecten van deze omvang is een inpanidige traforuimte een uitgangspunt. Deze wordt opgenomen binnen het bouwvolume en mag niet worden afgewenteld op de openbare ruimte. De ruimte moet voldoen aan de technische en

ruimtelijke eisen zoals gesteld door Stedin.

Ook de opwekking van duurzame energie speelt een rol. Het toepassen van zonnepanelen (liefst in de vorm van PVT-panelen) wordt nadrukkelijk aanbevolen. PVT-systemen bieden het voordeel dat de opgewekte warmte direct wordt ingezet voor het warmwatersysteem, wat teruglevercongestie voorkomt en het net minder belast.

Circulariteit: bouwen met oog op de toekomst

De ontwikkeling wordt gerealiseerd met een maximale inzet op circulair bouwen. Dit betekent dat voor het gehele gebouw een materiaalpaspoort wordt opgesteld, dat inzicht biedt in herkomst, samenstelling en toekomstige herbruikbaarheid van materialen.

Voor de gestapelde woningbouw gelden bovendien de volgende richtlijnen:

- Ontwerp en bouw met een Milieuprestatie Gebouw (MPG) van maximaal 0,5 of lager, conform de bepalingmethode Milieuprestatie Bouwwerken.
- Materiaalgebonden CO₂-uitstoot mag niet hoger zijn dan 240 kg CO₂-eq/m², terwijl waar mogelijk juist wordt ingezet op maximale CO₂-opslag in materialen.
- Minimaal 40% van de toegepaste materialen dient van verantwoorde herkomst te zijn, bij voorkeur biobased of hernieuwbaar, conform de CB'23-leidraad (v3.0).

- Er wordt gewerkt met gezonde materialen, aantoonbaar gecertificeerd voor humane en ecologische veiligheid via o.a. Cradle to Cradle, Natureplus, Declare, ECOLOGO of M1.
- De hoeveelheid restmateriaal dient tot een minimum te worden beperkt, in lijn met de normen van BREEAM-NL Nieuwbouw 2020 v1.0.
- Er wordt ontworpen met een losmaakbaarheid van ten minste 50%, om hergebruik en aanpasbaarheid in de toekomst mogelijk te maken

4.7 Parkeren en Verkeer

De autobereikbaarheid van de locatie verloopt via de Zaagmolenstraat, waardoor de Schoorlaan meer gericht kan blijven op langzaam verkeer.

Het plan moet voldoen aan het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Hierbij wordt ingezet op het bevorderen van het gebruik van de fiets en deelmobiliteit. Bij het benutten van de mogelijkheden die het beleid biedt om deelmobiliteit en fietsgebruik te stimuleren, zal er een prominent zichtbare collectieve fietsenberging worden ontwikkeld. Het gemeentelijk beleid moet worden gevolgd met betrekking tot gelijkwaardige oplossingen voor bergingen, conform het Bouwbesluit. Maximale parkeerhelling percentage is 10%.



Ventilatoren maken onderdeel uit van het ontwerp.
Bron: Battersea Power Station omgeving,
London (VK)



Ventilatoren zijn geïntegreerd in zitbanken.
Bron: Battersea Power Station omgeving, London
(VK)

5. Technische aspecten

Reikwijdte van het Plangebied

Hoewel het plangebied duidelijk is afgebakend, reikt de planvorming ook naar de bredere omgeving. Effecten van de geplande ontwikkeling, zoals verkeer, milieu, waterhuishouding, ecologie en voorzieningen, vallen binnen de scope van dit planproces. Dit houdt in dat bij het opstellen van plannen en het uitvoeren van onderzoeken ook de gevolgen voor de omliggende gebieden worden meegenomen. De interactie tussen het plangebied en de omgeving is essentieel voor de besluitvorming, waardoor een samenhangende en duurzame ruimtelijke ontwikkeling wordt gewaarborgd. Dit draagt bij aan een zorgvuldige afweging van belangen en een solide onderbouwing richting betrokken partijen.

Afvalinzameling

Binnen de contouren van de ontwikkeling worden adequate voorzieningen voor huishoudelijk afvalinzameling gerealiseerd. De inzamelcapaciteit en het ruimtebeslag worden in overleg met Avalex berekend, gebaseerd op het aantal woningen en de gekozen inzamelmethode. De toegankelijkheid van deze voorzieningen, zoals bochtstralen en rijroutes, is hierbij van groot belang. Er wordt gezocht naar de mogelijkheid voor een ondergrondse afvalcontainer binnen de route van Avalex. Mocht dit niet haalbaar blijken, dan wordt er ruimte gezocht voor de afvalinzameling locatie in de buitenruimte, en dit zal onderdeel uitmaken van het inrichtingsplan voor de buitenruimte. De opslagruimte voor de rolcontainers is inpandig.

Ondergrondse infrastructuur

Bij de ontwikkeling wordt aandacht besteed aan de integratie van ondergrondse infrastructuur. Vanwege de beperkte ruimte is zorgvuldige afstemming tussen de nieuw aan te leggen bovengrondse inrichting en de bestaande en toekomstige ondergrondse infrastructuur noodzakelijk. Het ruimtebeslag voor nutsvoorzieningen, zoals trafohuisjes en datakasten, moet binnen de contouren van deze ontwikkeling en inpandig worden gerealiseerd.

Riolering

De aanleg van gescheiden rioolstelsels (DWA en HWA) is in lijn met de duurzaamheidsambities van de gemeente en vormt het uitgangspunt. Hierdoor vervalt het bestaande gemengde rioolsysteem. Voor het definitieve plan moet worden onderzocht hoe het DWA van deze ontwikkeling aansluit op het hoofdbemalingsgebied van Leidschendam.

Handboek Beheer Openbare Ruimte (HBOR)

In deze fase van het project is de afstemming over de eigendomsgrenzen tussen de gemeente en de ontwikkelaar nog aan de gang. De producten in de openbare ruimte worden beoordeeld op basis van de genoemde uitgangspunten in het HBOR. Indien gronden niet in eigendom komen van de gemeente, kan van deze uitgangspunten worden afgeweken.

Archeologie

Vrijwel het hele plangebied heeft een archeologische verwachting al liggen de archeologische resten relatief diep vanwege de aanwezige ophogingslagen.

Aan de kant van de Oude trambaan ligt het kanaal van Corbulo (vanaf 1.2 m -NAP) met de daarbij te verwachten vondsten en sporen. Ten oosten van het kanaal ligt onder een dik ophogingspakket een veenlaag. Boven zijde van de veenlaag van (1.76 m -NAP -2.91 m -NAP) loopt af van west naar oost met gemiddeld rond de 2.60 m -NAP (Mv= ca NAP)

Uitgevoerd Archeologisch Onderzoek

In opdracht van Daelmans B.V. heeft het bureau RAAP in augustus 2023 een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd voor het plangebied Schoorlaan te Leidschendam (RAAP-Rapport 6653). Dit omvatte bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek.

Juridisch Kader

Het onderzoek was nodig voor een omgevingsvergunning voor de sloop van woningen, de bouw van nieuwe woningen, en de aanleg van een gebouwde voorziening (parkeergarage).

Resultaten Archeologisch Onderzoek

Het plangebied ligt in de bufferzone van de werelderfgoedsite van het Romeinse Rijk. Voor bodemingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 30 cm is archeologisch onderzoek verplicht.

Het booronderzoek toont aan dat archeologische resten bedreigd worden door de geplande werkzaamheden. RAAP adviseert om vervolgonderzoek, zoals een proefsleuvenonderzoek, uit te voeren na sloop om de archeologische waarde van het gebied te bepalen. Dit onderzoek moet worden vastgelegd in een goedgekeurd Programma van Eisen (PvE). De initiatiefnemer moet dit PvE tijdig laten opstellen door een gecertificeerde organisatie, waarbij de bedreiging voor archeologische waarden en de haalbaarheid van het onderzoek in kaart gebracht worden. Gezien de ligging van het perceel wordt geadviseerd om de archeologische waarden te visualiseren in de plannen.

Peilen

In een plangebied zijn strikte richtlijnen opgesteld voor de vloerpeilen van woningen, opslagruimten en kantoorruimten. De vloerpeil voor woningen moeten minimaal NAP + 0,60 m zijn om wateroverlast te voorkomen. De inritparkeergarage heeft een vloerpeil van minimaal NAP + 0,20 m, waarbij een verdiepte garage mogelijk is.

Het maaiveld van het terrein ligt op NAP + 0,0 m, met een grondwaterpeil van NAP - 0,40 m. Het oppervlaktewaterpeil varieert van NAP - 0,60 m (in de boezem nabij het Rietsanghpad) tot NAP -1,20 m (in de polder aan de overige zijden). Het uitgangspunt is om alle hoogteverschillen binnen het gebouw opgelost te worden, zodat ze geen belemmering vormen in de buitenruimte.

Deze richtlijnen zijn cruciaal voor een veilige en duurzame ontwikkeling, vooral gezien de waterproblematiek in de omgeving. De samenwerking tussen alle betrokken partijen is van groot belang om een aangename leefomgeving te creëren voor de toekomstige bewoners.

6. Het Proces en Participatie

Het Proces

Een BOPA-omgevingsvergunning, ofwel Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit, is het beoogde vergunningstraject. Een BOPA is een activiteit die niet past binnen de regels van het geldende omgevingsplan. In het projectgebied geldt nu een maximale bouwhoogte van 3 meter voor woningen. De woningen staan binnen een bouwvlak. Een BOPA maakt het mogelijk om af te wijken van de geldende bouwhoogte en bestaande bouwvlakken. Dat is nodig, want in het nieuwe plan komen woningen verdeeld over meerdere bouwlagen.

Gemeente mag de vergunning voor een BOPA alleen verlenen als de activiteit voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, bekend als ETFAL. Voor een BOPA-aanvraag geldt in principe de reguliere procedure met een beslistermijn van 8 weken met een mogelijkheid van verlenging met 6 weken.

Ontwikkelaar en het bevoegd gezag kunnen met elkaar afspreken te kiezen voor de uitgebreide procedure. Een voordeel van de uitgebreide procedure bij een BOPA is dat het bevoegd gezag meer tijd heeft om een besluit te nemen en dat er meer ruimte is voor participatie en inspraak.

Participatie

Op 14 juli 2025 heeft de eerste buurtinformatiebijeenkomst plaatsgevonden voor de (her)ontwikkeling van deze locatie. De bijeenkomst werd georganiseerd door de ontwikkelaar, terwijl de gemeente faciliteerde. De bijeenkomst werd positief ontvangen door de bewoners. Tegelijkertijd werden er kritische vragen gesteld, met name over de impact van de ontwikkeling op de directe omgeving, zoals de omvang en hoogte van het bouwdeel aan de Zaagmolenstraat. Ook de toename van de parkeerdruk wordt gezien als een aandachtspunt. Naast de kritische input waren er ook enkele waarderingen. Denk bijvoorbeeld aan het behoud en de versterking van het groene karakter, de ondergrondse parkeergarage, het proces inclusief de fasering en het behoud van de informele route langs de poldersloot (noordoostzijde).

De komende periode verwerkt de ontwikkelaar waar mogelijk de opgehaalde input in de verdere planvorming. Om inzichtelijk te maken hoe de ontvangen opmerkingen zijn verwerkt, organiseert het projectteam na vaststelling van het ruimtelijk kader een tweede buurtbijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst wordt de vervolgstap van het plan gepresenteerd. De verwachting is dat dit in het eerste of tweede kwartaal van 2026 zal plaatsvinden.

Projectleider

Wouter van de Wiel Projectleider (MRO)

Projectgroep

Naseem Muradin	Grondzaken (MRO)
Ashwan Rampersad	Planeconomie (MRO)
Mark Spijker	Wonen (MRO)
Renée Verstrate	Bestemmingsplannen (MRO)
Heidi Kuiper	Communicatie (MRO)
Amelia Lukmanto	Stedenbouw (MRO)
Ewald Oude Luttikhuis	Riolering, Water en Klimaatadaptatie (MRO)
Martin van Rijn	Bodem (MRO)
Marco Varkevisser	Vergunningen (KCC)
Antoine Roelofs	Archeologie
Merijn Samuels	Groen (MRO)
Nik Wielink	Beheer Openbare Ruimte (Stadsbeheer)
David de Zwart	Verkeer en Mobiliteit (MRO)
Andries van der Veen	Geluidsdeskundige (MRO)
IJsbrand van Slooten	Coördinator Afval en Milieu



Bezoekersadres: Servicecentrum Leidschendam
Koningin Wilhelminalaan 2
2264 BM Leidschendam
Gemeente Leidschendam-Voorburg

Postadres: Postbus 1005
2260 BA Leidschendam

Telefoon: 14 070

Website: www.lv.nl/contact