Oosteinde 241-243 - VOORBURG

Ruimtelijke onderbouwing

3-1-2025

Oosteinde 241-243 - VOORBURG

Plangebied

Oosteinde 241-243 - VOORBURG

Ruimtelijke onderbouwing

behorend bij : het ontwerp van 30 sept 2024 van WK architecten

opdrachtgever : Oosteinde 241-245 BV
opgesteld door : BUROPPOSSO
opsteller : P.Peters

INHOUDSOPGAVE

pag.:

5 1. INLEIDING
1.1. Algemeen
1.2. Aanleiding en doel
1.3. Plangebied
1.4. Leeswijzer

7 2. PLANBESCHRIJVING
2.1. Bestaande situatie
2.2. Gewenste situatie

11 3. BELEIDSKADER
3.1. Rijksbeleid
3.2. Provinciaal beleid
3.3. Gemeentelijk beleid

28 4. RUIMTELIJKE ASPECTEN
4.1. Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing
4.2. Stedenbouwkundige kaart en bouwplan
4.3. Natuur en stikstofdepositie
4.4. Flora-en Fauna
4.5. Cultuurhistorie en Archeologie
4.6. Infrastructuur en Parkeren
4.7 Economie

pag.:

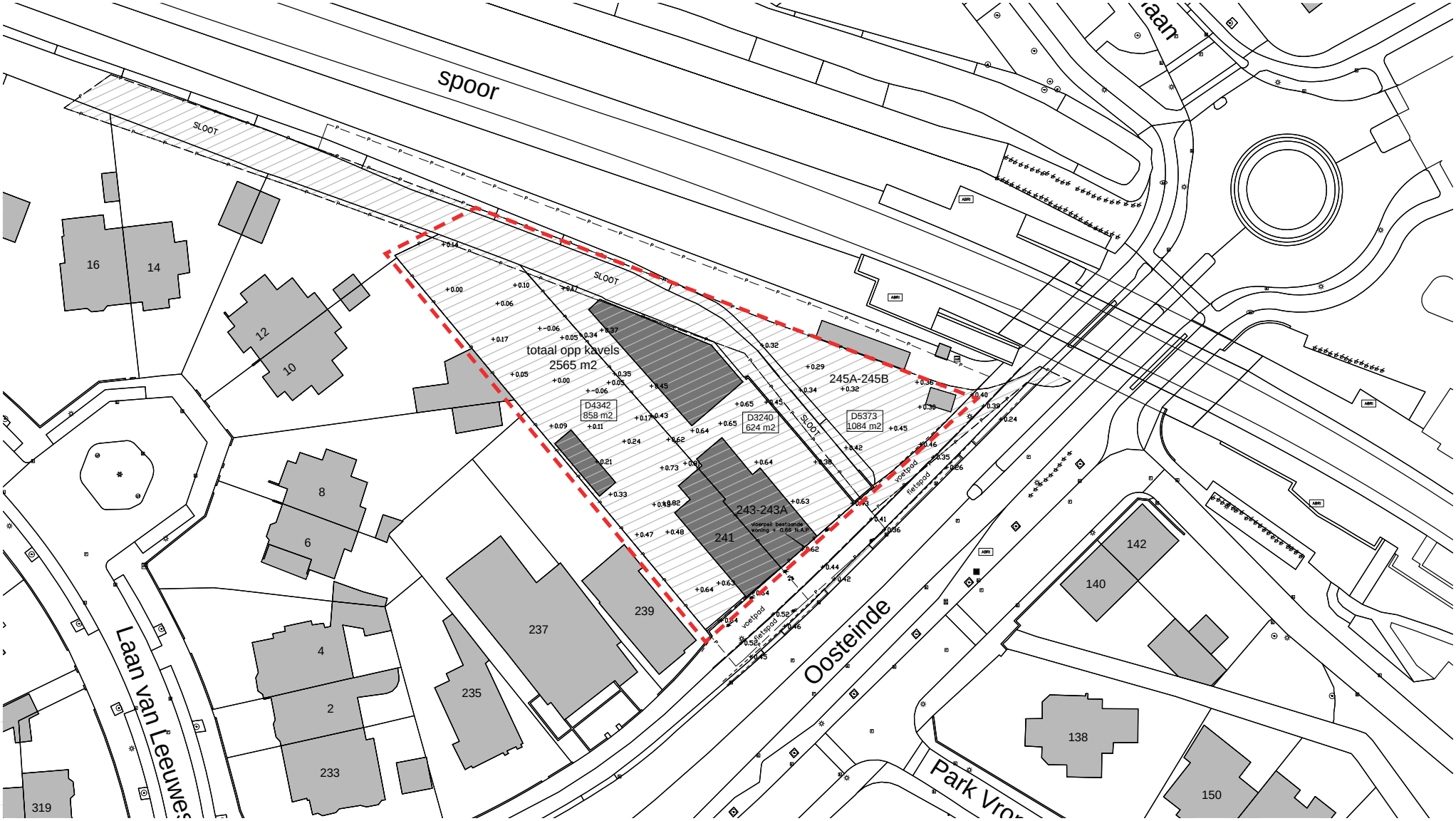
49 5. MILIEU ASPECTEN
5.1. M.E.R. beoordeling
5.2. Bodem
5.3. Geluid
5.4. Luchtkwaliteit
5.5. Externe veiligheid
5.6. Bedrijven-en milieuzonering
5.7 Afvalstoffen

54 6. WATERPARAGRAAF

56 7. UITVOERBAARHEID
7.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid (participatie omwonenden)
7.2. Economische uitvoerbaarheid
7.3. Juridische uitvoerbaarheid

57 8. PROCEDURE

59 BIJLAGEN



Oosteinde 241-243 - VOORBURG

Kaart met gearceerd het eigendom & het plangebied (rode lijn)

1. INLEIDING

1.1. Algemeen

Dit betreft een concept 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 25 appartementen aan het Oosteinde 241-243 in Voorburg.

1.2. Aanleiding en doel

Al vanaf 2011 is er door verschillende partijen en de gemeente gewerkt aan het ontwikkelen van een passend bebouwingsconcept voor het plangebied. Eerdere plannen variëren van een vierlaags appartementencomplex met ca. 45 appartementen tot een ensemble van 6 vrijstaande villa's. De gemeente heeft voor de laatste in 2019 een concept Ruimtelijk kader opgesteld. In 2020 is dit echter ingetrokken omdat de ontwikkelaar niet kon komen tot een haalbare ontwikkeling en voldoende draagvlak.
Vanaf begin 2022 is Westend Management met WK architecten begonnen een nieuw bouwplan te ontwikkelen, in nauwe afstemming met buurtbewoners. Het doel is een gebouw te realiseren wat past in zijn omgeving en het vigerend beleid en hier een positieve bijdrage aan levert. Vervolgens heeft er vanaf najaar 2022 tot en met 2023 afstemming plaatsgevonden met de gemeente over thema's zoals stedenbouw, parkeren en ecologie.
Deze Ruimtelijke onderbouwing heeft als doel te onderbouwen dat het plan voldoet aan een Goede Ruimtelijke Ordening. De gemeenteraad is het bevoegd gezag voor het vaststellen van de Ruimtelijke onderbouwing behorend bij het bouwplan middels een Omgevingsaanvraagprocedure om af te wijken van het bestemmingsplan.

1.3. Plangebied

Het plangebied wordt begrend door:
- het Oosteinde
- het tussen de spoordijk en plangebied liggende kadastrale perceel Oosteinde 245b
- de kadastrale percelen van buren aan het Oosteinde 239 en de Laan van Leeuwesteyn 8, 10 en 12.

Het plangebied bestaat uit de gronden met opstallen tussen het Oosteinde nr 241 en 245b te Voorburg. De locatie heeft een omvang van circa 2.650 m2 en omvat bebouwing, tuinen, verharding en water.

1.4. 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 2 bestaat uit een samenvatting van het voorgestelde plan en de bestaande situatie. Hoofdstuk 3 geeft een samenvatting van het relevante beleid voor deze ontwikkeling. Hoofdstuk 4 vormt de ruimtelijke en functionele analyse en visie op de locatie. Hoofdstuk 5 en 6 gaan in op de milieukundige en wateraspecten. Hoofdstuk 7 en 8 gaan over de uitvoerbaarheid, het draagvlak en de procedure.

Oosteinde 241-243 - VOORBURG

foto van het plangebied

2. PLANBESCHRIJVING

2.1.Bestaande situatie
De bestaande bebouwing op de locatie bestaat uit een woning met tuin (nr. 241), een gesloten garagebedrijf (garage Vronesteijn nrs. 243a en 243b) en een nutsgebouw (245A). De bebouwingshoogten tellen resp. 2 lagen, 1 laag met kap en 1 laag.

Er is tussen het plangebied en de spoordijk nog een perceel met een particuliere eigenaar. Deze gebruikt het perceel ten behoeve van de opslag en stalling van verschillende zaken. Met name dit perceel en het garagegebouw en -perceel heeft een rommelige gedateerde uitstraling. Mogelijk zitten er verontreinigingen in de bodem.

Het bestemmingsplan staat deze functies toe, een garagebedrijf past binnen de bedrijven tot en met categorie 2. Er zijn ook andere bedrijven mogelijk binnen deze functie. Planologisch zijn bedrijven tot en met categorie goed inpasbaar in een woongebied.

De omgeving kan gekarakteriseerd worden als voornamelijk woongebied. Er is een kantoorbestemming en functie aanwezig op Oosteinde nr. 237. Dit betreft een beeldbepalend pand wat vroeger een hotel is geweest.

2.2.Gewenste situatie
De gewenste situatie is om een gebouw met parkeergelegenheid te bouwen ten behoeve van 25 appartementen. Het is de bedoeling om een hoge omgevingskwaliteit te realiseren, de bestaande rommelige situatie verdwijnt. Er ontstaat meer ruimte voor groen en water, met name aan de zijde van de RandstadRailhalte. Het nieuwe gebouw vormt tegelijkertijd een nieuwe geluidsbarrière voor de bebouwing van de achterliggende Laan van Leeuwensteyn.

Door het aantal in- en uitritten te verminderen en de nieuwe in- en uitrit naar het perceel zo te situeren ontstaat een veiligere en overzichtelijkere situatie dan de huidige. Voor de aanpassingen voor de inrit en de openbare ruimte is een vergunning van de gemeente benodigd. De verdichting past in de stedenbouwkundige wijze van Transit-oriented development door bij te dragen aan het functioneren van de naastliggende RandstadRailhalte Leidschendam-Voorburg.

De gewenste situatie past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Om de gewenste situatie te realiseren is het vergroten van het bouwvlak ten behoeve van wonen nodig en het verwijderen van de bedrijfsbestemming. Daarnaast is een hogere bouwhoogte gewenst, weliswaar aansluitend op de bouwhoogte van naastliggende nr.'s 239 en 237.

Programmatisch
De voorliggende gewenste ontwikkeling is om 25 appartementen te realiseren in de volgende categorieën:

- 2 dure koopappartementen
- 10 middelgrote en middeldure appartementen
- 13 goedkopere appartementen voor starters /senioren

Daarnaast worden 19 parkeerplaatsen gerealiseerd en een gezamenlijke fietsenberging voor 87 fietsen.

Oosteinde 241-243 - VOORBURG

nieuwe situatie

Oosteinde 241-243 - VOORBURG

nieuwe situatie

Oosteinde 241-243 - VOORBURG

Foto van plangebied

3. BELEIDSKADER

3.1.Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI, vastgesteld 11 september 2020) biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering zijn de opgaven. Dit biedt kansen, maar vraagt ook om zorgvuldige keuzes. Ruimte, zowel boven-, als ondergronds, is een schaars goed. Niet van bovenaf opgelegd, maar in goede samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid ligt voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen, inhoudelijke keuzes kunnen in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt.

De NOVI is opgesteld als voorbereiding op de Omgevingswet, die naar verwachting in 2023 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. In de NOVI zijn vier landelijke prioriteiten vastgesteld:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro, vastgesteld 1 oktober 2012***) Ladder voor duurzame verstedelijking***

De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Bij nieuwe stedelijke ontwikkeling dient het bevoegd gezag wettelijk verplicht om de ontwikkeling te motiveren aan de hand van drie opeenvolgende stappen. De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor (1) de ruimtevraag, (2) de beschikbare ruimte en (3) de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt.

Betekenis voor de gewenste ontwikkeling:

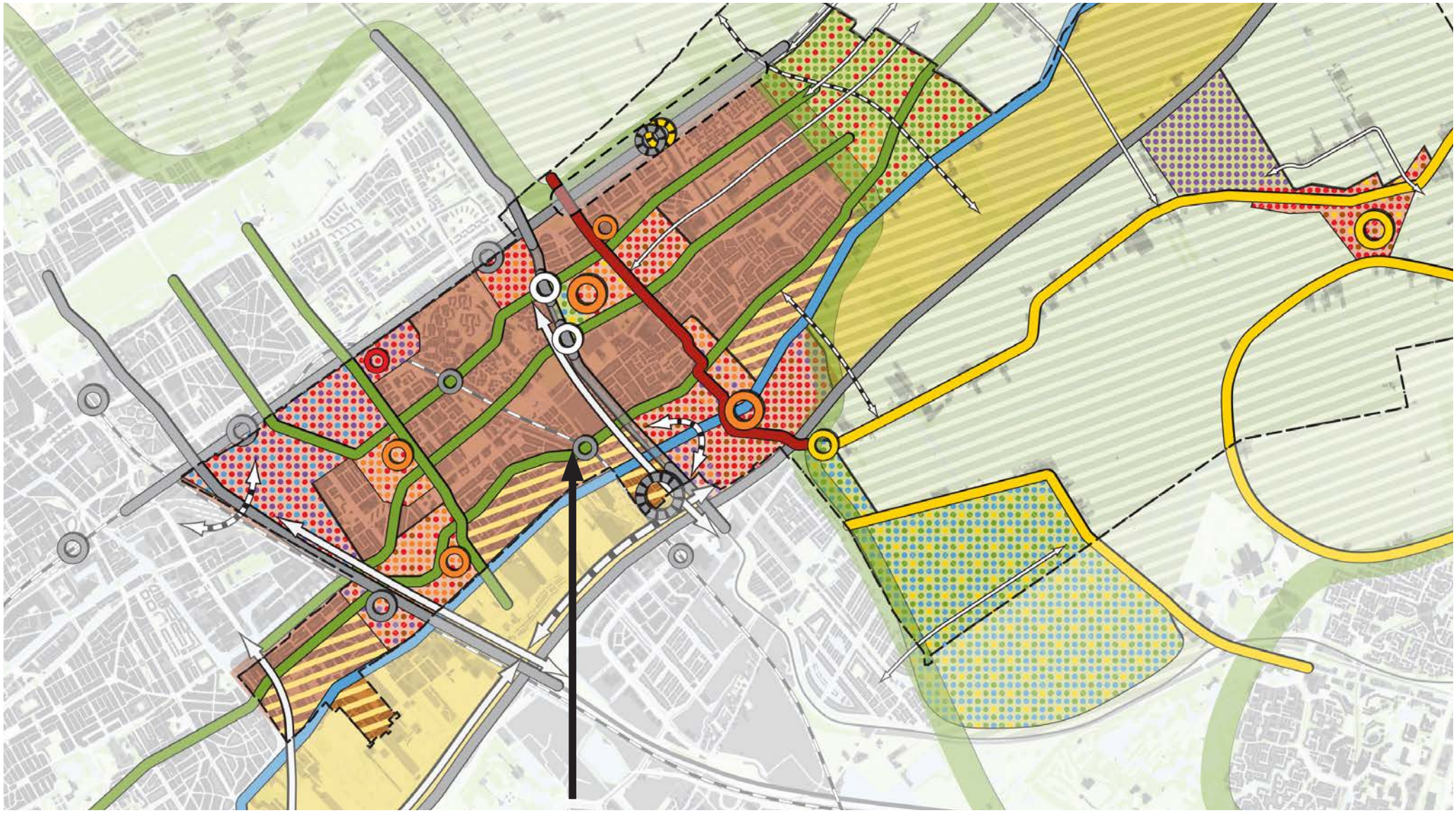
De beoogde ontwikkeling sluit nauw aan op het Rijksbeleid, zijnde de NOVI en Ladder voor duurzame verstedelijking. De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de prioriteiten van de NOVI zoals klimaatadaptatie en energietransitie, duurzaam economisch groeipotentieel en sterke en gezonde steden/regio's. Door de ontwikkeling wordt bijgedragen aan het niet volbouwen van het landelijk gebied zodat deze toekomstbestendig kan worden ontwikkeld en bijdraagt aan de kwaliteit van leven in de naastliggende steden.

De beoogde ontwikkeling kan worden gemotiveerd aan de van de drie opeenvolgende stappen van de Duurzame ladder voor verstedelijking.

1; er is een grote vraag naar woonruimte, in alle sectoren en prijsklasses. Leidschendam-Voorburg is een zeer populaire woonplaats voor inkomens in het hogere segment. Nieuwe appartementen kunnen bijdragen aan de doorstroming (van bijvoorbeeld vergrijzende bevolking) en zodoende grondgebonden woningen vrijspelen voor gezinnen.

2; er is beschikbare ruimte als deze kan worden herontwikkeld met het beoogde programma. Het huidig gebruik als garagebedrijf en woning kan intensiever worden benut en profiteren van de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer.

3; het huidige gebied is rommelig en verouderd qua bebouwing en functies. De gewenste ontwikkeling zorgt voor een verbetering van de omgevingskwaliteit. Er ontstaan geen grote hoogte-contrasten met omliggende bebouwing. In de nieuwe situatie ontstaat een hoogwaardige architectuur en groen-stedelijke uitstraling. Samen met de hogere dichtheid sluit het hiermee goed aan op de omgeving en de entree vanaf de RandstadRail en Leidschendam.



Structuurvisie 2040 (vastgesteld 2012)

pijl bij het plangebied

driedeling
stedelijk gebied
Vlietzone
buitengebied

integrale opgaven
identiteitsdragers
versterken groene woonstad
Stadsrand
Infra-as, Centrale Groenzone, Historisch lint, Loozone
Vlietoevers

economische kansen en voorzieningenstructuur
Voorzieningen-as

verbeteren regionale bereikbaarheid
Entree Sijtwende, Entree Utrechtsebaan, Spoorzone
Polderlinten

gebieden
1 gebiedsopgave Regiopark Duin, Horst en Weide
2 regionale gebiedsopgave Vlietzone

wonen
bedrijven/kantoren
voorzieningen
cultuurhistorie
groen
recreatie
water
gemengd programma

verbindingen
MIRT-opgave
recreatieve of langzaam verkeerverbinding
te onderzoeken/ te agenderen verbinding

knopen
knoop
ruimtelijke knoop
te onderzoeken/ te agenderen knoop

3.2.Provinciaal beleid

'Omgevingsvisie Zuid-Holland' en 'Omgevingsverordening Zuid-Holland'
Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de omgevingsvisie en de omgevingsverordening. Operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en -plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit. De Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 20 februari 2019 de 'Omgevingsvisie Zuid-Holland' en de 'Omgevingsverordening Zuid-Holland' vastgesteld. Beiden zijn op 1 april 2019 in werking getreden en opgesteld in het kader van de Omgevingswet die in 2023 in werking treedt. Het beleid is gericht op het realiseren van maatschappelijke belangen en het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit.
De omgevingsvisie benoemt voor de provincie de visie, ambities en opgaven voor de provincie Zuid-Holland. De omgevingsvisie bevat zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving:

naar een klimaatbestendige delta;
naar een nieuwe economie: the next level;
naar een levendige meerkernige metropool;
energievernieuwing;
best bereikbare provincie;
gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Betekenis voor de gewenste ontwikkeling:
De beoogde ontwikkeling sluit nauw aan op het provinciale beleid. Het draagt bij aan de verwezenlijking van de zes ambities voor de fysieke leefomgeving en de provinciale Kwaliteitskaart.

3.3.Gemeentelijk beleid

Herijking Structuurvisie 'Ruimte voor Wensen' (2012)
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 gaat daarbij uit van een indeling voor de gemeente in een stedelijk gebied, de Vlietzone en het buitengebied. Het projectgebied valt volgens de structuurvisie binnen het stedelijk gebied. 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

Oosteinde 241-243 - VOORBURG

Bestemmingsplan met het plangebied (rode lijn)

woonmilieus. Tevens wordt aandacht gegeven aan de verbetering van de leefbaarheid van bestaande wijken en kwaliteitsverbetering van het stedelijk raamwerk en de identiteitsdragers. Ook 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.

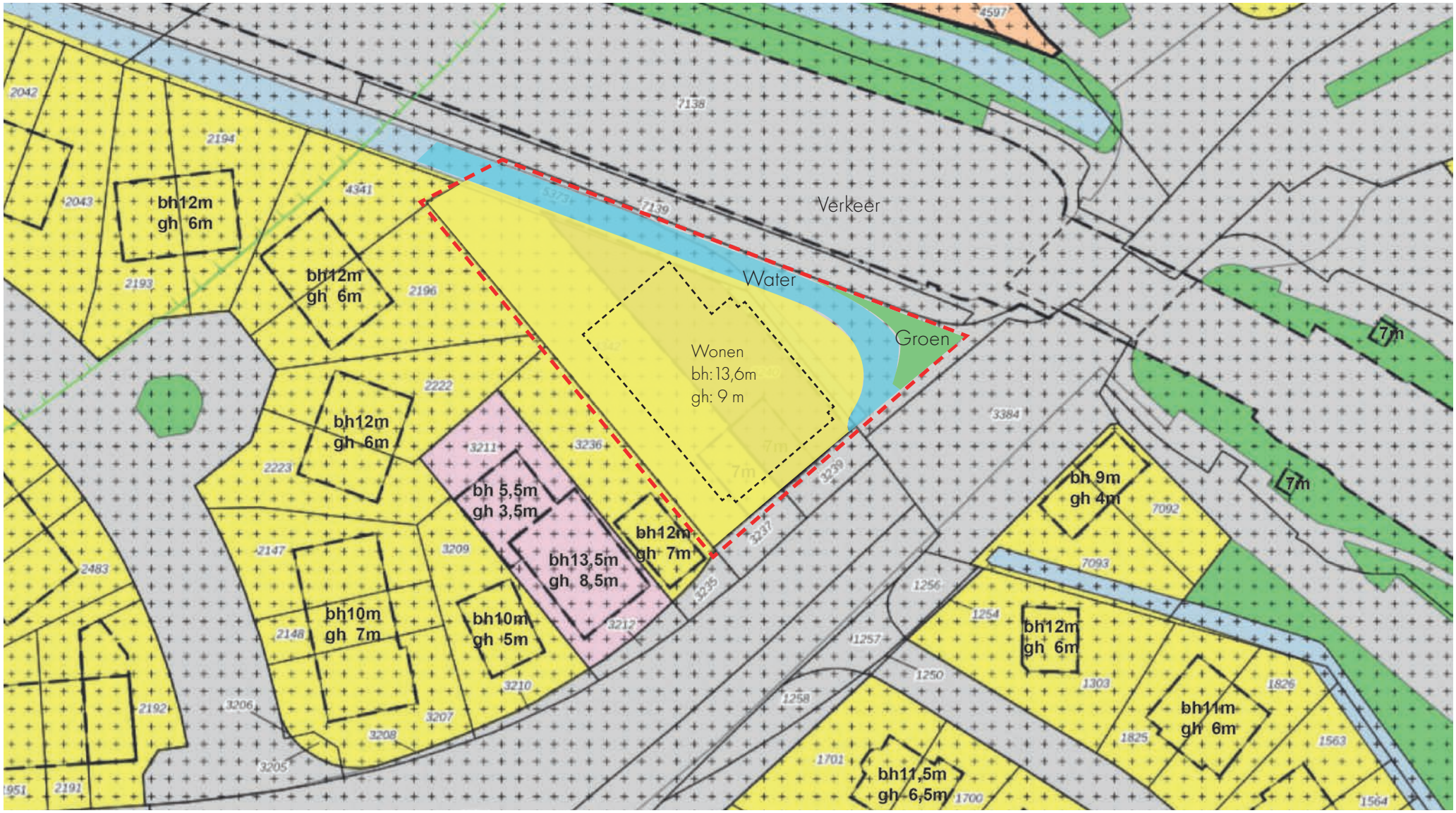
De locatie ligt naast een grijze knoop en aan een groene historische lint. Knopen zijn strategisch gelegen plekken die een bijzondere potentie hebben voor de verdere ontwikkeling en positionering van de gemeente. Deze plekken danken hun huidige en toekomstige ontwikkelpotentie tot knooppunt of accent aan de ligging aan de entrees, in de kernen, aan multimodale vervoersknooppunten of recreatieve knooppunten. Bij de ontwikkeling van deze knopen en accenten dient rekening gehouden te worden met de bijzondere potentie van de plek en de mogelijke waarde om een aantrekkings- of een herkenningspunt te creëren. Voor de RandstadRaillocatie Leidschendam-Voorburg is de gemeentelijke inzet voornamelijk op verbetering van ketenmobiliteit, door toevoeging van meer fietsfaciliteiten.

Verbetering van de herkenbaarheid en continuïteit Historisch lint:
1; De gemeente richt zich op het vergroten van de herkenbaarheid en continuïteit ten behoeve van de recreatieve waarde en functie van de route Rijswijk-Leiden met respect en aandacht voor cultuurhistorische waarden. Hierbij is het van belang om de beslotenheid binnen het stedelijk gebied en de openheid in het buitengebied te behouden.
2; Verbetering van de verbinding tussen de kernen. Hierbij gaat het om het vergroten van de betekenis als langzaamverkeerverbinding, het benutten van de dubbele structuur van het lint, terugdringen van het autoverkeer en behoud van een dekkend OV-netwerk. Daarbij werken we aan het verbeteren van het verblijfskarakter en de functie van de fietsverbinding Oosteinde, zoals de verbinding tussen Sijtwende en Leidschendam-Centrum.
3; Versterking van de cultuurhistorische betekenis en de relatie met de Vliet. Bij nieuwe ontwikkelingen zoals Leidschendam-Centrum willen we het cultuurhistorische karakter behouden en benutten, en laten aansluiten op de historische bebouwing. Bij de transformatie van Klein Plaspoelpolder ontstaat een kans om de ruimtelijke continuïteit en de cultuurhistorische betekenis van het lint plaatselijk te herstellen.

Betekenis voor de gewenste ontwikkeling:
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. Er wordt ingezet op het beter benutten van het openbaar vervoer en fietsverbindingen. De beoogde ontwikkeling draagt hieraan bij door bijvoorbeeld met de nieuwe bebouwing het Oosteinde beter en kwalitatiever te begrenzen zodat de historische lijn beter leesbaar wordt en een prettigere uitstraling krijgt. Er ontstaan ook kansen voor een vergroening van het wegprofiel doordat een deel van de inritconstructies kan vervallen. Tevens ontstaat de mogelijkheid om langs de spoordijk fietsenstallingen te realiseren zodat het openbaar vervoer beter benut kan worden.

De beoogde ontwikkeling sluit nauw op de structuurvisie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma. Het draagt bij aan de beoogde binnenstedelijke verdichting. De locatie ligt langs het 'historisch lint' waarvoor de gemeente inzet op kwaliteitsverbetering van openbare ruimte en herontwikkelingen faciliteert die bijdragen een hogere omgevingskwaliteit. Het voorliggende bouwplan sluit aan op de doelstellingen van de structuurvisie.

Herstelbesluit bestemmingsplan Stedelijk (2023)
Het bestemmingplan maakt op deze percelen geen ontwikkeling mogelijk en bestemd de huidige situatie; een woonhuis met de bestemming wonen en het garagebedrijf met de bestemming Bedrijf, met de aanduiding dat bedrijven tot en met categorie 2 toegestaan zijn. Verder is de watergang bestemd als Water en de spoordijk en het Oosteinde zijn bestemd als Verkeer.
Het beoogde bouwvlak, de hoogte en de woonfunctie zijn strijdig met het bestemmingsplan.



Oosteinde 241-243 - VOORBURG

Nieuwe gewenste planologische situatie (rode lijn)

Betekenis voor de gewenste ontwikkeling:
Om het woningbouwplan planologisch te kunnen inpassen, is het noodzakelijk dat er een speciale 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'.

Verordening sociale en middeldure woningbouw Leidschendam-Voorburg 2022
De toepassing van de verordening is bedoeld om het besluitvormingstraject voor het type te bouwen woningen duidelijker te maken en specifieke eisen te kunnen stellen vanuit het gemeentelijke beleid, afspraken met de provincie en haar wettelijke taken. De verordening stelt de volgende verplichting in art.4. t.a.v. sociale huur en middeldure huur-koopwoningen:
1: Bij een bouwplan met 10 of meer woningen, zoals bedoeld in artikel 2, dient de initiatiefnemer minimaal 30% sociale huurwoningen en minimaal 20% middeldure huur- of koopwoningen in het geplande woningbouwprogramma te realiseren.
2. In afwijking van het bepaalde in lid 1 kan het college besluiten in een bouwplan van 10 tot 30 woningen (een deel van) het verplichte aandeel sociale huurwoningen te vervangen door sociale koopwoningen.
3. De in lid 1 bedoelde woningen hebben een gebruiksoppervlakte van:
   a. Sociale huurwoningen: minimaal 55 m² gebruiksoppervlakte (go);
   b. Middeldure huur-/koopwoningen: minimaal 75 m² go.
Verder bepaalt artikel 9 dat na indiening van het bouwplan door de initiatiefnemer tot woningbouw de nakoming van de bepalingen in deze verordening worden gewaarborgd d.m.v. de vastlegging ervan in de anterieure overeenkomst tussen het College en de initiatiefnemer van het bouwplan. Het College geeft pas planologische medewerking aan het bouwplan nadat er een overeenkomst met de initiatiefnemer is afgesloten.

Betekenis voor de gewenste ontwikkeling:
Programmatisch wordt afgeweken van artikel 4.1 en 4.2 omdat er wordt ingezet op betaalbare koop in plaats van sociale huur of koop. Vanwege de zeer beperkte omvang van het woongebouw is niet mogelijk te voorzien in een combinatie alle doelgroepen in het gebouw.
Het bouwplan is voor de woningbouwcorporaties niet haalbaar gebleken en wordt daarom bij dit project gebruik gemaakt van de afkoopregeling sociale woningen zoals benoemd in hoofdstuk 3 van de gemeentelijke verordening sociale woningbouw.
Er worden 5 koopwoningen gebouwd voor starters en 8 middeldure koopwoningen voor senioren . Hiermee ontstaan 13 betaalbare koopappartementen op een totaal van 25 woningen, zijnde een groter percentage dan de wettelijk voorgeschreven 30%.
Ten aanzien van de minimum gebruiksoppervlakte komen de geplande woningen overeen met de wettelijke bepalingen en zijn ze groter.
Aan het college van B&W wordt gevraagd akkoord te gaan met de afwijking van de verordening m.b.t. het vereiste sociale huurwoningen.
De geplande woningen zijn bedoeld voor starters en senioren die graag in de omgeving van de gemeente Leidschendam-Voorburg (omgeving Park Vronesteijn) willen blijven wonen en bij doorstroming een gezinswoning achterlaten. Zo draagt het bij aan een aantrekkelijk woonmilieu.

Woonagenda 2024 tot en met 2027
De Woonagenda vormt per 1 januari 2024 vormt een uitvoeringsprogramma voor de overbruggingsperiode tot vaststelling van de Omgevingsvisie. Het formuleert geen nieuw beleid of nieuwe ambities, maar integreert meerdere rollen, taken en beleidsvelden.

Betekenis voor de gewenste ontwikkeling:
De ontwikkeling valt onder de Woonagenda, hoe het verhoudt tot ander woonbeleid en verordeningen is per onderdeel hiervoor aangegeven.

Nota Parkeerbeleid 2021 en Nota Parkeernormen 2023
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. Hierbij wordt onder andere ingegaan op: Rondom OV-knooppunten parkeren P+R-reizigers, die hun reis vervolgen met het openbaar vervoer. Indien de parkeervraag bij een station groter is dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen, dan kan dat leiden tot een toename van de parkeerdruk in de omgeving. Met name bewoners in de omgeving kunnen daar overlast van ondervinden. Streven is om bij alle stations wél een bepaald aantal parkeerplaatsen voor reizigers vrij beschikbaar te hebben, maar de overlast voor bewoners in de omgeving te voorkomen. Indien in de omgeving sprake is van een parkeerprobleem en toepassing van 'benutten' niet tot een oplossing leidt, kan de volgende maatregel worden ingezet: Zo veel mogelijk vrij parkeren bij de stations, maar een Blauwe zone toepassen in de omgeving.
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 2023. Deze stelt parkeernormen aan de verschillende type woningen uitgesplitst in in auto- en fietsparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers.

Betekenis voor de gewenste ontwikkeling:
Uit meerdere gesprekken met buurtbewoners wordt opgemaakt dat er een hoge parkeerdruk overdag wordt ervaren rondom het RandstadRail-station. De Parkeerbeleidsmaatregel van het instellen van een Blauwe zone kan verlichting bieden voor de bewoners. Voor de verdere toetsing aan de Nota Parkeernormen en onderbouwing van de toe te passen parkeeroplossing bij deze ontwikkeling en de daaruit voortvloeiende conclusies, wordt verwezen naar hoofdstuk 4.6 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Ten aanzien van de Nota Parkeernormen 2023 is een berekening gemaakt door mobiliteitsadviesburea Spark (zie bijlage 3) en de volgende conclusie getrokken: De herontwikkeling van Oosteinde 241-245 leidt tot een parkeervraag van dertien parkeerplaatsen voor bewoners op de werkdagnacht en vier parkeerplaatsen voor visite op de zaterdagavond. Gecombineerd is deze parkeervraag op de werkdagavond vijftien parkeerplaatsen. Er is een stallinggarage met 19 autoparkeerplaatsen ontworpen, deze heeft voldoende capaciteit om de bewoners en visite te kunnen faciliteren.

Uit het uitgevoerde parkeerdrukonderzoek door adviesbureau Trajan2 (bijlage 4) blijkt dat er beleidsmatig voldoende restcapaciteit is oftewel dat op piekmomenten in de omgeving niet meer dan 85% van de parkeerplaatsen worden benut. Er zijn tot deze grens voldoende plekken in de openbare ruimte om te kunnen voorzien in de parkeervraag van vier parkeerplaatsen voor de bezoekers van de woningen. Zodoende kan zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte het bezoekersplaatsvinden, waarbij het gemeentebeleid in eerste instantie dit op eigen terrein vraagt.

Economisch beleid
Het huidige bestemmingsplan geeft het plangebied deels als Bedrijf aan. Voorheen was hier een bekende garage gevestigd. In het bestemmingsplan is een actieprogramma Economie benoemd wat niet meer actueel is. De gemeente heeft op dit moment geen specifiek economisch beleid voor deze locatie en omgeving. Wel heeft de gemeente zich uitgesproken in de opmaat naar een nieuwe omgevingsvisie 2050 om vier 'Bouwstenen' vast te stellen als input voor dit nieuwe beleidsdocument. Deze bouwstenen zijn tot op heden, 15 okt 2024, echter nooit gepubliceerd.
Bij de Bouwsteen Economie en bedrijvigheid (21 september 2021) wordt aangegeven dat men wil inzetten om 'via integrale gebiedsontwikkeling gemeentebreed ten minste 5% van het toe te voegen bouwprogramma te reserveren voor niet-wonen functies.'. Verder wordt aangegeven in de Bouwsteen: 'De nadere uitwerking en invulling van deze 5%-norm volgt in de gebiedsgerichte uitwerking in de omgevingsvisie.'.

Betekenis voor de gewenste ontwikkeling:
Er is nu al jaren in de tijdelijkheid een garagebedrijf aanwezig op het terrein zonder vergoeding (anti-kraak) een beperkte onderneming voert. Het uitoefenen van een (garage-)bedrijf in deze overwegend groenstedelijke woonomgeving en op een onoverzichtelijke drukke verkeersplek brengt overlast en onveiligheid met zich mee. Het beeld vanuit de openbare ruimte is die van oude auto's bij sterk gedateerde en vervallen bebouwing.

Suggestie economisch programma i.c.m. bewaakte fietsenstalling op perceel naast RandstadRail-halte

De herontwikkeling gaat uit van een hoogstaand wooncomplex, in een nieuwe groene omgeving waardoor het overzichtelijker en prettiger wordt in deze omgeving. Een uitermate geschikte plek voor bedrijvigheid is direct rondom het station, er is eerder een suggestie gedaan om in de nieuwe situatie op het aan-de-spoordijkgelegen kavel (Akkerhuis locatie) een kiosk terug te brengen in combinatie met een 'bewaakte' fietsenstalling. Daarmee zijn meerdere problemen (fietsenoverlast, sociale controle en niet toegestane functies zoals een sportschool) op te lossen. Verder biedt de omgeving van het station nog veel restplekken die vragen om economische of logistieke (stallingen) invullingen.

Het opnemen van economische ruimte in het woningbouwplan is economisch niet haalbaar en ongewenst vanwege de overlast naar de buren op Oosteinde 239. Aannemelijk is dat een economische ruimte aan de straatzijde op de begane grond zou moeten komen. Echter op de beoogde plek zijn al starters en ouderenwoningen voorzien zijn en die zouden dan naar een verdieping erboven moeten waardoor de haalbaarheid van het plan geheel onderuit gaat. Een dergelijke betrekkelijk kleine kavelontwikkeling is niet geschikt om alle gemeentelijke beleidseisen uit te voeren. Daarom is waarschijnlijk ook de insteek van het nieuwe, nog niet vigerende, economische beleid (de Bouwsteen Economie en Bedrijvigheid) om dit 'via integrale gebiedsontwikkeling ten minste 5% van het toe te voegen bouwprogramma te reserveren voor niet-wonen functies.'.

Bij een grotere integrale gebiedsontwikkeling kunnen op een grotere schaal bouweenheden bepaald worden, die ofwel wonen, ofwel economische functies krijgen. Dat is, zoals eerder aangegeven, niet haalbaar bij deze kavelontwikkeling, niet zijnde een gebiedsontwikkeling. Als de gemeente op gebiedsniveau de omgeving van RandstadRailstation Leidschendam-Voorburg integraal wil ontwikkelen is hiervoor ten eerste een integrale visie of gebiedsuitwerking nodig. Dit kan de Omgevingsvisie zijn met een goede gebiedsgerichte uitwerking. Echter dienen beiden nog opgesteld te worden en zijn zodoende nu niet van toepassing op dit bouwplan. In de beoogde uitwerking kunnen de kansen zoals de benoemde realisatie van een fietsenstalling met kiosk op het naastliggende kavel aan de spoordijk vanzelfsprekend zijn. Doordat dit gekoppeld is aan de mobiliteit van het station zou dit zou wel bijdragen aan de werkgelegenheid maar ook aan de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Water- en rioleringsplan 2022-2027 Leidschendam-Voorburg

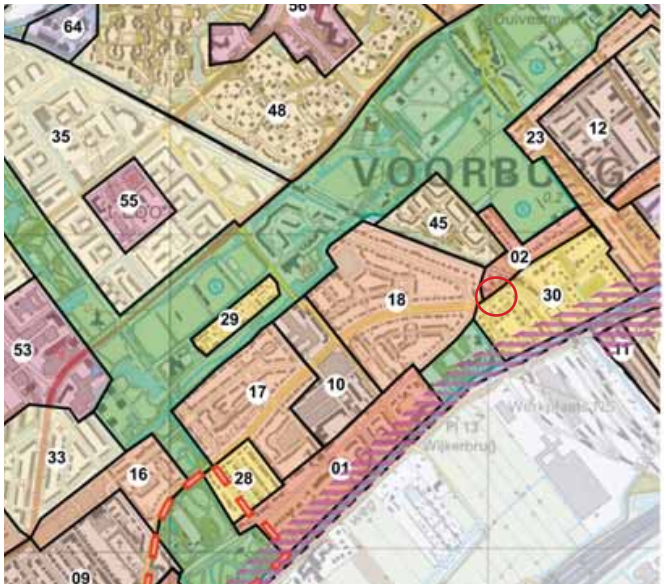
In 2050 willen we dat Leidschendam-Voorburg volledig gesteld staat om de wijzigingen in het klimaat adequaat op te vangen. De gemeente versnelde en intensiveerde daarom de aanpak van wateroverlast in 2016 en levert met de riolerings- en waterzorg een bijdrage aan het reduceren van hittestress, droogte, de gevolgen van overstromingen en de gevolgen voor de oppervlaktewaterkwaliteit. We zetten meer in op scheiden van hemelwater en afvalwater door particulieren (afkoppelen) door o.a. advies via Waterloket, afkoppelcoaches en participatieprojecten. Maatregelen worden zoveel mogelijk gelijktijdig genomen met reconstructiewerkzaamheden aan weg en riolering (het zogenaamde "meekoppelen"). Bewustzijn bij inwoners wordt versterkt door het zwaarder inzetten in de komende planperiode op communicatie rond de gevolgen van klimaatverandering en de eigen verantwoordelijkheid van de inwoners in de te nemen maatregelen.

Betekenis voor de gewenste ontwikkeling:

De ontwikkeling beoogt aan te sluiten op de verschillende aspecten van het water- en rioleringsbeleid, zoals bijvoorbeeld het realiseren van een gescheiden rioolstelsel en hemelwater langer vasthouden in het gebied. Bij een ruimtelijk plan dient in het kader van de Watertoets overleg gevoerd te worden met de waterbeheerder over het ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Er heeft overleg plaats gevonden over de verlegging van de watergang. Dit kan rekenen op instemming van het waterschap omdat voorzien wordt in voldoende doorstroming wat de waterkwaliteit ten goede komt. Voor de verdere toetsing wordt verwezen naar hoofdstuk 6 Wateraspecten van deze ruimtelijke onderbouwing.

Welstandsnota Leidschendam-Voorburg, 13 september 2011

De Welstandsnota geeft gebiedscriteria en plaatst de locatie in gebiedstype 2: 'lint Veur', in de categorie 'historische gebieden'. Het geeft hierbij aan dat het belangrijk is een eigen architecturale expressie en eigen afmetingen(hoogte,breedte,diepte) te hebben gezien de perceelsgewijze bebouwing. Een hoge mate van detaillering en een goede verhouding van de kwaliteit in verhouding tot het omliggende historisch weefsel zijn belangrijk.



Welstandsnota, 2011, gemeente Leidschendam Voorburg (met locatie in rode cirkel)

Conclusie Welstandsnota

Met het doen van een Conceptaanvraag wordt het bebouwingsvoorstel en de architectuur voorgelegd ter beoordeling bij de Welstandscommissie. We ontvingen na 23-8-2023 dat de Conceptaanvraag schriftelijk negatief werd beoordeeld. Het verslag gaf een uitgebreide toelichting op stedenbouwkundige en landschappelijke punten die in eerste instantie geen onderdeel zijn van de Welstandsnota en de activiteit 'bouwen' en niet ingaan op de Welstandscriteria behorend bij het gebied 'Veur'. Meest relevante opmerkingen over architectuur waren: 'De ontwikkeling kent een alzijdige vormgeving terwijl er een voorgevel aan het Oosteinde dient te staan met ondergeschikte zijgevels en achtergevel.'. En 'De dakkapel in de kap is te hoog en breed.' Het bouwplan is hierop aangepast en ingediend als Omgevingsvergunning eind 2023. Tot juni '24 heeft er nog geen Welstandsbehandeling plaatsgevonden. Daarna is in 3 behandelingen gekomen tot een positief advies. Het ging met name om aanpassingen aan de spoorzijde, hoek en landschap.

samenvattende toelichting op de gebiedstyperingen.

De kenmerken van elk gebied worden voor een groot deel verklaard door de stedebouwkundige regelgeving en "ideologie-en" die in de verschillende periodes golden. Zij bepalen de geest van het gebied. Met tegenwoordige materialen en stijlopvattingen zou diezelfde geest bouwkundig anders kunnen worden vertaald. Sommige gebieden kunnen dat heel goed hebben, in andere zal meer aangesloten moeten worden bij toenmalige architectonische stijlkenmerken. In de beschrijvingen van de gebieden wordt daar nader op in gegaan. In telegramstijl samengevat zijn de kenmerken:

• historische bebouwing: individuele opdrachtgevers, over het algemeen individuele panden, variatie in breedte, diepte en verschijningsvorm per pand, veelal gerelateerd aan het gebruik en de bouwperiode, en gebaseerd op de daarmee verbonden traditionele bouwwijzen, qua stijl, materiaalgebruik, detaillering, vakmanschap en historische en sociale context.

Welstandsnota, 2011, gemeente Leidschendam Voorburg

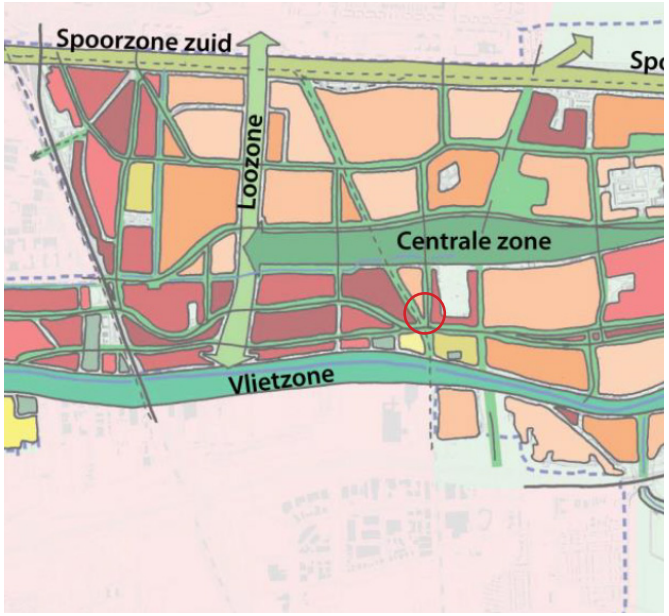
foto huidige situatie

Groenstructuurplan Gemeente Leidschendam-Voorburg: Buitengewoon Groen, 2009

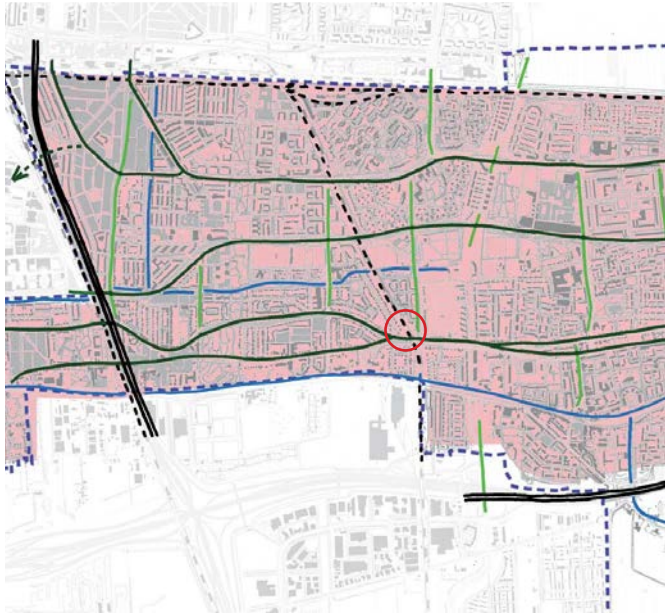
Het structuurplan, uitvoeringsprogramma en investeringsagenda maakt de ambities voor verschillende groengebieden zoals de Centrale zone, Vlietzone, enz concreet. Kwalitatieve groene gebieden zijn bepalend voor de woonkwaliteit van de omgeving. Voor groene structuurlijnen is bijzondere aandacht, zoals bijvoorbeeld het Oosteinde en de Parklaan. In de Deelkaart 'Groene lijnen' worden de belangrijke groene lanen aangegeven met donkergroen en met lichtgroen. Hiervoor worden vervolgens ambities en uitvoeringsprogramma's aan gekoppeld. De spoorlijn van de RandstadRail is in de deelkaart 'Groene lijnen' gestreept aangegeven en geen onderdeel van ambities of een uitvoeringsprogramma. Wel staat het in de nota bij de groeninventarisatie (p.15) benoemd als 'overige waardevolle ecologische gebieden'.

Betekenis voor de ontwikkeling

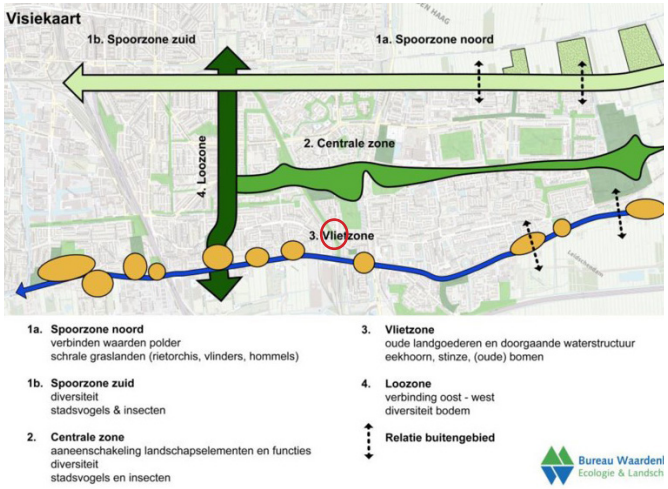
De locatie ligt aan de Groene (structuur-)lijn Oosteinde, deze wordt vooral bepaald door bomenrijen. Voor de locatie van de ontwikkeling ontbreekt deze. De vermindering van het aantal inritten bij de ontwikkeling biedt de gemeente de kans om de bomenrij toe te voegen. De spoordijk is bij de inventarisatie als 'overig waardevol ecologisch gebied' gekarakteriseerd. Er zijn in de nota geen beleidswensen voor geformuleerd. In het bestemmings-



Hoofdgroenstructuur (de locatie rood omcirkeld)
Groenstructuurplan Gemeente Leidschendam-Voorburg 'Buitengewoon Groen' (2009)



Deelkaart 'groene lijnen' (structuurlijnen) (de locatie rood omcirkeld)
Groenstructuurplan gemeente Leidschendam-Voorburg 'Buitengewoon Groen' (2009)



Nota Natuur in de stad,
Leidschendam-Voorburg, 2019 (de locatie rood omcirkeld)

plan is de spoordijk geheel met de Verkeersdoeleinden bestemd. Door meer kwalitatief inheems groen te realiseren bij de buitenruimte van de ontwikkeling en de watergang en -oevers te vergroten kan de groenwaarde van de spoordijk versterkt worden. De beoogde ontwikkeling tast de groenwaarde van de spoordijk niet aan.

Maatregelen ten behoeve van vogels en vleermuizen Oosteinde 241tm245 Voorburg

1. Huismuskast en vleermuiskast in gevel

Uit Rapportage Gras advies, Quickscan Wet natuurbescherming blijkt 'meerdere waarnemingen bekend in de omgeving van gewone dwergvleermuis, Rosse vleermuis en ruige dwergvleermuis.

Figuur 1 en 2: Neststeen huismus of andere kleine vogels
Figuur 3 en 4: Vleermuis inmetselsteen

Hierbij is het van belang dat er meerdere nestplekken bij elkaar worden geplaatst met tussen de openingen een minimale tussenruimte van 50 cm op een hoogte van minimaal 2,5 meter. De kasten mogen niet in de volle zon geplaatst worden en kunnen het beste in de noord/oost gevel of in de schaduw van een dakgoot geplaats worden. Tot slot is het van belang dat de omgeving ook geschikt is voor huismus dmv inheemse struiken. Voorstel posities zie tekening Fietsenberging gevels. Tek.DO.25

2. Huismus en Gierzwaluw voorzieningen in Hoofdgebouw

In Rapportage Gras advies, Quickscan Wet natuurbescherming staat: 'Daarnaast zorgt de vegetatie binnen het plangebied voor voldoende foerageer- en schuilmogelijkheden om voor huismus zeer aantrekkelijk te zijn. De aanwezigheid van nestlocatie gierzwaluw en huismus kan daarom niet worden uitgesloten.' Echter in aanvullende onderzoek is dat wel uitgesloten. Vandaar dat de onderstaande maatregelen als optie kan worden aangebracht, om de biodiversiteit in de omgeving te helpen/ op advies van GRAS Advies.

2.1. Vogelnest in overstek Hoofdgebouw (zie detail V10)

Door het maken van een holle ruimte of het plaatsen van een nestlocatie in de overstek ontstaat broedruimte voor onder andere gierzwaluwen en huismussen. Bij de grootte van de invliegopening dient rekening te worden gehouden met de doelsoort (Huismus: 35 mm diameter - Gierzwaluw 32*65 mm). Hierbij is het van belang dat er vrije uitvliegruimte is en dat de openingen zich niet bevinden bij kozijnen.

Natuurinclusieve maatregelen, ontwerpbijlage C, WK Architecten

Natuur in de stad, 2019

De nota vormt een aanvulling op de nota groen en geeft de ecologische ambities weer op kaart en in voorwaarden bij ontwikkelingen. De spoordijk is bij de inventarisatie als 'overig waardevol ecologisch gebied' gekarakteriseerd.

Betekenis voor de ontwikkeling

De locatie ligt buiten de Ecologische visiegebieden, de spoordijk en watergang betreft overig groen. Er wordt in de nota advies voor inrichting en beheer gegeven waar het voorstel aan voldoet. Dit gaat met name over de inrichting van de nieuwebuitenruimte en beplanting, maar ook over de nieuwe bebouwing. Er zijn verschillende nestvoorzieningen meeontworpen, zoals nestkasten voor vleermuizen en huismussen en groene daken. Zie hiervoor de ontwerpbijlage C van WK Architecten.

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 de 25 appartementen en 19 parkeerplaatsen en 87 fietsstalplekken aan het Oosteinde 241-243 te Voorburg. Daarnaast past de ontwikkeling binnen de Watertoets van het Hoogheemraadschap van Delfland.

foto huidige situatie

foto huidige situatie

foto huidige situatie

foto huidige situatie

foto huidige situatie, gezien vanaf RandstadRail-halte

foto huidige situatie

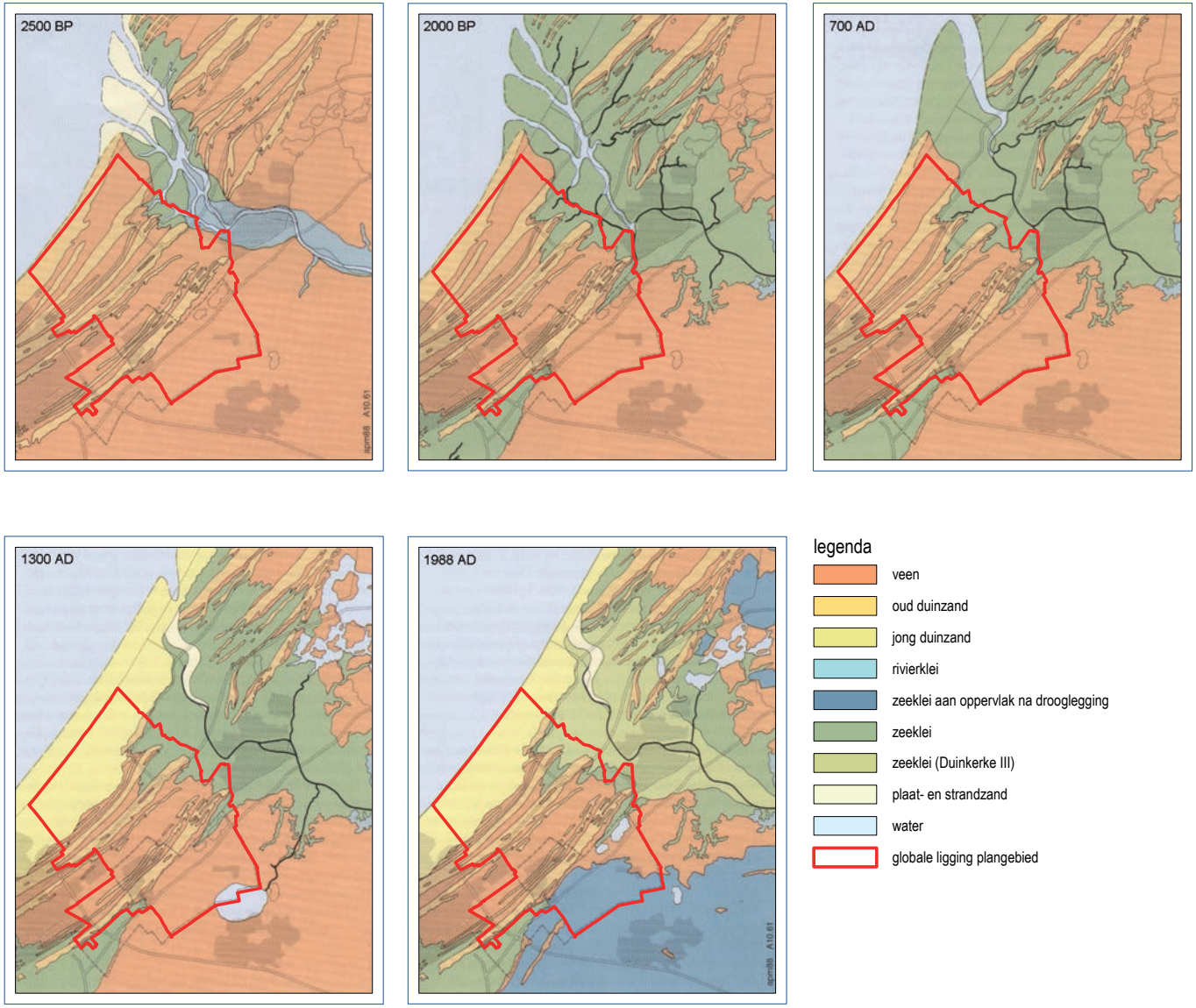
4. RUIMTELIJKE ASPECTEN

4.1.Stedenbouwkundige inpassing

Voor een goede stedenbouwkundige inpassing wordt rekening gehouden met de 'genius loci' oftewel 'de geest van de plek', hiervoor wordt ingegaan op de ontwikkelingsgeschiedenis van de plek. Typerend voor de omgeving Voorburg en Leidschendam, en geheel Haaglanden, is de specifieke ondergrond die bestaat uit strandwallen die evenwijdig aan de kustlopen. Over de strandwallen ontstonden de eerste wegen en nederzettingen. Hierdoor is een ortogonaal stedelijk gebied ontstaan waarbij haaks op de kust vaak meer infrastructurele lijnen kenmerkend zijn.

Het Oosteinde maakt onderdeel uit van een dergelijk historisch lint wat ongeveer ontstaat bij Leiden en doorloopt tot aan het Westland. Hieraan onstonden buitenplaatsen, landgoederen en dorpen zoals Voorburg en Rijswijk. De zandgronden van de strandwallen boden meer welgestelde bewoners een plek in tegenstelling tot de veenwijdegebieden.

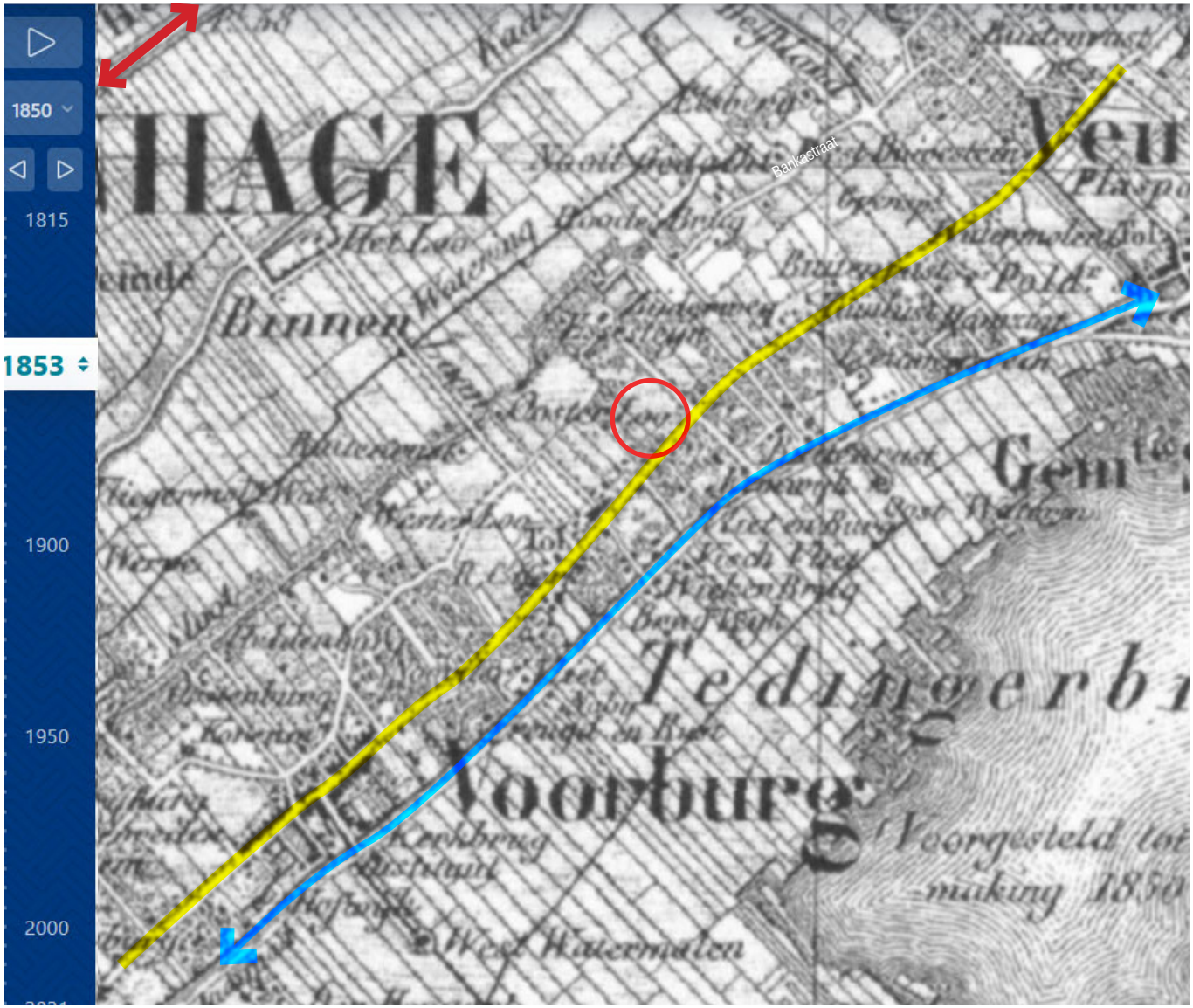
In de 12e eeuw of eerder is de nabij de ontwikkellocatie gelegen Vliet gegraven als ontwateringskanaal en verbinding tussen de Oude Rijn en de Schie. Op de plaats van de sluis bij Leidschendam lag tot halverwege de 17e eeuw een overtoom. De waterschappen Rijnland en Delfland hadden een verschillend waterpeil. Daarom was de Vliet hier afgedamd en passagiers van trekschuiten moesten overstappen om hun reis te vervolgen. Zware goederen moesten worden overgeladen, waarbij stapelrecht werd geheven.



Een belangrijke periode in de ontwikkelingsgeschiedenis van Nederlandse steden en ook Leidschendam-Voorburg is de opkomst van de trein en afschaffing van de Vestingswet rond 1850. Er kwam een grote verstedelijking op gang rondom de oude steden buiten de singels. Maar ook op afstand doordat men met de trein naar de stad kon forenzen.

De Oude Lijn, de spoorlijn tussen Rotterdam en Haarlem, die in 1843 werd gerealiseerd, kruiste de tolweg die vanuit Voorburg naar Den Haag liep (de latere Laan van Nieuw Oosteinde). De eigenaar van die tolweg, bewoner van de hofstede De Werve, kwam met de spoorwegmaatschappij overeen dat er gestopt zou worden bij de tol. Dit is de oorsprong van het station Laan van Nieuw Oost Indië, dat aanvankelijk de naam Nieuw Oosteinde droeg. Vanuit daar was Voorburg goed bereikbaar. Later werd dit nog beter met de opening in 1870 van een station Voorburg aan de nieuwe spoorlijn van Den Haag naar Utrecht. Voorburg begint uit te breiden met woonbebouwing voor de meer welgestelden.

Langs het Oosteinde ontstaat veel verkeer, waaronder een stoomtram sinds 1882 van Den Haag via de Laan van Oosteinde, het Oosteinde naar Leidschendam en verder naar Leiden.



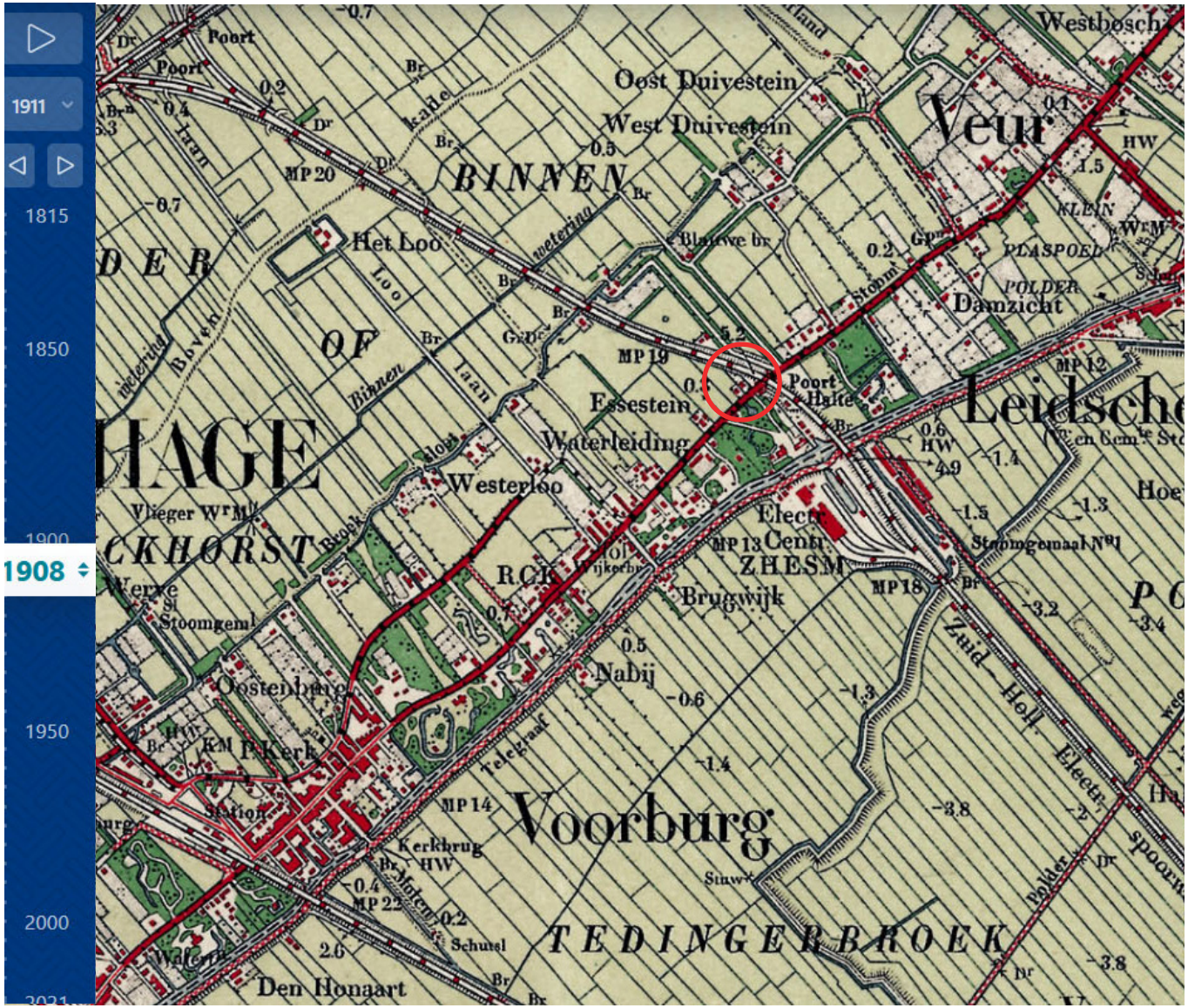
LIGGING AAN HET OOSTEINDE
SPOORLIJN
STROOMTRAM

Na 1900 vinden er een aantal belangrijke ontwikkelingen in de nabijheid van de ontwikkellocatie plaats.
De meeste bebouwing op en rond de ontwikkellocatie wordt rond 1902-1906 gebouwd. Er worden hele nieuwe buurten gebouwd na WW1.

In 1908 wordt de eerste elektrische treinlijn geopend, de Hofpleinlijn van Rotterdam naar Den Haag met eraan gelegen het station Leidschendam-Voorburg. Het ligt verhoogd op een spoordijk en kruist het Oosteinde op een viaduct. Het kruist schuin door het rechte veenwijdelandschap.

Eronder liep al de stoomtramlijn tussen Leiden en Den Haag. De stroomtramlijn tussen Leiden en Den Haag werd in 1924 heraangelegd op normaalspoor en geëlektrificeerd. Dit werd een van de Blauwe Tramlijnen. Met de heraanleg werd ook het trace verlegd naar de tegelijkertijd gerealiseerde Parkweg.

CA. 1910



STATION VOORBURG - LEIDSCHENDAM, HOFPLEINLIJN 1908

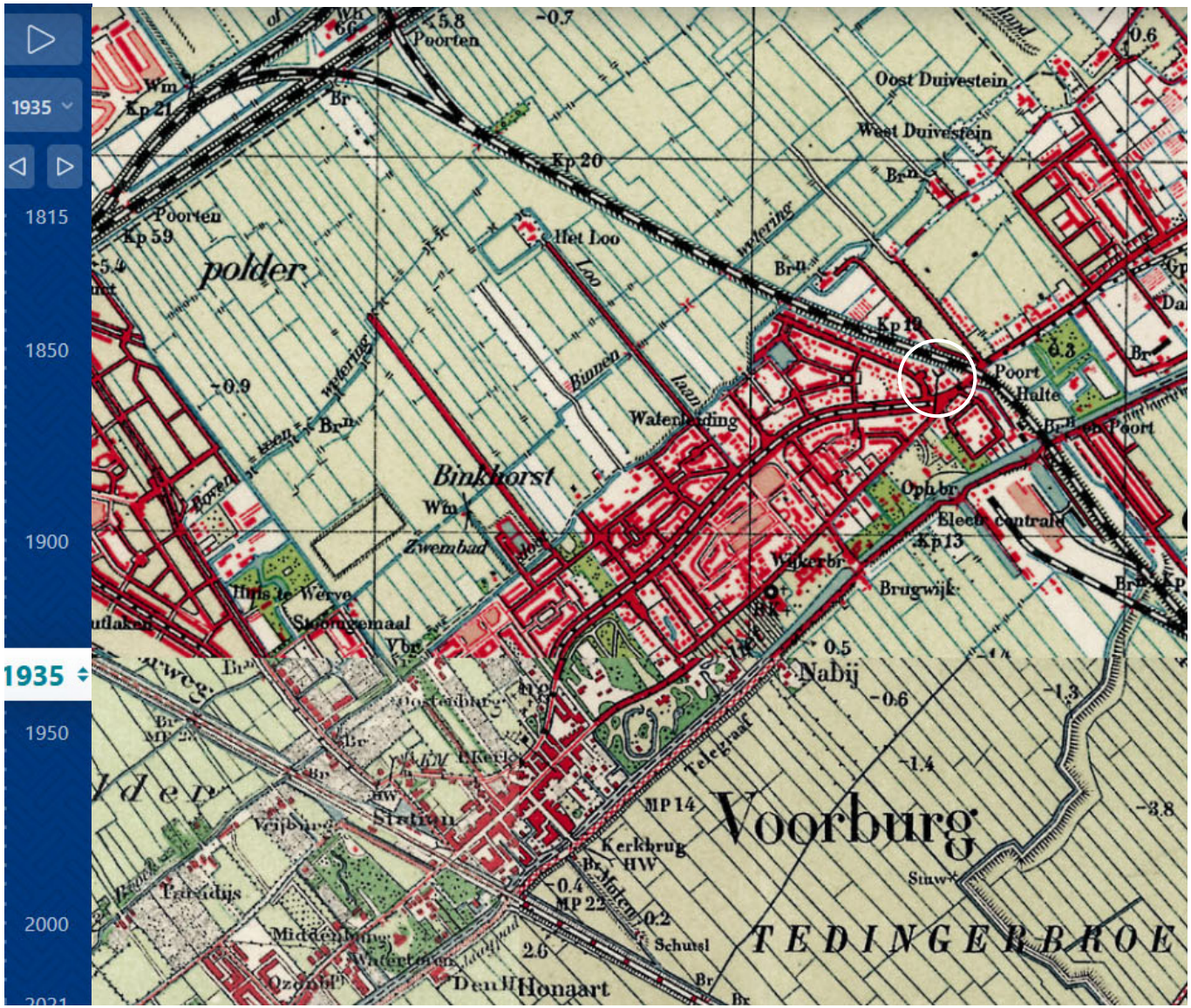
Bouwjarenkaart

Bebouwing uit de periode 1902-1906: v.l.n.r. gebouw Vronesteyn uit 1932, gemeentelijk monument Oosteinde 239 en de twee huizen Oosteinde 241 en 243.

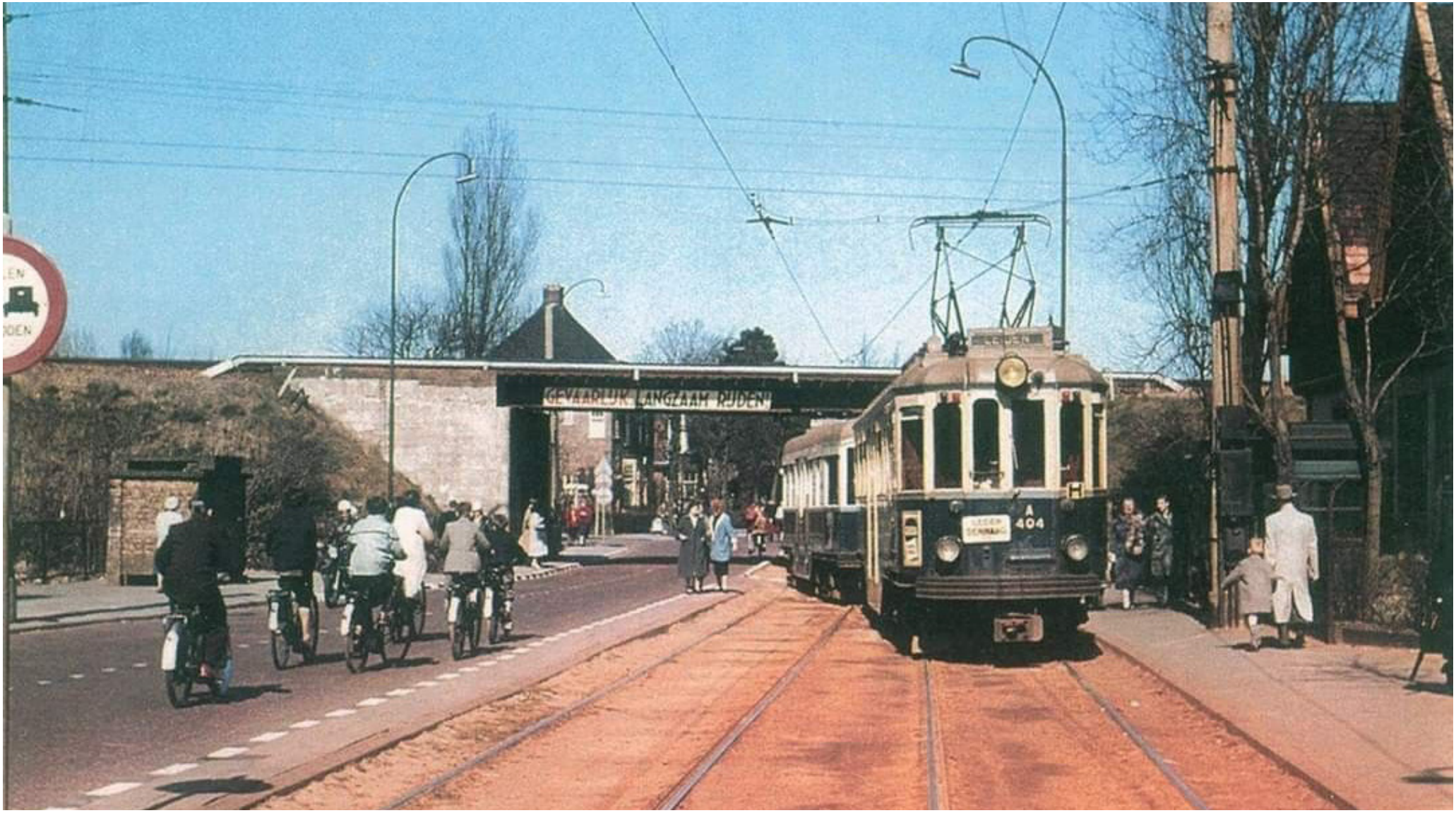
CA. 1900

Twee treinwachterswoningen uit ca. 1910, gemeentelijke monument

Op de kaart van 1935 is te zien dat de verstedelijking een hoge vlucht neemt. De wijk rond Laan van Vronesteyn is gebouwd. Het gebouw Vronesteyn, op nummer 237, werd in 1932 gebouwd als hotel. Op het terrein aan nummer 243 wordt de autogarage Vronesteyn in gebruik genomen. De tram loopt sinds 1924 over de nieuw aangelegde Parkweg. De Blauwe tram blijft dan nog tot 1965 in gebruik. Daarna wordt de weg geherprofileerd naar een vierbaansweg ten behoeve van het groeiende autoverkeer.



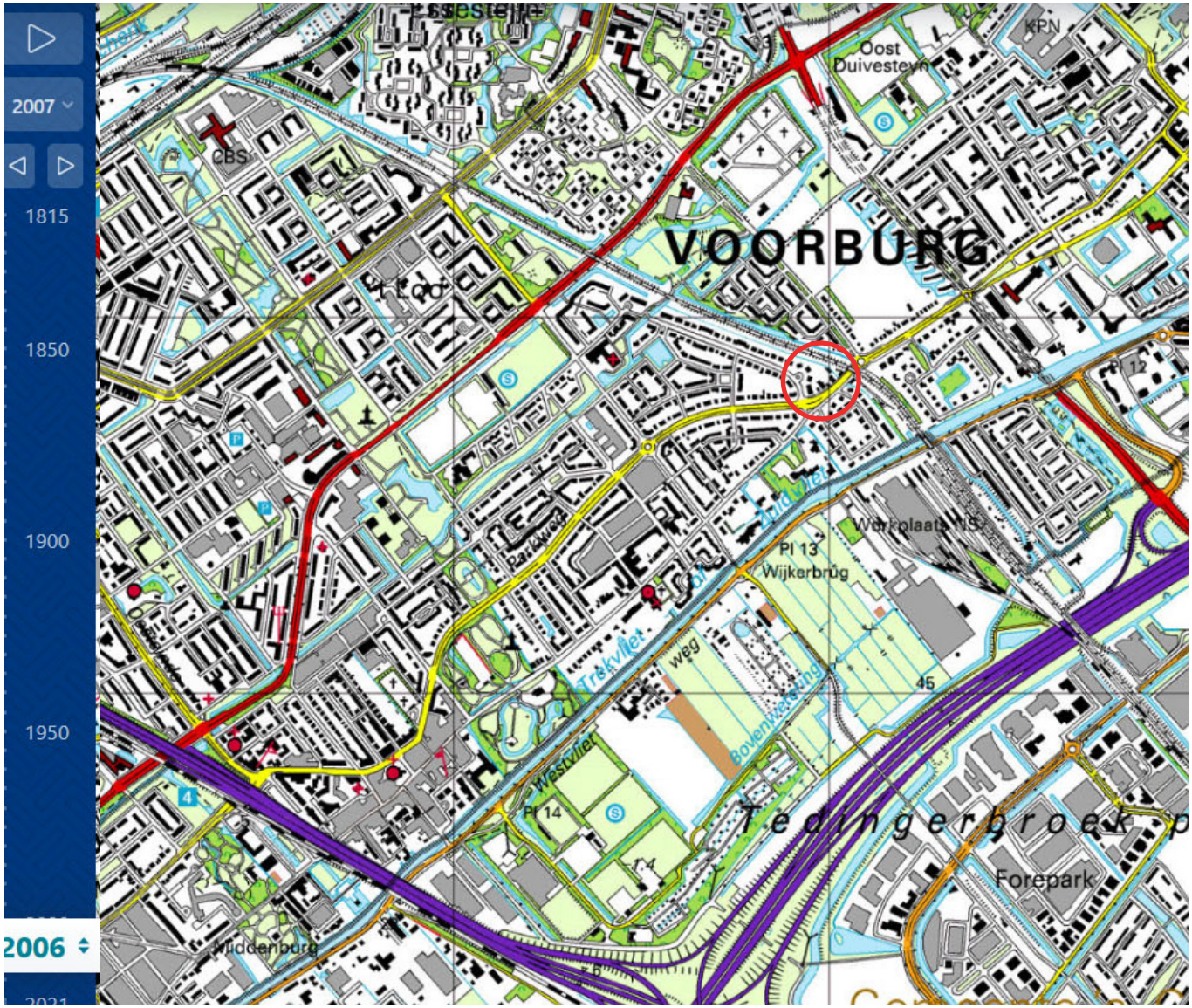
VERSTEDELIJKING
TRAM & PARKWEG
LAAN VAN LEEUWENSTEIJN
BOUW GARAGE VRONESTEIJN



BLAUWE TRAM 1924 - 1965

Het kaartbeeld uit 2006 laat de resultaten de grootschalige stadsuitbreidingen zien, waarvan een van de laatste de Kleurenbuurt is. En de eerste binnenstedelijke herontwikkelingen zoals die van Park Leeuwensteijn en de Sijtwende-ontwikkeling met bebouwing en park.
Direct naast het ontwikkelgebied wordt de Hofpleinlijn omgebouwd tot een RandstadRail-halte. Er komen perrons op het viaduct te liggen en nieuwe trapingangen aan deze zijde van het Oosteinde. Er worden rondom, maar vooral aan de Leidschendam-zijde veel fietsvoorzieningen gerealiseerd. Het passagiersgebruik van de RandstadRail neemt sterk toe. Er is een te kort aan fietsparkeerplekken met wildparkeren tot gevolg.
De langs de spoordijk historisch gegroeide situatie met een charmant transformatorhuis, kassen en een bloemenkiosk zijn elk nu gesaneerd.

CA. 2005



OMGEVING VOLGEBOUWD >> BINNENSTEDELIJKE HERONTWIKKELINGEN
PARK LEEUWENSTEIJN
SIJTWENDE BEBOUWING EN PARK
OMBOUW NAAR RANDSTADRAIL

De tegenoverliggende 'spoorbebouwing'.

De kavelgewijze bebouwing aan het Oosteinde

villa-ensemble park Vronesteyn

zicht vanaf de RandstadRailhalte

ensemble Laan van Leeuwensteyn

brede gevels van grotere stedenbouwkundige korrels langs de Parkweg

brede gevels langs het Oosteinde

huis Eemwijk en recht villapark Vronesteyn gezien vanaf de Vlietweg

Betekenis ontwikkelingsgeschiedenis voor de ontwikkeling

Het ontwikkelgebied ligt aan het Oosteinde een historische lijn in het landschap (geel in de kaart). De naastliggende spoordijk (rode lijn) is een doorsnijding van het landschap en het stedelijk gebied, een incident zonder structurele betekenis voor het stedelijk weefsel. De Parkweg (groene lijn) is een latere laan die deels de verkeersfunctie heeft overgenomen van de historische lijn.

De nieuwe bebouwing dient zich met name op de historische lijn van het Oosteinde te oriënteren en een bouwmassa en architectuur te krijgen die aansluit op het kavelgewijze bebouwingsbeeld uit met name de periode 1850-1940. Qua massa sluit de ontwikkeling aan op de gevraagde oriëntatie en bij de goot- en nokhoogtes van naastliggende villa Welgelegen en gebouw Vronesteyn.

Passend bij de welstandscriteria wordt een kavelgewijze massa en architectuur ontworpen. De voorgestelde architectuur is een herinterpretatie van de vooroorlogse bebouwing in de Nieuw Haagse School-stijl. Deze stijl is op vele plekken in Voorburg (en geheel Haaglanden) terug te vinden. Bijvoorbeeld aan de andere zijde van de Parklaan bij de hoek met de Zwartelaan.

hoek Zwartelaan-Parkweg

27 m-breed ensemble op de hoek Laan van Leeuwesteyn - Parkweg

25m-brede gevels van grotere stedenbouwkundige korrels langs de Parkweg

brede horizontale gevels langs het Oosteinde

26,2m-brede horizontale gevel aan de Parkweg.

Bebouwing omgeving

De directe omgeving wordt gekenmerkt door een overwegend kavelgewijze bebouwing langs het Oosteinde met verschillende architectuurstijlen uit de periode 1900-1940.

De achterliggende bebouwing langs de Laan van Leeuwensteijn is als een ensemble ontwikkeld, net als het aan de overzijde liggende kleine villapark Park Vronesteyn.

In de omgeving komen een groot aantal bredere bebouwingskorrels voor, met gevelbreedtes variërend van 17 tot 27 meter.

De bebouwingshoogte in de omgeving is overwegend 2 laags met kap, waarbij de volgende gemiddelde goothoogtes van 5-7m vooral voorkomen, samen met nokhoogtes van gemiddeld 10-12 m.

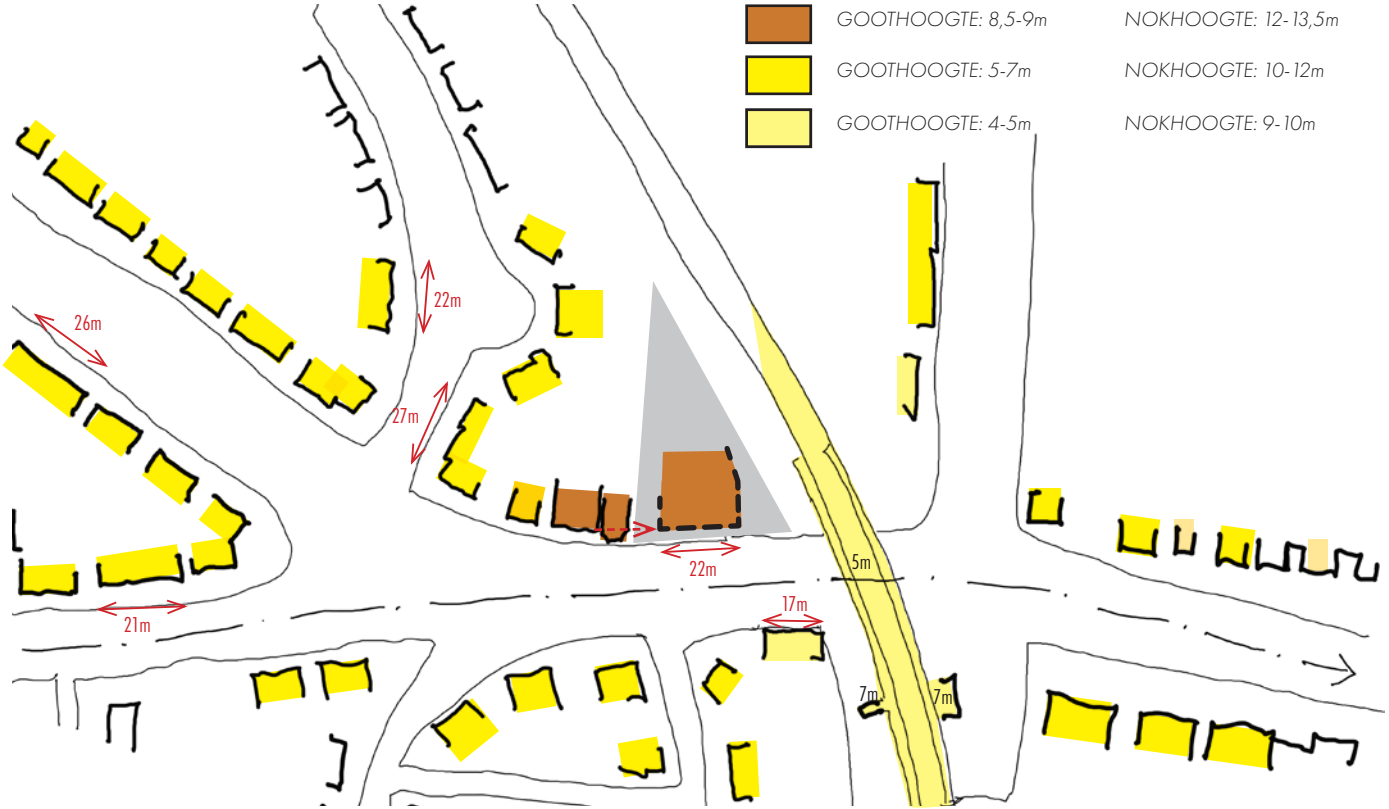
De direct naast de ontwikkeling gelegen bebouwing heeft een iets hogere bouwhoogte van circa 8,5-9 m goothoogte en 12 tot 13,5m nokhoogtes.

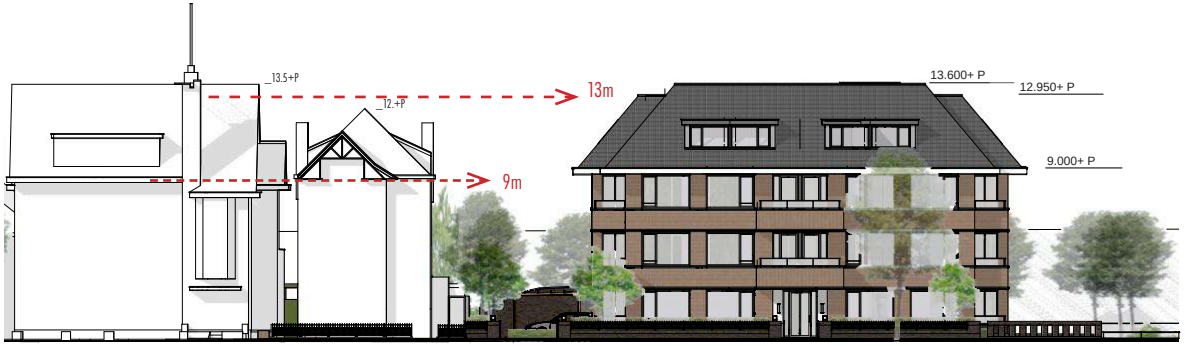
Betekenis voor de ontwikkeling

De bouwhoogte van de naastliggende bebouwing wordt toegepast, goot- en nokhoogtes worden verlengd in de nieuwe bouwmassa. De massa wordt in de rooilijn van gebouw Vronestein gezet zodat er een voortuin kan ontstaan en beter zicht op gemeentelijk mon ument Oosteinde 239. Hierdoor ontstaat stedenbouwkundige samenhang. Vanaf de hoger gelegen spoordijk wordt door de hoogte van de bouwmassa goed ervaren dat bij deze hoek de historische bebouwingslijn van het Oosteinde ligt.

De gevelbreedte van een bredere bebouwingskorrel wordt toegepast in de ontwikkeling waardoor samenhang ontstaat met de wijdere omgeving.

Het bebouwingsvoorstel voldoet aan bovenstaande uitgangspunten.





Bebouwing en zichtlijnen
Het plangebied ligt goed in het zicht vanaf het Oosteinde en vanaf de Randstadrailhalte. De huidige situatie vormt door de open ruimte bij de spoordijk nu een on-ontworpen hoek.
Met de herontwikkeling ontstaat de kans om de typologie van een open verkaveling zoals aan de Parkweg door te zetten tot aan het viaduct. Hiervoor is het belangrijk dat het nieuwe gebouw aan weerzijden wordt omgeven door een een onbebouwde ruimte en vrij op de kavel staat. Met een aantrekkelijke voorgevel oriënteerdt het zich aan het Oosteinde. De zijde aan spoordijk wordt beplant met hoog opgaand groen zodat met name de voorgevel vanuit het Oosteinde wordt ervaren. Deze beplanting en vervolgens het gebouw is een verbetering van de ervaring op ooghoogte van voorbijgangers welke uit de tunnel van het spoorviaduct komen.

Betekenis voor de ontwikkeling
Er wordt met een nieuwe aantrekkelijke gevel duidelijk georienteerd aan het Oosteinde. De open verkaveling wordt vooral door het opgaand groen en onbebouwde ruimte aan weerzijden ervaren.
Vanaf de hogere spoordijk zal men met name de bovenzijde van de nieuwbouw en de voorgevel kunnen waarnemen. Deze dient aantrekkelijk vormgegeven te worden. Dit geldt ook vanuit de tunnel van het spoorviaduct gezien, de hoek moet aantrekkelijk zijn vormgegeven waarbij het gevelbeeld overhoeks gaat.
Het bebouwingsvoorstel voldoet aan bovenstaande uitgangspunten.

impressie nieuwe bebouwing
(beplanting n.t.b.)

Landschappelijke inpassing

Het ontwikkelgebied is voor een groot deel verhard en bebouwd. Wel is er een groene achtertuin en een grote treurwilg aanwezig op het terrein. Buiten het perceel staan 2 beuken op het talud van het spoor.
De omgeving heeft een groene sfeer door met name voortuinen met heggen en hoge beplanting op percelen van particulieren en de spoordijk. De openbare ruimte van het Oosteinde is erg verhard, soms is er een groene middenberm, soms zijn er aan twee zijden bomenrijen aanwezig. Voor het ontwikkelgebied is er sprake van een onderbreking van de boom- en bermstructuren.
Ook de waterstructuur is door het Oosteinde onderbroken, middels een duiker wordt het water naar de Vliet afgevoerd.
Er is beperkte voetgangersruimte in de nabijheid aanwezig, met name aan de andere zijde van het RandstadRailstation.
Tussen de locatie en het spoor ligt een perceel met een informele functie en bebouwing en een transformator. Hierdoor en de vele gestalde fietsen, en de overmaats vormgegeven ruimte voor gemotoriseerd verkeer oogt de omgeving rommelig en onveilig.

Betekenis voor de ontwikkeling

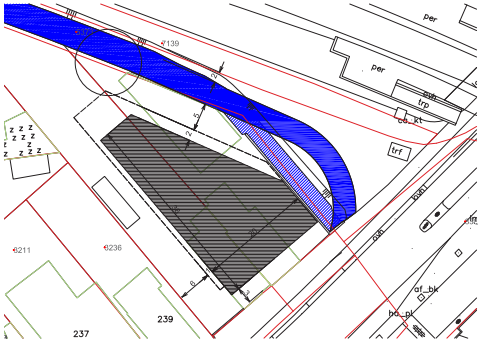
De ontwikkeling moet bijdragen aan een groener beeld en flora en fauna door het toepassen van heggen en groene voortuinen langs het Oosteinde en de watergang (groene pijlen). De waterstructuur moet verbonden blijven met de duiker en kan verbeterd worden door deze meer wateroppervlak te geven en te voorzien van groene oevers of rietkragen (blauwe pijl). Bestaande bomen worden behouden (de treurwilg). Bij villa Welgelegen ontstaat een groen doorzicht (donkergroene pijl) naar de tuin. Met opgaand groen en een erfafscheiding wordt binnen het bouwblok de privacy en natuurwaarden gegarandeerd.
Met de ontwikkeling en verlegging van de watergang wordt het braakliggende terrein bij de trafo vergroend. Met de gemeente kan onderzocht worden om de bomenrij aan deze zijde van het Oosteinde toe te voegen in de openbare ruimte (oranje stippen).
Het bebouwingsvoorstel voldoet aan bovenstaande uitgangspunten.

4.2 Stedenbouwkundige envelop en het bouwplan

Voor het bouwplan is een langdurig afstemmingsproces met de gemeente en haar stedenbouwkundigen geweest. Het is van belang dat het stedenbouwkundig als passend wordt vormgegeven in zijn omgeving. Vanuit de stedenbouwkundige en landschappelijke analyse is het bouwplan ontworpen met een bepaalde typologie en grootte en begin 2023 ingediend als Conceptplan.

Het Conceptplan gaf een stedenbouwkundige reactie vanuit de gemeente, waaronder een concept-bouwenvelop (3 juli 2023) waarbij het gebouw werd versmald, afgeschuind, verkleind en enkel werd gericht op het Oosteinde. Aangegeven werd dat door de watergang te verleggen er ruimte naast het gebouw ontstond voor het maken van een bruikbare tuin met ter afscherming van het gebouw ook veel opgaande beplanting. In augustus 2023 ontvingen we een Welstandscommissie-verslag met grotendeels dezelfde opmerkingen (zie bijlage 9).

Hierop hebben we de bouwenvelop aangepast en het bouwplan verder vormgegeven, vergroend en de voorgevel versmald, en ingediend voor de Omgevingsvergunning in december 2023. En in 2024 tot een discussie over



concept stedenbouwkundige envelop gemeente, juli 2023

Stedenbouwkundige envelop en uitgangspunten ontwikkeling Oosteinde 241-243

deze gevel met de Welstandscommissie. Om daaraan tegemoet te komen is het wel versmalde gebouw aan de schuine zijde weer meer orthogonaal gemaakt, maar nog steeds weglopend in een schuine lijn. Hierdoor ontstaat ook een groene oever in verschillende afmetingen langs de nieuwe watergang.

Typologie, massa, hoogte, oriëntatie

Het bouwplan past met een gevelbreedte van 22 meter goed in zijn omgeving en zoekt hiermee aansluiting op de nog bredere bebouwingsensembles zoals die aangetroffen worden langs de Parkweg en het Oosteinde.
Door met een kapverdieping te werken zoekt het nieuwe gebouw aansluiting bij de omgeving. Hiermee wordt het gebouw ook visueel als een 3-laags gebouw met kap beleefd, wat voor de ervaring een kleinere stedenbouwkundige korrel is dan een 4-laags gebouw. De goot- en bouwhoogte is direct afgeleid van naastliggende villa Welgelegen en gebouw Vronestijn.
De oriëntatie is enkel op de historische lijn van het Oosteinde, de naastliggende spoordijk wordt gezien als een incident wat dit lint van bebouwing doorkruist. Hiermee wordt verwacht in de uitwerking van de architectuur en volume-opbouw dat de zijden minder nadrukkelijk zijn uitgewerkt, en door beplanting ook minder zichtbaar worden vanuit de omgeving. De voorzijde aan het Oosteinde wordt herkenbaar de manifeste gevelzijde. Deze zijde is de enige die men echt ervaart vanuit ooghoogte. Vanzelfsprekend dienen de zijkanten wel voldoende architectonische kwaliteit te krijgen.

Architectuurconcept

Door de combinatie van de gevelbreedte en goot- en bouwhoogte ontstaat een horizontale gevel. De keuze om een herinterpretatie van de Nieuwe Haagse school-stijl toe te passen sluit hier goed bij aan omdat deze architectuurstijl nadruk legt op de horizontale lijnen. Met deze stijl zoekt het gebouw ook aansluiting bij de bebouwing rondom de Parkweg. Zo wordt er een harmonieus beeld geschapen langs deze typische lange lijn door Voorburg. Het toepassen van deze architectuurstijl op dit deel van het Oosteinde past ook in de welstandsgebieden en -criteria welke de locatie typeert als onderdeel van het 'historisch lint'; waar per perceel individuele bebouwing aangetroffen, met variatie in maat, typologie en stijl per perceel.

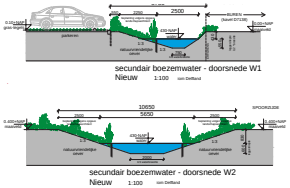
Landschapsinrichtingsplan/ groenplan

De buitenruimte moet met onbebouwde open delen, of juist met opgaande beplanting, zorgen voor zowel een groen doorkijkje tussen de villa's door, als een afscherming van de bebouwing vanaf de zijkant bij de spoordijk.
Er wordt met leibomen een aantrekkelijke erfafscheiding met de villa Welgelegen en achterliggende bewoners gerealiseerd. Voor de afscherming worden nieuwe inheemse bomen en struiken geplant en de bestaande treurwilg wordt behouden. De beplanting op de spoordijk kan blijven behouden, deze is in beheer bij Prorail.
Er wordt een aansluitende tuin bij het gebouw gerealiseerd om te kunnen voorzien in ruimte voor de bewoners en plaats voor afschermende beplanting. Hiervoor moet de watergang wordt omgelegd. Hierdoor ontstaat een groter wateroppervlak als onderdeel van de planologisch benodigde watercompensatie. Langs de oever en bij het trafohuisje wordt tevens opgaande beplanting aangebracht als afscherming en ten behoeve van meer natuurwaarde. Ook het trafohuisje wordt vergroend. Ten aanzien van de informele bebouwing/ functie op naastliggende perceel bij de spoordijk wordt uitgegaan dat dit ter zijner tijd wordt veranderd in eveneens groen beplantte spoordijk.
De walbeschoeiing wordt laag gehouden ten opzichte van het water zodat een zo natuurlijke mogelijke oever kan worden gerealiseerd. De beschoeiing is wel nodig voor het borgen van de breedte van de watergang en voor het beheer. Daarnaast zorgt het op maaiveld voor voldoende stevigheid.
Zo kan er op het achterterrein op redelijke afstand van de lage waterkant bijvoorbeeld parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Tevens zorgt de lage waterkant voor een natuurlijk drainage en hemelwater-afloop richting de watergang. De omgelegde watergang en nieuwe walbeschoeiing moet een zo natuurlijke mogelijke begroeiing krijgen, zie groenplan (bijlage 8).
Klimaatbestendige maatregelen zijn met graskeien bestrate parkeerplaatsen en sedumdaken op het hoofdgebouw en de fietsenstalling. Met ingebouwde nestkasten wordt het een natuurinclusieve ontwikkeling. De voortuin heeft een representatieve kant met een doorlopende tuinmuur met groenblijvende haag en vaste kleurrijke beplanting.
Fietsende bezoekers aan de woningen kunnen bij de entree de fiets kort parkeren. De inritconstructies worden aangepast naar de nieuwe situering voor een veilige overzichtelijke inrit. De doorgetrokken middenlijn op het Oosteinde dwingt rechts in- en rechts uitrijden af. Zie voor meer informatie het Landschapsinrichtingsplan/ groenplan in bijlage 8.

Plankaart met legenda

De initiatiefnemer heeft het voornemen aan het Oosteinde in Voorburg appartementen te realiseren. In voorliggend plan is de groene buitenruimte op hoofdlijnen uitgewerkt. Het plan schets een beeld van de beplantingen rondom het gebouw. In een later stadium zal een technisch beplantingsplan met soorten en plantafstanden gemaakt worden o.b.v.standplaats (schaduw/zon, bodemsamenstelling, bloeiperiode, etc.)

1. Hagen: Gewone beuk (Fagus sylvatica)
2. Klimplanten pergola: (diverse soorten, nader te bepalen bij uitwerking pergola)
3. Natuurlijke oevers
4. Gazon
5. Sedumdak hoofdgebouw
6. Sedumdak fietsenstalling
7. Insectenhotel
8. Verharding: grasbetontegels
9. Border met vaste planten (soorten nader te bepalen)
10. Border met heesters (soorten nader te bepalen, rekening houdend met schaduwrijke standplaats)



Natuuversterkend landschapsinrichtingsplan, ontwikkeling Oosteinde 241-243, 30 okt 2024, BuroStedenbouw (zie geheel plan in Bijlage 8)

4.3.Natuur en stikstofdepositie

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 fijn stof (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 een 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'.

Betekenis voor de ontwikkeling

Het project heeft betrekking op het realiseren van 25 woningen. Daarmee valt het project onder de categorie 'niet in betekenende mate'. Het plan is niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer. Voorts is er ter hoogte van het plan geen sprake van een feitelijke of dreigende overscrhreiding van de geldende luchtkwaliteitseis. Een specifiek luchtkwaliteitsonderzoek is desondanks toch uitgevoerd, zie paragraaf 5.4.

4.4.Flora-en Fauna

Er is een quickscan Flora en Fauna Quickscan en Aanvullend soortenonderzoek uitgevoerd door GRAS advies. In de bijlage zijn deze integraal toegevoegd. De aanvullende soortenonderzoeken zijn afgerond in de lente van 2024 omwille van de looptijd van de onderzoeks-seizoenen vanaf april tot juli. In de memo Flora en Fauna wordt onderbouwd op welke wijze de bescherming van deze soorten (uit de onderzoeken) worden geborgd.

Betekenis voor de ontwikkeling

In de memo Flora & Fauna is beoordeeld of de Wet natuurbescherming eisen stelt aan de herontwikkeling van de locatie. De belangrijkste conclusies zijn als volgt:

1 De aanwezigheid van essentiële habitatfuncties van de volgende beschermde soort(en)groep(en) kan re-delijkerwijs worden uitgesloten:
- Vleermuizen
- Huismus
- Gierzwaluw
- Steenmarter

2 Het projectgebied maakt mogelijk deel uit van het leefgebied voor diverse (zang)vogels (GRAS Advies, 2022) Nesten van broedende vogels en hun omgeving zijn wettelijk beschermd en mogen niet worden verstoord. Verstoring wordt voorkomen door:
- verstorende werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren, of;
- maatregelen te nemen zodat nesten geen hinder ondervinden, of
- een broedvogelinspectie en vrijgave te laten plaatsvinden vóór aanvang van desbetreffende werk-zaamheden.

3 De aannemer, maar ook alle medewerkers; als in iedereen, behoud te allen tijde zijn of haar zorgplicht: De zorgplicht houdt in dat een ieder voldoende zorg in acht moet nemen voor de fysieke leefomgeving, inclusief in het wild levende planten en dieren, alsmede voor hun directe leefomgeving. In praktijk betekent dit het a) voorkomen, b) beperken of ongedaan maken en c) het achterwege laten van schadelijke handelingen voor de natuur.

Bijlage C van de ontwerptekeningen van WK architecten laten alle natuurinclusieve maatregelen zien, waarmee het ook voldoet aan het Natuurinclusief bouwen beleid.

4.5.Cultuurhistorie en Archeologie

Rondom het ontwikkelgebied bevinden zich de gemeentelijke monumenten Oosteinde 239 (Villa Welgelegen) en de haltewachterwoningen Oosteinde 140-142.

Betekenis voor de ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling vindt plaats op eigen terrein en de naastliggende monumenten worden niet aangetast of veranderd. De beoogde bouwmassa en positionering is afgestemd op een goede stedenbouwkundige inpassing in de omgeving. Geconcludeerd kan worden dat de cultuurhistorische waarden van de monumentale bebouwing niet aangetast wordt door de ontwikkeling.

Archeologie; De percelen hebben een archeologische dubbelbestemming. De voor 'Waarde - Archeologie 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende en te verwachten archeologische waarden. Voor deze ontwikkeling (sloop en nieuwbouw) moet een rapport worden overlegd waarin de archeologische waarde van het terrein, welke blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld en mogelijke maatregelen worden getroffen. De sloop van de bestaande bebouwing en het bouwplan valt niet binnen de uitzonderingen waarvoor zonder meer gebouwd kan worden. Als onderdeel van de Goede Ruimtelijke Onderbouwing wordt een rapport overlegd waaruit blijkt dat de archeologische waarden niet worden bedreigd en waaruit de verwachtingswaarde blijkt. Indien behoudenswaardige archeologische resten aanwezig zijn, dan worden de benodigde maatregelen getroffen behorend bij het voorgenomen bouwplan om deze waarden veilig te stellen. Zie bijlagen.

ADC ArcheoProjecten adviseert om een inventariserend veldonderzoek uit te voeren door middel van een verkennend booronderzoek. Het doel van dit onderzoek is de bodemopbouw en de aard, omvang en diepte van eventuele verstoringen in kaart te brengen. Aan de hand van de gegevens van het veldonderzoek kan de gespecificeerde verwachting worden aangevuld. De werkzaamheden dienen voorafgaand aan het veldwerk te worden vastgelegd in een Plan van Aanpak (PvA). Vanwege de bodemvervuiling zal eerst de grond worden gezuiverd voordat het booronderzoek kan plaatsvinden.

4.6.Infrastructuur en Parkeren

Infrastructuur: Het Oosteinde is een brede laan waar hard wordt gereden naar de Parklaan en vice versa. Daarbij doordat het zicht in de flauwe bocht en het viaduct beperkt is wordt het als onveilig ervaren. Bij het spoorviaduct zijn er veel kruisende voetgangers en fietsstromen. Vanuit de gemeente is aangegeven om de ontsluiting van de parkeeroplossing vanuit verkeersveiligheid zover mogelijk vanaf het spoorviaduct te situeren. Zodoende wordt de bestaande inrit naast villa Welgelegen (nr. 239) hiervoor gebruikt. Door het verdwijnen van één inrit, het tuincentrum Furore en de bewegingen van de autogarage wordt een ontspannere verkeerssituatie bereikt. Doordat de nieuwbouw 3 meter naar achteren staat en er een brede stoep is ontstaat beter zicht en veiliger in en uitrijden bij de bestaande inrit naast nr.239.

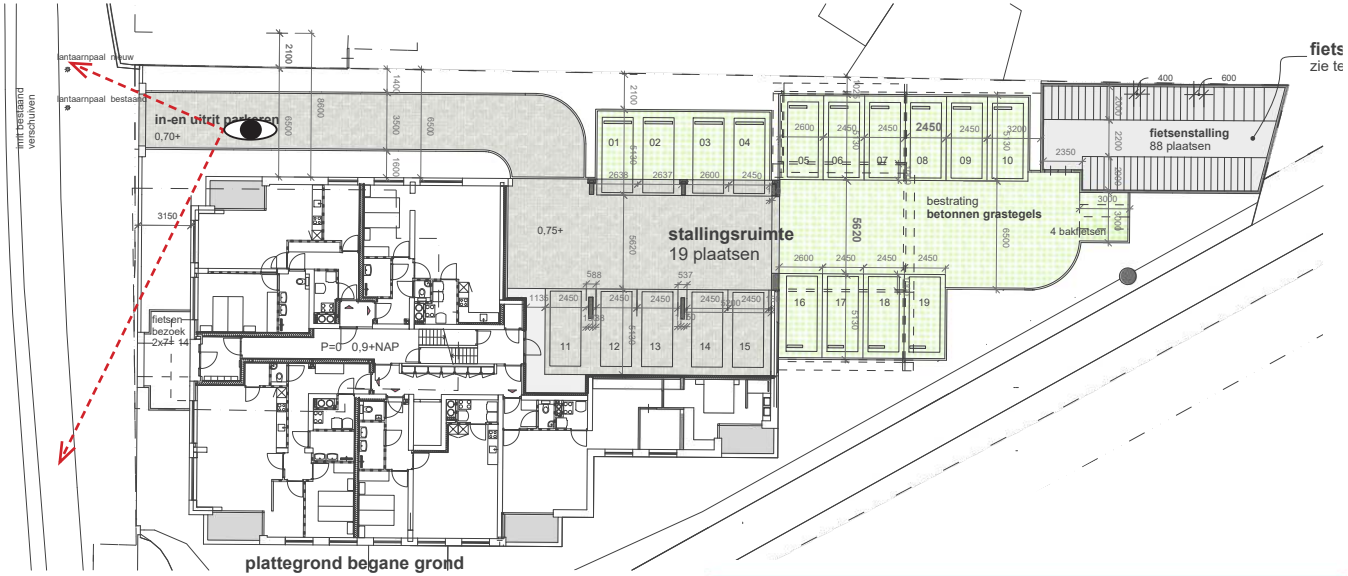
Op termijn is de verwachting dat landelijk 30-km/u in stedelijk gebied wordt ingevoerd. Dat biedt ook verbetering voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van het Oosteinde. De gemeente kan overwegen het straatprofiel met de overmatig brede autorijbanen te herinrichten om naast bovenstaande punten ook tevens invulling te geven aan een vergroening van deze omgeving. De herontwikkeling biedt tevens de kans om functioneel de omgeving te verbeteren door bijvoorbeeld een fietsenstalling met kiosk en/of beheerdersruimte te realiseren naast de spoordijk op de voormalige locatie van tuincentrum Furore.

Parkeren: De parkeeroplossing voor auto's en fietsers is voorzien op de begane grond, achter het nieuwe gebouw. Stedenbouwkundig en functioneel is daarmee een kwalitatieve wijze voor het stallen van auto's ontworpen. Het aantal is met 19 parkeerplaatsen gemaximaliseerd in de beschikbare ruimte van het driehoekige perceel. De parkeervraag wordt op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid bepaald op basis van het bouwprogramma.

Het parkeeradviesbureau Spark heeft de parkeerbehoefte onderzocht, in de bijlage is het rapport integraal opgenomen. Hiernaast wordt de berekening en conclusie van het rapport gegeven.
Uit het uitgevoerde parkeerdrukonderzoek door adviesbureau Trajan2 (bijlage 4) blijkt dat er beleidsmatig voldoende restcapaciteit is oftewel dat op piekmomenten in de omgeving niet meer dan 85% van de parkeerplaatsen worden benut. Er zijn tot deze grens voldoende plekken in de openbare ruimte om te kunnen voorzien in de parkeervraag van vier parkeerplaatsen voor de bezoekers van de woningen. Zodoende kan zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte het bezoekersplaatsvinden, waarbij het gemeente-beleid in eerste instantie dit op eigen terrein vraagt.

Een fietsenberging per woning is vastgelegd in het Bouwbesluit. Op basis van de Nota Parkeernormen van Leidschendam-Voorburg kan vanuit de gelijkwaardigheid aan een eigen fietsenberging ingezet worden op een kwalitatieve gezamenlijke fietsenberging. De te realiseren fietsparkeerplaatsen moeten zoveel mogelijk voldoen aan de ontwerpeisen van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6). In de bijlage 6 ervan zijn de belangrijkste eisen opgenomen, waar de fietsparkeervoorzieningen in ieder geval aan moeten voldoen. De fietsenberging voor 87 fietsen voldoet hier aan in combinatie met de buitenplekken voor afwijkende fietsformaten.

Geconcludeerd wordt dat het parkeren conform gemeentelijk beleid kan worden opgelost.



plattegrond begane grond
zie tek. DO.01.00

buitenbergingen:
voor onderbouwing zie tek. DO.44.41 tm DO44.44

GO woning	Aantal plekken fietsrek	Interne berging	Aantal woningen	Totaal
< 50 m2	1,5 m2	Geen gelijkwaardigheid	-	0
50-75m2	3	> 2,7 m2	4+4+4+3 = 15	45
75-100 m2	4	> 2,7 m2	1+3+3+1 = 8	32
100-125 m2	5	> 2,7 m2	2	10

Tekening:
Parkeeroplossing en inrit met verbeterd zicht op verkeer (i.r.t. de huidige rooilijn van bestaande bebouwing)

Functie Programma	Aantal	Eenheid	Parkeernorm totaal	Waarvan bewoners	Waarvan bezoekers
Koopappartement, goedkoop	13	woning	0,7	0,5	0,2
Koopappartement, midden	10	woning	0,9	0,7	0,2
Koopappartement, duur	2	woning	1,0	0,8	0,2

Tabel 1 - Programma en parkeernormen voor nieuwe situatie

Functie	Nor-matief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners na OV-reductie 15%	12,8	6,4	7,7	11,6	10,3	12,8	7,7	10,3	9,0
Bezoekers na OV-reductie 15%	4,3	0,4	0,9	3,4	3,0	0,0	2,6	4,3	3,0
Subtotaal	**17,1**	6,8	8,6	**15,0**	13,3	12,8	10,3	14,6	12,0
Parkeercapaciteit project	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0
Overschot	1,9	12,2	10,4	4,0	5,7	6,2	8,7	4,4	7,0

Tabel 5 Optelling parkeervraag bewoners + visite

In Tabel 5 zijn de parkeerbehoefte van de bewoners en de bezoekers na de OV-reductie bij elkaar opgeteld. Hieruit blijkt dat er een normatieve parkeerbehoefte is van afgerond 17 plaatsen en een gecombineerde maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte op de werkdagavond, namelijk 15 parkeerplaatsen. Deze tabel laat zien dat het mogelijk is om de keuze te maken de visite van het project te laten parkeren in de stallingsgarage. Daar is voldoende ruimte voor.

GELUIDSBRONNEN

5. MILIEU ASPECTEN

5.1.M.E.R. beoordeling

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.

Onderzoeksresultaten vormvrije m.e.r.-beoordeling:
De woningbouwontwikkeling kan worden geschaard onder 11.2 van de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage:
'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject'

Dit bouwplan van 25 appartementen wordt (in beginsel) niet gezien als een m.e.r.-plichtige activiteit omdat deze pas geldt bij:
- 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.

Gelet op de kenmerken van het project (de aard en de omvang in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.) zijn er geen belangrijke milieugevolgen te verwachten. Voor onderhavig bouwplan aan het Oosteinde te Voorburg geldt voorts dat het niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied ligt (zoals bijv. Natura 2000-gebied) of in de nabije omgeving daarvan.
Mee gelet op de overige in dit hoofdstuk behandelde milieu- en omgevingsaspecten, kan geconcludeerd worden dat het milieubelang van de ontwikkeling van de woningen aan het Oosteinde in voldoende mate is afgewogen, en dat er geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden.

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten en dat er geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk is.

5.2.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.

In het plangebied heeft in het verleden bedrijvigheid gezeten die de bodem heeft kunnen aangetast. Ter plaatse en de directe nabijheid van het plangebied zijn in de periode 1988 t/m 2023 totaal 15 onderzoeken plaatsgevonden. In november 2022 heeft het adviesbureau Geofoxx een verificatie bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de panden Oosteinde 241 en 243-243a.
Uit de onderzoeken dd 2022 en 2023 blijkt globaal het volgende:

- De grond ter plaatse van Oosteinde 141 bevat over het algemeen licht verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK. Op enkele plaatsen is een aanvullend onderzoek noodzakelijk omdat de kwaliteit van de grond nog onvoldoende bekend is.
- De grond ter plaatse van het voormalig pompstation en garagebedrijf aan Oosteinde 243-243a bevat plaatselijk licht tot sterk verhoogde gehalten aan olie. Een aanvullend onderzoek naar de kwaliteit van het grondwater en de kwaliteit van de grond onder de opstallen is noodzakelijk.
- Het grondwater in het gemeentelijk trottoir bevat matig verhoogde gehalten aan olie.
- De ondergrondse brandstoftanks met leidingen zijn nog in de bodem aanwezig en dienen bij nieuwbouw te worden verwijderd.

In opdracht van de gemeente is in juli 2023 een verificatie bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de openbare weg voor de panden Oosteinde 241-243. Dit onderzoek van Waders Milieu is opgenomen in de bijlagen en concludeert: De minerale olie verontreiniging die in het verleden is aangetoond, is geverifieerd. Tijdens dit verificatie onderzoek is op de scheiding van de asfaltweg en het trottoir en nabij het voormalige garagebedrijf in de grond ondanks zintuiglijke waarnemingen van zwakke oliewaterreacties geen verontreiniging met minerale olie aangetoond. In het grondwater is op de scheiding van de asfaltweg en het trottoir ten hoogste een matig verhoogd gehalte minerale olie aangetoond. Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat de sterke verontreiniging met minerale olie in de grond en in het grondwater waarschijnlijk niet onder de rijweg (asfalt) aanwezig is.
Aanbevelingen: De milieuhygiënische bodemkwaliteit is in voldoende mate vastgelegd. Aanvullend bodemonderzoek wordt ons inziens niet noodzakelijk geacht.

Betekenis voor de ontwikkeling:
Op basis van de reeds uitgevoerde bodemonderzoeken zal de grond plaatselijk gesaneerd moeten worden waarbij ook de diverse brandstoftanks worden verwijderd. Er is milieuhygiënisch geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bouwplan.

5.3.Geluid
De nieuwbouw is gelegen binnen de invloedssfeer van de 50-km weg Oosteinde, Rodelaan en de sporen van Randstadrail lijn 3 en 4 (HTM) en E-lijn (RET). Hiervoor is akoestisch onderzoek weg- en spoorwegverkeer verricht door DGMR ten behoeve van een bestemmingsplanwijziging voor een woonfunctie. In de bijlage is het onderzoek opgenomen.

Uit het akoestisch onderzoek concluderen wij het volgende: De geluidsbelasting voor alle nieuw te bouwen woningen in het plan voldoen aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder. Wel is er voor het merendeel van de woningen een hogere waarde procedure nodig. De gemeente Leidschendam-Voorburg stelt hierbij aanvullende voorwaarden in hun geluidbeleid voor een geluidsluwe gevel en geluidsluwe buitenruimte.

Door bij de woningen voorzieningen te treffen wordt aan het gemeentelijk geluidbeleid voldaan.Hiervoor is het nodig om de terrassen op de begane grond te voorzien van een gesloten (transparante) omheining en de balkons of loggia's op alle verdiepingen van een gesloten (transparante) borstwering te voorzien, zodat wordt voldaan aan de voorwaarden voor geluidluwe gevels, geluidluwe buitenruimten en cumulatieve geluidbelastingen.
Voor al deze voorzieningen is een minimale hoogte van 1,20 meter nodig. Voor drie woningen is een borstwering van minimaal 1,40 meter hoogte vereist. Deze minimale hoogte is bepaald door de ligging ten opzichte van de bron en de hoogte van de geluidbelasting. Voor het transparante deel van de voorzieningen komen perspex en glas van voldoende dikte in aanmerking, waarbij naden en kieren geheel afgedicht moeten zijn. Op deze

wijze worden er geluidluwe gevels en geluidluwe buitenruimten gecreëerd, ten gunste van een goede leefomgeving.

Een eventuele maatregel in de vorm van een geluidsscherm op het talud langs het Randstadrail traject is niet reëel, mede door het nabijgelegen Randstadrail station dat onderdeel zal uitmaken van de ligging van het geluidsscherm. Dit maakt een dergelijke maatregel ongewenst en financieel niet doelmatig. Uitgangspunt is dat er een woongebouw met gesloten "transparante" omheiningen en hogere borstweringen wordt gerealiseerd.

Concluderend vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening vormt het aspect 'geluid' geen belemmering voor het verwezenlijken van de ontwikkeling. Wel dient er voor de ontwikkeling een Hogere waardebesluit genomen worden.

5.4.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 fijn stof (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 tenminste 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 25 appartementen. 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 maar is wel uitgevoerd door GRAS Advies, zie bijlagen. Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt het verkeer in de gebruiksfase niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden. In de aanlegfase, die 2 jaar duurt, blijkt het bouwen van de woningen daarentegen te leiden tot een depositietoename op verschillende reeds (bijna) overbelaste delen van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebied "Meijendel & Berkheide" van maximaal 0,01 mol/ha/jr.
Omdat het gaat om een project met alléén kleine tijdelijke deposities in de aanlegfase kleiner dan of gelijk aan 0,05 mol N/ha/jaar gedurende maximaal 2 jaar (of een equivalent hiervan) kan op voorhand worden geconcludeerd dat dit niet kan leiden tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied "Meijendel & Berkheide". Het project is daarmee in beginsel niet vergunningplichtig op grond van de Wet Natuurbescherming voor het aspect stikstofdepositie.
Voor dit bouwplan kan worden uitgegaan van een bouwtijd van maximaal 2 jaren. Dat betekent dat significante gevolgen op voorhand toch kunnen worden uitgesloten.

Betekenis voor de ontwikkeling: Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er ten aanzien van stikstof geen belemmeringen zijn te verwachten.

5.5.Externe veiligheid

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 is rekening gehouden met:

- Beleid Externe Veiligheid van stadsgewest Haaglanden d.d. feb 2012;
- Beleidsregel GR en Ruimtelijke Ordening van de provincie Zuid-Holland (Provinciaal blad van 14 januari 2015, nr. 168), zie ook: http://zuidholland.archiefweb.eu/#search.1519036499504

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.

Om inzicht te verkrijgen in voor het projectgebied relevante risicobronnen is gebruik gemaakt van de provinciale risicokaart, GEO-Web Haaglanden en het bedrijvenbestand van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Zowel binnen als direct buiten het projectgebied zijn geen risicovolle inrichtingen resp. locaties gelegen.

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 routering voor gevaarlijke stoffen, conform het zogenaamde basisnet (Wet basisnet, staatsblad 2013-307).

1. 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.
2. 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.

Transport gevaarlijke stoffen per spoor / water

In de omgeving van het projectgebied bevindt zich geen spoor of water 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.

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.

Concluderend is externe veiligheid 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 in juridisch-planologische zin is voorzien.

5.6.Bedrijven-en 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 omgeving van het bebouwingsvoorstel is een pand bestemd als Bedrijf met daarin het grafisch bedrijf Optima Forma gelegen (aan de Rodelaan). De VNG-brochure en de opvolger ervan beschrijft wel drukkerijen maar de activiteiten van dit bedrijf zijn kantoormatig en geen bedrijfsmatige productie. Daarmee voldoet het. Voor het overige zijn er in de (directe) omgeving van het bouwplan geen bedrijven en / of instellingen aanwezig die een milieubelastend effect kunnen hebben op het bouwplan aan het Oosteinde. Tevens zijn er geen (andere) negatieve en / of belemmerende milieueffecten te verwachten van het bouwplan op omliggende functies.

Concluderend kan op grond van het bovenstaande ervan uitgegaan worden dat 'milieuzonering' geen belemmering bestaat voor het verwezenlijken van het plan.

Afvalstraatje bij hoek Oosteinde-Parkweg

6. WATERPARAGRAAF

Inleiding

De waterparagraaf heeft tot doel om ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen aan het vigerende waterbeleid en de wateraspecten volwaardig mee te laten wegen bij de besluitvorming omtrent een goede ruimtelijke ordening.

Waterwet

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 krijgen op grond van de Waterwet een nieuwe 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 krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

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. De 'watertoets' is uitgevoerd en akkoord door het waterschap.

Oppervlaktewater

Het projectgebied bestaat in de huidige situatie uit twee percelen waarbij een geheel verhard is en de ander een achtertuin heeft. Het derde perceel is onverhard en wordt gescheiden van de overige door een watergang. Deze watergang voert middels een duiker onder het Oosteinde door richting de Vliet.

Waterkeringen & waterveiligheid

Er is geen waterkering aanwezig of nabij gelegen.

Waterkwaliteit

Er zijn geen waterkwaliteitsproblemen bekend bij het projectgebied en omgeving.

Vooroverleg

De gemeente heeft eerder de volgende uitgangspunten opgesteld ten behoeve van het ingetrokken Ruimtelijk kader 2019. In overleg met de initiatiefnemer en het hoogheemraadschap kwam men destijds tot het volgende: 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. Nieuwe oevers dienen aan te sluiten bij het verwacht gebruik van de omgeving. Het invallen van zwerfvuil dient daarbij voorkomen te worden. Bij de voorbereiding van het huidige bebouwingsvoorstel, en de omliggende inrichting waarin ook de nieuwe inrichting van het watersysteem is opgenomen, is in uitgebreid overleg met de Hoogheemraadschap van Delfland tot stand gekomen. Hiervan is in de bijlage een verslag.

Betekenis voor de ontwikkeling

Het aantal m2 verhard oppervlak dat in het bouwplan concreet wordt gerealiseerd, is minder dan de maximale verhardingsmogelijkheden die in het vigerende bestemmingsplan zijn vastgelegd. Dat betekent niet dat compensatie niet vereist is. De toetsing is betreft het vergelijken van de bestaande verharding met de toekomstige verharding. Bovendien heeft de gemeente het beleid dat ten minste 50 mm waterberging in het plangebied

aanwezig is en benut wordt verdeeld over bodem, verharding, oppervlakte-water en riolering. Het Hoogheemraadschap heeft eerder aangegeven dat het verleggen van de watergang en vergroten van het wateroppervlak kan omdat de uitvoering ervan niet tot verslechtering van de waterhuishouding en waterkwaliteit leidt. Daarbij kan het bouwplan maatregelen treffen om water langer vast te houden op het perceel door het toepassen van beplanting in de volle grond, sedum- of beplantte daken. Dit zit verwerkt in het bebouwingsvoorstel. Tevens wordt met een natuurlijke afwatering en gescheiden riool bijgedragen aan de waterkwaliteit.

Buro Hoogstraat heeft in de memo Waterberging uit een gezet hoe men voldoet aan de vereisten ten aanzien van het waterbeleid. En komt tot de volgende conclusie: Op alle daken wordt mos/sedum aangebracht waarin 30 tot 70 mm hemelwater kan worden geborgen. Indien dit minder dan 50 mm is, wordt het overschot vertraagd afgevoerd naar de watergang, rekening houdend met de landelijke afvoernorm die Delfland hanteert. Hemelwater dat op de betongrastegels valt, zal voor de helft ter plaatse in de bodem infiltreren. Uit de Watertoets blijkt een opgave van 55 m3 water-berging, oftewel 194 m2 nieuw te graven water. In de ontwikkeling wordt 40 m2 water gegraven; dit is 20 % van de totale opgave. Dit betekent dat aanvullend nog 44 m3 waterberging in vasthoudmaatregelen moet worden gerealiseerd. Dit gebeurt door groenblauwe daken toe te passen waarin 50 tot 150 mm hemelwater kan worden geborgen (bron [5]). Circa 60% van het totale dakoppervlak wordt als groenblauw dak uitgevoerd; dat is 480 m^2. Uit-gaande van 50 mm berging betekent dit 24 m^3 berging. Er moet aanvullend dus nog 20 m^3 in vasthoudmaat-regelen worden gerealiseerd. Dit gebeurt met een grindkoffer onder de verharding. Uitgaande van grind met een porositeit van 30% moet de grindkoffer een volume hebben van 67 m^3. Met een hoogte van 0,5 m betekent dit dat de grindkoffer een oppervlak van 134 m^2 moet hebben. Hiervoor is onder de verharding aan de noord-zijde van het hoofdgebouw (240 m^2, zie afbeelding 3) voldoende ruimte beschikbaar.

Het vloerpeil om grond- en hemelwateroverlast en problemen met de riolering te voorkomen bedraagt NAP+0,90 m. Het hoogteverschil tussen dit vloerpeil en de verlaagd liggende weg in verband met de onderdoorgang van de Randstadrail vraagt om maatwerk. Dat leidt tot een stoep, waardoor met een voldoende geleidelijke helling meer lengte wordt gerealiseerd.

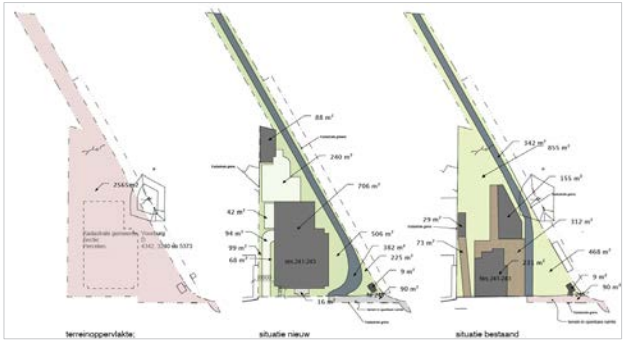
De eventuele aanpassingen in de openbare ruimte maken deel uit van het ontwikkelingsplan.

Concluderend zijn er vanuit de Watertoets geen aspecten voortgekomen welke de voorgenomen ontwikkeling niet uitvoerbaar maken. Met deze omgevingsaanvraag willen we de uitgangspunten met de gemeente en het Hoogheemraadschap van Delfland bevestigen en de watergang verleggen en verlengen. Er wordt voorzien in voldoende waterbergend vermogen en een goede doorstroming van de watergang. Bij de uitwerking van de waterber-ging zal worden voldaan aan uitgangspunten uit de richtlijn voor compensatie verharding.

Memo

BURO HOOGSTRAAT

In afbeelding 3 zijn de huidige en geplande inrichting van het plangebied weergegeven met een verdeling van de verharde en onverharde oppervlakken.



Afbeelding 3: Bestaande (rechts) en geplande (midden) inrichting plangebied met verdeling verharde en onverharde oppervlakken (bron [3]).

In de tabellen 1 en 2 is een overzicht van de verdeling van de verharde en onverharde oppervlakken van de huidige en geplande inrichting van het plangebied weergegeven.

Tabel 1 Verdeling oppervlaktes bestaande situatie (bron [3])

Onderdeel	Oppervlakte (m^2)	Totaal verhard		Totaal onverhard (m^2)
		(%)	(m^2)	
Bebouwing	425	100	425	0
Verharding	385	100	385	0
Groen	1.323	0	0	1323
Water	342	0	0	342
Openbare ruimte	90	100	90	0
Totaal	**2.565**	**-**	**900**	**1.665**

Tabel 2 Verdeling oppervlaktes nieuwe situatie (bron [3])

Onderdeel	Oppervlakte (m^2)	Totaal verhard		Totaal onverhard (m^2)
		(%)	(m^2)	
Bebouwing	803	100	803	0
Verharding (betongrastegels)	392	50	196	196
Groen	898	0	0	898
Water	382	0	0	382
Openbare ruimte	90	100	90	0
Totaal	**2.565**	**-**	**1.089**	**1.476**

Buro Hoogstraat B.V.
Kerkplein 5
8121BM Olst

Pagina 3 van 4

09-10-2024

ONDERDEEL VAN DAGNL.

Memo Waterberging; zie bijlage 10 & 11

huidige situatie

huidige situatie

7.UITVOERBAARHEID

7.1.Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het opstellen van ruimtelijke besluiten dient zorgvuldig te gebeuren, de toekomstige Omgevingswet zal dit beaccentueren. 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

Ter voorbereiding op het ruimtelijk besluit en de Omgevingswet wordt middels lopende deze bouwaanvraag aangegeven hoe er invulling wordt gegeven aan de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Hieronder en in de bijlage zijn hiervan verslagen opgenomen.

Participatie:

Het bebouwingsvoorstel is zorgvuldig ontworpen in overleg met de belangen van de buren, de bewoners aan de Laan van Leeuwensteyn, die aangrenzende achtertuinen hebben. Zoals eerder aangegeven bleken de bezwaren van deze bewoners in 2020 bij een bouwplan van een andere ontwikkelaar onoverkomelijk en heeft de gemeente toen het Stedenbouwkundig Kader ervoor ingetrokken. Zodoende hebben bij het opstellen van het huidige bouwplan begin 2022 de ontwikkelaar en architect afstemming gezocht met omwonenden en daarna het bouwplan ontworpen. In 2022 is er een bouwbord en website gerealiseerd waarbij aangegeven kon worden of men interesse had in een woning in het nieuwbouwplan. Dit leverde meer dan 300 geïnteresseerden op.

In een eerste overleg met de naastliggende buren aan het Oosteinde is in 2022 geopperd of het mogelijk was om op het terrein van de beoogde ontwikkeling een inkeping te maken ten behoeve het realiseren van een parkeerplaats voor deze buren. Dat is onderzocht en in 2023 middels een tekening toegestuurd aan de buren ter verdere bespreking. Aangegeven dat wel instemming van de gemeente voor een inritvergunning benodigd is. Verder bleek dat men zich zorgen maakte om de kwaliteit en ligging van het terras in hun tuin en de erfafscheiding. Door deze in de nieuwe situatie van stenig materiaal uit te voeren in plaats van hout is hieraan tegemoet gekomen.

Er is 22 november ‘22 een toelichting gehouden aan de Wijkvereniging Oud Voorburg (WVOV). De conclusie was dat men het een mooi plan vond, en passend op deze locatie omdat de bestaande bebouwing momenteel afbreuk doet aan de directe omgeving van het Oosteinde.

Inhoudelijk werden er vragen gesteld over het parkeren en de rijrichting naar het Oosteinde toe vanaf het project, en was het advies van M. A. Blok om met name de uitrit vanuit het project verplicht naar alleen rechts te laten afslaan vanwege het drukke autoverkeer dat altijd met een behoorlijke snelheid het viaduct nadert vanuit de Parkweg richting Leidschendam-Centrum.

Er is een inloop/informatieavond gehouden op dinsdag 6 december ‘22 waarbij in de ruime omgeving uitgenodigd is. Er waren ca. 40 personen aanwezig. De initiatiefnemer en zijn architect en stedenbouwkundige het voorgenomen plan toegelicht en onderbouwd. Vervolgens konden er vragen gesteld worden. Tijdens deze avond kwamen er twee insprekers nadrukkelijk naar voren met een aantal opmerkingen over het project:

- De buren woonachtig op het adres Oosteinde 239 die zich verrast voelden door de omvang van het project maar zich niet meer konden herinneren dat de initiatiefnemer al direct na de aankoop van het perceel grond aan het Oosteinde met hen contact heeft gezocht, en er daaropvolgend een kennismakingsgesprek heeft plaatsgevonden ten kantore van de verkopende makelaar in de zomer van 2021.
- Een overbuurvrouw uit Park Vronesteijn, die haar naam niet op de presentielijst heeft ingevuld, stelde vragen over het parkeren door het toekomstige gastenbezoek van de bewoners van Villa Vronesteyn, en vroeg naar een parkeerinventarisatie tijdens de avonduren in de directe omgeving van het project, en was niet gerust op een adequate aanwezigheid van voldoende beschikbare parkeerplaatsen.

De overige aanwezigen vonden het voorgestelde bouwplan een passend ont-

foto van de informatieavond 7 maart 2024

werp in de omgeving en complimenteerden de architect met zijn ontwerp. Een klein aantal aanwezigen uitten zorgen over het aantal parkeerplaatsen in het bouwplan, de parkeerdruk rondom de Randstadrailhalte en de verkeersveiligheid door de brede autorijbanen van het Oosteinde, snel rijden in relatie tot de onoverzichtelijke en drukke situatie rondom het viaduct en de Randstadrailhalte.

In reactie op de opmerkingen zijn onderzoeken zoals het parkeervraag en parkeerdrukonderzoek uitgevoerd en is in overleg getreden met de buren. Aannemelijk is dat hierdoor voldoet aan beleid en tegemoetkomt aan mogelijke bezwaren. Daarnaast voldoet het bouwplan aan de kwalitatief-ruimtelijke en stedenbouwkundige doelstellingen van het bestemmingsplan "Stedelijk". Het bouwplan is qua beeldkwaliteit in overeenstemming met de kwalitatieve uitgangspunten van de Welstandsnota ontworpen. Ook de stedenbouwkundige toetsing in deze ruimtelijke onderbouwing bevestigt dat het voorliggende bouwplan tot een verbetering van de ruimtelijke - en beeldkwaliteit van zowel de projectlocatie op zichzelf als de omgeving als geheel leidt.

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

--

In 2023 zijn meerdere overleggen met de gemeente gevoerd over de stedenbouwkundige inpassing en over het perceel ernaast met de informele functie. Het zou voor beide partijen en het algemene beeld beter zijn als dit talud vergroend kon worden of ingevuld met een openbare fietsenstalling. Om stedenbouwkundig de voorgevel te versmallen zou meer hoogte op de hoek bij de Randstadrail gemaakt kunnen worden. De watergang zou door verlegging een groenere inbedding opleveren met een aan het gebouw liggende tuin. Eind 2023 is de Omgevingsvergunning aangevraagd waarbij de voorgevel versmald is naar 22 m en er geen extra verdieping is toegevoegd, de watergang is verlegd.
--

7 maart 2024 heeft een tweede bewonersavond plaatsgevonden met een presentatie van de aanpassingen van het plan en de onderbouwing van de parkeernorm, flora en fauna quickscan en een schone bodem. Over het algemeen waren er opmerkingen over de erfafscheiding met de buren, over de verwachtte drukte bij de in- en uitrit, over de verkeersonveilige situatie op het Oosteinde met snel rijden en slecht overzicht. Op vraag van bewoners of de gemeente aanwezig was maakten de ambtenaren zich kenbaar. Bewoners wilden graag de tekeningen ontvangen. Op de vraag van de ontwikkelaar om deelname in een klankbord richting uitwerking vroegen enkele bewoners zich af waar hun bezwaren of opmerkingen het beste kwijt konden, bij de ontwikkelaar of bij de gemeente. Daarop gaf de verantwoordelijk ambtenaar aan dat men verrast was door de indiening van het plan in december 2023, en dat het plan nog veel meer kwaliteit zou moeten krijgen, en dat de gemeente dit op schrift zal zetten. En men richting de gemeente opmerkingen kan meegeven.
Enigszins verbouwereerd, na de positieve avond, gaf de ontwikkelaar aan dat sinds de intreding van de Omgevingswet participatie een belangrijk onderdeel is geworden van het bouwplanproces en de verantwoordelijkheid door deze wet grotendeels bij de initiatiefnemer wordt neergelegd. Zodoende heeft men meerdere bewonersavonden georganiseerd, ook om eventuele bezwaren te leren kennen en zo mogelijk op te lossen. De ontwikkelaar zal in het kader van de participatie zorgen voor verslaglegging en dit bijvoegen bij de lopende Omgevingsvergunningaanvraag.

Na de bewonersavond wordt door de gemeente een notitie verstuurd aan de ontwikkelaar met daarop aangeven onder welke (stedenbouwkundige) voorwaarden men tot een positief advies kan komen.

Als aparte bijlage is het participatieplan toegevoegd in verband met AVG. Hierin staat tevens verdere verslaglegging van de verschillende vormen en momenten van participatie sinds augustus 2021.

7.2.Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende plan maakt geen onderdeel uit van een groter geheel of plan. De ruimtelijke inrichting van het plangebied voorziet in het realiseren van een nieuwe juridisch-planologische - en feitelijke situatie, waaruit 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 1) de kosten van overige partijen van een deugdelijke dekking zijn voorzien en 2) 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 mogelijkerwijs maakt of zou kunnen maken door middel van de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de private partij die deelneemt in het project, 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.

De ontwikkelende partij heeft eind 2023 een Omgevingsvergunning op basis van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht aangevraagd, nadat begin 2023 een Conceptaanvraag is ingediend en beoordeeld. Men heeft hiervoor kosten gemaakt om de benodigde onderzoeken (bijvoorbeeld geluid) ui te voeren. Gezien de grote populariteit van de projectwebsite en aanvragen voor de woningen wordt voorzien in een grote behoefte.

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

7.3.Juridische uitvoerbaarheid

Het perceel is in eigendom van de aanvrager, het initiatief dan ook uitvoerbaar. De aanvrager heeft zich door indiening van conceptplan, overleg met gemeente en indiening Omgevingsplan in december 2023 bereid getoond de benodigde procedures te doorlopen en bijbehorende onderzoeken uit te voeren. Anticiperend op de Omgevingwet is al uitgebreid geparticipeerd. Nu tijdens het ontwikkeltraject de Omgevingswet in werking is getreden zal tevens de juridische uitvoerbaarheid gewaarborgd zijn.

8.PROCEDURE

In december 2023 is de Omgevingsvergunning aangevraagd. Vooraf is in februari 2023 eerst een Conceptaanvraag ingediend om het plan op hoofdlijnen (stedenbouwkundig, belangrijkste onderzoeken, welstand, Delfland) te laten toetsen. Vervolgens zijn de opmerkingen verwerkt voor de Omgevingsvergunningaanvraag waarbij gevraagd wordt op basis van deze Goede Ruimtelijke Onderbouwing af te wijken van het vigerende bestemmingsplan. Op basis van het gestelde in de Goede Ruimtelijke Onderbouwing kan - nadat de gemeenteraad heeft verklaard geen bedenkingen te hebben - voor het realiseren van de beoogde ontwikkeling een omgevingsvergunning met projectafwijkingsbesluit als bedoeld in artikel 2.12, 1e lid onder a 3º van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden verleend.

BIJLAGEN BIJ GRO OOSTEINDE 241- 243