

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

WONINGBOUW MOLENPAD TE LEIDSCHENDAM



November 2017

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 30 woningen en 2 commerciële ruimten (retail) en een overdekte parkeerplaats aan het Molenpad te Leidschendam-Centrum.

<i>Opdrachtgever</i>	<i>: Ontwikkelingscombinatie Damcentrum</i>
<i>Opgesteld door</i>	<i>: Legalexion</i>
<i>Opsteller</i>	<i>: mr. A.G. van Keulen</i>
<i>Datum</i>	<i>: 16 november 2017</i>
<i>Versie</i>	<i>: 4</i>
<i>Kenmerk</i>	<i>: 13048/7</i>

INHOUDSOPGAVE AANPASSEN

1. INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Vigerend bestemmingsplan	5
1.3 Planologische procedure	6
1.4 Plangebied	7
1.5 Leeswijzer	7
2. RUIMTELIJK BELEID	8
2.1 Nationaal	8
2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	8
2.1.2 Besluit ruimtelijke ordening	8
2.1.3 Verdrag van Malta	10
2.2 Provinciaal	11
2.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit	11
2.2.2 Verordening Ruimte 2014	13
2.3 Regionaal	13
2.3.1 Regionaal Structuurplan Haaglanden	13
2.3.2 Regionaal woningbouwprogramma Haaglanden	13
2.4 Gemeentelijk	14
2.3.1 Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040 (herijking 2012)	14
2.4.2 Masterplan Damcentrum	16
2.4.3 Woonvisie 2016 - 2020	17
2.4.4 Parkeernota	18
2.4.5 Water- en rioleringsplan 2016 - 2020	19
2.5 Conclusie ruimtelijk beleid	19
3. STEDENBOUWKUNDIGE ONDERBOUWING	20
3.1 Strijdigheid bestemmingsplan 'Damcentrum'	20
3.2 Stedenbouwkundige onderbouwing	22
3.2.1 Beschrijving van de omgeving	22
3.2.2 Stedenbouwkundige inpassing nieuwbouw	23
3.2.3 Welstand	28
4. VERKEERSKUNDIGE ASPECTEN	29
4.1 Parkeren	29
4.1.1 Inleiding	29
4.1.2 Toegepaste parkeernormen	29
4.1.3 Toetsing bouwplan	29
4.2 Verkeersontsluiting en bereikbaarheid	32
4.2.1 Verkeerseffecten van het plan	32
4.2.2 Relatie met een "Duurzaam Veilige" wegcategorisering	32
5. OMGEVINGS- EN MILIEUASPECTEN	34
5.1 Geluid	34
5.1.1 Inleiding	34
5.1.2 Geluidsbelasting door gezoneerde wegen (Wet geluidhinder)	34
5.1.3 Geluidsbelasting door 30 km/h-wegen (goede ruimtelijke ordening)	34
5.2 Milieuzonering	35

5.3	<i>Luchtkwaliteit</i>	36
5.4	<i>Flora en fauna</i>	36
5.4.1	<i>Algemeen</i>	36
5.4.2	<i>Natuurtoets</i>	37
5.5	<i>Externe veiligheid</i>	37
5.5.1	<i>Inleiding</i>	37
5.5.2	<i>Relevante risicobronnen voor het projectgebied</i>	38
5.5.2.1	<i>Risicovolle inrichtingen en locaties</i>	38
5.5.2.2	<i>Route gevaarlijke stoffen</i>	38
5.5.2.3	<i>Transport gevaarlijke stoffen per spoor / water</i>	39
5.5.2.4	<i>Buisleidingen</i>	39
5.5.3	<i>Conclusie</i>	40
5.6	<i>Water</i>	40
5.6.1	<i>Inleiding</i>	40
5.6.2	<i>Waterbeleid</i>	40
5.6.3	<i>Watertoets</i>	41
5.6.4	<i>Watersysteem</i>	41
5.6.5	<i>Riolering en afkoppeling</i>	42
5.6.5.1	<i>Afkoppeling en vervanging riolering</i>	42
5.6.5.2	<i>Riool- en baggerbeheer</i>	42
5.6.6	<i>Waterkeringen en waterveiligheid</i>	43
5.6.7	<i>Klimaatadaptatie</i>	43
5.6.8	<i>Grondwater</i>	43
5.6.9	<i>Conclusie</i>	43
5.7	<i>Bodem</i>	43
5.8	<i>Vormvrije m.e.r.-beoordeling</i>	44
5.8.1	<i>Inleiding</i>	44
5.8.2	<i>Onderzoeksresultaten vormvrije m.e.r.-beoordeling</i>	44
5.8.2.1	<i>Beoordeling diverse milieuwaarden</i>	45
5.8.2.2	<i>Stikstofdepositie</i>	45
5.8.3	<i>Conclusie</i>	47
6	CULTUURHISTORIE & ARCHEOLOGIE	48
6.1	<i>Monumenten / Beschermd stads- en dorpsgezicht</i>	48
6.2	<i>Molenbiotoop</i>	48
6.3	<i>Archeologie</i>	48
6.3.1	<i>Inleiding</i>	48
6.3.2	<i>Archeologisch onderzoek</i>	49
6.3.3	<i>Projectgebied</i>	49
6.3.4	<i>Advies</i>	49
7	UITVOERBAARHEID	51
7.1	<i>Economische uitvoerbaarheid</i>	51
7.2	<i>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</i>	51
	BIJLAGEN:	52

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

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

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

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

De realisatie van de 30 woningen (waarvan 26 eengezinswoningen en 4 maisonnettes), 2 commerciële ruimten (circa 103 m² retail) en een overdekte parkeerplaats aan het Molenpad te Leidschendam, vormt ook onderdeel van de ontwikkeling van Damcentrum. Vroeger stond er op de ontwikkellocatie een schoolgebouw met een gymzaal. Deze bebouwing is inmiddels gesloopt, eerst het schoolgebouw en later de gymzaal. Op dit moment is er een parkeerplaats aanwezig en wordt de locatie deels gebruikt als bouwplaats ten behoeve van de nieuwbouwwerkzaamheden in de directe omgeving.

Deze ruimtelijke onderbouwing is de basis voor een aanvraag omgevingsvergunning voor een van het bestemmingsplan afwijkend plan.

1.2 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan 'Damcentrum' legt op de gronden in het plangebied waar herontwikkeling van bebouwing en functies is voorzien, globale bestemmingen met uitwerkingsverplichting. Deze uit te werken bestemmingen kennen overigens wel zeer gedetailleerde uitwerkingsregels, waarin zaken zijn geregeld zoals:

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

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

De realisatie van de 30 woningen, met de 2 commerciële ruimten (circa 103 m² retail) en de overdekte parkeerplaats aan het Molenpad te Leidschendam past op een aantal onderdelen niet binnen de planregels van het bestemmingsplan 'Damcentrum' (zie daarover verder paragraaf 3.1).



Fig. 1 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Damcentrum' uit 2005 (projectlocatie: rode pijl)

1.3 Planologische procedure

Om het nieuwbouwplan planologisch te kunnen inpassen, is het noodzakelijk dat er een procedure wordt gevolgd ter afwijking van het geldende planologische regime. 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 de bestemmingsplannen. 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 voorbereidingsprocedure van toepassing, als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Voor het verlenen van deze omgevingsvergunning stelt artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo als voorwaarde dat het uiteindelijke afwijkingsbesluit een 'goede ruimtelijke onderbouwing' bevat. Dit document voorziet in een dergelijke 'goede ruimtelijke onderbouwing'.

1.4 Plangebied

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

- aan de noordzijde: de Maalderijstraat;
- aan de westzijde: de Zaagmolenstraat (nieuwbouw grenst voor een deel direct aan de Zaagmolenstraat en voor een deel aan de bestaande bebouwing aan de Molenstraat);
- aan de oostzijde: het Molenpad;
- aan de zuidzijde: de bebouwing aan de Damstraat.

De projectlocatie grenst dus aan meerdere straten van het centrum van Leidschendam. De nieuwbouw sluit direct aan op de bestaande omliggende (deels nieuwe) bebouwing. Zoals opgemerkt stond er vroeger op de planlocatie een schoolgebouw met een gymzaal. Deze bebouwing is inmiddels gesloopt. Op dit moment is er een parkeerplaats aanwezig en wordt de locatie deels gebruikt als bouwplaats ten behoeve van de nieuwbouwwerkzaamheden in de directe omgeving.



Fig. 2 Luchtfoto met projectlocatie Molenpad (globaal rood omkaderd)

1.5 Leeswijzer

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

2. RUIMTELIJK BELEID

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

2.1 Nationaal

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Vanuit het nationaal beleid zijn relevant de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, maart 2012) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, augustus 2011). De SVIR geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormings-mogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR een drietal Rijksdoelen geformuleerd:

- *de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;*
- *de bereikbaarheid verbeteren;*
- *zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.*

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

Conclusie

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

2.1.2 Besluit ruimtelijke ordening

Algemeen

Sinds 1 oktober 2012 is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening.

Uit artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening blijkt dat de ladder drie treden kent die achter elkaar worden doorlopen:

- a. *er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;*
- b. *indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;*
- c. *indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.*

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Voor de toevoeging van de woningen en commerciële ruimten aan het Molenpad dient, alvorens aan de toetsing van dit plan aan de ladder toe te komen, allereerst de vraag te worden beantwoord of hier daadwerkelijk sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Artikel 1.1.1 lid 1 onder i van het Besluit ruimtelijke ordening geeft voor 'stedelijke ontwikkeling' immers de volgende definitie:

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

Dit plan moet worden beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in voornoemde definitie uit het Besluit ruimtelijke ordening. Op het terrein stond voorheen een schoolgebouw en met de voorgenomen nieuwbouw wijzigt de functie van de locatie. Dat betekent dat bovengenoemde treden van artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening doorlopen te worden. Hierover het volgende.

Toetsing ladder

Hieronder volgt een toetsing van het bouwplan aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking per trede zoals opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Trede 1. Actuele stedelijke behoefte

Ten aanzien van de voorgenomen woningbouw wordt allereerst opgemerkt dat de provincie verantwoordelijk is voor de gedecentraliseerde woningbouwplanning en de (wettelijk vereiste) toepassing van de Ladder van Duurzame Verstedelijking. Als sturingsfilosofie in de VRM (Visie Ruimte en Mobiliteit) is gekozen voor kwalitatieve afstemming en risicoduiding. Wanneer de provincie een regionale woonvisie aanvaardt, is daarmee de behoefte aan en de regionale afstemming van het woningbouwprogramma in de bestemmingsplannen (zoals bedoeld in trede 1 van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking) verantwoord.

In de verstedelijkingsafspraken tussen Rijk en de regio is in 2010 afgesproken dat over de periode tot 2020 63.500 woningen in Haaglanden (nu: Metropoolregio Rotterdam Den Haag) gebouwd worden. Voor de gemeente Leidschendam-Voorburg staat voor de periode 2014 – 2019 een woningbouwopgave gepland van in totaal 670 woningen.

Op dit moment wordt het woningbouwprogramma voor 2017 geactualiseerd. Op de daarvan deel uitmakende lijst van woningbouwplannen is eveneens de ontwikkeling aan het Molenpad opgenomen. In de loop van het jaar wordt de goedkeuring van de provincie verwacht van dit regionaal afgestemde woningbouwprogramma.

Voorts kan in dit kader nog het volgende worden opgemerkt. Aan het plan voor het Molenpad is kortgeleden bekendheid gegeven via onder meer de website

nieuwbouwleidschendam.nl en de sociale media. Inmiddels hebben zich 239 geïnteresseerden gemeld als potentiële kopers van de woningen. Dit gegeven onderschrijft de actuele behoefte aan de betreffende woningen.

Ten aanzien van de behoefte aan de voorgenomen commerciële ruimte kan het volgende worden opgemerkt.

Met dit plan wordt aan de Damstraat 103 m² aan commerciële ruimte toegevoegd, verdeeld over twee units (van ongeveer 50 m²). Het betreft dus kleinschalige ruimten. Juist vanwege de kleinschaligheid onderscheiden deze commerciële units zich van het overige aanbod aan winkelunits welke een aanmerkelijk groter oppervlakte bevatten. Daarbij komt dat de situering van de beoogde winkelruimten de bestaande winkels aan de Damstraat met elkaar verbinden (het pand waar nu de 'Gall en Gall' in zit, wordt hierdoor verbonden met de 'Hoogvliet') en zal daar dan uiteindelijk één geheel mee vormen. Zodoende ontstaat één samenhangend en aaneengesloten winkelgebied (samen met de winkels aan het Damplein). Het opvullen van deze 'lege' ruimte met woningbouw zou een onderbreking betekenen in de kern van het winkelgebied en de loop van de winkelstraat en de winkelstructuur. Het opnemen van commerciële ruimten (waardoor de genoemde samenhang ontstaat) wordt van groot belang geacht voor de versterking en aantrekkelijkheid van het gehele winkelcentrum, zowel voor de consument als voor de zittende winkeliers. De verwachting is dat dit uiteindelijk bijdraagt aan de continuïteit van functioneren van het winkelgebied ter plaatse. Om voornoemde redenen bestaat er dus behoefte aan de betreffende winkelunits.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling aan het Molenpad voorziet in een actuele regionale behoefte.

Trede 2. Binnen bestaand stedelijk gebied

Het plan aan het Molenpad wordt gerealiseerd door het herstructureren c.q. transformeren van bestaand stedelijk gebied binnen Leidschendam. Nu het bestaand stedelijk gebied voldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale vraag te voldoen, is daarmee trede 2 van de ladder verantwoord.

Trede 3. Niet binnen bestaand stedelijk gebied

Nu sprake is van een ontwikkeling (een transformatie) binnen het bestaand stedelijk gebied, is trede 3 niet meer aan de orde.

Conclusie

Gelet op het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het plan aan het Molenpad de toets aan de duurzaamheidsladder uit artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening doorstaat.

2.1.3 Verdrag van Malta

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

1. *streven naar behoud in situ van archeologische waarden. De bodem is de beste garantie voor goede conservering;*

2. *tijdig rekening houden in de ruimtelijke ordening met de mogelijkheid of aanwezigheid van archeologische waarden;*
3. *de verstoorder betaalt voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarde.*

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

2.2 Provinciaal

2.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben op 9 juli 2014 de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) vastgesteld. In 2016 is de VRM geactualiseerd. Deze actualisering is op 14 december 2016 vastgesteld door Provinciale Staten en op 12 januari 2017 in werking getreden. De Actualisering 2016 heeft betrekking op onder meer strandbebouwing, de 3 ha-kaart en de actualisering van de regionale visies voor wonen en kantoren.

Het hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- *Ruimte bieden aan ontwikkelingen;*
- *Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;*
- *Allianties aangaan met maatschappelijke partners;*
- *Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.*

Verder zet de provincie in de VRM in op vier belangrijke hoofdthema's:

1. *Beter benutten en opwaarderen;*
2. *Versterken stedelijk gebied (agglomeratiekracht);*
3. *Versterken ruimtelijke kwaliteit;*
4. *Bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving.*

Voor dit plan zijn met name de thema's 'Beter benutten en opwaarderen' en 'Versterken ruimtelijke kwaliteit' relevant.

Beter benutten en opwaarderen

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

behoefte naar woningen. Op deze wijze wil de provincie het tekort aan woningen voor bepaalde segmenten kleiner maken.

Met onderhavig plan worden woningen gerealiseerd binnen het bestaande stedelijke gebied. De bebouwde ruimte wordt 'beter benut' door verdichting. Voorts past het plan binnen de wens van zowel de provincie als de gemeente om het bestaande tekort aan woningen terug te dringen (zie paragraaf 2.1.2).

In paragraaf 2.1.2 is eveneens opgemerkt dat de toevoeging van de commerciële ruimten mede dient om de aantrekkelijkheid en de samenhang van het bestaande winkelgebied te vergroten. De te realiseren commerciële units in de plint van de bebouwing aan de Damstraat vormen immers de verbindende schakel tussen de bestaande winkels aan de Damstraat / Damplein. Verwacht wordt dat dit een bijdrage levert aan de continuïteit van functioneren van het winkelgebied ter plaatse.

Het plan aan het Molenpad sluit derhalve aan op het thema 'Beter benutten en opwaarderen'.

Versterken ruimtelijke kwaliteit

Het provinciale landschap valt onder te verdelen in drie typen, gekenmerkt door veenweiden, rivieren en kust. Het verstedelijkingspatroon, de natuurwaarden en het agrarisch gebruik sluiten daarop aan. De provincie stelt de versterking van de kwaliteiten van gebieden centraal in het provinciaal beleid. Per nieuwe ontwikkeling zal voortaan eerst worden bekeken of het nodig is om het buiten bestaand stads- en dorpsgebied te realiseren. De voorwaarde hierbij is dat de maatschappelijke behoefte is aangetoond en de nieuwe ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het om een integrale benadering waarbij de samenhang tussen bruikbaarheid, duurzaamheid én belevingswaarde in acht wordt genomen.

Het thema 'Versterken ruimtelijke kwaliteit' waarborgt dat ontwikkelingen aansluiten op de actuele regionale behoefte en zoveel mogelijk plaatsvinden binnen bestaand stads- en dorpsgebied. In het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking is de behoefte aan dit plan onderbouwd (zie paragraaf 2.1.2). Zoals hierna in paragraaf 2.4.2 uitgebreid wordt beschreven, maakt het bouwplan aan het Molenpad onderdeel uit van de integrale revitalisatie van het Damcentrum, die noodzakelijk is voor het behouden en versterken van de in de gemeentelijke structuurvisie beschreven (kern)waarden en ruimtelijke (kern)kwaliteiten van het centrumgebied. Het plan beoogt dus ook om de ruimtelijke kwaliteit van het Damcentrum te versterken (naast dat het voorziet een behoefte).

Bovendien wordt verwacht dat de toevoeging van de commerciële ruimten een versterking betekent van het bestaande winkelgebied ter plaatse, omdat de betreffende units de verbinding vormen tussen bestaande winkels aan de Damstraat (en indirect ook met het Damplein). Dat bevordert de doorloop van de Damstraat als winkelstraat, hetgeen de aantrekkelijkheid van het winkelgebied vergroot, zowel voor de winkelier als voor de consument (zie uitgebreid paragraaf 2.1.2).

Het plan aan het Molenpad sluit derhalve eveneens aan op het thema 'Versterken ruimtelijke kwaliteit'.

Conclusie

Gelet op het voorgaande sluit onderhavig plan goed aan op de thema's uit de VRM, met name voor wat betreft het thema 'Beter benutten en opwaarderen' en 'Versterken ruimtelijke kwaliteit'.

2.2.2 Verordening Ruimte 2014

De provinciale ruimtelijke verordening 2014 (geconsolideerd in werking 12 januari 2017) stelt regels waaraan bestemmingsplannen, wijzigings- en uitwerkingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan dienen te voldoen. Deze regels vloeien voort uit de Visie Ruimte en Mobiliteit.

De herontwikkeling aan het Molenpad betreft een plan dat gerealiseerd wordt binnen 'het bestaand stads- en dorpsgebied'. Binnen het bestaand stads- en dorpsgebied laat de Verordening Ruimte 2014 nieuwe ontwikkelingen toe. Ingevolge de Verordening Ruimte dient dan wel getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Wat betreft dit onderwerp wordt verwezen naar paragraaf 2.1.2 van deze ruimtelijke onderbouwing, waaruit reeds blijkt dit plan de toets aan de duurzaamheidsladder doorstaat. Ook voor het overige bevat de Verordening Ruimte 2014 geen bepalingen die een belemmering vormen voor onderhavige ontwikkeling.

Conclusie

De Verordening Ruimte 2014 vormt geen belemmering voor onderhavig plan aan het Molenpad.

2.3 Regionaal

2.3.1 Regionaal Structuurplan Haaglanden

Op 16 april 2008 heeft het Algemeen Bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (hierna: RSP) vastgesteld. Dit plan bevat de regionale visie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden tot 2020 (met een doorkijk naar 2030). Hierin worden richtinggevende en kaderstellende uitspraken gedaan op het gebied van verkeer, wonen, werken, water en groen. Deze uitspraken zijn (mede)bepalend bij de voorbereiding en uitwerking van de afzonderlijke gemeentelijke ruimtelijke plannen en bovenregionaal beleid. Het Stadsgewest Haaglanden is per 1 januari 2015 opgeheven. De beleidsterreinen Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat worden voortgezet in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Voor de negen betrokken gemeenten vormt het RSP nog wel het integrale beleidskader waaraan het afzonderlijke gemeentelijke beleid en bestemmingsplannen tot 2018 moeten voldoen.

In het stedelijk gebied, waartoe ook Leidschendam-Voorburg behoort, ligt het accent op de woningbouwopgave en integrale kwaliteitsverbetering van de wijken. De woningbouwopgave dient zoveel als mogelijk in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd te worden. Hiervoor moeten keuzes worden gemaakt. Leidschendam-Voorburg streeft ernaar om een aantrekkelijke groene woon- en werkstad te zijn.

Voor onderhavig plangebied beschrijft het RSP geen specifiekere beleidsuitgangspunten die van belang zijn voor de doorwerking in het voorliggende bestemmingsplan.

Conclusie

De ontwikkeling aan het Molenpad sluit gelet op het voorgaande aan op het regionale structuurplan.

2.3.2 Regionaal woningbouwprogramma Haaglanden

Het woningbouwprogramma, dat in 2009 in het Regionaal Structuurplan Haaglanden is opgenomen, is inmiddels door de werkelijkheid ingehaald. De crisis heeft de

woningbouwmarkt veranderd. Het regionale woningbouwprogramma wordt jaarlijks, door de 9 gemeenten uit het woningmarktgebied Haaglanden, herijkt.

Zoals hierboven in paragraaf 2.1.2 in het kader van de toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking reeds is opgemerkt, wordt op dit moment het woningbouwprogramma voor 2017 geactualiseerd. Op de daarvan deel uitmakende lijst van woningbouwplannen is eveneens de ontwikkeling aan het Molenpad opgenomen. Het Woningbouwprogramma 2017 wordt regionaal afgestemd. In de loop van het jaar wordt de goedkeuring van de provincie verwacht.

Conclusie

De ontwikkeling aan het Molenpad past binnen het regionaal woningbouwprogramma Haaglanden.

2.4 Gemeentelijk

2.3.1 Structuurvisie Ruimte voor Wensen 2040 (herijking 2012)

Het gemeentelijke ruimtelijke beleid is geformuleerd in de structuurvisie *Ruimte voor Wensen*. Bij de vaststelling van de structuurvisie (2006) is de afspraak gemaakt om de visie elke vier jaar te herijken. Op 25 september 2012 is de structuurvisie *Ruimte voor Wensen 2040* (herijking 2012) vastgesteld. De herijkte structuurvisie vormt de basis voor de (bestuurlijk) strategische keuzes en geeft richting aan de hoofdlijnen van het gewenste ruimtelijke ontwikkelingsbeeld van de gemeente tot 2040. Als overkoepelende ambitie streeft de structuurvisie naar een positionering van de gemeente als aantrekkelijke, groene en duurzame woonwerkstad. De herijkte uitgangspunten (opgaven, doelstellingen en ambities) zijn vertaald naar drie pijlers:

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

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

Binnen het stedelijk gebied van Leidschendam-Voorburg ligt het realiseren van 80 % van de woningbouwopgave en het faciliteren van 5 % groei van de bevolking in de periode 2012-2040. Er wordt ingezet op het behoud en versterking van het groene karakter van de stad en van de kwaliteit van de bestaande woonmilieus. Tevens wordt aandacht gegeven aan de verbetering van de leefbaarheid van bestaande wijken en kwaliteitsverbetering van het stedelijk raamwerk en de identiteitsdragers. Tenslotte wordt duurzame stedelijke ontwikkeling nagestreefd met aandacht voor versterken van de buurt- en wijkvoorzieningen. Daarnaast worden nieuwe economische kansen gecreëerd door functieverandering, herstructurering en transformatie van gebieden.



Fig. 3 Uitsnede Structuurvisie Ruimte voor Wensen (projectlocatie: zie blauwe pijl)

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

Het gebied 'Leidschendam-Zuidzone', waar deze nieuwbouwlocatie binnen valt, wordt in het uitvoeringsprogramma genoemd als toekomstige 'centrumontwikkeling en transformatie'. Het voorliggende bouwplan voor het Molenpad sluit aan op de doelstellingen van de structuurvisie. Met de voorgenomen planontwikkeling wordt immers een bijdrage geleverd aan het behalen van de doelstelling om de woningbouwopgave te realiseren binnen het stedelijk gebied. Het voorziet immers in een aanbod van nieuwe woningtypen die aansluiten bij de vraag vanuit de woningmarkt. Met het plan aan het Molenpad worden 26 eengezinswoningen toegevoegd uit dure sector (namelijk met koopprijzen tussen de 278.500 en 507.000 euro, gebaseerd op de koopprijsgrenzen uit de regionale woonvisie d.d. 1 januari 2015) en 4 maisonnettes uit de middeldure sector (namelijk met koopprijzen tussen de 188.000 en 278.500 euro, gebaseerd op de koopprijsgrenzen uit de regionale woonvisie d.d. 1 januari 2015). De toevoeging van de 4 maisonnettes voorziet direct in de behoefte aan woningen voor jongeren en starters. Waarschijnlijker is echter dat de woningen meer indirect voorzien in woningen voor jongeren en starters, namelijk via doorstroming indien de maisonnettes worden aangekocht door ouderen. Voorts voorziet de toevoeging van de 26 grondgebonden dure eengezinswoningen direct in de behoefte aan woningen voor gezinnen (met kinderen) en indirect in de behoefte aan woningen voor jongeren en starters (eveneens via doorstroming).

Met een sterke positionering binnen de regio wil de gemeente Leidschendam-Voorburg gezinnen met kinderen en hoogopgeleide kenniswerkers aantrekken. De nieuwe instroom is gewenst voor een gezonde en evenwichtige ontwikkeling van de gemeente.

Van de toevoeging van commerciële ruimten in de plint van de Damstraat wordt verwacht dat deze een versterking betekenen van het bestaande winkelgebied ter plaatse, omdat de betreffende units de verbinding vormen tussen bestaande winkels aan de Damstraat (en

indirect ook met het Damplein). Dat bevordert de doorloop van de Damstraat als winkelstraat, hetgeen de aantrekkelijkheid van het winkelgebied vergroot, zowel voor de zittende winkeliers als voor de consument (zie uitgebreider paragraaf 2.1.2).

Conclusie

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

2.4.2 Masterplan Damcentrum

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

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

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

Het masterplan voorziet voor de locatie aan het Molenpad in de bouw van herenhuizen en appartementen. Expliciet wordt daarbij vermeld dat op de begane grond aan de zijde van de Damstraat (en een gedeelte) aan het Molenpad commerciële winkelruimten worden opgenomen. Deze commerciële ruimten vormen op die manier een aaneengesloten winkelgebied met de winkels aan de rand van het Damplein, zo vermeldt het masterplan. Binnen onderhavig plan worden deze commerciële ruimten enkel gerealiseerd aan de zijde van de Damstraat en niet aan het Molenpad. Niet alleen om de realisatie van extra winkelruimte beperkt te houden, maar ook omdat winkelruimte aan het Molenpad stedenbouwkundig niet goed aansluit op de 'blinde' gevel van de tegenover gelegen supermarkt, die immers wordt ontsloten aan de Damstraat. Commerciële ruimten in de plint van de Damstraat worden daarentegen wel wenselijk geacht. Ze vormen daarmee immers de verbindende schakel tussen de bestaande winkels aan de Damstraat / Damplein, hetgeen de aantrekkelijkheid en de samenhang van het bestaande winkelgebied vergroot. Verwacht wordt dat dit een bijdrage levert aan de continuïteit van functioneren van het winkelgebied ter plaatse.

In het Masterplan is voor de kavel een geheel omsloten bouwblok met appartementen en herenhuizen met tuinen opgenomen, met een parkeergarage op eigen terrein onder de woningen.

Daarbij gaat het masterplan uit van bebouwing van gemiddeld 3 lagen hoog, 'met een accent op de kop van de Rijnlandstraat'. Het plan voorziet inderdaad in bebouwing van gemiddeld 3 lagen hoog, echter een hoogteaccent met appartementen op de kop van de Rijnlandstraat ontbreekt om markttechnische redenen. In de vraag naar appartementen wordt reeds

voorzien op andere locaties binnen Damcentrum, zodat extra appartementen de opbrengsten van de grond verder onder druk zouden zetten. Bovendien betekent meer appartementen ook een hogere parkeerdruk, hetgeen hier ook onwenselijk wordt geacht. Voorts bestaan er stedenbouwkundig geen bezwaren tegen het achterwege laten van een hoogteaccent (zie hierover nader paragraaf 3.2.2).

Het masterplan gaat verder uit van de realisatie van een 'half-verdiepte parkeergarage' onder de woningen. In het definitieve plan is er echter voor gekozen om de parkeergarage wel overdekt te doen, maar niet half-verdiept. De meerwaarde van een half-verdiepte garage is immers zeer beperkt, terwijl daartegenover wel een grote financiële investering zou staan. Een parkeergarage op maaiveld, overdekt en achter de woningen (dus onttrokken aan het gezicht vanuit de openbare ruimte), wordt hier eveneens als passend beschouwd.

Hieronder is de beeldimpressie opgenomen uit het masterplan.

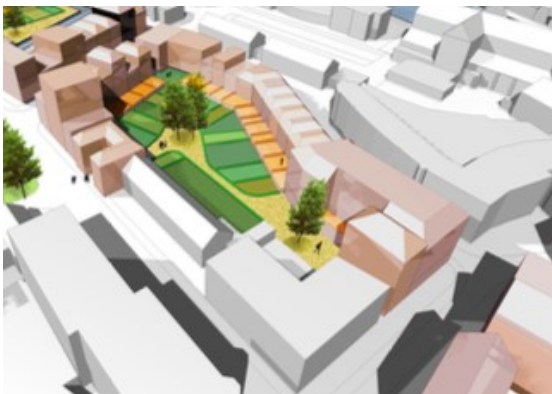


Fig. 4 Impressie Bouwblok Masterplan



Fig. 5 Plattegrond Masterplan

Het bouwplan voor het Molenpad levert, als onderdeel van het totale herinrichtingsproject voor het Damcentrum, een wezenlijke bijdrage aan de kwaliteitsverbetering van het woningaanbod. Hoewel het plan op een aantal onderdelen afwijkt van de stedenbouwkundige opzet uit het Masterplan, rechtvaardigt dit toch de conclusie dat het bouwplan aansluit bij en bijdraagt aan de in het Masterplan geformuleerde hoofddoelstellingen.

Conclusie

Het voorliggende bouwplan voor het Molenpad sluit aan op en draagt bij aan de in het Masterplan geformuleerde hoofddoelstellingen.

2.4.3 Woonvisie 2016 - 2020

Op 13 september 2016 heeft de gemeenteraad de Woonvisie 2016 – 2020 vastgesteld. Nieuwe ontwikkelingen op de woningmarkt en in de wetgeving vroegen immers om een heroriëntatie op het woonbeleid zoals dat is vastgelegd in de Woonvisie 2020 en de evaluatie daarvan in 2010.

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

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

Hiermee blijven de volgende doelstellingen uit de bestaand woonvisie gelden:

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

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

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

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

Conclusie

Gelet op het voorgaande sluit het plan aan het Molenpad aan bij de inhoud van de Woonvisie en het woningbouwprogramma.

2.4.4 Parkeernota

Het gemeentelijk parkeerbeleid is opgenomen in de gemeentelijke Parkeernota 2005. In deze nota komen verschillende vormen van parkeerregulering, inclusief bijbehorend afwijkingsbeleid, aan de orde. Daarnaast wordt onder andere aangegeven hoe wordt omgegaan met parkeren voor diverse doelgroepen, parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen en de handhaving van het parkeerbeleid. Op basis van een inventarisatie van parkeerknelpunten biedt de nota een overzicht van oplossingsrichtingen voor de korte, middellange en lange termijn. Eén van de uitgangspunten van het gemeentelijk parkeerbeleid is dat bouwplannen niet mogen leiden tot extra parkeerdruk in de directe omgeving. De te hanteren parkeernormen bij nieuwbouw, functiewijziging of verbouw zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg. De Nota Parkeernormen is een uitwerking van de Parkeernota 2005 en is in 2012 vastgesteld. Voor de verdere toetsing van deze ontwikkeling aan de Nota

Parkeernormen en de daaruit voortvloeiende conclusies, wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Conclusie

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

2.4.5 Water- en rioleringsplan 2016 - 2020

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

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

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

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheer in het plangebied. Tevens zijn zij in het kader van het vooroverleg op grond van de Wro betrokken bij het tot stand komen van het plan aan het Molenpad.

Conclusie

Het 'Water- en rioleringsplan 2016 – 2020' bevat voor de locatie Molenpad geen specifiek beleid. Niettemin sluit de beoogde herontwikkeling aan op de daarin opgenomen uitgangspunten. Voor de verdere toetsing wordt verwezen naar paragraaf 5.6 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.5 Conclusie ruimtelijk beleid

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

3. STEDENBOUWKUNDIGE ONDERBOUWING

Het bouwplan voor het Molenpad bestaat uit de realisatie van de 30 woningen en 2 commerciële ruimten (circa 103 m² retail) en een parkeerplaats. De voorgenomen ontwikkeling wijkt af van het vigerende planologische regime voor deze gronden. De stedenbouwkundige en kwalitatief-ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bouwplan zal daarom nader moeten worden beoordeeld en onderbouwd. Hierna wordt eerst ingegaan op de strijdigheden met het bestemmingsplan. Vervolgens zal een stedenbouwkundige onderbouwing worden gegeven van het bouwplan.

3.1 Strijdigheid bestemmingsplan 'Damcentrum'

Ingevolge het bestemmingsplan 'Damcentrum' rusten op de planlocatie aan het Molenpad de volgende bestemmingen:

- a. *Archeologisch waardevol gebied (artikel 21)*
- b. *Molenbiotoop (artikel 24)*
- c. *Uit te werken gebied voor woondoeleinden (UW 45-55) (artikel 25)*
- d. *Uit te werken gebied voor woon- en detailhandelsdoeleinden (artikel 27)*

Hierna volgt een verdere bespreking van deze bestemmingen, toegepast op het bouwplan.

Ad a. Archeologisch waardevol gebied (art. 21)

Artikel 21 lid 1 bepaalt dat de gronden op de kaart aangewezen voor 'Archeologisch waardevol gebied' mede zijn bestemd voor de bescherming en de veiligstelling van archeologische waarden. Bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen zijn pas toelaatbaar na een binnenplanse vrijstelling van het college, op basis van een rapport waarmee de archeologische waarde van de betrokken gronden in voldoende mate is vastgesteld en de betreffende waarden door de verwezenlijking van het bouwplan niet worden geschaad. Wat betreft archeologisch onderzoek zij verder verwezen naar paragraaf 6.2 van deze ruimtelijke onderbouwing. Overigens dient ingevolge artikel 21 lid 7 van de planregels wel een zogenaamde aanlegvergunning te worden aangevraagd. De te verlenen omgevingsvergunning zal ook zien op deze activiteit (als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder b Wabo).

Ad b. Molenbiotoop (art. 24)

Op grond van artikel 24, eerste lid, van de bestemmingsplanvoorschriften zijn de gronden gelegen binnen de op de kaart aangegeven molenbiotoop mede bestemd voor de bescherming en behoud van de vrije windvang van en het zicht op de molen.

Op grond van artikel 24, tweede lid, mag op deze gronden uitsluitend worden gebouwd met inachtneming van de volgende hoogtebepalingen:

- binnen een afstand van 100 m rondom de molen mag geen bebouwing worden opgericht hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek;
- binnen een afstand van 100 tot 400 m van de molen mag geen bebouwing worden opgericht met een hoogte die meer bedraagt dan 1/30 van de afstand van het bouwwerk tot de molen, gerekend vanaf de onderste punt van de verticaal staande wiek;

Omdat het ingediende bouwplan binnen de gestelde maximale hoogteregels blijft zijn er geen strijdigheden c.q. belemmeringen met betrekking tot de molenbiotoop (zie ook paragraaf 6.2).

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

Het voorliggende bouwplan voor het Molenpad wijkt af van de uitwerkingsregels die in de vigerende uit te werken bestemming voor woondoeleinden zijn opgenomen. Binnen deze bestemming vallen 24 van de 30 woningen en 28 van 36 parkeerplaatsen (op eigen terrein). De afwijkingen zijn kort samengevat als volgt te omschrijven:

1. het minimaal aantal te bouwen woningen van 45 wordt niet gehaald (art. 25 lid 2 sub a): voor zover het binnen deze bestemming valt worden slechts 24 woningen gebouwd;
2. de voorgevel van de hoofdgebouwen wordt niet volledig in of ten hoogste 0,5 meter achter de op de plankaart aangegeven voorgevelrooilijn gebouwd (art. 25 lid 2 sub d.);
3. het bouwplan voorziet niet in de op grond van de parkeernorm voorgeschreven aantallen parkeerplaatsen (art. 25 lid 2 sub n.). De parkeereis is ingevolge deze uitwerkingsregels 24×2 parkeerplaatsen per grondgebonden woning = ten minste 48 parkeerplaatsen. Binnen gebied UW worden echter 28 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Gelet op bovengenoemde strijdigheden is het niet mogelijk om gebruik te maken van de uitwerkingsbevoegdheid. Omdat hier sprake is van een uit te werken bestemming bepaalt artikel 25 lid 3 van de planregels dat op de gronden met de in lid 1 genoemde bestemming ('Uit te werken gebied voor woondoeleinden') uitsluitend mag worden gebouwd in overeenstemming met een uitwerkingsplan dat rechtskracht heeft verkregen en krachtens de in een zodanig plan gestelde eisen (dus een 'voorlopig bouwverbod'). Het bouwen zonder uitwerkingsplan is in strijd met dit artikel. De te verlenen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wabo ziet eveneens op de strijdigheid met dit artikel.

Ad d. Uit te werken gebied voor woon- en detailhandelsdoeleinden (art. 27)

Het voorliggende bouwplan voor het Molenpad wijkt af van de uitwerkingsregels die in de vigerende uit te werken bestemming zijn opgenomen. Binnen deze bestemming vallen de 4 maisonnettes en 2 van de 26 eengezinswoningen, 8 van de 36 parkeerplaatsen (op eigen terrein) en de 2 commerciële ruimten. De afwijkingen zijn kort samengevat als volgt te omschrijven:

1. het minimaal aantal te bouwen woningen van 20 wordt niet gehaald (art. 27 lid 2 sub a): het project bevat binnen deze bestemming slechts 6 woningen;
2. de woningen worden niet allemaal gestapeld gebouwd (art. 27 lid 2 sub b);
3. niet alle woningen binnen deze bestemming hebben een panddiepte van tenminste 10 meter (art. 27 lid 2 sub f.);
4. het bouwplan voorziet niet in de op grond van de parkeernorm voorgeschreven aantallen parkeerplaatsen binnen het gebied met de bestemming UW (art. 27 lid 2 sub j.). De parkeereis ingevolge deze uitwerkingsregels is 2×2 parkeerplaatsen per grondgebonden woning + $4 \times 1,5$ parkeerplaatsen per gestapelde woning + 3 parkeerplaatsen/100m² detailhandel = minstens 13 parkeerplaatsen. Binnen de bestemming UWD worden echter 8 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Gelet op bovengenoemde strijdigheden is het niet mogelijk om gebruik te maken van de uitwerkingsbevoegdheid. Omdat hier sprake is van een uit te werken bestemming bepaalt artikel 27 lid 3 van de planregels dat op de gronden met de in lid 1 genoemde bestemming ('Uit te werken gebied voor woon- en detailhandelsdoeleinden') uitsluitend mag worden gebouwd in overeenstemming met een uitwerkingsplan dat rechtskracht heeft verkregen en krachtens de in een zodanig plan gestelde eisen (dus een 'voorlopig bouwverbod'). Het bouwen zonder uitwerkingsplan is in strijd met dit artikel. De te verlenen

omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wabo ziet eveneens op de strijdigheid met dit artikel.

3.2 Stedenbouwkundige onderbouwing

In paragraaf 3.4.2 is het "Masterplan Damcentrum" al genoemd als onderdeel van het relevante beleidskader voor de beoordeling van het voorliggende bouwplan voor het Molenpad. Het Masterplan beschrijft hoe het historische centrum van Leidschendam zich, mede op basis van eerder geformuleerde stedenbouwkundige uitgangspunten, naar de toekomst toe ruimtelijk en functioneel zou moeten ontwikkelen om van dit gebied een levendig, leefbaar en vitaal stedelijk verblijfsgebied te maken. Deze globale basis is in eerste instantie naar een meer concreet niveau vertaald in het bestemmingsplan 'Damcentrum', waarin de objectieve randvoorwaarden zijn vastgelegd waaraan de verdere verwezenlijking van de verschillende deelgebieden zal moeten voldoen.

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

3.2.1 Beschrijving van de omgeving

De locatie Molenpad wordt omsloten door de Damlaan/Damstraat, het Molenpad, de Maalderijstraat en de Zaagmolenstraat in het oude stadscentrum van Leidschendam. De context kent een diversiteit aan architectuurstijlen en bouwmassa's.

Het Molenpad is gelegen tussen de Damstraat en de Maalderijstraat en verloopt min of meer parallel aan de Vliet. De bebouwing ten zuid-oosten van het Molenpad wordt gevormd door enerzijds rijwoningen uit de jaren '70 en anderzijds door een groter bouwvolume, namelijk een blok appartementen met in de plint commerciële ruimten. Dit blok loopt door tot op de Damstraat en sluit op die manier aan op dezelfde soortige bebouwing (maisonnettes met in de plint commerciële ruimten) op het Damplein. Om de aansluiting op het winkelgebied van het Damplein te vergroten is de bebouwing aan de Damstraat pandsgewijs van opzet, tot 4 lagen hoog, dat mede door de lager gelegen goothoogten met pannendaken en platte hoge daken voor een sterke wisseling zorgt. Op het Molenpad geldt eenrichtingsverkeer, met aan beide zijden ruimte voor langsparkeren.

Ten noord-oosten van het projectgebied bevindt zich de Maalderijstraat. Onderhavig bouwplan grenst met 6 woningen aan de Maalderijstraat. Aan de overzijde van de Maalderijstraat bevindt zich een 4-laags appartementenblok (op de hoek van de Maalderijstraat en de Zaagmolenstraat) en daarop aansluitend 8 grondgebonden die pandsgewijs van opzet zijn, deels per twee woningen en eindigend met een enkele woning aan de zijde van het Molenpad. Deze bebouwing is opgeleverd in 2015. Op de Maalderijstraat geldt tweerichtingsverkeer, met eveneens aan beide zijden de mogelijkheid tot langsparkeren.

Het bouwplan grenst voor een deel aan de Zaagmolenstraat. De bebouwing aan de Zaagmolenstraat kenmerkt zich door zowel grondgebonden woningen (een blok rijwoningen, jaren '70) als appartementenblokken (4-laags, uit de jaren '70 / '80 en uit na 2010, beide éénduidige bouwblokken). Het gedeelte van de Zaagmolenstraat waar dit plan aan wordt gerealiseerd, vormt tevens het uiteinde van de brede Rijnlandstraat (de hoek Zaagmolenstraat / Rijnlandstraat). De nieuwbouw wordt gerealiseerd direct naast de westelijk gelegen bestaande eengezinswoningen aan de Zaagmolenstraat.

De Damstraat kenmerkt zich door zijn pandsgewijze opzet met bebouwingshoogte van 4 lagen waarbij in de plint een commerciële functie opgenomen is met daarboven appartementen. De Damstraat maakt onderdeel uit van het aaneengesloten winkelgebied met de winkels aan de rand van het Damplein.

3.2.2 Stedenbouwkundige inpassing nieuwbouw

Het centrum van Leidschendam ondergaat momenteel een grote metamorfose waarbij het karakter van Leidschendam opnieuw wordt gedefinieerd. Met respect voor de omgeving herijst op diverse locaties veelzijdige en gevarieerde bebouwing, met een historisch geïnspireerde architectuur als die van een Hollandse Waterstad met wisseling in panden, grotere en kleinere korrel in straten, wisselende daktypologie en architectuur, wisselende hoogte van panden waardoor een stads silhouet van daklijnen ontstaat, kenmerkende klassieke pandopbouw met plint, midden en dak en duidelijk vormgegeven entrees, zonder historiserend te zijn.

Inhoud plan

Dit project bestaat uit de realisatie van 30 woningen, waaronder 4 maisonnettes aan de Damstraat met commerciële ruimten in de plint (maximaal 103 m² retail) en een overdekte parkeerplaats. Hierna volgt een beschrijving van de stedenbouwkundige opzet van het plan. Aan het einde van deze paragraaf zijn enkele beeldimpRESSIES opgenomen.

In dit kader wordt nog opgemerkt dat op de projectlocatie in de bestaande situatie een 'milieustraat' aanwezig is, bestaande uit circa 10 containers voor gescheiden inzameling van verschillende soorten afval. In het bouwplan is er niet in voorzien dat deze milieustraat terugkomt. Deze voorziening zal dan naar een nieuwe locatie verplaatst moeten worden. De besluitvorming over het aanwijzen van een nieuwe locatie voor de milieustraat zal naar verwachting medio 2018 zal plaatsvinden.

Stedenbouwkundige opzet

Het nieuwbouwplan aan het Molenpad is als het ware gegroepeerd in 6 bouwblokken, die steeds parallel aan de aanliggende straat zijn gepositioneerd. Deze parallelle positionering geldt niet helemaal voor blok 2 (zie hieronder figuur 8). Bij dat blok wijkt de rooilijn van het bouwplan terug ten opzichte van het verloop van het Molenpad en ook de rooilijn zoals opgenomen in het bestemmingsplan (dat is tegenover de Hoogvliet). Op die manier ontstaat een pleinachtige ruimte die van een groene inrichting wordt voorzien. De reden voor deze wijking ten opzichte van het bestemmingsplan, alsook van de opzet uit het Masterplan Damcentrum, is tweeledig:

1. Het groen aan de straat zorgt voor een verrassende sprong, waarbij enerzijds lucht en groen wordt toegevoegd aan de ruimte en anderzijds een bijzonder hoekwoning extra accent geeft aan het pleintje. Het geheel draagt sterk bij aan de kwaliteit van het straatbeeld Molenpad;
2. Het verbetert de kwaliteit van de dekwoningen aan het Molenpad. De woningen hebben een woonlaag op de verdieping met openslaande deuren / Franse balkons of echte balkons (aan de voorzijde). Zeker op zomerdagen kan de extra pleinmaat het wonen meer aanwezig laten zijn (door open deuren en gebruik balkons of het zitten in de middagzon voor de woning op de daarvoor bedoelde strook Delftse Stoep) aan het plein en daarnaast het zicht vanuit de woningen te verbeteren.

Deze voorgestelde aanpassing heeft geen nadelige gevolgen voor de privacy of bezonning van nabijgelegen bestaande woningen. Het ontstaan van de extra ruimte verbetert de kwaliteit van de straat, hetgeen ook positief is voor betreffende nabijgelegen woningen.

Door deze stedenbouwkundige opzet van het plan (dus door aan alle zijden van de locatie Molenpad bebouwing te projecteren), ontstaat een gesloten bouwblok. Hiermee doet de bebouwing van Molenpad mee aan het creëren van een overzichtelijk patroon van bebouwing, straten en openbare ruimten, zoals beschreven in het beeldkwaliteitsplan. Op de hierdoor gecreëerde binnenplaats (aan de achterzijde van de woningen) ontstaat ruimte voor privé-tuinen en voor groen en spelen, en worden de auto's uit het straatbeeld gehaald. Tevens wordt hier het parkeren op eigen terrein opgenomen. Het parkeren wordt extra verdekt door dekwoningen in het plan op te nemen die het parkeren verbergen. De hoeken van het plan hebben allen een accent. Op de hoek Molenpad / Damstraat staat een duidelijk wit pand met blauwe gevelverbijzondering en een herkenbaar winkelpand met overhoekse winkelpui, zodat duidelijk is dat daar de winkelzone begint. Op de hoek Molenpad / Maalderijstraat komt een hoogteaccent van een extra laag om een hoog pand te willen maken als accent in de verder overwegend repeterende hoogte van de woningen aan beide zijden van de Maalderijstraat, alsmede de woningen van het plan aan het Molenpad. Op de hoek van de Maalderijstraat met de Zaagmolenstraat is een bijzonder overhoekse pand bedacht, een kenmerkend stadspand. Samen met het witten pand daarnaast is de verbijzondering op de kop van de Rijnlandstraat vormgegeven. Alle hoeken zijn ingetogen qua volume, maar maken het plan duidelijk leesbaar.

Bouwlagen

De bebouwing die met dit nieuwbouwplan wordt mogelijk gemaakt, bestaat voor het grootste deel uit 3 bouwlagen. De woningen aan het einde van de Rijnlandstraat, op de hoek van het Molenpad / Maalderijstraat en ter plaatse van de doorkijk van de Damstraat naar het Molenpad, hebben echter 4 bouwlagen. Nu in de bestaande situatie de meeste bebouwing ook bestaat uit 3 of 4 bouwlagen (zie paragraaf 3.2.1), ontstaat er een vanzelfsprekende overgang en afwisseling tussen de bestaande bebouwing en nieuwbouw.

In zowel het Masterplan Damcentrum, als het bestemmingsplan was voor het plan aan het Molenpad een hoogteaccent met appartementen opgenomen (specifiek: aan de kop van de Rijnlandstraat). Een hoogteaccent komt in onderhavig bouwplan echter niet terug. Daar komt een vierlaagse woning voor in de plaats, omdat de plek wel een hoekpunt is in het stedelijkweefsel, maar het stedenbouwkundig niet van groot belang is voor het leesbaar maken van de ruimtelijke structuur van het centrum om op deze plek een hoogte accent/verbijzondering toe te voegen.

Het achterwege laten van het betreffende hoogteaccent wordt vanuit het oogpunt van zorgvuldige ruimtelijke ordening niettemin acceptabel geacht, om de navolgende redenen:

1. de verlaging geeft een betere bezonning voor de nabijgelegen bestaande panden;
2. de verlaging geeft meer privacy in de tuinen van de eengezinswoningen van plan Molenpad;
3. de ruimtelijke begrenzing van de Rijnlandstraat en de wens tot architectonische verbijzondering op deze plek is door het vierlaagse bouwvolume goed ingevuld;
4. een vermindering van het bouwprogramma leidt in dit geval tot een vermindering van de parkeerdruk zowel in de openbare ruimte als binnen het bouwblok.

Maisonnettes en commerciële ruimten

De maisonnettes worden gesitueerd aan de Damstraat. In de plint van de bebouwing komen de commerciële ruimten. Daarmee sluit het plan aan op de naast- en tegenovergelegen bestaande bebouwing aan de Damstraat, van woningbouw op de verdiepingen en commerciële ruimten in de plint. In paragraaf 2.1.2 is al uitgebreid ingegaan op de behoefte aan deze commerciële ruimten. Aangegeven is dat het opnemen van commerciële ruimten

van belang wordt geacht voor de versterking en aantrekkelijkheid van het gehele winkelcentrum, zowel voor de consument als voor de winkelier. Zodoende ontstaat stedenbouwkundig gezien immers één samenhangend en aaneengesloten winkelgebied. Het opvullen van deze 'lege' ruimte met woningbouw zou een onwenselijke onderbreking betekenen in de kern van het winkelgebied en de loop van de winkelstraat en de winkelstructuur. De verwachting is dat de gekozen opzet uiteindelijk bijdraagt aan de continuïteit van functioneren van het winkelgebied ter plaatse.

Verkeer en parkeren

Iedere woning krijgt aan de voorzijde een directe ontsluiting aan de aanliggende straat. De binnenplaats en parkeerplaats aan de achterzijde van de woningen wordt ontsloten via een inrit aan het Molenpad zelf, ter hoogte van de Damstraat (tegenover de supermarkt Hoogvliet). De ontsluiting van de parkeerplaats op deze plek wordt het meest geschikt geacht nu deze het minste overlast geeft voor omwonenden en ook uit verkeerstechnisch oogpunt aanvaardbaar is.

Zoals opgemerkt wordt op de binnenplaats (aan de achterzijde van de woningen) voorzien in een overdekte parkeergarage (op maaiveldniveau). Het parkeren aan de achterzijde wordt op die manier zo veel mogelijk aan het zicht onttrokken hetgeen bijdraagt aan de kwaliteit van het woon- en leefklimaat aan de achterzijde van de woningen. Voor wat betreft de berekende parkeerbehoefte en het voorzien in het aantal benodigde parkeerplaatsen, wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze onderbouwing.

Belangen omwonenden

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

Door de gekozen stedenbouwkundige opzet, vormt het bouwplan aan het Molenpad, zoals hierboven opgemerkt, als het ware een gesloten geheel. De bestaande bebouwing bevindt zich grotendeels aan de overzijde van de betrokken straten. Dit geldt in het geheel voor de woningen aan Maalderijstraat en het Molenpad, en deels voor de woningen aan de Damstraat en de Zaagmolenstraat. Blok 5 wordt immers direct naast een rij van 5 woningen aan de Zaagmolenstraat gerealiseerd. Ook blok 1 wordt geprojecteerd direct naast de bestaande bebouwing aan de Damstraat.

De afstand van de nieuwbouw ten opzichte van de bestaande bebouwing wordt uit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar geacht, nu de nieuwbouw wat betreft functie aansluit op de bestaande bebouwing (namelijk 'wonen', en in de Damstraat 'detailhandel') en eveneens de bebouwingshoogte aansluit op de bestaande bebouwing (3 tot 4 bouwlagen).

Voorts wordt het gebied hoofdzakelijk ingevuld met grondgebonden woningen, waardoor inkijk in bestaande woningen beperkt blijft.

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

Het plan heeft dan ook geen onaanvaardbare gevolgen voor de privacy-situatie van omwonenden.

Voor dit plan is ook de bezonningsituatie in beeld gebracht. De berekeningen zijn gevisualiseerd waarbij inzichtelijk is gemaakt wat de schaduwwerking is van het theoretische bouwvolume zoals dat mag worden gerealiseerd conform het bestemmingsplan en de schaduw werking van het voorliggende bouwplan (*Bezonningsstudie Molenpad*, Architectenbureau Van Manen, d.d. 25 april 2017, zie bijlage I). In deze tekeningen wordt

zichtbaar dat het bouwplan minder schaduw geeft dan wat er mogelijk is volgens de uitwerkingsregels uit het bestemmingsplan.

Geconcludeerd wordt dat met de realisatie van dit bouwplan aan het Molenpad de belangen van omwonenden omtrent bezonning en privacy worden verbeterd.

Conclusie

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

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



Fig. 4 Verkaveling bouwplan Molenpad



Fig. 5 Parkeren (onder dek)

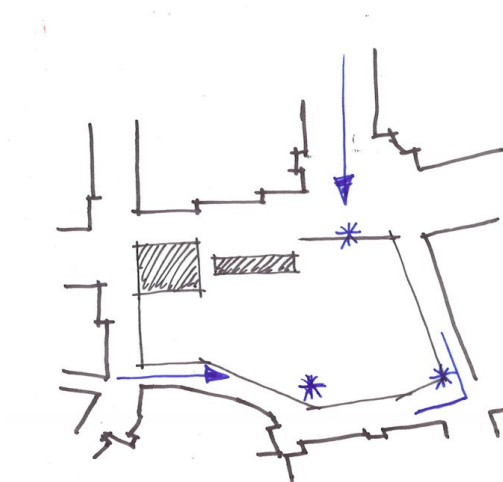


Fig. 6 Accenten bebouwing Molenpad

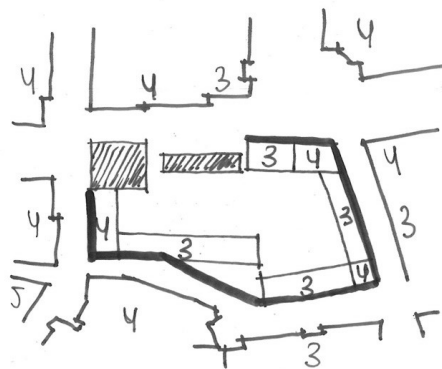


Fig. 7 Aantal bouwlagen (3 of 4)



Fig. 8 Plattegrond plan Molenpad

Hieronder volgen de impressies van de voor- en achtergevels van de diverse woonblokken zoals hierboven in de tekening 'Plattegrond plan Molenpad' worden benoemd.



Fig. 9 Voorgevel Maalderijstraat



Fig. 10 Voorgevel Zaagmolenstraat



Fig. 11 Voorgevel Molenpad



Fig. 12 Voorgevel Molenpad



Fig. 13 Voorgevel Damstraat

3.2.3 Welstand

Op 17 januari 2017 is het bouwplan voor het Molenpad behandeld in de Welstands- en monumenten commissie. De commissie is onder voorbehoud van detaillering, het kleur- en materiaalgebruik akkoord met het voorliggende bouwplan: het bouwplan voldoet zowel op zichzelf beschouwd als in relatie tot zijn omgeving aan redelijke eisen van welstand.

Voor zover relevant voor de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning is de conclusie dat ook in welstandstechnische zin (welstand zowel beoordeeld op zichzelf als in relatie tot de omgeving) geen belemmeringen bestaan voor het realiseren van de afwijkingen van het vigerende bestemmingsplan. Verwezen zij verder naar het bij de stukken van de omgevingsvergunning ter inzage liggende welstandsadvies.

4. VERKEERSKUNDIGE ASPECTEN

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

4.1 Parkeren

4.1.1 Inleiding

De parkeerbehoefte voor het centrumgebied van Leidschendam als geheel is ingeschat aan de hand van landelijk gehanteerde kencijfers, gecombineerd met de gegevens over de feitelijke situatie in het Damcentrum. Deze parkeerbehoefte is vertaald naar een integrale parkeerbalans voor het gehele centrumgebied. Bij de behandeling van de beroepen tegen het goedkeuringsbesluit van dit bestemmingsplan heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State deze parkeerbalans als niet in geding zijnde uitgangspunt bevestigd en gehanteerd. Overigens wordt op dit moment de betreffende parkeerbalans geactualiseerd. Hierna zal zoveel mogelijk uitgegaan worden van de actuele cijfers.

4.1.2 Toegepaste parkeernormen

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

De te hanteren parkeernormen bij nieuwbouw, functiewijziging of verbouw zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg. De Nota parkeernormen is een uitwerking van de Parkeernota 2005 en is in 2012 vastgesteld. Deze nota wordt bij dit bouwplan eveneens als leidend beschouwd. Dat betekent, zoals eerder opgemerkt, dat de norm uit het bestemmingsplan 'Damcentrum' (2005) hier niet meer als uitgangspunt wordt genomen. Die norm bedroeg 2.0 parkeerplaatsen per grondgebonden woning.

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

1. ten minste 1,6 parkeerplaatsen per eengezinswoning (koophuis, tussenwoning/hoekwoning)
2. ten minste 1,5 parkeerplaatsen per gestapelde woning (koophuis, etage (middelduur), met een koopprijs tussen de € 189.000 en € 253.500)
3. ten minste 1,6 parkeerplaatsen per gestapelde woning (koophuis, etage (duur), met een koopprijs hoger dan € 253.500)
4. ten minste 3,9 parkeerplaatsen per 100 m² BVO detailhandel (wijkcentrum (gemiddeld))

4.1.3 Toetsing bouwplan

Het bouwplan voorziet in de bouw van 30 woningen (waarvan 4 maisonnettes met een koopprijs vanaf € 252.500,00) en 103 m² BVO retail. Toepassing van de hiervoor beschreven parkeernormen resulteert voor het opvangen van de 'eigen' parkeerbehoefte van het bouwplan in een te realiseren parkeeropgave van ten minste 48 parkeerplaatsen ten

behoefte van de woningen en 4 parkeerplaatsen ten behoeve van de retail. Dat is een totaal van 52 parkeerplaatsen.

Bij de totstandkoming van onderhavig plan is onderzocht in hoeverre het mogelijk is om de parkeerdruk volledig op eigen terrein op te lossen. Dit bleek uit stedenbouwkundig oogpunt echter niet mogelijk, eenvoudigweg omdat daarvoor de fysieke ruimte ontbreekt en het aanleggen van een ondergrondse parkeergarage financieel niet haalbaar is. Dat betekent dat de parkeerbehoefte mede diende te worden opgelost binnen het openbare gebied. Zonder parkeergarage is het mogelijk om op eigen terrein maximaal 36 parkeerplaatsen aan te leggen. Dat betekent dat voor dit plan nog slechts 16 parkeerplaatsen nodig zijn in het openbaar gebied. Dit aantal is ook nodig om het bezoekersaandeel van de woningen en de bezoekers van de retail op te kunnen vangen in de openbare ruimte. Deze toename past binnen de voor het Damcentrum opgestelde parkeerbalans, zodat deze parkeersituatie aanvaardbaar wordt geacht.

Om de parkeerdruk nog meer te verlichten, is het de bedoeling dat minimaal 2 van de 36 parkeerplaatsen in de parkeergarage worden gebruikt voor deelauto's (zie hieronder figuur 14a). Lidmaatschap wordt een verplicht onderdeel van de woonlasten, zodat de bewoners automatisch lid zijn van het deelautosysteem. De verwachting is dat hiermee een verlichting in de parkeerdruk van 4 auto's (per deelauto) behaald kan worden. Niet wordt uitgesloten dat ook andere omwonenden (dus niet zijnde bewoners van dit nieuwbouwplan aan het Molenpad) lid kunnen worden van het deelautosysteem. Voor alle deelnemers in dit systeem geldt dat men zowel de deelauto als de garagedeur met de smartphone kan gaan openen. Als men lid wordt, betaalt men voor de dienst en krijgt men toegang. Ook de bewoners van het project parkeren hun auto's door de deur met de smartphone te openen. Uitrijden gaat automatisch zonder sleutel of app. De intentie is om het deelautosysteem op termijn te integreren in een overkoepelend deelautosysteem in het gebied. Elke twee jaar zal het systeem worden geëvalueerd en zo nodig worden bijgesteld.

Ten slotte wordt over parkeren nog opgemerkt dat de herontwikkelingslocatie op dit moment deels gebruikt wordt als parkeerterrein. De betreffende locatie is destijds ingericht als tijdelijk parkeerterrein vanwege de realisatie van het plan Damplein, waarvan eveneens onderdeel uitmaakte de bouw van een permanente parkeergarage. De parkeerplaats aan het Molenpad betrof dus een tijdelijke situatie. De locatie is nooit bestemd en / of bedoeld geweest als een permanente openbare parkeerplaats. Het feit dat de functie van openbare parkeerplaats met dit bouwplan wordt beëindigd, dient dan ook niet te worden meegenomen in de beoordeling van de parkeerbehoefte c.q. parkeerdruk ten gevolge van de realisatie van dit bouwplan.



Fig. 14a Overzicht parkeerplaatsen parkeergarage (met 2 deelauto's: zie rode pijlen)

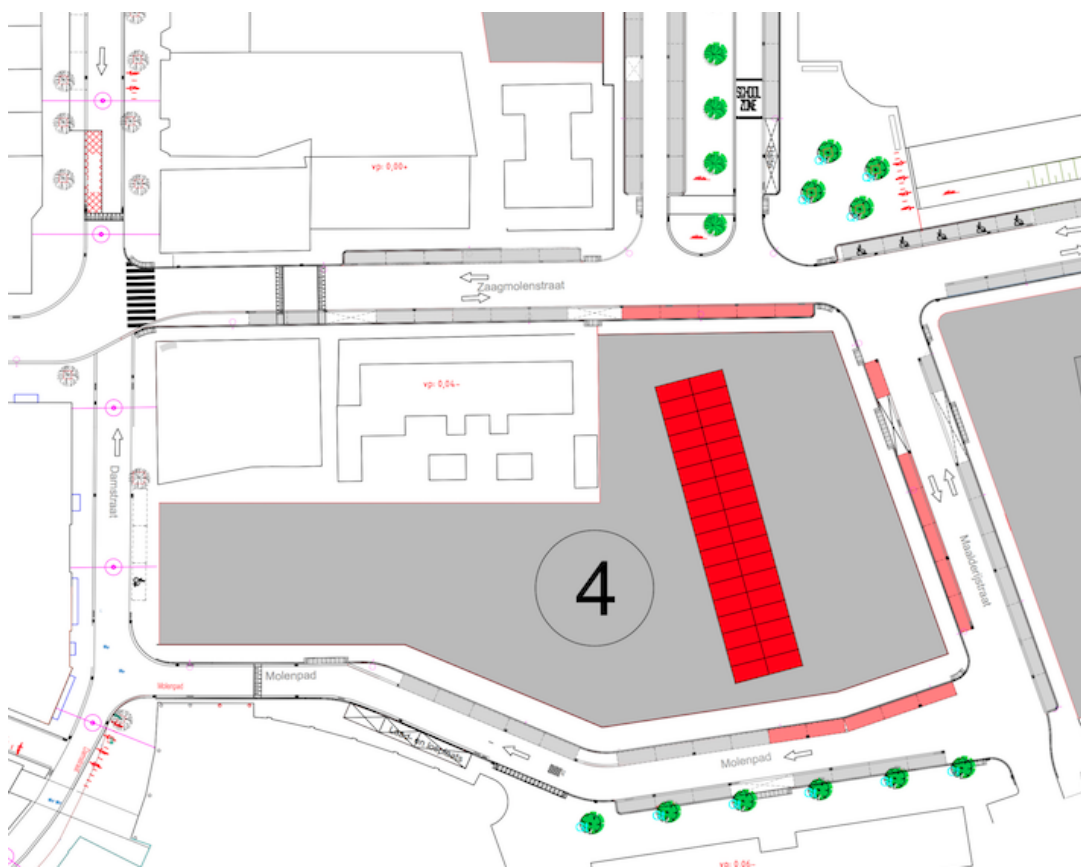


Fig. 14b Overzicht parkeren (aantal parkeerplaatsen eigen terrein: 36 in rood (schematisch), aantal parkeerplaatsen openbaar gebied: 16 in rood/oranje (werkelijke situering parkeerplaatsen))

Conclusie

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

4.2 Verkeersontsluiting en bereikbaarheid

4.2.1 Verkeerseffecten van het plan

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

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

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

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

4.2.2 Relatie met een "Duurzaam Veilige" wegcategorisering

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

herinrichting van het Damcentrum. De weginrichting moet automobilisten ook stimuleren om hun snelheid aan te passen. Het bouwplan voor het Molenpad doet geen afbreuk aan deze uitgangspunten en vraagt verder geen bijzondere inrichtings- of overige maatregelen. Vanuit dit oogpunt is verwezenlijking van het project dan ook aanvaardbaar.

5. OMGEVINGS- EN MILIEUASPECTEN

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

5.1 Geluid

5.1.1 Inleiding

Voor de planologische inpassing van dit plan aan het Molenpad te Leidschendam dient te worden voldaan aan de normen uit de Wet geluidhinder. In dit geval is wegverkeerslawaai van belang. Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd door Van Kooten Akoestisch Advies (*Akoestisch onderzoek, Bouwplan Molenpad in Leidschendam*, d.d. 11 april 2017, zie bijlage III). Op basis van dit onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd.

5.1.2 Geluidsbelasting door gezoneerde wegen (Wet geluidhinder)

De planlocatie ligt net binnen de zone van rijksweg A4, een buitenstedelijke weg met meer dan 4 rijstroken, waarvan de zonebreedte 600 meter bedraagt. De planlocatie ligt niet binnen de geluidszone van enige andere weg.

De geluidsbelasting vanwege rijkswegen A4 en de N14 zijn afgeschat aan de hand van contouren van de geluidskaart van 2011 voor rijkswegen. De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft een uitsnede van deze kaart aangeleverd. Daaruit blijkt dat de geluidsbelasting op de te onderzoeken bouwlocatie maximaal 45 dB tot 50 dB bedraagt. Hierop is de wettelijke aftrek van (minimaal) 2 dB nog niet toegepast. Dit betekent dat na toepassing van genoemde aftrek voldoende aannemelijk is dat geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB aan de orde is.

5.1.3 Geluidsbelasting door 30 km/h-wegen (goede ruimtelijke ordening)

Voorts is het plan gelegen binnen een gebied met 30 km/h-wegen (waaronder het Molenpad, de Maalderijstraat, de Zaagmolenstraat en de Rijnlandstraat). In het kader van de Wet geluidhinder hebben deze wegen geen geluidszone. Wel hebben deze wegen effect op de geluidssituatie van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Wettelijk gezien zijn dergelijke wegen niet geluidsgezoneerd. Om in het kader van een goede ruimtelijke ordening een zorgvuldige afweging te kunnen maken, is het desondanks wenselijk om toch de geluidssituatie (gevelgeluidsbelasting) inzichtelijk te maken. De resultaten langs de hier relevante 30 km/h-wegen zijn inzichtelijk gemaakt door voor alle waarneempunten binnen het gebied de gecumuleerde geluidsbelastingen te bepalen. Op basis daarvan kan worden bepaald of er in het kader van een goede ruimtelijke ordening al of niet sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau resp. akoestisch klimaat.

De gemeente Leidschendam-Voorburg hanteert op grond van het gemeentelijk geluidsbeleid (Beleidsregel hogere grenswaarden) voor nieuwe woningen langs 30 km/h-wegen de volgende normen:

1. *de maximaal aanvaardbare geluidsbelasting (gecumuleerd en na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder) door 30 km/h-wegen bedraagt 63 dB;*
2. *elke nieuwe woning dient over ten minste één geluidluwe gevel (geluidsbelasting maximaal 53 dB) te beschikken;*
3. *buitenruimten bij woningen worden bij voorkeur gesitueerd aan de geluidluwe zijde, als een woning beschikt over één buitenruimte die niet aan de geluidluwe zijde is of kan*

worden gerealiseerd is het toegestaan om de buitenruimte aan de geluidbelaste zijde te situeren onder de voorwaarde dat de maximale geluidsbelasting ter plaatse van deze buitenruimte niet meer dan 58 dB bedraagt.

Ad 1. Uit het verrichte onderzoek blijkt dat op geen van de gevels van het bouwplan als gevolg van de 30 km/h-wegen de maximale geluidsbelasting meer bedraagt dan 63 dB. Er is dus sprake van een aanvaardbare geluidsbelasting.

Ad 2. De woningen welke met dit plan mogelijk worden gemaakt, zullen beschikken over ten minste één geluidluwe gevel.

Ad 3. De woningen zijn voorzien van buitenruimten die zijn gesitueerd aan de geluidluwe zijde.

Overigens wordt nog nader onderzoek gedaan naar de gevelgeluidwering dat op grond van het Bouwbesluit benodigd is om aan de maximale binnenwaarde van 33 dB te kunnen voldoen. Hoewel daarvoor in dit geval geen wettelijke verplichting geldt, wordt in het akoestisch onderzoek nog aanbevolen om daarbij speciale aandacht te besteden aan de mate van geluidwering van de gevels van de woningen met een verhoogde geluidsbelasting. Het gaat dan om geluidbelastingen hoger dan 48 dB en in sterkere mate voor woningen met geluidsbelastingen hoger dan 53 dB. In dit geval zijn betreft het met name de woningen die aan de Zaagmolenstraat zijn gesitueerd.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening vormt het aspect 'geluid' geen belemmering voor het verwezenlijken van het bouwplan voor het Molenpad.

5.2 Milieuzonering

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

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

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

Conclusie

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er vanuit 'milieuzonering' geen belemmering bestaat voor het verwezenlijken van het bouwplan aan het Molenpad.

5.3 Luchtkwaliteit

De Wet milieubeheer bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In deze wet zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en 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 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 30 woningen en 103 m² commerciële ruimte (retail). Daarmee valt het project onder de categorie 'niet in betekenende mate'. Het plan is niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer. Een specifiek luchtkwaliteitsonderzoek behoeft om die reden niet te worden uitgevoerd.

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

Conclusie

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

5.4 Flora en fauna

5.4.1 Algemeen

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

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

- *Het Natuurnetwerk Nederland;*

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

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

5.4.2 Natuurtoets

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

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

Conclusie

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

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Inleiding

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

- Besluit externe veiligheid inrichtingen 2004 (Bevi), staatsblad 2004 nr. 250

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

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

Risicovolle objecten zijn o.a.:

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

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht te voorkomen dat er te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Het algemene uitgangspunt is dat niemand blootgesteld mag worden aan een kans om door een activiteit met gevaarlijke stoffen te overlijden, die groter is dan één op de miljoen (10-6). In dat geval wordt gesproken over het plaatsgebonden risico, dat wordt weergegeven in een risicocontour. Daarnaast bestaat er een zogenoemd groepsrisico: de kans dat bij één gebeurtenis een groep met ten minste een bepaalde omvang om het leven komt. Het groepsrisico wordt niet weergegeven in een contour, maar in een grafiek.

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

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

5.5.2 Relevante risicobronnen voor het projectgebied

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

5.5.2.1 Risicovolle inrichtingen en locaties

Zowel binnen als direct buiten het projectgebied zijn geen risicovolle inrichtingen resp. locaties gelegen (zie ook risicokaart hieronder, paragraaf 5.4.2.4).

5.5.2.2 Route gevaarlijke stoffen

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

Uit bijlage I van de Regeling basisnet (in werking d.d. 1 april 2015) blijkt dat voor de A4 ter hoogte van Leidschendam een afstand van 13 meter geldt ten aanzien van het PR-risicoplafond (bij de zogenaamde 10-6 contour). Uit de Regeling basisnet blijkt dat voor de

A12 ter hoogte van Leidschendam een afstand van 48 meter geldt ten aanzien van GR-risicoplafond (bij de zogenaamde 10-7 contour). De afstand van het projectgebied tot de A4 is bedraagt meer dan 500 meter en tot de A12 circa 3.000 meter. Aan die basisnetafstanden wordt dus ruimschoots voldaan.

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

5.5.2.3 Transport gevaarlijke stoffen per spoor / water

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

5.5.2.4 Buisleidingen

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



Fig. 15 Uitsnede risicokaart (blauwe pijl: projectlocatie)

5.5.3 Conclusie

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

5.6 Water

5.6.1 Inleiding

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

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

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

5.6.2 Waterbeleid

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

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

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

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

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

5.6.3 Watertoets

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

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

Het bouwplan voor het Molenpad wijkt op de in paragraaf 3.1 van deze onderbouwing beschreven onderdelen af van het vigerende bestemmingsplan 'Damcentrum' uit 2005. Deze afwijkingen zijn echter niet zodanig, dat als gevolg daarvan beïnvloeding van de in het vigerende bestemmingsplan beschreven waterkwaliteit en -kwantiteit verwacht kan worden. Het aantal m² verhard oppervlak dat in het bouwplan concreet wordt gerealiseerd, is minder dan de maximale bouwmogelijkheden die in het vigerende bestemmingsplan zijn vastgelegd. Het huidige bestemmingsplan biedt binnen de uitwerkingsregels immers de mogelijkheid om het gehele plangebied te bebouwen en dus te verharden. Het huidige bouwplan voorziet daarentegen nog in een deel groen / binnentuinen. Het bouwplan heeft geen invloed op de hoeveelheid nieuw aan te leggen open water in het Damcentrum die in het huidige bestemmingsplan is voorzien.

Onderhavig van het bestemmingsplan afwijkende plan is voor een nieuwe watertoets aan het Hoogheemraadschap van Rijnland voorgelegd. Bij brief van 18 mei 2016 heeft het Hoogheemraadschap Rijnland aangegeven positief te kunnen instemmen met het plan (zie bijlage V).

5.6.4 Watersysteem

Het plan is gelegen in de Rietvinkpolder met een polderpeil van NAP -1,22 m. Ten zuidoosten van het plan is het boezemwater van de Vliet gelegen met een waterpeil van NAP – 0,63 m. Direct grenzend aan het plan aan de westzijde ligt de landscheiding en de Klein Plaspoelpolder in het beheersgebied van Delfland met een waterpeil van NAP – 1,0 m.

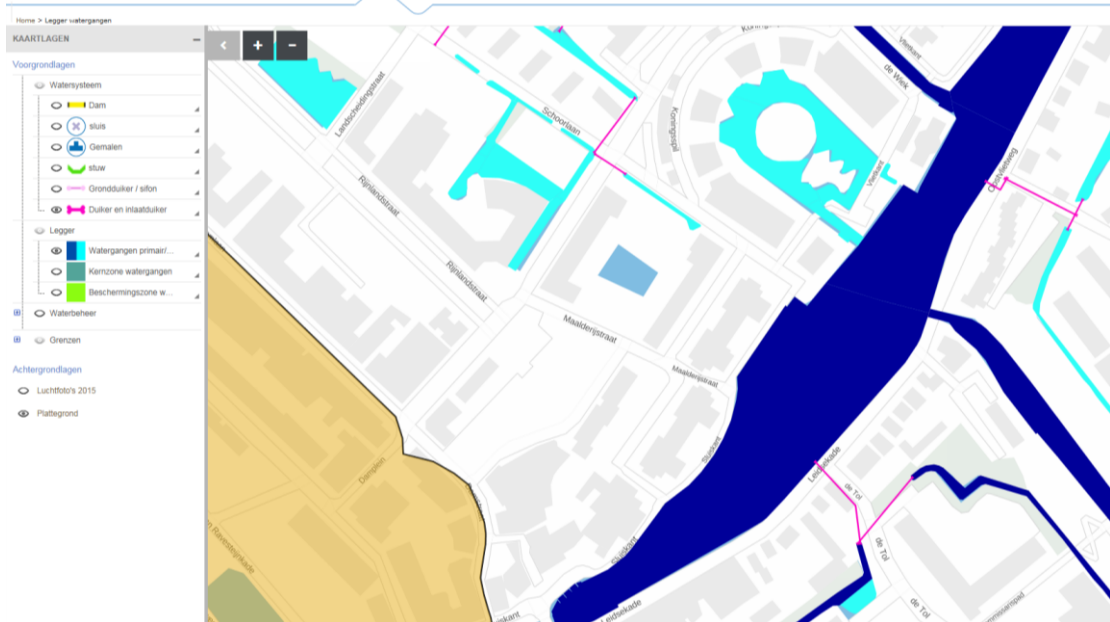


Fig. 16 Legger Hoogheemraadschap Rijnland

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

5.6.5 Riolering en afkoppeling

5.6.5.1 Afkoppeling en vervanging riolering

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

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

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

Rondom het bouwplan ligt een gescheiden stelsel waarop aangesloten kan worden.

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

5.6.5.2 Riool- en baggerbeheer

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

5.6.6 Waterkeringen en waterveiligheid

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

5.6.7 Klimaatadaptatie

Om te anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering zoals intensieve neerslag in korte perioden en stedelijke opwarming heeft het de voorkeur om platte daken in het plan te voorzien van groene daken en eventuele verharding zo mogelijk waterdoorlatend uit te voeren.

5.6.8 Grondwater

Het gebied kent volgens recent grondwatermeetpunt Molenpad een fluctuerende grondwaterstand van NAP -0,80 tot -0,30 bij een maaiveld van NAP - 0,10. Dit is onvoldoende om grondwateroverlast tegen te gaan. Het aanlegpeil dient daarom in overleg met de riool- en waterbeheerder te worden vastgesteld.

5.6.9 Conclusie

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er uit het oogpunt van het aspect 'water' geen belemmeringen zijn voor realisatie van het plan aan het Molenpad. En zoals opgemerkt, heeft het Hoogheemraadschap Rijnland aangegeven positief te kunnen instemmen met bovenstaande waterparagraaf (zie bijlage V).

5.7 Bodem

Als er sprake is van ernstige bodemverontreiniging, dan is de Wbb van toepassing. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de land- of waterbodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop of waarin deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Op de locatie aan het Molenpad te Leidschendam is door VanderHelm Milieubeheer B.V. in een verkennend en nader milieukundig (asbest)bodemonderzoek uitgevoerd conform de NEN 5740, NEN 5707 en NTA 5755 (Actualiserend, nadere en verkennend milieukundig (asbest)bodemonderzoek Molenpad te Leidschendam, d.d. 16 juni 2016, bijlage VI).

Door VanderHelm Milieubeheer BV is geconstateerd dat op de projectlocatie sprake is van de aanwezigheid van een 'geval van ernstige bodemverontreiniging' met PAK, lood en zink in de grond. Uit het onderzoek wordt daarbij het volgende geconcludeerd:

- *Het 'geval van ernstige bodemverontreiniging' is in zowel horizontale als verticale richting voldoende in beeld gebracht. Nader bodemonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht;*

- *Het 'geval van ernstige bodemverontreiniging' is niet-spoedeisend;*
- *De locatie is onverdacht op het voorkomen van asbest. Nader bodemonderzoek naar asbest wordt niet noodzakelijk geacht.*

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

Indien wordt gekozen voor een variant waarbij niet alle verontreinigde grond wordt verwijderd, adviseert VanderHelm Milieubeheer BV om in ieder geval ter plaatse van de toekomstige tuinen de matige en sterke verontreinigingen (inclusief bodemvreemde bijmengingen) te verwijderen.

De omgevingsvergunning kan worden verleend onder voorwaarde dat de sanering wordt uitgevoerd conform het besluit van de Omgevingsdienst Haaglanden alvorens er gebouwd kan worden.

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

5.8 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

5.8.1 Inleiding

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

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

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

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

5.8.2 Onderzoeksresultaten vormvrije m.e.r.-beoordeling

De herontwikkeling aan het Molenpad kan worden geschaard onder 11.2 van de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage:

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

Dit plan van 30 woningen met commerciële ruimten (van maximaal 103 m² retail) wordt (in beginsel) niet gezien als een m.e.r.-plichtige activiteit omdat deze pas geldt bij de volgende drempelwaarden:

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

Dit betreft drempelwaarden. Hoewel het plan voor het Molenpad onder deze drempelwaarden blijft, dient nog wel beoordeeld worden of er ten gevolge van dit plan nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu. Hierover het volgende.

5.8.2.1 Beoordeling diverse milieuwaarden

Luchtkwaliteit

Het plan heeft geen relevante gevolgen voor de luchtkwaliteit ter plaatse. Het project valt immers onder de categorie ‘niet in betekende mate’.

Geluid en geur

Tevens zijn er geen negatieve en/of belemmerende milieu-effecten te verwachten van het bouwplan op omliggende functies ten aanzien van geluids- en geuremissie.

Externe veiligheid

Ook voldoet het plan aan de eisen rondom externe veiligheid, waarbij opgemerkt wordt dat met deze ontwikkeling geen nieuwe risicobron wordt toegevoegd.

Waterhuishouding

Verder voldoet het plan aan de eisen die vanuit het waterschap en de gemeente ten aanzien van de waterhuishouding worden gesteld.

Bodemkwaliteit

Ten aanzien van de bodemkwaliteit kan worden opgemerkt dat het plan zelf geen risico's met zich meebrengt wat betreft vervuiling van gronden. De nu op de locatie aanwezige verontreiniging wordt gesaneerd.

Natuur

Op basis van een uitgevoerde Eco-effectscan (zie paragraaf 5.4.2 en bijlage IV) kan worden geconcludeerd dat er uit het oogpunt van flora en fauna geen belemmeringen aanwezig zijn voor de realisatie van het project.

Binnen relatief beperkte afstand van het projectgebied ligt een aantal Natura 2000-gebieden met voor stikstofdepositie gevoelige habitats, waarop het Programma Aanpak Stikstof van toepassing is. In de navolgende paragraaf wordt op dit aspect dieper ingegaan.

5.8.2.2 Stikstofdepositie

Algemeen

In veel Natura 2000-gebieden is overbelasting van stikstofdepositie een groot probleem voor de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in die gebieden. Nederland heeft zich op grond van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn van de Europese Unie tot het realiseren van deze instandhoudingsdoelstellingen verplicht.

De consequenties van de overbelasting van stikstof in Natura 2000-gebieden voor de mogelijkheden om in en nabij Natura 2000-gebieden activiteiten te verrichten waarbij emissie van stikstof plaatsvindt, zijn voor ondernemers en overheden in de praktijk merkbaar. Geregeld moet het bevoegd gezag een aanvraag van een vergunning als bedoeld in artikel 2.7 lid 2 van de Wet Natuurbescherming (hierna: wet) afwijzen, of wordt een verleende vergunning door de rechter vernietigd, wanneer degene die een dergelijke activiteit wil gaan verrichten niet afdoende kan onderbouwen dat de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten in een Natura 2000-gebied door die activiteit niet zullen worden aangetast. Dit komt zelfs voor bij activiteiten die slechts in geringe mate bijdragen aan de stikstofdepositie en ondanks het feit dat de stikstofdepositie een dalende trend vertoont.

Programma Aanpak Stikstof (PAS)

Aangezien de stikstofproblematiek niet alleen wordt veroorzaakt door bronnen in de nabijheid van een Natura 2000-gebied, maar ook door bronnen ver buiten Natura 2000-gebieden, is er door alle betrokken overheden op provinciaal en rijksniveau een gezamenlijke, samenhangende programmatische aanpak ontwikkeld: het Programma Aanpak Stikstof of PAS. Met ingang van 1 juli 2015 is het PAS in werking getreden.

Deze programmatische aanpak bestaat uit brongerichte maatregelen en gebiedsspecifieke effectgerichte herstelmaatregelen. Als gevolg van de verbetering van de draagkracht van de natuur door de daling van de stikstofdepositie en de in dit programma opgenomen herstelmaatregelen kunnen in en rondom de Natura 2000-gebieden economische activiteiten, zoals bedrijfsuitbreidingen, worden toegelaten die stikstofdepositie veroorzaken. Hiertoe voorziet het programma in zogenoemde 'depositie- en ontwikkelingsruimte'.

Dit programma heeft betrekking op 117 Natura 2000-gebieden met voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten. In de overige Natura 2000-gebieden is op dit moment geen sprake van een stikstofprobleem. In deze gebieden zijn:

- geen voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten aanwezig;
- wordt door soorten geen of slechts marginaal gebruik gemaakt van de aanwezige voor stikstof gevoelige leefgebieden;
- gelden geen instandhoudingsdoelstellingen voor de aanwezige voor stikstof gevoelige habitattypen of soorten die gebruik maken van een voor stikstof gevoelig leefgebied;
- of wordt de kritische depositiewaarde van de aanwezige voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden niet overschreden.

Er zijn dan ook bij activiteiten die op die gebieden stikstofdepositie veroorzaken in de praktijk geen problemen met de verlening van vergunningen als gevolg van de stikstofproblematiek, als er al een vergunning nodig is.

Het programma is van belang voor initiatiefnemers van activiteiten met mogelijk negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie, zoals agrariërs, industriële bedrijven en overheden die ruimtelijke en infrastructurele projecten (doen) uitvoeren. Zij kunnen bij de ecologische onderbouwing van hun aanvraag van een vergunning op grond van de wet of een ander toestemmingsbesluit, voor de stikstofaspecten van die activiteit gebruik maken van dit programma en de bijbehorende documenten. Wanneer aan hun activiteit ontwikkelingsruimte wordt toegedeeld op basis van dit programma, is verzekerd dat de stikstofdepositie die het gevolg is van die activiteit de natuurlijke kenmerken van de desbetreffende Natura 2000-gebieden niet zal aantasten en niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de habitattypen en leefgebieden van soorten. De initiatiefnemer hoeft hiervoor zelf geen aanvullende onderbouwing aan te leveren. Dit

vermindert de administratieve lasten, begunstigt het verloop van de procedure van vergunningverlening en versterkt de robuustheid van de verleende vergunningen.

Toetsing aan relevante Natura 2000-gebieden

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan ligt zelf niet binnen een gebied dat is aangewezen als Natura 2000-gebied of in de directe omgeving daarvan. Op enige afstand van het plangebied liggen wel enkele Natura 2000-gebieden met voor stikstofdepositie gevoelige habitats, waarop het PAS van toepassing is, te weten:

- Coepelduynen (op meer dan 14 km vanaf het plangebied);
- Meijendel & Berkheide (op ruim 4,0 km vanaf het plangebied);
- Westduinpark & Wapendal (op ruim 8,0 km vanaf het plangebied);
- Solleveld & Kapittelduinen (op ruim 11,0 km vanaf het plangebied).

Gelet op de aard en omvang van de herontwikkeling aan het Molenpad en de afstand van het plangebied tot de hiervoor genoemde Natura 2000-gebieden, kunnen significante effecten op het gebied van stikstofdepositie op deze Natura 2000-gebieden in feite reeds op voorhand worden uitgesloten. Dit wordt overigens bevestigd in het onderzoek van Aqua-Terra Nova (*Eco-effectscan Leytsche Hof, Molenpad en Rijnlandstraat-Noord te Leidschendam*, 18 januari 2017, zie bijlage IV).

Mede gelet op de overige in dit hoofdstuk behandelde milieu- en omgevingsaspecten, kan geconcludeerd worden dat het milieubelang van de ontwikkeling van het plan aan het Molenpad in voldoende mate is afgewogen, dat er geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden. Een m.e.r.(-beoordeling) is dus niet noodzakelijk.

5.8.3 Conclusie

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

6 CULTUURHISTORIE & ARCHEOLOGIE

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

6.1 Monumenten / Beschermd stads- en dorpsgezicht

Binnen het projectgebied bevinden zich geen gemeentelijke, provinciale of rijksmonumenten. Ook op de gronden, die direct aan het projectgebied grenzen of anderszins in de directe nabijheid van het projectgebied zijn gelegen, zijn geen monumenten aangewezen. Er is ook geen aanleiding om aan te nemen dat in de toekomst een dergelijke aanwijzing zal plaatsvinden. Voorts ligt het plan niet binnen een beschermd stads- en dorpsgezicht. Wel ligt het plan in de nabijheid van het beschermde dorpsgezicht (rondom de Sluiskant / Damplein / De Vliet). Door het supervisieteam, bestaande uit de supervisor (West 8), uit ambtelijke deskundigen en een gedelegeerde uit de welstands- en monumentencommissie, is bij de beoordeling van dit plan rekening gehouden met de directe omgeving en het direct aangrenzend beschermde dorpsgezicht.

6.2 Molenbiotoop

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

Een aanzienlijk deel van het Damcentrum ligt binnen de molenbiotoop van de traditionele windmolen 'De Salamander' die zich ten noorden van het centrumgebied bevindt. Het projectgebied van het bouwplan aan het Molenpad ligt volledig binnen de invloedssfeer van deze molenbiotoop. Op grond van de bij de molenbiotoop behorende bepalingen uit het vigerende bestemmingsplan is ter plaatse van het Molenpad bebouwing toegestaan tot een maximale hoogte van $\frac{1}{30} \times$ de afstand van de bebouwing tot de onderste punt van de staande wiek van de molen. Het bouwplan aan het Molenpad is maximaal 12,5 meter hoog. Het deel van het plan dat het meest nabij de molen ligt, betreft het pand op de hoek van het Molenpad / Maalderijstraat (in blok 4, zie plattegrond in paragraaf 3.2.2). Dit deel bevindt zich op ca. 235 meter afstand van de betrokken molen, daaruit resulteert bij recht een maximaal toegelaten bouwhoogte van 7,83 m. De onderste punt van de verticaal staande wiek ligt op een hoogte van 9,50 m. De maximaal toegelaten bouwhoogte op de projectlocatie bedraagt dus $7,83 \text{ m.} + 9,50 \text{ m.} = 17,33 \text{ m.}$ Het voorliggende bouwplan overschrijdt deze hoogte niet aangezien de te realiseren bebouwing een maximale hoogte heeft van ca. 12,50 m. De molenbiotoop vormt daarom géén belemmering voor het verwezenlijken van het voorliggende bouwplan.

6.3 Archeologie

6.3.1 Inleiding

De Erfgoedwet verplicht gemeenten om bij het opstellen van o.a. nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met mogelijke archeologisch waarde. Om die

reden, en vanwege het gemeentelijke beleid, heeft voor onderhavige locatie archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Hierover het volgende.

6.3.2 Archeologisch onderzoek

Bij de voorbereiding van het vigerende bestemmingsplan 'Damcentrum', maar ook bij de voorbereiding van diverse andere ruimtelijke besluiten die zijn genomen om de revitalisatie van het centrumgebied te kunnen verwezenlijken, zijn archeologische onderzoeken verricht. Op basis van een aantal van deze onderzoeken is in 2005 een archeologische verwachtings- en advieskaart opgesteld. Aangezien op de archeologische verwachtings- en advieskaart een bouwblok soms verschillende bodemtypen en daarmee verschillende adviezen voor vervolgonderzoek omvat, heeft RAAP op verzoek van de gemeente een adviesdocument opgesteld waarbij per bouwblok advies over de omgang met de eventueel aanwezige archeologische waarden wordt gegeven (adviesdocument 1 juni 2005). Dat adviesdocument is mede gebaseerd op de inhoud van RAAP-Rapport 955 uit 2005. Tevens is hier relevant het RAAP-Rapport 1107 uit 2005, met daarin beschreven de resultaten van een proefsleufonderzoek in het belendende bouwblok 3 (zie bijlage VII).

6.3.3 Projectgebied

Het projectgebied voor het bouwplan het Molenpad ligt binnen het gebied waarop de verwachtingskaart uit 2005 betrekking heeft, maar is nog niet voldoende onderzocht om een uitspraak te kunnen doen over de aan- of afwezigheid van archeologische resten. Voornoemde documenten geven voor de projectlocatie het volgende aan.

Dit blok heeft een omvang van circa 4.445 m², de verstoringsdiepte reikt tot circa 1,0 m –Mv. Het betreffende bouwblok ligt in een zone met een middelmatige tot hoge archeologische verwachting vanaf de IJzertijd en een lage tot middelmatige archeologische verwachting voor de periode Neolithicum-Bronstijd.

Aanbevolen wordt om ter plekke van de IJzertijdreek een proefsleufonderzoek te laten uitvoeren om te bepalen of op de oevers van deze kreek prehistorische bewoning aanwezig is geweest. Tevens dienen eventuele resten uit historische perioden, met name de resten van een 16^e eeuwse molen, in kaart gebracht te worden.

6.3.4 Advies

Omdat het terrein archeologisch nog niet gewaardeerd is kan het effect van het bouwplan op het archeologisch bodemarchief op dit moment nog niet worden vastgesteld. Dit vormt een risico voor de uitvoerbaarheid van het initiatief. In dit kader dient voorafgaand aan vergunningverlening een vervolgstap uit het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) genomen te worden, namelijk het uitvoeren van een waarderend archeologisch proefsleuvenonderzoek.

Na indiening van het archeologische rapport van het proefsleuvenonderzoek met daarin de archeologische waardering van het terrein kan een besluit genomen over het vervolg (opgraven, in situ behouden, technische maatregelen treffen of (bouw)werkzaamheden onder archeologische begeleiding). Het is mogelijk dat de vergunning of ontheffing in het belang van de archeologie slechts kan worden verleend onder voorwaarden, zoals het treffen van maatregelen om de archeologische resten in de bodem te behouden, of de verplichting tot het verrichten van nader archeologisch onderzoek. Indien uit het proefsleuvenonderzoek echter blijkt dat er geen behoudenswaardige resten in het projectgebied aanwezig zijn, is daarmee aan de verplichting in het kader van de archeologische monumentenzorg voldaan.

Het proefsleuvenonderzoek dient te worden verricht conform de richtlijnen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) en conform een daartoe opgesteld

Programma van Eisen (PvE). Het PvE is inmiddels opgesteld en goedgekeurd door de gemeente.

Het uitgevoerde onderzoek zal worden beoordeeld door het bevoegd gezag en deze zal een advies opstellen voor het vervolg.

Indien de archeologische waarde voldoende is aangetoond en er door de voorgenomen ingreep geen archeologische waarden worden bedreigd, dan stopt hierbij het archeologisch onderzoek. Wel blijft hierbij de wettelijke verplichting tot het melden van toevalsvondsten (Erfgoedwet, artikel 5.10 en 5.11) van kracht.

Indien er wel behoudenswaardige archeologische resten aanwezig te zijn, dan dienen deze voor de bodemingreep veilig gesteld te worden, middels planaanpassing of een definitief onderzoek (opgraving). Hiertoe kunnen bij het verlenen van de omgevingsvergunning nadere voorwaarden worden gesteld.

Afhankelijk van de uitkomsten van het proefsleuvenonderzoek zal het projectgebied ofwel vrijgegeven worden voor de herontwikkeling, danwel aan de omgevingsvergunning nadere voorwaarden worden verbonden in het belang van de archeologie.

7 UITVOERBAARHEID

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

7.1 Economische uitvoerbaarheid

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

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

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

Voorts kan worden opgemerkt dat er daadwerkelijk behoefte bestaat aan de betreffende woningen en het dus zeer aannemelijk is dat het plan ook uitgevoerd wordt. De behoefte blijkt uit het feit dat deze woningbouwlocatie wordt opgenomen in het regionaal afgestemde woningbouwprogramma voor 2017 (zie paragraaf 2.1.2), alsmede uit het feit dat zich reeds 239 geïnteresseerden hebben gemeld voor de woningen als potentiële kopers. Dat betekent dat er redelijkerwijs van uit kan worden gegaan dat niet wordt gebouwd voor de leegstand en dat het plan ook realiseerbaar en uitvoerbaar is ingeval de herontwikkeling onverhoopt wordt overgenomen door andere (markt)partijen.

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

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

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

De ontwerp verklaring van geen bedenkingen wordt samen met de ontwerp omgevingsvergunning en de bijbehorende stukken na publicatie in de gemeenterubriek en de Staatscourant vanaf 1 februari 2018 t/m 14 maart 2018 ter inzage gelegd. Een ieder heeft dan de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen.

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

BIJLAGEN:

- I Bezonningsstudie Molenpad, Architectenbureau Van Manen, d.d. 25 april 2017*
- II Milieueffecten bestemmingsplannen Leidschendam-Centrum, Goudappel-Coffeng nr. LSC005/Kmc/0010, februari 2010*
- III Akoestisch onderzoek, Bouwplan Molenpad in Leidschendam, Van Kooten Akoestisch Advies d.d. 11 april 2017*
- IV Eco-effectscan Leytsche Hof, Molenpad en Rijnlandstraat-Noord te Leidschendam, Aqua-Terra Nova BV, d.d. 18 januari 2017*
- V Brief Hoogheemraadschap Rijnland, d.d. 18 mei 2016*
- VI Actualiserend, nadere en verkennend milieukundig (asbest)bodemonderzoek Molenpad te Leidschendam, VanderHelm Milieubeheer BV, d.d. 16 juni 2016*
- VII RAAP-Notitie 1107 Archeologie, 3 februari 2005*