



Gemeente
Leidschendam-Voorburg

Ruimte voor wensen

Structuurvisie Leidschendam-Voorburg 2020, september 2007

Ruimte voor wensen

Structuurvisie Leidschendam-Voorburg 2020, september 2007

Inhoudsopgave

Voorwoord	5	Hoofdstuk 2	Ambitie op lokaal strategisch niveau	10
Samenvatting	6	2.1	De groene woonstad als identiteit	10
Hoofdstuk 1	8	2.2	Wonen en werken	10
Inleiding	8	2.3	Wat betekent dit voor het toekomstbeeld?	11
1.1	8	2.4	Regionaal beleid	12
Richting geven	8	Verstedelijking	12	
1.2	8	Infrastructuur	12	
Verantwoording	8	Groen en recreatie	12	
1.3	9	2.5	Regionale ontwikkelingen	14
Leeswijzer	9	Regionaal Structuurplan Haaglanden	14	
		De 'Centrale Zone' van Den Haag	14	
		De as Alphen a.d. Rijn-Leiden-Katwijk	14	
		Het W4-project	14	
		De N11-west	15	
		De Oostvlietpolder	15	
		Milieukwaliteit	15	
		2.6	De uitdagingen	16



Hoofdstuk 3	Ruimtelijk functionele verkenningen	18	Hoofdstuk 4	Ruimtelijk ontwikkelingsbeeld	39
3.1	Ruimtelijke verkenningen	18	4.1	Van strategische visie naar structuurvisie	39
	Bodem en landschap	18	4.2	De structuurvisie in beeld	40
	Occupatie	18	4.3	Ruimtelijke eenheden	40
	Netwerken	21		Vlietoevers	40
3.2	Structuurbeeld	24		Twee schakelzones	42
	Ruimtelijke eenheden	24		Buitengebied: het regiopark	43
	Raamwerk	26	4.4	Raamwerk	44
	Knopen	28		De centrale zone	44
	Het buitengebied	29		Stadspark 't Loo	45
	Opgaven	29		De Sijtwendecorridor	45
3.3	Functionele verkenningen	31		Bach-as	46
	Werk	31		De spoorzone	46
	Winkelcentra	31		Infrastructuur	46
	Recreatie	32	4.5	Knopen	47
	Welzijn, onderwijs, sport en cultuur	33		Leidsenhage	47
	Verkeer en vervoer	34		Stationslocaties	47
	Water	36		Hoe nu verder?	49
				Begrippenlijst	50
				Bronnen	51



Voorwoord

‘Ruimte voor wensen’, zo luidt de titel van deze structuurvisie Leidschendam-Voorburg 2020. En dat is niet voor niets. Want onze eerder vastgestelde strategische toekomstvisie is getiteld ‘Ruimte voor mensen’. Hierin hebben we vastgelegd wat wij, als gemeente, tot het jaar 2020 willen realiseren. Voor onszelf, onze kinderen en onze burens. Dat is nogal wat. Want we zijn op een gezonde manier heel ambitieus.

De structuurvisie vertaalt onze toekomstvisie in een aantal concrete ambities, waaraan wij de komende vijftien jaar onze handen vol zullen hebben. Is vijftien jaar ver weg? Wij denken van niet. Plannen kunnen nu eenmaal niet van de ene dag op de andere gerealiseerd worden. Ze vragen tijd. Bovendien moeten ze gebaseerd zijn op een idee. Misschien zelfs wel een droom. Een idee, een start voor alle nieuwe plannen in onze gemeente. Zo mag deze structuurvisie beschouwd worden. Daarbij realiseren wij ons heel goed dat plannen maken slechts één ding is. Plannen moeten natuurlijk ook worden uitgevoerd.

Wij zijn trots dat wij u deze structuurvisie kunnen aanbieden. Het is de eerste sinds wij als gefuseerde gemeente Leidschendam-Voorburg door het leven gaan. Een samenhangende visie voor de hele gemeente, waarin we de kwaliteiten van de afzonderlijke kernen bepaald niet veronachtzamen. Dat was onze opzet. Wij denken dat we hierin uitstekend geslaagd zijn. Hopelijk bent u, als lezer, dit met ons eens.

Deze visie is bepaald geen resultaat van een proces dat zich binnenshuis, achter onze bureaus heeft afgespeeld. Integendeel. We zijn gestart met het luisteren naar onze inwoners, ondernemers en maatschappelijke instellingen. Dat gebeurde in de fase van het vormen van de strategische visie. De uitkomsten van deze gesprekken zijn, na het formuleren van de strategische visie, ook voor de structuurvisie gebruikt.

De structuurvisie kon relatief kort na de strategische visie het licht zien. Het leidende uitgangspunt ‘Ruimte voor mensen’ was immers al geformuleerd. Toch hebben we in de vorming ervan ook een speciale bijeenkomst met een groep ‘sleutelfiguren’ uit de plaatselijke gemeenschap gehouden. Om te horen of we op de goede weg zaten. Niet iedereen dacht hetzelfde over de vraagstukken en mogelijke oplossingen die aan bod kwamen. Maar dat was ook niet nodig. De bijeenkomst gaf ons de overtuiging dat we verder konden. Met ‘Ruimte voor wensen’ als eindresultaat.

Wij hopen van harte dat wij u zullen ontmoeten.

College van burgemeester en wethouders

Samenvatting

De gemeente Leidschendam-Voorburg wil een aantrekkelijke groene woonstad zijn, met een evenwichtige bevolkingsopbouw. Dit is de kern van de eerder vastgestelde strategische toekomstvisie 'Ruimte voor mensen'. De structuurvisie, getiteld 'Ruimte voor wensen', geeft de ruimtelijke vertaling van deze ambitie. Het is een integrale visie. Dit wil zeggen dat zaken als wonen, werken, verkeer en vervoer, groen, water, luchtkwaliteit en voorzieningen, in samenhang zijn bekeken. Een belangrijk motief van de structuurvisie is behoud en versterking van de woonkwaliteit van de gemeente. De gemeentelijke woonvisie 2020 richt zich in dit verband op de diversiteit en kwaliteit van de woonmilieus. In de structuurvisie is daarnaast ook gelet op de luchtkwaliteit, omdat deze mede bepalend is voor een leefbare woonomgeving. Een ander belangrijk uitgangspunt van de structuurvisie is het scheppen van ruimte voor water. Daar waar mogelijk moeten kansen worden benut om, nog meer dan nu het geval is, water tot onderdeel van de woonomgeving te maken. Voor het vormen van de visie wordt eveneens gebruik gemaakt van een aantal lopende ontwikkelingen, binnen de gemeente maar ook daarbuiten. Deze ontwikkelingen scheppen vaak kansen, maar soms ook nieuwe knelpunten. De kunst is om deze knelpunten aan te pakken door de kansen te benutten.

Aantrekkelijke leefomgeving

De aantrekkingskracht van de gemeente ligt met name in het groen dat in en om de stad aanwezig is. De schakels tussen het stedelijk groen en het buitengebied worden gevormd door de cultuurhistorisch waardevolle kernen Leidschendam en Voorburg. Het is de ambitie van de gemeente om verder te groeien en te komen tot een evenwichtige bevolkingsopbouw, met aantrekkelijk stedelijk groen en een goed toegankelijk buitengebied. In het stedelijk gebied worden groengebieden gekoppeld, zodat er een centrale groenzone ontstaat. Het park 't Loo, de Vliet en de centrale groenzone zijn de groenblauwe 'visitekaartjes', vanwege de verschillende functies ter ontspanning die ze - kunnen - herbergen.

Het buitengebied van Leidschendam-Voorburg heeft kansen om een regionaal landschapspark te worden, waar functies als natuurbeleving, sport en extensieve recreatie een plek kunnen krijgen. Dit vraagt enige investering. Momenteel dreigt het gebied door allerlei ontwikkelingen te verrommelen en tegelijkertijd mist het gebied een duidelijk netwerk om het goed toegankelijk te maken.

Goede bereikbaarheid van stad en land

Als het gaat om de toegankelijkheid voor autoverkeer verdient, behalve het buitengebied, ook het stedelijk gebied van Leidschendam-Voorburg een herziening. De Noordsingel heeft momenteel de functie van intermediaire weg tussen de snelwegen en het lokale verkeer op de westelijke oever van de gemeente. Een dergelijke weg mist de oostelijke oever. Hierdoor wordt de luchtkwaliteit van het Leidschendamse centrum te zwaar belast. In de structuurvisie wordt een oeververbinding voorgesteld, die aansluit op een direct aan de autosnelweg A4 gekoppelde weg, de zogenoemde parallelbaan A4. Samen met de Noordsingel en de Noordelijke Randweg Haaglanden (N14) kan zo'n parallelbaan een ringweg vormen, die het verkeer beter kan verdelen en het centrum van Leidschendam kan ontlasten. Door een verbinding met de N206 kan deze parallelbaan A4 in de verre toekomst Stompwijk beter bereikbaar maken en het daarbijgelegen glastuinbouwgebied ontsluiten.



Gevarieerd aanbod aan woonmilieus

De gemeente wil bouwen voor een evenwichtig samengestelde bevolking. De opgave voor nieuwe woningen is, analoog aan de woonvisie, ingevuld door te differentiëren naar woonmilieus. De plek om te wonen en het aanwezige woonmilieu worden gezien en gewaardeerd als belangrijke keuzefactoren. Met de introductie van nieuwe woonmilieus ontstaat een balans tussen het vernieuwen of verdichten van bestaand stedelijk gebied en het ontwikkelen van kleinschalige nieuwbouw in het buitengebied. Binnen de bebouwde omgeving kunnen de vijf stationslocaties met hun goede bereikbaarheid ruimte bieden voor nieuwe ontwikkelingen. Ook is deze ruimte te vinden op enkele werklocaties, die tot gemengde functiegebieden (zoals wonen en werken) getransformeerd kunnen worden. De westelijke oever van de Vliet herbergt een aantal van deze locaties. Ook het CBS-terrein langs de spoorzone biedt hiertoe een mogelijkheid.

Daarnaast kunnen nieuwe woonlocaties aan de rand van de kern een zorgvuldige overgang tussen stad en land vormgeven en plaats bieden aan landelijke woonmilieus. Schakenbosch is een voorbeeld van zo'n overgangsgebied. Deze kan de overgang tussen de stad en de Duivenvoordecorridor markeren. De laatstgenoemde zone wordt getransformeerd tot een coulisselandschap, met de mogelijkheid van wonen in nieuwe buitenplaatsen.

Samen met de parallelweg gebundeld aan de A4 scheidt de aanleg van een oeververbinding over de Vliet ruimte voor interessante groene en blauwe woonmilieus. Deze krijgen betekenis als overgangsgebied tussen stad en land, met een toegevoegde kwaliteit voor zowel de stad als het land. De ontsluiting van het kassengebied van Stompwijk geeft mogelijkheden om de eigen groei van deze oude kern landschappelijk in te passen.

Werken

De locatie Overgoo verandert, mede door de komst van tramlijn 19, in een strategische locatie voor kantoren en andere werkgelegenheid. Meer lokaal wordt het sterk in de gemeente vertegenwoordigde midden- en kleinbedrijf waar mogelijk gefaciliteerd. Dit mede ten behoeve van startende ondernemers.

Tot slot

Met deze structuurvisie is geen eindplaatje voor 2020 ingevuld. Er is een ruimtelijke toekomstvisie geschetst, met ambities die gebaseerd zijn op de inzichten van nu. In de loop der jaren zullen nieuwe ontwikkelingen zich aandienen, met nieuwe opgaven en knelpunten, maar ook met nieuwe kansen. Deze visie mag na verloop van tijd dan ook bijgesteld worden. Daarom wordt om de vier jaar een ijkpunt ingelast. Een dergelijke flexibiliteit is mogelijk, omdat de geschetste ruimtelijke hoofdstructuur de vaste basis blijft vormen.

1 Hoofdstuk 1 Inleiding

De Structuurvisie Leidschendam-Voorburg 2020 geeft een ruimtelijke visie op het gemeentelijk grondgebied van Leidschendam-Voorburg en de directe omgeving. De structuurvisie is een ruimtelijke vertaling van de ambities uit de eerder dit jaar opgestelde strategische visie. Zij geeft een integraal toekomstbeeld voor de gemeente en anticipeert daarbij ook op ontwikkelingen buiten de gemeentegrenzen. Want Leidschendam-Voorburg is nu eenmaal geen eiland, ze maakt deel uit van een ambitieuze stadsregio in de Randstad.

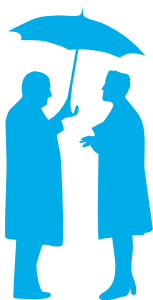
1.1 Richting geven

Door naar de langere termijn te kijken, kan de gemeente actief werken aan een duurzame ruimtelijke structuur. In die structuur kunnen gebouwen, functies en activiteiten op de juiste manier en in de juiste samenhang hun plek krijgen. Het feit dat Leidschendam-Voorburg sinds de fusie één grote gemeente vormt, geeft hierbij extra mogelijkheden. Zo is het gemakkelijker geworden om in te spelen op ontwikkelingen bij buurgemeenten, direct aan de andere kant van de gemeentegrens, of ergens anders in de regio. Van deze ontwikkelingen kan ook gebruik gemaakt worden. Het geven van richting is essentieel voor deze structuurvisie. De juiste richting voor initiatieven op het gebied van bouwen, wonen, werken, recreëren, sporten, enzovoorts. Zo kan de leefbaarheid in de groene woonstad Leidschendam-Voorburg worden gewaarborgd en versterkt. De juiste richting houdt verband met de ambities en opgaven waarmee de gemeente de komende jaren aan de slag wil. Ambities en opgaven op het sociaal-maatschappelijke en economische vlak, als ook op het vlak van duurzaamheid.

1.2 Verantwoording

Zowel de aanleiding als de basis voor deze structuurvisie ligt in de eerste plaats in de strategische visie. De hieruit voortgekomen ambities en opgaven zijn ruimtelijk vertaald. Met het ontwikkelen van de strategische visie werd in feite het proces dat tot deze structuurvisie leidde al ingezet. Zoals bekend is de strategische visie op interactieve wijze met de bevolking tot stand gekomen. Als vervolg hierop is ten behoeve van de structuurvisie in september 2005 een rondetafelgesprek met lokale sleutelinstanties en -personen gehouden.

Tegelijk met het ter inzage leggen van de ontwerp structuurvisie houdt de gemeente een bestuurlijke ronde langs haar buurgemeenten. De structuurvisie krijgt per slot van rekening een meerwaarde als zij aansluit bij overige lokale visies en het regionaal structuurplan. In het kader van de herziening van dit regionaal structuurplan is in september 2005 een regionale discussie over de uitgangspunten gestart.



1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze structuurvisie wordt de lokale ambitie gekenschetst, waarop de structuurvisie een ruimtelijk antwoord geeft. Het gaat in de eerste plaats om de ambitie die is geformuleerd in de strategische visie 'Ruimte voor mensen'. Hieruit volgt een beschrijving van het toekomstbeeld. Vervolgens wordt deze geplaatst naast algemeen geldende opgaven uit de Nota Ruimte, de provinciale structuurvisie en de regionale ambities. Tot slot van dit hoofdstuk worden regionale ontwikkelingen op een rijtje gezet, waarmee bij het formuleren van ruimtelijke ambities rekening moet worden gehouden, en waarop in deze structuurvisie wordt ingespeeld.

Hoofdstuk 3 bevat een uitvoerige analyse van de huidige situatie, en is opgedeeld in een ruimtelijke en in een functionele analyse. De ruimtelijke verkenning behandelt de ruimtelijke opbouw op basis van de lagen in bodem en landschap, het occupatiepatroon en de te onderscheiden netwerken. Deze analyse heeft geleid tot de benoeming van een aantal ruimtelijke dragers, die van betekenis zijn voor de ruimtelijke samenhang. Samen vormen zij een helder structuurbeeld op kaart. Uit die structuurdragers vloeien integrale opgaven voort, die zijn benoemd om de ruimtelijke structuur van de gemeente te vervolmaken. De laatste paragraaf behandelt de analyse van de functies en leidt tot een gewenst, sectoraal programma.

Hoofdstuk 4 bevat het ontwikkelingsbeeld. Hier komen het structuurbeeld en het gewenste functionele programma samen tot de feitelijke structuurvisie met het oog op 2020. Het kaartbeeld wordt ruim toegelicht. Elke beschrijving levert enkele specifieke opgaven op, waarmee bij de uitwerking of ontwikkeling van locaties en gebieden rekening moet worden gehouden.

De structuurvisie wordt afgesloten met 'hoe nu verder'. Na vaststelling van de structuurvisie komt het erop aan om op de juiste momenten en bij de juiste ontwikkelingen de ambities waar te maken.

2 Hoofdstuk 2 Ambitie op lokaal strategisch niveau

Leidschendam-Voorburg wil een aantrekkelijke groene woonstad met een evenwichtige bevolkingsopbouw zijn, en gericht blijven op regionale samenwerking. Zo luidt de kern van deze structuurvisie. Dit uitgangspunt heeft belangrijke consequenties voor de manier waarop de gemeente de komende tijd met haar ruimte wil omgaan.

2.1 De groene woonstad als identiteit

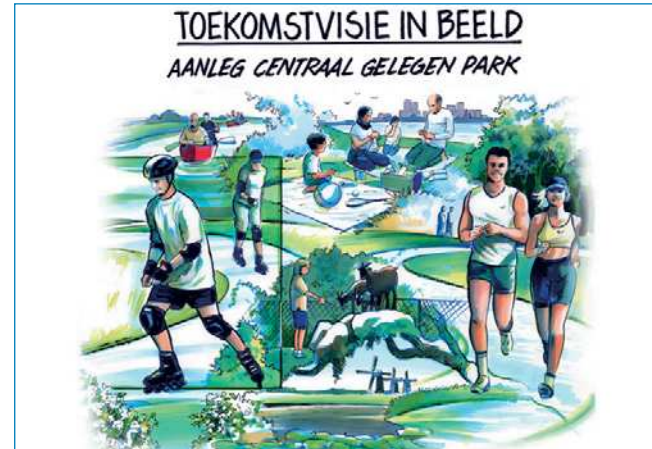
Leidschendam-Voorburg heeft prima woonmogelijkheden voor wie houdt van een groene woonomgeving op korte afstand van Den Haag, het stadse centrum van de regio. Bovendien is de gemeente vanuit de bredere omtrek goed bereikbaar. Het groene imago van Leidschendam-Voorburg wordt enerzijds bepaald door de hoge kwaliteit van het groen binnen de woongebieden. Dit groen is er in de vorm van de parken, sportterreinen, plantsoenen, tuinen, en de vele bomen langs de straten en lanen. Anderzijds komt het groene imago voort uit de grote variëteit aan landschapstypen, van zee tot weidse weilanden, in en rond de gemeente. Deze groene woongebieden en het gevarieerde landschap rondom de dubbelkern, maken van Leidschendam-Voorburg een groene voortuin van Den Haag. Hier is het goed en groen wonen, met een grote variatie aan landschappen binnen handbereik.

Leidschendam-Voorburg combineert het beste van de stad met het platteland en onderscheidt zich daarmee van andere gemeenten binnen de regio. Tegelijkertijd biedt de gemeente aan de regio Haaglanden een sterke troef om binnen de Zuidvleugel van de Randstad een stevige concurrentiepositie in te nemen ten opzichte van andere regio's.

2.2 Wonen en werken

De gemeente richt zich in hoofdzaak op het aanbieden van woonmilieus. De schaarse ruimte wordt niet gebruikt voor nieuwe grootschalige bedrijven- of kantoorlocaties. De doelstelling om te streven naar een evenwichtige bevolkingssamenstelling in 2020 betekent een streven naar een bevolkingsopbouw die overeenkomt met de gemiddelde bevolkingsopbouw van Nederland in 2020. Om deze optimale bevolkingsopbouw te realiseren, zal het inwoneraantal van de gemeente in een maximale variant met ruim 11.000 (4.500 huishoudens) moeten groeien. Dit blijkt uit een berekening, waarbij ook de tendens van een dalende woningbezetting is ingecalculeerd. De noodzakelijke bevolkingstoename kan lager uitpakken, wanneer vanuit de gemeente meer wordt doorgestroomd naar geschikte woningen elders in de regio.

In de maximale variant, dus zonder regionale doorstroming van in het bijzonder ouderen, zal de gemeente Leidschendam-Voorburg in 2020 zo'n 4.500 huishoudens meer moeten tellen dan in 2010. Om deze extra hoeveelheid huishoudens te kunnen huisvesten, is een even groot aantal extra woningen nodig. Niet alleen het aantal, ook het soort woningen is hierbij van belang. Per saldo zijn er meer woningen nodig die geschikt zijn voor jongeren en gezinnen. Ook moet de doorstroming op gang worden geholpen. Dit kan door appartementen voor ouderen te bouwen. Tegelijkertijd dienen er per direct woningen voor starters en betaalbare eengezinswoningen gerealiseerd te worden. Tussen 2010 en 2020 zijn er in de gemeente ongeveer 2.100 appartementen en 2.400 grondgebonden woningen extra nodig. Bij het berekenen van deze cijfers is rekening gehouden met de huidige woningdifferentiatie, de verwachte huishoudensgroei en aannames ten aanzien van de woonwensen van verschillende typen huishoudens. Deze cijfers zijn indicatief. Het in de toekomst te bouwen aantal woningen wordt namelijk bepaald door de eigen bevolkingsgroei, verdunning van de woningbezetting, de behoefte aan woningen voor senioren en (binnenkomende) starters.



De keuze om in de eerste plaats een woongemeente te zijn, betekent beslist niet dat Leidschendam-Voorburg een slaapgemeente wordt. Voor de lokale economische structuur is het goed vertegenwoordigde midden- en kleinbedrijf van groot belang. Gestreefd wordt naar handhaving van het huidige werkgelegenheidsniveau. Daarom dienen ook op langere termijn de nodige locaties voor lokale bedrijvigheid beschikbaar te zijn. De strategisch gelegen regionale kantorenlocatie Overgoo kan zelfs verder ontwikkeld worden. Voor Stompwijk is het gebied met glastuinbouw belangrijk. Door herstructurering en verplaatsing van verspreid liggende bedrijven kan zowel het economisch rendement als de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied worden vergroot.

2.3 Wat betekent dit voor het toekomstbeeld?

Binnenstedelijk kunnen enkele kantoorlocaties binnen de termijn van 15 jaar een transformatie ondergaan. Enkele woonlocaties worden geherstructureerd. Hierbij zal er veel aandacht besteed worden aan groen en water. Dit gebeurt om ervoor te zorgen dat intensivering van het ruimtegebruik niet ten koste gaat van de groene identiteit van de stad. Er zullen nieuwe woonmilieus met nieuwe kwaliteiten ontstaan, die de al aanwezige woonmilieus aanvullen. Hier worden leefbaarheid en woonkwaliteit vooral gezocht in de omvang en kwaliteit van de openbare ruimte. Om ruimte te sparen moet het principe van meervoudig ruimtegebruik eigenlijk standaard worden toegepast. Dit betekent dat verschillende functies slim en inventief gestapeld moeten worden. Ook kunnen plekken en gebouwen voor meerdere doeleinden worden benut. Uiteindelijk leidt dit alles tot een gemeente waarin de beschikbare ruimte efficiënter wordt benut. Zo wordt er per saldo ruimte gespaard en behoeft voor bebouwing.

Op deze manier kan de omvang van het buitengebied zo groot mogelijk blijven. Om het buitengebied in stand te kunnen houden, moet er een meerwaarde aan gegeven worden. Dit kan door nieuw recreatief gebruik en een verbeterde bereikbaarheid. Zo kunnen meer inwoners dit cultuurlandschap ontdekken en waarderen. Het rustieke agrarische landschap blijft hiermee gehandhaafd en bewaard. Op de landelijke wegen, paden en waterwegen kunnen wandelaars, fietsers, skeelers, kanovaarders en ruiters als medegebruikers van het gebied de aanwezige geuren en kleuren beleven. De hier geschetste ontwikkeling wordt gesteund door veranderingen in de huidige landbouw. Hierin verschuift het accent van voedselproductie naar de productie van landschap, natuur, recreatie en waterberging. In dit cultuurlandschap is het zelfs mogelijk om op bepaalde plekken woningen toe te voegen, zonder aantasting van de intrinsieke waarden waaruit het landschap is opgebouwd.

2.4 Regionaal beleid

Een ruimtelijke toekomstvisie, zoals deze structuurvisie beoogt te zijn, moet passen binnen algemeen aanvaardbare ideeën over de ruimtelijke ordening in Nederland voor de komende jaren. Op landelijk niveau is er de Nota Ruimte, op provinciaal niveau de provinciale Structuurvisie 2020 en op regionaal niveau het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020. Uit deze documenten komen de volgende thema's naar voren.

Verstedelijking

Minimaal veertig procent van de verstedelijking moet in het vervolg binnen bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd, zo luidt de algemene opvatting. Dit ongeacht de omvang van de verstedelijkingsopgave van een gemeente. Hiermee wordt feitelijk geëist dat er compacter gebouwd wordt. De eis is bedoeld om de stedelijke ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en het buitengebied zoveel mogelijk open te houden en te gebruiken voor recreatie. Maar de consequentie ervan is een grotere bebouwingsdichtheid. Daarnaast wordt er vanuit gegaan dat in de komende decennia minstens de helft van de bouwopgave in de huidige landelijke gebieden zal plaatsvinden. Hierbij bestaat de nadrukkelijke voorkeur om te bouwen in gebieden die goed aansluiten op de bestaande stedelijke structuur. Ook moeten deze gebieden goed op bestaande infrastructuur aansluiten, bij voorkeur op de lijnen van het openbaar vervoer.

Infrastructuur

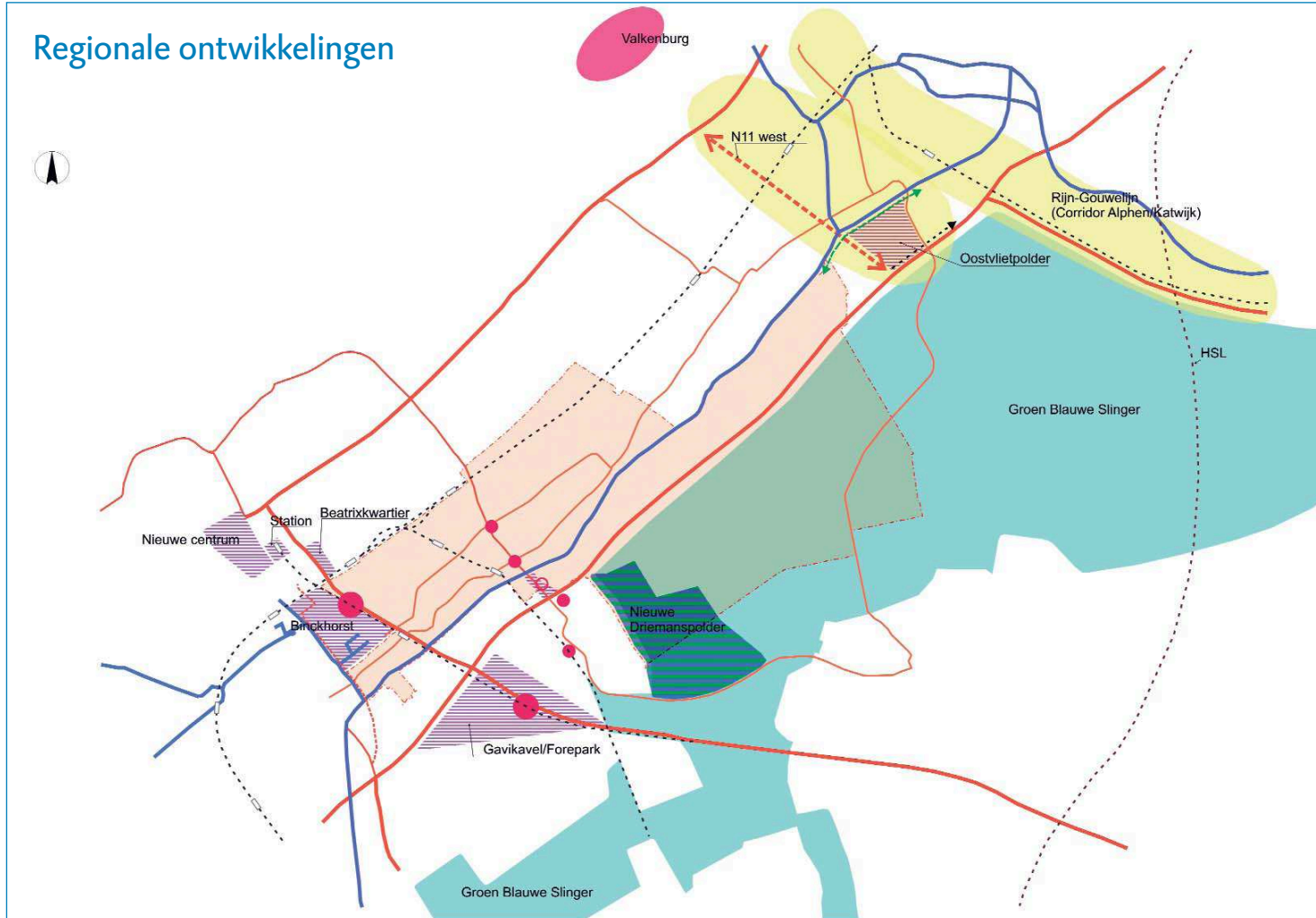
De bestaande infrastructuur van voorzieningen op het gebied van verkeer en vervoer is een belangrijke drager voor de verstedelijkingsopgave. Dit komt enerzijds doordat de aanleg van nieuwe infrastructuur relatief kostbaar is. Anderzijds wordt er van de bestaande infrastructuur vaak nog geen optimaal gebruik gemaakt. Dit laatste geldt met name bij het openbaar vervoer. Binnen de Zuidvleugel van de Randstad wordt er dan ook ingezet op de koppeling van verstedelijking aan stations en haltes van het Zuidvleugelnets. Het gaat hierbij met name om de Stedenbaan en RandstadRailhaltes. In de omgeving van deze haltes moeten nieuwe woonmilieus tot stand gebracht worden. De bewoners ervan moeten een sterke bereidheid hebben om gebruik te maken van het openbaar vervoer en daarvoor de auto willen laten staan.

Groen en recreatie

De grootschalige buitengebieden rond de steden moeten een recreatieve functie ten behoeve van deze steden krijgen. Enerzijds compenseert dit de beperktere recreatiemogelijkheden binnen de stad, anderzijds wordt hiermee het buitengebied beter benut. Daarom moeten bereikbaarheid en toegankelijkheid van deze gebieden en hun te realiseren recreatievoorzieningen verbeterd worden. De groenblauwe kwaliteiten moeten worden versterkt en de wateropgave gerealiseerd. Ook moeten groenontwikkeling en het principe van landelijk wonen ter hand genomen worden. Dit zal zowel in het stedelijk als het landelijk gebied leiden tot bijzondere, aantrekkelijke, en zorgvuldig ingepaste groene, blauwe en groenblauwe woonmilieus.



Regionale ontwikkelingen



2.5 Regionale ontwikkelingen

Regionaal Structuurplan Haaglanden

Op het moment dat deze structuurvisie wordt vastgesteld, komt onder het Stadsgebied Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden uit. Medio 2008 zal de definitieve versie van dit Regionaal Structuurplan verschijnen. Dit plan vormt vanaf dat moment het ruimtelijk ontwikkelingskader binnen het Stadsgebied. De wensen en ambities van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn in het structuurplan verankerd, zodat ook op regionale schaal de gewenste ontwikkelingsrichting van onze gemeente helder is.

De 'Centrale Zone' van Den Haag

De gemeente Den Haag beschouwt de stedelijke zone met Den Haag centrum, het centraal stationsgebied, het Beatrixkwartier, de Binckhorst, de Vlietzone en de A12-zone, als haar 'Centrale Zone'. Als het aan Den Haag ligt, gaan er grote transformaties plaatsvinden in de Binckhorst, de Vlietzone, en de A12-zone nabij toekomstig station Ypenburg. De Binckhorst moet een hoogwaardig woon- en kantoorgebied worden, met ook culturele en horecafuncties. Wat er in deze zone ook daadwerkelijk gaat gebeuren, vooral Voorburg-Noord en Voorburg-West zullen het merken. Niet alleen in fysieke zin, omdat op Haags grondgebied een centrumstedelijk milieu met hoge bebouwingsdichtheden en een mix van activiteiten zal ontstaan. Ook zal deze Haagse zone een uitstraling hebben, die de markt doet aantrekken. Het is te verwachten dat de vraag naar woonruimte door de verhoogde werkgelegenheid in Den Haag zal toenemen. Ook ondernemers in de buurt van de Centrale Zone zullen proberen een graantje van de groei mee te pikken. Dergelijke processen zijn min of meer autonoom. Toch is het goed om er als buurgemeente het juiste antwoord op te vinden en ze in de juiste banen te leiden. De gemeente Leidschendam-Voorburg wil samen met Den Haag de verschillende ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen in de Binckhorst, Voorburg-West en de Vlietzone bekijken.

De as Alphen a.d. Rijn-Leiden-Katwijk

De Rijn-Gouwelijn is een gecombineerd vervoers- en verstedelijkingsproject tussen Gouda en Leiden. De as Leiden-Katwijk ligt in het verlengde van dit project. De ontwikkeling van voormalig vliegveld Valkenburg vindt plaats binnen deze as. Al deze ontwikkelingen mogen niet concurreren met de woningbouw in Haaglanden in het algemeen en die in Leidschendam-Voorburg in het bijzonder. Bovendien is het belangrijk om de verkeerstoename en de verhoogde milieubelasting die deze ontwikkelingen met zich meebrengen afdoende op te vangen. Dit vraagt dan extra capaciteit van de autosnelweg A4.

Het W4-project

Het W4-project is gericht op een duurzame inpassing van de autosnelweg A4 ter hoogte van Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude. Hier wordt de weg verbreed, aansluitend op het al verbrede deel tussen Leiden en het Prins Clausplein. In het kader van deze wegverbreding wordt tegelijkertijd de milieu- en barrièrehinder van de A4 aangepakt.



De N11-west

Een ander ingrijpend project is de nieuwe verbinding tussen de autosnelwegen A4 en A44 ter hoogte van Leiden en Voorschoten: de zogenaamde Rijnlandroute. De planvorming bevindt zich nog in de tracébepalingsfase. De aansluiting van deze verbinding op de A4 kan consequenties hebben voor de aansluiting van Stompwijk op de A4. Een onderdeel van het plan bevat het realiseren van een parallelbaan langs de A4 in noordelijke richting. Deze moet het regionale verkeer zoveel mogelijk van de A4 af houden. De parallelbaan zou ook in zuidelijke richting tot aan de N14 in Leidschendam aangelegd kunnen worden. Hiermee zou Leidschendam-Zuid een tweezijdige ontsluiting krijgen. Al deze maatregelen samen kunnen de doorstroming op de A4 verbeteren. Dit zal ook een positieve invloed hebben op doorstroming op de huidige op- en afritten.

De Oostvlietpolder

In de Oostvlietpolder ontwikkelt de gemeente Leiden een bedrijvenpark. De locatie grenst via het golfterrein aan het recreatiegebied Vlietlanden. Dit bedrijvenpark wordt ontsloten via de weg die ook Vlietlanden ontsluit.

Milieukwaliteit

Leidschendam-Voorburg werkt zowel autonoom als in regioverband aan de verbetering van de milieukwaliteit. In de omgeving van de autosnelweg A12 voldoet de luchtkwaliteit niet aan de EU-normen. De oorzaak hiervan ligt voor een groot deel buiten de gemeente en zelfs buiten de regio. De plaatselijke en regionale groei van het autoverkeer doet de luchtkwaliteit geen goed. Om te kunnen blijven ontwikkelen, moet er naar een afname van de groei van het autoverkeer gestreefd worden. Hiermee vermindert de uitstoot van schadelijke stoffen. Het ruimtelijk beleid van de gemeente is er dan ook op gericht om verkeersgebruikers te verleiden tot het nemen van het openbaar vervoer en de fiets.

2.6 De uitdagingen

Als gevolg van eisen van hogere overheden, regionale ontwikkelingen en de eigen gemeentelijke strategische ambities staat Leidschendam-Voorburg voor een aantal moeilijke, maar ook zeer interessante en kansrijke uitdagingen:

ALGEMENE RUIMTELIJKE KWALITEIT

- ▶ Het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- ▶ Het waarborgen van de bereikbaarheid van zowel stad als landelijk gebied.
- ▶ Het waarborgen van een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Dit om de leefbaarheid van de stad te verzekeren.
- ▶ Het vinden van creatieve en innovatieve oplossingen om meervoudig hoogwaardig ruimtegebruik te realiseren.

WOONMILIEUS

- ▶ Het ontwikkelen van een mix aan woonmilieus, zowel regionaal als lokaal. Deze moeten voor minstens veertig procent ingepast worden binnen bestaand stedelijk gebied.
- ▶ Het realiseren van extra woningen binnen het gemeentelijk grondgebied. Dit zonder afbreuk te doen aan de groene identiteit van de stad en zonder dat de gemeente een slaapstad wordt.
- ▶ Het ontwikkelen van woonmilieus die op openbaar vervoer zijn gericht. Deze woonmilieus worden dan ontwikkelt in de directe omgeving van Stedenbaan- en RandstadRailhaltes.
- ▶ Het realiseren van nieuwe aanvullende woonmilieus, gebaseerd op de landschappelijke ondergrond.
- ▶ Het realiseren van nieuwe woonvormen, waarbij het begrip 'buitenruimte' een nieuwe betekenis krijgt.

WERKMILIEUS

- ▶ Het realiseren van voldoende voorzieningen, passend bij de lokale woonomgeving.
- ▶ Het behouden en versterken van lokale werkgelegenheid in met name het midden- en kleinbedrijf, om een goed leefbare woongemeente te blijven.
- ▶ Het benoemen van gebieden en zones waar bedrijven, woon-werkwoningen, kantoren, en dienstverlenende bedrijven een plek kunnen krijgen.
- ▶ Het ontwikkelen en realiseren van een actief economisch beleid en dit te vertalen in het uitvoeringsprogramma van de economische beleidsbrief.

GROEN EN WATER

- ▶ Het ontwikkelen van een regionaal park op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, dat goed toegankelijk vanuit de stedelijke omgeving is.
- ▶ Het behouden en versterken van waardevol binnenstedelijk groen.
- ▶ Het realiseren van de regionale wateropgave, zowel binnen- als buitenstedelijk. Deze uitdaging kan vorm krijgen door onder andere bij de inpassing van alle nieuwe ontwikkelingen de wateropgave mee te nemen, met een voorkeur voor multifunctionele oplossingen.



3

Hoofdstuk 3 Ruimtelijk functionele verkenningen

De huidige ruimtelijke structuur van Leidschendam-Voorburg is niet van de ene op de andere dag tot stand gekomen. Zij heeft een lange geschiedenis en zij is ook vanuit deze historie te verklaren. Voordat nieuwe keuzes voor aanpassingen of verbeteringen kunnen worden gedaan, is het belangrijk een analyse te maken van de groei van de gemeente en de kwaliteiten die dit groeiproces met zich meegebracht heeft.

3.1 Ruimtelijke verkenningen

Bodem en landschap

BODEM

Als het gaat om de bodemopbouw is om te beginnen de ligging van Leidschendam-Voorburg op de grens van zand en veen van belang. Kenmerkend is de parallelstructuur die evenwijdig aan de kustlijn loopt. Het zand ligt aan de 'noordzeekant' van de Vliet, in de strandwallenstructuur. De oudste en breedste strandwal grenst aan de Vliet. In de richting van de zee worden het landschap en het stedelijk gebied bepaald door een reeks jongere strandwallen en strandvlakten. Deze gaan over in het duingebied. Aan de andere zijde van de Vliet ligt het veenweidegebied, met veen en klei in de uitgeveende droogmakerijen.

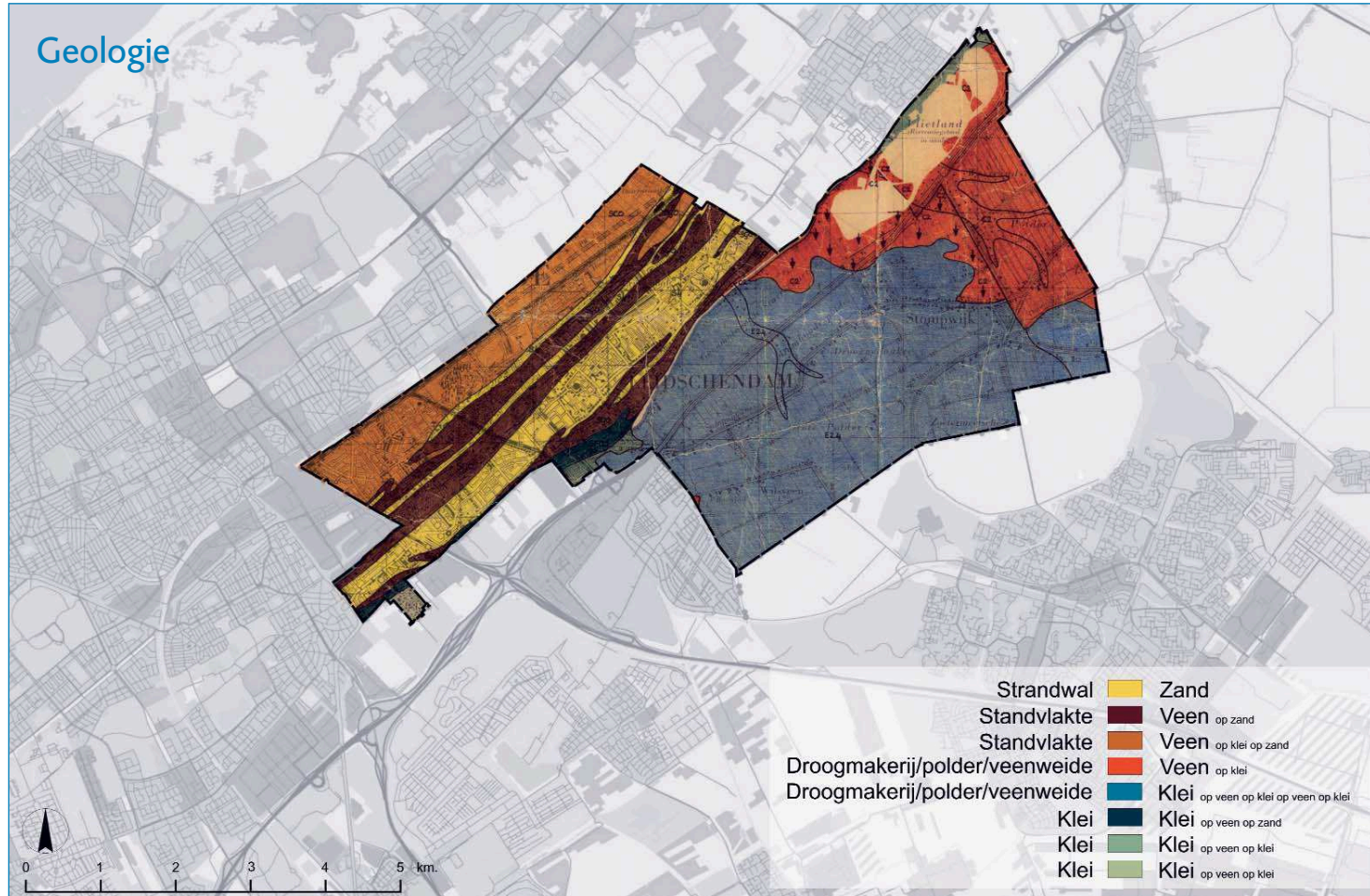
LANDSCHAP

De verschillende landschappelijke zones zijn gebaseerd op de parallelstructuur in de geologische ondergrond: zee, strand en duinen, en vervolgens het landschap van horsten, landgoederen en bossen op de jonge strandwallen. Dit gaat eerst over in het landschap ten zuidwesten van de Vliet, met de oudere strandwallen en hun buitenplaatsen, en uiteindelijk in het veenweidelandschap ten zuidoosten van de Vliet. In de smalle strook waarin ook de Duivenvoordecorridor ligt, is deze opeenvolging van landschappen nog goed herkenbaar. Door haar ligging is Leidschendam-Voorburg als het ware de groene voortuin van de regio. Aan de zuidwestzijde, in de rug, ligt Den Haag. Langs de overige zijden van de gemeente strekken de verschillende typen landschappen zich uit. Hiermee ligt Leidschendam-Voorburg op de overgang tussen stad en land. Deze variatie aan landschappen is de kracht van de ligging van de gemeente. Het omringende land is deels nog bepalend voor de verschijningsvorm en structuur van het stedelijk gebied. Landschappelijke lijnen reiken tot diep in het woongebied en vormen structurerende groene aders in de verschillende bebouwingszones. Ze zijn belangrijke dragers van de groene identiteit van de Leidschendam-Voorburgse strandwallenstructuur.

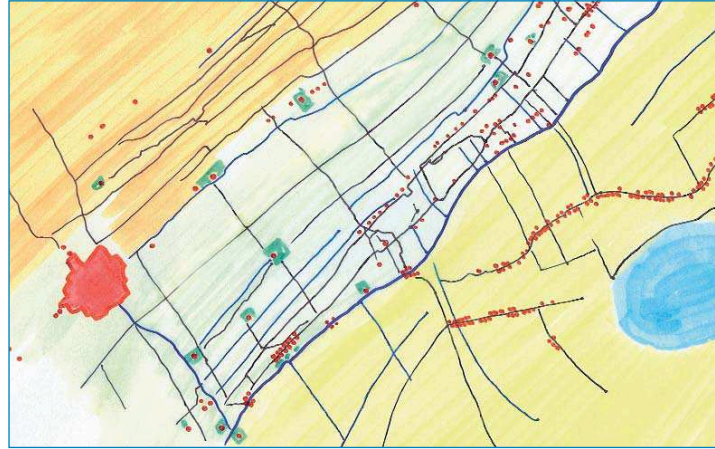
Occupatie

HISTORISCHE KERNGEBIEDEN EN BUITENPLAATSEN

De occupatiepatronen of bebouwingsontwikkelingen volgen hoofdzakelijk de parallelstructuur van de strandwallen. Oorspronkelijk waren er maar weinig dwarsverbindingen tussen deze patronen. Een van de eerste, nog goed herkenbare ontwikkelingen is de historische kern Voorburg. Een kleine nederzetting aan de oude middeleeuwse weg die nu nog zichtbaar is in de huidige wegenlijn Westeinde-Herenstraat-Oosteinde-Voorburgseweg-Koningin Julianaweg-Veursestraatweg. Deze oude weg lag op de flank van de oudste strandwal, op korte afstand van de Vliet. Loodrecht op de Vliet was de dijk van de landscheiding eeuwenlang de belangrijkste structuur. Deze vormt al ruim 750 jaar de grens van de waterscheiding tussen Rijnland en Delfland.



Waar de dijk de Vliet kruiste, ontstond de oude kern van Leidschendam. Buiten de oude kern lagen drie reeksen boerderijen, vaak aan weteringen of achterwegen die de lijn van de strandwallen volgden. Een deel van deze boerderijen, met de restanten van de middeleeuwse achterwegen en weteringen, is opgenomen in de latere woonbebouwing. Hetzelfde geldt voor 'Huis te Werve', het enige kasteel binnen de gemeentegrenzen van Leidschendam-Voorburg. Vanaf de 17e eeuw ontstonden de buitenplaatsen. Ze concentreerden zich vooral langs de Vliet. Een markante structuur uit deze tijd is park 't Loo, met een zichtlijn die 'Vreugd en Rust' verbond met 'Huis ten Bosch'. Lange tijd vormde het oude patroon van wegen, samen met de oevers van de Vliet, een strook waarlangs de bebouwing zich langzaam uitbreidde. Vanaf de noordzijde van dit wegenpatroon tot en met de zuidelijke Vlietoevers is dit in de bebouwingsstructuur duidelijk terug te zien. Deze structuur vormt ruimtelijk een samenhangend geheel met veel pandsgewijze bebouwing, vrijstaande woningen, buitenplaatsen, parken en kleine buurten, die op de weg of op de Vliet gericht zijn.



1612



1850



1946



2005

DE RELATIE MET DEN HAAG

Den Haag ontstond op een jongere strandwal. Het maakte een inhaalslag en had omstreeks 1850 al een fikse omvang. De eerstvolgende occupatiestap in het gebied was gerelateerd aan deze snelle groei van Den Haag en aan de dwarsverbindingen die tussen Voorburg en Den Haag waren ontstaan: de Laan van Nieuw Oost Einde en de spoorlijn tussen Den Haag en Utrecht. Aan deze dwarsverbindingen werd een tramlijn toegevoegd, waarlangs een eerste duidelijke wijkuitbreiding werd gerealiseerd. Deze werd begrensd door de Laan van Nieuw Oost Einde. Het oude deel van Voorburg-Noord behoort tot deze wijkuitbreiding. In de volgende perioden ontstonden er nog meer dwarsverbindingen. Samen vormden ze een 'ruit' rond het spoor, een gebied dat een heel eigen ontwikkelingsdynamiek tegemoet ging. In de huidige stedelijke structuur herkennen we deze 'ruit' terug als de Binckhorst.

WIJKUITBREIDINGEN MET TWEDE CENTRUMSTRUCTUUR

De tramlijn volgde het eerdergenoemde oude wegenpatroon, dat ook bepalend was voor de groei van Voorburg in wijkvorm. Pas halverwege de vorige eeuw passeerde de bebouwing de achterweteringen en achterwegen, waarna in snel tempo de weilanden tot aan de spoorlijn Den Haag-Leiden werden bebouwd. Deze groei is terug te vinden in verschillende wijken, die elk een eigen identiteit kregen. Ter hoogte van Leidschendam raakte deze zone aanvankelijk ingevuld met kassen van tuinderijen. Mede hierdoor werd eerst de noordelijke zone, waarin enkele buitenplaatsen al hun plek hadden gevonden, in ontwikkeling genomen. Verder naar het noorden werd deze zone uitgebreid met een 'tweede' voorzieningenstructuur. Hierin werden voor Leidschendam het winkelcentrum Leidsenhage en de sociaal-maatschappelijke voorzieningencluster op het Fluitpolderplein ontwikkeld. In Voorburg ontstond in deze voorzieningenstructuur het winkelcentrum Julianabaan. Hiermee ontstond tevens de basis voor een verder groeiende structuur van verschillende parallelle zones met woningbouw en voorzieningen, van elkaar gescheiden door wegen en groenstructuren, die nu het kaartbeeld van Leidschendam-Voorburg bepalen.

BUITENGEBIED

De occupatie in het buitengebied is enerzijds zeer nauw gerelateerd aan het gebruik van dit gebied door de eeuwen heen als bron voor dagelijkse levensbehoeften. Anderzijds spelen de water- en infralijnen die er in de loop van de tijd doorheen zijn gelegd een bepalende rol. In het begin werd het buitengebied gebruikt voor landbouw en veeteelt. In de meren werd gevestigd. Later werd er veen gewonnen en uiteindelijk ontstond er opnieuw landbouw en veeteelt, nu voor een deel op de uitgeveende gronden.

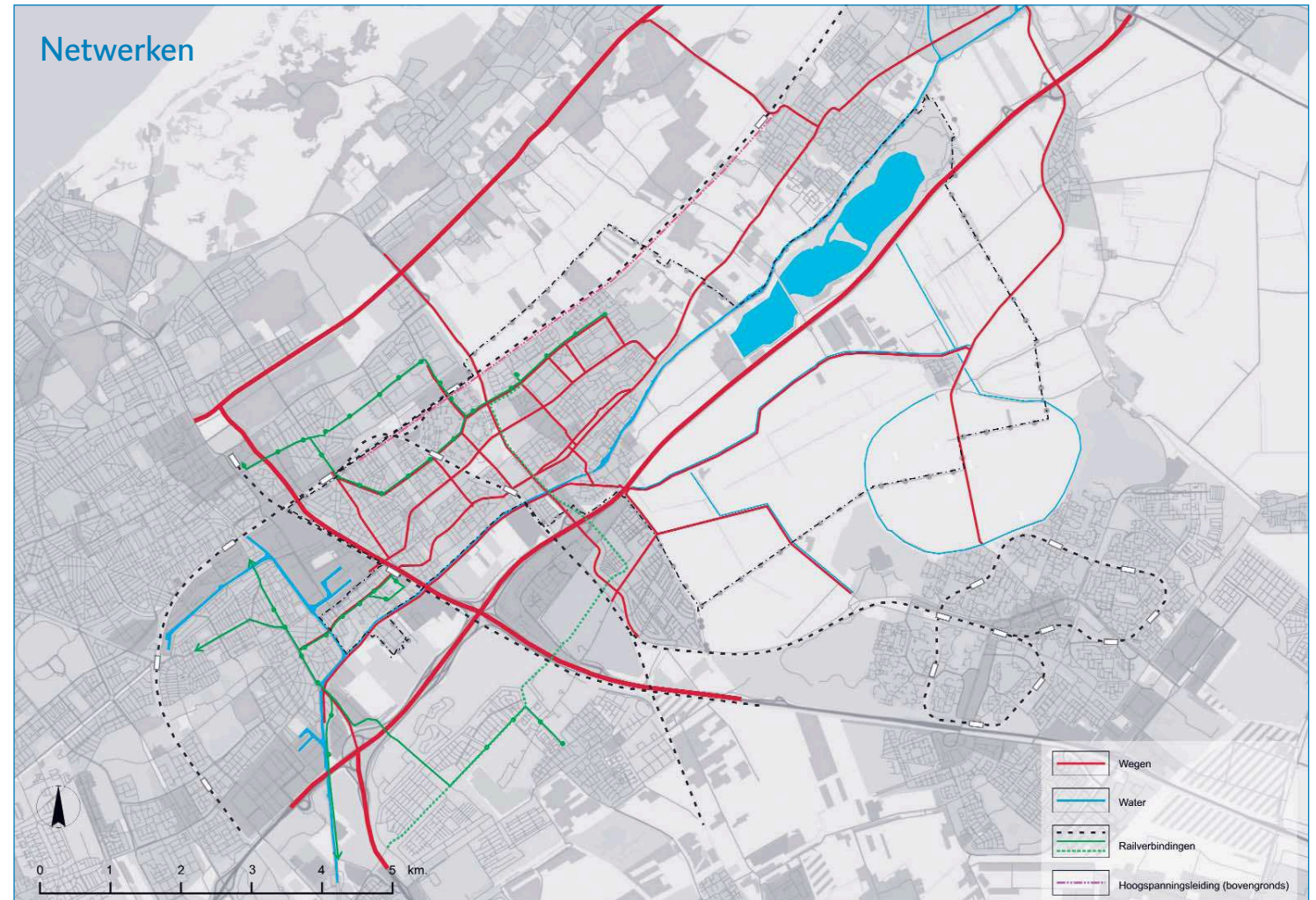
Door dit gebruik is het landschap door de eeuwen heen steeds veranderd. Landschap en water wisselden elkaar telkens af. Het water was als eerste in het gebied aanwezig, in de vorm van natuurlijke meren en plassen. Deze werden aanvankelijk drooggelegd, maar later ontstonden er op andere plaatsen door ontvening juist nieuwe, in de slagenstructuur verankerde plassen. Ook deze plassen werden drooggelegd, waarna er door latere zandwinning opnieuw plassen ontstonden. Deze zijn nog steeds in het gebied aanwezig. Ze hebben een recreatieve functie, die gerelateerd is aan het water van de Vliet.

Langs verschillende water- en infralijnen is lintbebouwing ontstaan. Door de eeuwen heen is deze bebouwing op een aantal plaatsen eerst geïntensiveerd en daarna weer verdund. Een voorbeeld hiervan is te zien bij Wilsveen. Er hebben intensief bewoonde plekken bestaan, die een centrale functie hadden. Maar ze zijn uiteindelijk verdwenen. Tenslotte is bij het kruispunt van de Stompwijkse vaart, de Stompwijkseweg en de nu geheten Meerlaan, het Stompwijkse kerngebied ontstaan. Dit is momenteel de nog enige duidelijke aanwezige kern in het buitengebied.

In dit geheel van bewegingen en veranderingen heeft het landschap steeds zijn karakteristiek ontleend aan een aantal landschappelijke dragers en kenmerken. Dit zijn met name de boven het polderland uitstekende boezemwateren, de dijken, de wegen, de occupatiepatronen en -linten, de nog steeds aanwezige vergezichten, en de herkenbare landschappelijke eenheden (tegenwoordig polders) met hun slotenpatronen en verkavelingsrichtingen.

Netwerken

De netwerken die de gemeente eigen zijn, vormen de ruggengraat van de dubbelkern Leidschendam-Voorburg. De netwerken van water en infrastructuur zorgen voor structuur en samenhang en soms ook voor scheiding in de verschillende gebieden. Ze zorgen ervoor dat de gemeente bereikbaar is voor de omgeving en dat zij meespeelt in het randstedelijke netwerk.



NOORDOOST-ZUIDWEST

De Vliet en de hoofdweg over de strandwal zijn van oudsher de belangrijkste lijnen in het netwerk van Leidschendam-Voorburg. Aan deze lijnen is in de loop van de tijd de verstedelijking gekoppeld. Tevens hebben ze, samen met de parallel lopende strandwal en de tussengelegen Broeksloot, de noordoost-zuidwest richting van de verstedelijking bepaald. Ook de hoofdontsluitingswegen zijn in deze richting ontwikkeld. De Veursestraatweg, die tot in Leiden voert, is hier een historisch voorbeeld van.

DWARSVERBINDINGEN

De aanleg van wat we tegenwoordig de Laan van Nieuw Oosteinde noemen, betekende indertijd de eerste dwarsverbinding tussen de parallelle lijnen. Deze laan werd gevolgd door de spoorweg tussen Den Haag en Utrecht. Doordat deze spoorweg met een station aan de lokale schaal werd gekoppeld, raakte de verstedelijking niet alleen afhankelijk van de hoge strandwalgronden, maar ook van de openbaar-vervoersknopen. Zo breidde de verstedelijking zich ook in dwarsrichting uit. Sindsdien heeft de parallelstructuur van Leidschendam-Voorburg zich ontwikkeld tot een netwerk in rastervorm.

OPENBAAR VERVOER

Ook de spoorlijnen volgen de beide hoofdrichtingen. Het baanvak van de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam loopt in noordoost-zuidwestrichting. De lijn Den Haag-Utrecht en RandstadRail staan hier dwars op. De spoorweg tussen Den Haag en Utrecht is regionaal van grote betekenis, doordat zij de stedelijke schakels van het Haagse stadscentrum, de Binckhorst en het Utrechtse stadscentrum koppelt. De lijn tussen Amsterdam en Rotterdam koppelt de regio aan Delft en Leiden. In het stedelijk gebied van Leidschendam-Voorburg zijn enkele stations aan deze lijnen gelegen. Ieder hebben ze verschillende eigenschappen die nog optimaler te benutten zijn.

AUTO

Het stedelijk gebied ligt aan de autosnelweg A4. Vanaf deze weg zorgen stedelijke 'inprikkers' voor de koppeling met het lokale wegennet. Het gaat hierbij om de A12, het toekomstige Trekvliettracé, de N14, en de toekomstige N11-west (Rijnlandroute). De Noordsingel aan de noordkant van het stedelijk gebied fungeert hierbij als intermediair, die het verkeer verdeelt.

FIETS

Bij het fietsnetwerk is fijnmazigheid en volledigheid van belang. Er mogen geen ontbrekende schakels zijn en fietsers moeten niet gedwongen zijn om ver om te rijden. De wegenstructuur, aangevuld met specifieke fietsroutes, verzorgt al in hoge mate deze fijnmazigheid. Toch verdient deze op veel plaatsen meer duidelijkheid.

WATERLIJNEN

Het waternetwerk structureert, claimt ruimte en biedt recreatieve kansen. In het stedelijk gebied van Leidschendam-Voorburg bestaat het waternetwerk voornamelijk uit de Vliet met zijn structuur van aftakkingen, de Broeksloot, en met name in Leidschendam veel polderwatergangen. Het water is een van de belangrijkste identiteitsdragers van het landelijk gebied en heeft de potentie om ook bepalender voor de identiteit van de Leidschendamse kern te worden. De boezemwateren en de waterontsluiting maken de hoofdlijnen van het buitengebied specifiek leesbaar.

3.2 Structuurbeeld

Samenvattend zijn de resultaten van bovenstaande verkenningen, de 'lagenstructuur', verwerkt in een kaart die heeft geresulteerd in het huidige structuurbeeld van de gemeente Leidschendam-Voorburg en haar directe omgeving. Ruimtelijke eenheden, het structurerende raamwerk en de belangrijkste knopen en centrumgebieden zijn hierop weergegeven.

Ruimtelijke eenheden

DE VLIETOEVERS

De Vliet heeft de potentie om haar beide oevers te verbinden en om het 'gezicht' van het stedelijk gebied te vormen. Vroeger hadden de Vlietoevers, met hun bijzondere buitenplaatsen, al een groen karakter. Deze buitenplaatsen liggen nu aan de westelijke Vlietoever, als pareltjes in het stedelijk gebied. De oostelijke Vlietoever heeft tot aan de autosnelweg A4 een kenmerkende bebouwingstypologie: geclusterde bebouwing in een groene setting, waarbij het landschap een belangrijke rol speelt. Deze bebouwing is steeds duidelijk gerelateerd aan de Vliet en heeft altijd los van de A4 gestaan. De bebouwingseenheden liggen op onderling variërende afstand. Een dergelijk kenmerk heet een 'kamstructuur'. De tanden van de kam raken in dit geval de Vliet. Hierdoor is er zicht vanaf de Vliet naar en over de A4 en vice versa. Het landschap is tot aan de Vliet voelbaar. Beide oevers bieden kansen voor hoogwaardige woon- en werkmilieus, waarbij water een structurerende rol speelt. De Vliet is een belangrijke recreatieve schakel naar het landelijk gebied.

VERSTEDELIJKINGSZONES

Vanuit de Vlietoevers is de bebouwing van Leidschendam-Voorburg naar het noorden te verdelen in drie verschillende ruimtelijk samenhangende zones. De zone tussen de Veursestraatweg en de Noordsingel kenmerkt zich door woon- en werkfuncties. De woningen zijn gegroepeerd in rustige woonbuurten. De zone tussen de Noordsingel en de Heuvelweg biedt meer contrasten. Gelegen tussen winkelcentrum Leidsenhage, dat regionaal van betekenis is, en het meer lokale winkelcentrumgebied van Voorburg, heeft deze zone helder omkaderde woonwijken. In de zone tussen de Heuvelweg en het spoor wordt wonen afgewisseld door groen en grote infrastructurele lijnen. Hier bevinden zich de stations in een groene omgeving. In de huidige invulling van de zones ligt ook de grondslag voor nadere ontwikkelingen in de toekomst. Omdat de middelste zone de meest gevarieerde is, biedt deze de meeste aanleiding voor nadere invulling.

STEDELIJKE SCHAKEL DE BINCKHORST

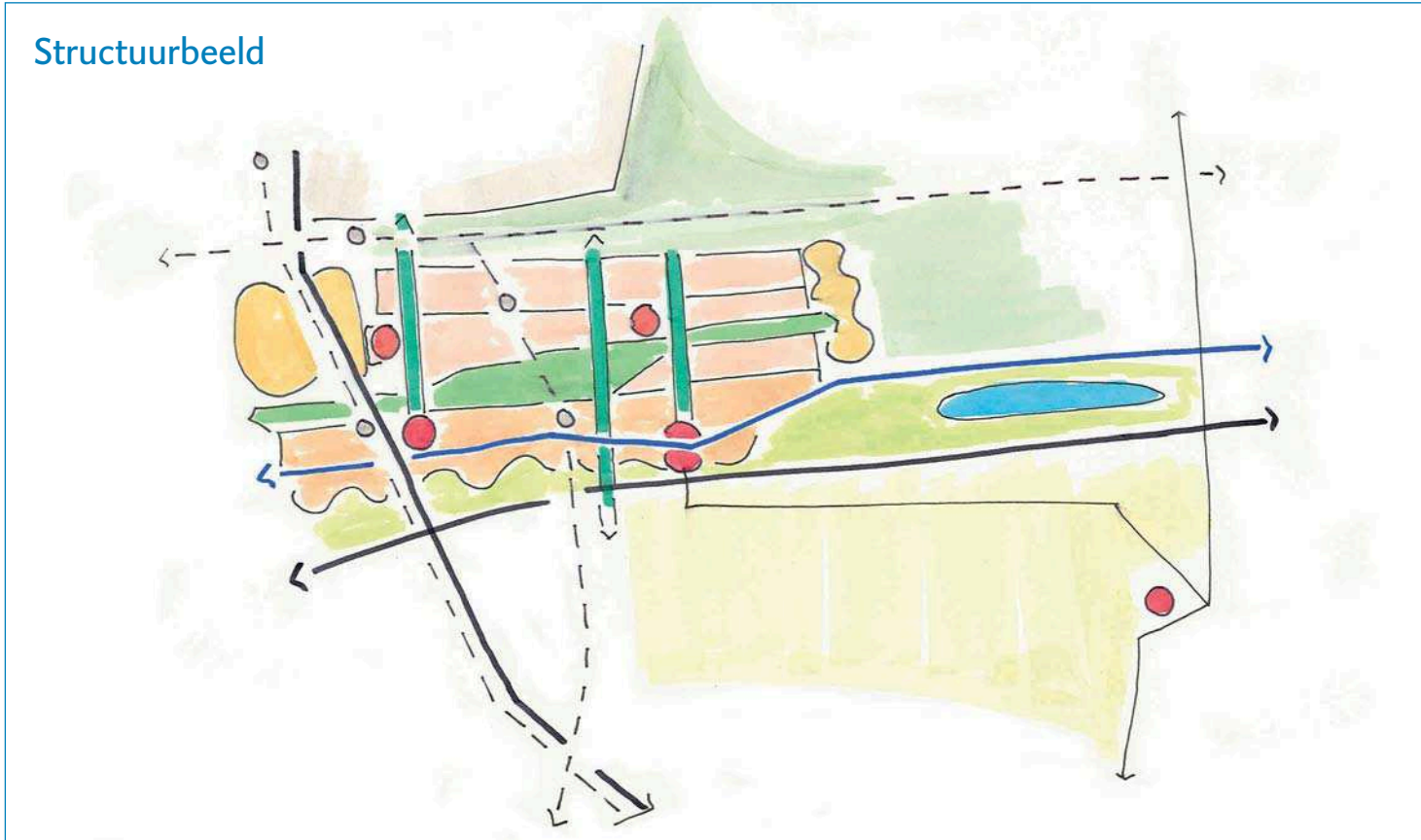
Met name langs de infrastructuur van de A12 en het spoor zijn Den Haag en Voorburg geheel naar elkaar toegegroeid. Er is sprake van een aaneengesloten verstedelijkt gebied. De stationslocatie Voorburg, als tussenstop tussen Den Haag en Utrecht, koppelt de lokale omgeving aan een hogere schaal. Deze koppeling geeft mogelijkheden voor een gevarieerd woon- en werkmilieu. Het stationsgebied heeft van oudsher een heel eigen ontwikkelingsdynamiek, waarin zowel de grote als de kleine schaal, en een gedifferentieerd functiebeeld passen.

DE LANDSCHAPPELIJKE SCHAKELZONE SCHAKENBOSCH

Deze zone vormt de overgang tussen stad en land. De overgang is in de huidige situatie echter niet duidelijk te merken. Het 'leesbaar' maken van deze overgang is een ontwerpogave, waarbij zich ook mogelijkheden aandienen om het regiopark toegankelijk te maken en er bijzondere woonmilieus te realiseren. De aanwezige bebouwingstructuur vertoont op een eigentijdse wijze de kenmerken van een landgoed. Dit vormt de basis voor de ruimtelijke connectie tussen het stedelijk en landelijk gebied enerzijds en de toe te voegen woonmilieus anderzijds.



Structuurbeeld



LANDSCHAPPELIJKE EENHEDEN

De groene zones in en buiten de gemeente onderscheiden zich duidelijk. Ze lopen in principe parallel aan de Vliet, of staan er dwars op. Het regionale landschap vanaf de zee tot aan de Zoetermeerse Meerpolder is achtereenvolgens te typeren als: zee, strand, duinen, horsten en veenweidegebied. Binnen het veenweidegebied presenteren de polders zich als verschillende ruimtelijke eenheden. Het veenweidegebied heeft hier de potentie om meer recreatief ontwikkeld te worden. In reactie op de veranderende levensbehoeften door de eeuwen heen, is het op verschillende manieren in cultuur gebracht. Het is een echt cultuurlandschap, met zijn eigen landschappelijke kenmerken. Deze kenmerken dienen als basis voor de ontwikkeling tot een toegankelijk cultuurlandschap. De boezemwateren, dijken, landschappelijke eenheden, occupatiepatronen, verkavelingsrichtingen en vergezichten bieden hiertoe de kaderstellende uitgangspunten.

Raamwerk

DE VLIET

De Vliet verdient versterking als recreatieve waterader tussen de twee historische kernen, de verschillende bijzondere locaties en recreatieve functies, en het landelijk gebied. Tegelijk is de Vliet ook de kwalitatief hoogwaardige drager voor de woon- en werkgebieden erlangs: het 'wonen en werken aan de Vliet'. De twee verschillende oevers vragen hierin versterking van hun identiteit en de mogelijkheid om deze te beleven. Met name op de westelijke oever kan dit door toevoeging van 'stedelijke balkons'.

DE CENTRALE GROENZONE EN SINGELSTRUCTUUR

Centraal in de gemeente ligt de groene zone. Deze wordt ondersteund door de singelstructuur en door een aantal dwarsverbindingen tussen deze singels. Naast sportfuncties herbergt de groene zone ook recreatie- en parkgebieden en ze vormt een schakel naar de aangrenzende voorzieningengebieden. De zone is niet altijd even duidelijk als groene ader te beleven, maar maakt toch steeds een ruimtelijke en functionele koppeling. De potentie ervan ligt in de kwalitatief hoogwaardige gebieden, in het beter benutten van de centrale ligging, de intensivering van (dubbel) ruimtegebruik en de versterking van de groene samenhang. Ruggengraat van de centrale zone is de Broeksloot. De meerwaarde van de Broeksloot schuilt in zijn historisch landschappelijke karakteristiek en kwaliteit, in zijn aan de groenstructuur gerelateerde loop door het stedelijk weefsel, en in zijn relatie met oude routes en verbindingen die momenteel vooral een waarde hebben als route voor recreatief en langzaam verkeer. Een zorgvuldige behandeling en versterking van de Broeksloot zal deze meerwaarde, met name voor de omringende woongebieden, duidelijk kunnen vergroten. Aan de centrale groenzone is de singelzone, een fijnmazig singelnetwerk, gekoppeld.

De herkenbaarheid van de brede groenstrook langs de noordelijke ontsluitingsroute Heuvelweg-Graaf Willem de Rijkelaan dient te worden behouden. De strook biedt een belangrijke groen-kwaliteit en heeft bovendien een meerwaarde vanwege de zorg- en educatieve functies die erin zijn ondergebracht. Indertijd zijn hier groen en water ingezet om de overgang van de bebouwing van de Prinsenhof, de Heuvel en Amstelvijk-Fluitpolderplein naar de omliggende wijken ruimtelijk vorm te geven en een functionele en landschappelijke meerwaarde te geven. In het verdere verloop van de weg is dit specifieke karakter voortgezet in de vorm van begeleidend groen en laanbeplanting. Hierdoor strekt de herkenbaarheid en structuurwaarde zich over de hele lijn uit en heeft deze uitlopers naar het spoor, zoals het geval is bij het Duivenvoordecamp.



De Vliet



De centrale groenzone en singelstructuur



t Loo

DE SPOORZONE

Het spoorsegment van de lijn Amsterdam-Rotterdam wordt begeleid door een steeds smaller wordende zone waarin het horstenlandschap diep in het stedelijk gebied doordringt, tot nabij het centrumgebied van Den Haag (met de volkstuinten bij de Schipholboog). De invloed van de spoorlijn, en de aanwezigheid van de hoogspanningslijn en het landschappelijk groen, leiden tot een bijzondere strook met verschillende informele functies. Hij is ingebed in een landschappelijk groen kader. In de lengterichting vormt deze strook een ecologische ader. In de dwarsrichting legt het oostelijk deel van de strook een relatie tussen de noordelijke woongebieden van Leidschendam en het aangrenzende landschap. De aanwezigheid van het landschappelijk groen is hier van blijvend belang als kader voor de huisvesting van verschillende veranderende functies. Het westelijk deel van de strook echter vormt eerder een onderbreking van een relatie, namelijk die tussen het noordelijk deel van Voorburg en het aangrenzende stedelijk gebied van Den Haag.

DWARSLIJNEN

Het lokale landschap van stadspark 't Loo strekt zich uit van het Haagse Bos tot aan de Vliet. Het vormt een vrij autonome groenstructuur van hoge kwaliteit en verdient het om tot diep in de omringende woongebieden voelbaar te zijn. Door voortzetting over de Vliet kan dit landschap qua schaal nog verder in belang winnen.

De Sijtwendecorridor kent een gedeeltelijk verdiept gelegen infrastructuur. Dit in combinatie met wonen en een verbindende groene buitenruimte. Deze drager is verbindend in twee richtingen. De weg heeft een belangrijke ontsluitende functie voor de gemeente en legt verbinding met het noordoostelijk deel van Den Haag. Door de ondergrondse ligging van belangrijke delen van de weg is sprake van intensief dubbel ruimtegebruik en kunnen op maaiveld verschillende functies, zoals wonen, groen en kleinschalige recreatie, met elkaar verbonden worden. Door zijn opzet, gekenmerkt door verschillende hoogteaccenten op strategische plekken, werkt deze drager tevens oriëntatieversterkend.

De Bachlaan (Bach-as) is de derde dwarslijn van groter belang. Deze laan vormt als het ware een snoer, waarlangs een variatie aan centrum-, woon- en zorggebieden liggen. Aan het ene uiteinde ervan bevindt zich de historische kern van Leidschendam, aan het andere uiteinde Leidsenhage.

DE OPENBAAR VERVOERSLIJNEN

Het spoorsegment van de lijn Den Haag-Utrecht snijdt door de verschillende zones. Het is een opgave om bij eventuele veranderingen deze aangrenzende zones beter te benutten, de relatie tussen de aan weerszijden aanwezige woonomgevingen te versterken en hinder te verminderen.

Het spoorsegment van de lijn Amsterdam-Rotterdam, parallel aan de A12 lopend, vormt samen met deze autosnelweg een ontsluitende structuur op regionaal schaalniveau. Op lokaal niveau ligt hier een specifieke kans voor het aanbrengen van verbindingen.

DE A4 EN A12

Samen met de A44 vormen de bovenregionale autosnelwegen A4 en A12 een omsluitende grootschalige wegenstructuur rond het stedelijk gebied van Leidschendam-Voorburg. Deze wegen vormen doorsnijdende lijnen door het landschap en het stedelijk weefsel. Op lokaal niveau hebben ze in hun huidige vorm een sterk scheidende werking, maar op stedelijk en hoger schaalniveau fungeren ze als belangrijke ontsluitingen. Tegelijkertijd vormen ze lijnvormige podia vanwaar landschap en stedelijk gebied kortstondig kunnen worden beleefd. Vanwege de hinderzones rond deze wegen heeft hun scheidende werking momenteel een verdergaande impact dan op de kaart zichtbaar is. In het geheel van de randstad, en daarmee ook binnen Leidschendam-Voorburg, is de druk op deze zones zo sterk dat deze tot specifieke opgaven leidt, zowel regionaal als lokaal. Deze opgaven moeten de momenteel vooral negatieve gevolgen omzetten in kansen en potenties.



't Loo



Sijtwende



Bach-as

HET WEGENNET

Binnen de bovenstaande lijnen is een fijnmazig netwerk van hoofdwegen en dwarsverbindingen gelegen waarin de strandwallenstructuur duidelijk herkenbaar is. Boven dit netwerk springen twee autoverbindingen in het oog: de N14 en de lijn Parkweg-Voorburgseweg-Koningin Julianalaan-Veursestraatweg. Momenteel heeft de N14 voor auto's de belangrijkste ontsluitingsfunctie. De lijn Parkweg-Voorburgseweg-Koningin Julianalaan-Veursestraatweg valt op, doordat deze een oude structuurlijn is, met een reikwijdte tot ver over de gemeentegrenzen. Dit nagenoeg complete netwerk verzorgt in belangrijke mate het doorstromende verkeer en het ontsluitingsverkeer. Het omvormen van de Noordsingel, van overgangsweg tussen lokaal en regionaal tot ringweg met een schakelfunctie, zal het wegennet vervolmaken. Hiermee kan de te hoge druk op een aantal lokale wegen worden weggenomen.

HET WATER- EN WEGENNET VAN HET LANDELIJK GEBIED

De wegen en waterlopen in het landelijk gebied vormen samen een groenblauw raamwerk, dat een schakel tussen stad en land vormt. Voor een belangrijk deel liggen de ruimtelijke dragers binnen dit raamwerk. In de wens het huidige cultuurlandschap een sterkere recreatieve waarde te geven, spelen wegen en waterlopen een cruciale rol. Zij kunnen het landelijk gebied toegankelijker en beter te beleven maken.

Knopen

Waar het openbaar vervoer met zijn haltes aansluit op het lokale netwerk, ontstaan knopen met verschillende eigenschappen, die verder te benutten zijn. Belangrijke knopen in (of op de grens van) de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn de treinstations Laan van Nieuw-Oost Indië, Mariahoeve en Voorburg en RandstadRailhaltes Voorburg 't Loo en Leidschendam-Voorburg. De verschillende eigenschappen van de knopen zijn gelegen in de schakelfunctie tussen de verschillende vervoersmiddelen. Hierdoor bieden deze knopen mogelijkheden voor een gevarieerd, gemengd vestigingsmilieu voor kantoren en woningen. De uitstraling hiervan naar de omringende (woon)omgeving is een belangrijke in te vullen opgave voor de toekomst.

VERVOERKNOPEN

Station Laan van Nieuw Oost Indië is een station van een hogere orde dan de hierboven genoemde. Dit komt doordat het een overstapmogelijkheid biedt tussen twee openbaar-vervoerslijnen op randstedelijk niveau met een onderling verschillende richting en een goede aansluiting op het autowegennet. Dit station vormt daarom een knoop van een hogere orde: een knooppunt. Opvallend is echter dat aan de Voorburgse zijde nagenoeg geen sprake is van aanhechting op het stedelijk gebied, terwijl hierin juist grote kansen liggen.

De toekomstige halte van tramlijn 19 bij Leidsenhage biedt kansen voor een nieuw knooppunt. Afhankelijk van de situering kan deze in belang en functionaliteit winnen als er een koppeling wordt gemaakt met de al aanwezige tramlijnen en er een verbinding wordt gelegd met het hogere openbaar-vervoersnet door middel van een doorgaand tracé, naar bijvoorbeeld station Mariahoeve.

STEDELIJKE KNOPEN

De binnenstedelijke centrumgebieden en dorpskern van Stompwijk hebben zoals gezegd duidelijk verschillende karakters. Hierin schuilt ook de kracht van de gemeente: in een 'afzonderlijke identiteit, kwaliteit en schaal, die verder is uit te bouwen en samen meer is dan de som der delen'. De centrumgebieden hebben gemeen dat ze concentraties van stedelijke activiteiten zijn. Ze zijn voornamelijk in het stedelijk raamwerk verankerd door hun koppeling aan (auto)wegen. Bij enkele van deze plekken geeft de huidige of mogelijk toekomstige aanwezigheid van een knoop of knooppunt een duidelijke meerwaarde. In de volgende paragraaf wordt nader op de specifieke kwaliteiten van de centrumgebieden, ook in relatie tot verkeer en vervoer, ingegaan.



Het buitengebied

In de Duivenvoordecorridor wordt kleinschalige bebouwing in de vorm van nieuwe buitenplaatsen toegevoegd. Hier is een cultuurhistorische component de onderlegger voor de ontwerpopgave. Door bebouwing te koppelen aan de sanering van kassencomplexen, neemt hier de oorspronkelijke groene ruimte weer toe. Deze herstructureringsopgave van de Duivenvoordecorridor is gericht op herstel van het oorspronkelijke coulissenlandschap als onderdeel van de rijksbufferzone en is strategisch van belang voor de ontwikkeling van het provinciaal groenblauw raamwerk, lopend van de kust naar het Groene Hart.

In het veenweidegebied blijft de agrarische sector met haar graasdieren de drager van het weidelandschap. Het accent verschuift hier wel in de richting van de productie van recreatie, zorg, natuur en landschap. Naar verwachting zal het grondgebruik in de veehouderij extensiever worden en het aantal bedrijven zal afnemen. De bedrijfscomplexen die hierdoor vrijkomen, krijgen een gebiedsondersteunende invulling. Dit kan in de vorm van kleinschalige bedrijvigheid zijn, maar ook een woonfunctie is mogelijk. De meer intensieve vormen worden gekoppeld aan een goede bestaande ontsluiting voor autoverkeer.

Terwijl de ruimte blijvend bewaakt wordt, is er toch een locatie gevonden voor kleinschalige woonbebouwing. Tot nu toe kreeg Stompwijk steeds meer accent aan de zuidzijde. Verdere uitbreiding zou hier ten koste gaan van de markante positie van de Laurentiuskerk, de grootste overgebleven centrale open ruimte van de Drooggemaakte Grote Polder, de Westerpolder en de karakteristieke vorm van het cultuurhistorisch topmonument de Zoetermeerse Meerpolder. De uitgangspunten van de te realiseren nieuwbouw zullen bestaan uit een organische groei, met de landschappelijke kwaliteit als vertrekpunt.

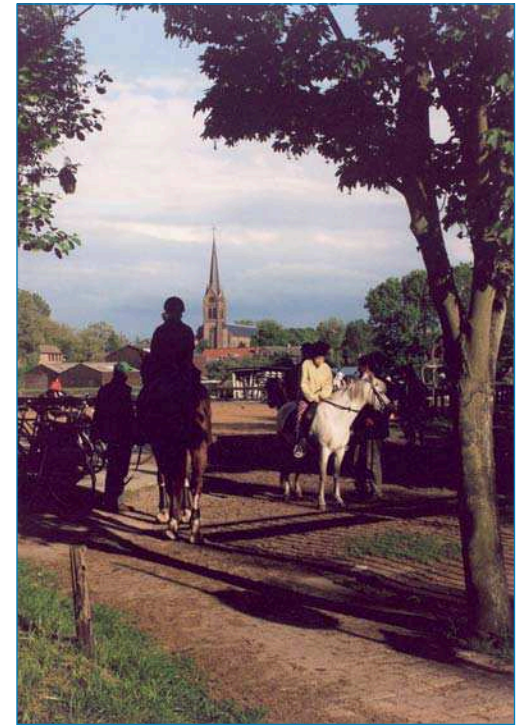
Vlietland wordt verder versterkt met recreatiewoningen en een golfbaan. Dit levert een specifiek recreatieaanbod op dat als unieke attractie in de omgeving kan worden beschouwd. Omdat Vlietland onderdeel is van de totale recreatieve structuur, worden de nieuwe opgaven, gerelateerd aan de A4, mede in relatie daarmee bekeken. Het gaat hierbij om stedenbouw, landschap, en infrastructuur. De mogelijkheden voor nieuwbouw, met het oog op lucht- en geluidskwaliteit, zullen in verdere uitwerkingen verkend worden.

Opgaven

Uit het geschetste structuurbeeld vloeit een aantal opgaven voort. In zijn algemeenheid betekenen deze opgaven een kwaliteitsimpuls voor de ruimtelijke eenheden, het afmaken van netwerken, het onderzoeken van verdichtingsmogelijkheden nabij knopen, en het maken van een aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen.

WATER

- ▶ Het vervolledigen van het waternetwerk door het toevoegen van twee ontbrekende schakels. Het gaat hierbij om de verbinding van de Broeksloot met de Vliet en de verbinding van de Broeksloot met de Spoorzone.
- ▶ Het combineren van water, groen en routes voor langzaam verkeer.
- ▶ Het integreren van ecologische verbindingen.
- ▶ Het opheffen van de barrièrewerking en het toevoegen van verbindingen. Dit letterlijk, door middel van routes, en visueel door middel van het op elkaar aan laten sluiten van de bebouwingstypologie en -hoogte op beide oevers.



Het buitengebied

GROEN

- ▶ Het ruimtelijk doortrekken van de centrale groenzone naar Voorburg, richting Binckhorst.
- ▶ De centrale zone een sterker geheel laten worden en in de gehele lengte beter ontsluiten voor langzaam verkeer.
- ▶ Onderzoek doen naar de mogelijkheid van routes langs de velden in de centrale zone, in richtingen dwars hierop.
- ▶ Het aanleggen en doortrekken van de fietsroute langs de Noordsingel.
- ▶ Het verbeteren van routes en de ruimtelijke kwaliteit in park 't Loo.

INFRASTRUCTUUR

- ▶ De Westvlietweg en Oostvlietweg als recreatieve route geschikt en aantrekkelijk maken voor langzaam verkeer door middel van het toevoegen van een parallelstructuur langs de A4.
- ▶ Het doortrekken van de Noordsingel, over of onder de Vliet, naar de parallelstructuur gebundeld aan de A4. Dit met het doel om het Damcentrum te ontlasten en Leidschendam-Zuid beter bereikbaar te maken.
- ▶ De tracékeuze voor tramlijn 19 is bepalend voor de toekomstige ontwikkeling van Leidsenhage.
- ▶ Opgaven, gerelateerd aan de infrastructuur van A4 en A12, integraal ontwerpen. Hierbij gaat het om stedenbouw, architectuur, landschap en infrastructuur.

VERVOERKNOPEN

- ▶ Stations en haltes worden potentiële verdichtinglocaties.
- ▶ Het onderzoeken van mogelijkheden voor verdichting rond stations en haltes.

STEDELIJKE KNOPEN

- ▶ Met name Leidsenhage is een speerpunt. Het gaat hier om het herpositioneren en nieuw leven inblazen van het winkelcentrum. Dit door het toevoegen van een gemengd programma bestaande uit winkels, leisure en woningen alsmede een kwaliteitsimpuls voor de inrichting van de openbare ruimte.

STEDELIJKE SCHAKELZONE

- ▶ Het vormgeven van de overgang van Binckhorst naar Voorburg-Noord.
- ▶ Een pro-actief beleid voeren en niet reactief antwoorden op ontwikkelingen in de Binckhorst.

LANDSCHAPPELIJKE SCHAKELZONE

- ▶ De overgang van stad naar land vormgeven.
- ▶ Aansluiten op ontwikkelingen in de Duivenvoordecorridor.



3.3 Functionele verkenning

In het vorige hoofdstuk is Leidschendam-Voorburg omschreven als een groene woonstad. In het kader hiervan is een globale woonopgave geformuleerd, met de hieruit vloeiende overige uitdagingen. In deze paragraaf worden nadere verkenningen gedaan naar de ontwikkelingsmogelijkheden van ruimtelijk-sectorale beleidsvelden.

Werk

De gemeente wil zich als woongemeente verder ontwikkelen en richt zich niet primair op grootschalige werkgelegenheid. Integendeel, bepaalde kantoorlocaties in de gemeente zijn juist kansrijk om te transformeren tot bijzondere woonmilieus. Toch is het beslist niet de bedoeling dat de gemeente in een slaapstad verandert.

Voor de leefbaarheid binnen de gemeente is het hebben van werkgelegenheid van groot belang. Naast het huidige aanbod van bedrijvigheid is het van belang ook de werkgelegenheid te stimuleren van schone arbeidsintensieve bedrijvigheid en werken aan huis. Overgoo kan als regionaal knooppunt van werkgelegenheid worden beschouwd. Deze locatie is vanwege zijn strategische ligging op het knooppunt van de A4, de N14 en lijn 19 bijzonder geschikt voor verdere kantoorontwikkeling. Door middel van herstructurering en transformatie kan hier veertigduizend vierkante meter kantoorruimte worden ontwikkeld.

De agrarische sector biedt eveneens werkgelegenheid, maar deze sector staat wel onder druk. De glastuinbouw in de Duivenvoordecorridor zal worden verplaatst of gesaneerd. Bij Stompwijk wordt glastuinbouw geherstructureerd en geconcentreerd tot een duurzame centrale locatie in de Meeslouwerpolder. De traditionele melkveehouderijen raken steeds meer in de knel. Dit is zorgwekkend omdat zij de dragers van het landschap zijn. Nieuwe ontwikkelingen in de richting van een verbrede landbouw zijn voorzichtig in gang gezet. Het accent verschuift hierbij naar de productie van recreatie, zorg, natuur en landschap. Door inkrimping van het aantal melkveebedrijven komen bedrijfscomplexen vrij. Hiervan kunnen mogelijk nieuwe bedrijfstakken gebruik maken. Meer informatie over het thema werken is te vinden in de paragraaf wonen en werken in het vorige hoofdstuk.

Winkelcentra

Het winkelvoorzieningsniveau in Leidschendam-Voorburg moet primair aansluiten bij de lokale behoefte. In dit opzicht is het huidige winkelaanbod goed over de gemeente gespreid. Hier en daar wordt gewerkt aan verhoging van het kwaliteitsniveau. Ook wordt er gezorgd voor behoud van het draagvlak. Dit om het voorzieningsniveau in stand te kunnen houden, bijvoorbeeld door nieuwbouw en verbetering van de woningdifferentiatie in het kader van stedelijke vernieuwing.

De belangrijkste winkelcentra zijn Leidsenhage, het centrum van Leidschendam, de oude kern van Voorburg en Julianabaan. Deze centra verschillen van elkaar in schaal en omvang, mono- en multifunctionaliteit, en historische omgevingskwaliteit. Leidsenhage is een regionaal winkelcentrum, de andere drie zijn van een lager niveau. De Julianabaan is een voorziening voor heel Voorburg. De oude kern Voorburg is een speciaal bovengemeentelijk kwaliteitscentrum met uitgaansmogelijkheden. Leidschendam Centrum heeft de potentie om zich tot een kwaliteitscentrum te ontwikkelen. Zowel geografisch als wat betreft bereikbaarheid ligt Leidsenhage relatief centraal. Versterking van Leidsenhage mag het functioneren van de andere centra niet uithollen.

Voor een gezonde economische structuur is het van belang de afzonderlijke karakteristieken en sterke punten van de centrumgebieden te behouden. De vernieuwing van het Leidschendamse centrum laat duidelijk zien dat een samenhang tussen winkels, bevolkingssamenstelling en de kwaliteit van de leefomgeving van groot belang is. Ook is het belangrijk dat de centra zich ten opzichte van elkaar onderscheiden. Ieder centrum heeft iets bijzonders te bieden. Zo vullen ze elkaar aan en kunnen ze tegelijkertijd de concurrentie met elkaar aangaan, bijvoorbeeld op het gebied van toerisme en recreatie. De kracht van het Leidschendamse centrum en de oude kern van Voorburg wordt bepaald door de kleinschaligheid, de historische uitstraling, de openbare ruimte, de horeca, de mix van publieksfuncties en niet te vergeten de ligging aan de Vliet.

In Stompwijk staat het winkelaanbod onder druk. Dit komt doordat de bevolkingsomvang van Stompwijk relatief klein is. Omdat het voorzieningenniveau hier laag is, is de geneigdheid groter om elders boodschappen te doen. Dit verschijnsel heeft een neergaande spiraal tot gevolg, en deze is slechts te keren als het dorp aanzienlijk groeit. Uit oogpunt van behoud van de sociale cohesie en de dorpscultuur is een dergelijke groei echter niet gewenst.

Recreatie

De oude kernen van Voorburg en Leidschendam zijn recreatieve trekpleisters. Hun cultuurhistorische kenmerken en monumentale kwaliteiten moeten worden gekoesterd en uitgebuit. Hiertoe biedt onder andere hun relatie met de Vliet de nodige mogelijkheden. De Vliet is lokaal en regionaal bijzonder belangrijk als doorgaande recreatieve verbinding voor langzaam verkeer en recreatievaart. Voor de recreatievaart is de Vliet zelfs een hoofdvaarroute richting Amsterdam en Rotterdam, via respectievelijk Leiden en Delft. Ook is er een directe aansluiting met Den Haag. De Vliet loopt door de oude centra van Voorburg en Leidschendam naar het buitengebied. Ze loopt langs buitenplaatsen, verbindt de onderlinge stadsdelen en vormt een belangrijke verbinding tussen Leidschendam-Voorburg en het Groene Hart.

Het buitengebied is een belangrijk recreatief uitloopgebied met verschillende water-, fiets- en wandelstructuren. Het authentieke agrarische landschap, met haar natuur en cultuurhistorie, is aantrekkelijk voor de bezoeker. Vlietland speelt in het gebied een eigen rol als het gaat om de intensieve recreatie met strand-, verblijfs- en watersportfaciliteiten.

Naast het authentieke groene karakter is de belangrijkste kwaliteit van het buitengebied de unieke positie als groen knooppunt temidden van stedelijke kernen. Het Leidschendam-Voorburgse buitengebied ligt op het kruispunt van een groene verbinding die van de Noordzee naar het Groene Hart loopt. Binnen een straal van vijf kilometer wonen ruim vierhonderdduizend mensen. De kernen Delft, Leiden en Den Haag zijn belangrijke toeristische trekpleisters. De gunstige positie van het gebied is nog niet terug te zien in huidige recreatieve bezoekersaantallen.

Een uitzondering hierop vormt Vlietland. Voor dit feit zijn meerdere oorzaken aan te wijzen. Ze liggen op het vlak van de ontsluiting, het activiteiten aanbod en de promotie. Omdat de agrarische sector tot recente datum redelijk goed functioneerde, was er ook geen aanleiding om de recreatieve kwaliteiten van agrarische gebieden voortvarend te stimuleren. Een andere oorzaak ligt in het feit dat de smalle ontsluitingswegen van het agrarisch gebied niet geschikt zijn om veel gemotoriseerd verkeer te verwerken. Hierdoor zijn het comfort en de verkeersveiligheid belangrijke knelpunten voor langzaam verkeer. Ze vormen een belemmering voor recreatief bezoek aan deze gebieden.

De agrarische recreatieve markt is sterk groeiend. De belangrijkste speerpunt hierin is de paardenhouderij, van de stallingfuncties tot de volledige maneges. Succesvol zijn ook de eerste initiatieven voor logies bij de boer. Als gevolg van de mogelijkheid van hoger rendement is dit waarschijnlijk een kansrijkere groeimarkt dan kamperen bij de boer. Logies trekt bovendien minder autoverkeer en is landschappelijk beter inpasbaar. De recreatieve waarde van het



buitengebied kan worden vergroot door een aanpak op een aantal fronten: het verbeteren van de bereikbaarheid, het verbeteren van de toegankelijkheid door de aanleg van voet- en fietspaden, het aanbod van pleisterplaatsen en activiteiten, en promotie. Voor een goede kans van slagen is het hierbij belangrijk dat de landschappelijk-agrarische identiteit, die het gebied voor de recreant juist zo aantrekkelijk maakt, in stand blijft. Om dit te waarborgen zullen recreatieve ontwikkelingen op de juiste plekken moeten plaatsvinden. Belangrijkste criteria hierbij zijn de verkeersaantrekkende werking en de landschappelijke inpasbaarheid. In dit scenario bestaat er een zonering waarin de auto-intensievere activiteiten meer aan de randen plaatsvinden. Dit betekent dat er duidelijke ingangen aan de rand van het stedelijk gebied komen. Deze zullen de vorm hebben van recreatieve transferia of toeristische informatiepunten. Verder bij de hoofdontsluitingswegen en de inrijpunten uit het stedelijke gebied vandaan zullen vormen van recreatie voorrang krijgen die een weinig autoaantrekkende werking hebben.

Dit is mede goed te realiseren doordat de korte afstand tot de stedelijke kernen ideaal is voor de fiets. Om de fietser het gebied in te lokken moet de verkeersveiligheid verbeteren en dienen de fietsroutes te worden uitgebreid. Hier zullen ook andere vervoersvormen van profiteren, zoals het wandelen en skeeleren. Kansrijk is ook het recreatief medegebruik, waarbij via beheersvergoedingen goedkoop eenvoudige paadjes door de weilanden gerealiseerd kunnen worden. Voor het functioneren van het totale netwerk is het essentieel dat ook de stedelijke aanvoerroutes goed aansluiten en dat kwaliteit van deze routes wordt opgewaarderd. Bijzondere aandacht is nodig voor de opwaardering van de regionale hoofdroutes langs de Vliet en de zone van de Noordzee naar het Groene Hart.

Ook de blauwe infrastructuur kan verder ontwikkeld worden. Hier ligt een mooie kans voor de Vliet, als recreatieve attractie die stad en land met elkaar verbindt. Deze waterweg kan recreatief personenvervoer over water bedienen, en gecompleteerd worden met haltes bij de diverse attracties. Verder zullen de aanlegfaciliteiten met overnachtingfuncties uitgebreid moeten worden en kunnen er in het weidegebied meer vaarroutes ontwikkeld worden.

De nieuwe recreatieve activiteiten in het weidegebied en de Duivenvoordecorridor zullen in de eerste plaats gebiedsondersteunend moeten zijn. Zij zijn gebaseerd op de agrarische, landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden van het gebied. De hoofdrol is weggelegd voor de rustiger vormen van recreatie en het accent ligt op langzaam verkeer. De verbrede landbouw met een agrarische sector die een recreatief aanbod in petto heeft, zal hierbij een belangrijke rol spelen.

Welzijn, onderwijs, sport en cultuur

De ambitie om te verjongen is voor Leidschendam-Voorburg alleen haalbaar als er meer en passender woningen in de gemeente worden gebouwd. Het hele pakket aan maatschappelijke voorzieningen voor de groeiende bevolking zal gelijke tred moeten houden met de woningbouw en de veranderende leeftijdsopbouw. De behoefte aan sommige voorzieningen, zoals sportaccommodaties, is sterk afhankelijk van trends.

Wat betreft de sport wordt verwacht dat de participatiegraad relatief hoger zal zijn wanneer de accommodaties centraal zijn gelegen. Bij een belangrijk deel van de huidige sportparken in de gemeente is dit al het geval. De meeste sportparken zijn ook goed bereikbaar. Vanwege de korte en directe routes zijn vooral de centraal gelegen parken ideaal voor de jeugd. Dit gegeven biedt ook kansen om de accommodaties, gebouwen en sportvelden voor meer doeleinden dan alleen sport te gebruiken. Te denken valt aan naschoolse opvang, of het beschikbaar stellen van de velden voor schoolsport en als buurttrapveld. Zo kunnen sportaccommodaties integraal onderdeel van een buurt- of wijkpark zijn.

In het kader van wonen, welzijn en zorg wordt beleid voorbereid dat speciale aandacht schenkt aan woonservicezones op wijkniveau. Op cultureel gebied lijkt er lokaal en regionaal vooralsnog voldoende aanbod te zijn. Voor film en toneel kan men vaak in Den Haag terecht. Leidschendam en Voorburg beschikken ieder over een lokaal theater. In de toekomst zal er voor jongeren een uitgaansgelegenheid gerealiseerd worden. Op dit moment wordt nog onderzocht of het aantal en de spreiding van de bibliotheken voldoet. Tot het culturele aanbod behoren ook musea en instellingen voor kunstbeoefening.

Gelet op een noodzakelijke intensivering van het grondgebruik, bevatten de volgende thema's aanknopingspunten om efficiënt en op een kwalitatief hoogwaardige manier met maatschappelijke voorzieningen om te gaan.

- ▶ Meervoudig gebruik van sportaccommodaties, zowel van de gebouwen als de sportvelden, voor bijvoorbeeld naschoolse opvang.
- ▶ Meervoudig ruimtegebruik door stapeling van functies, bijvoorbeeld door onder de gebouwen en velden te parkeren. Zo wordt de parkeergelegenheid in de buurt ontzien.
- ▶ Sportparken in de parkstructuur op laten gaan en ze daarmee een sterker onderdeel van de directe omgeving maken.
- ▶ Nieuwe culturele voorzieningen bij voorkeur toestaan in gemengde gebieden met publiekstrekkende functies. Dat wil zeggen: in de bestaande centrumgebieden.

Verkeer en vervoer

Het bestaande wegennet met zijn kenmerkende structuur van parallelle wegen met dwarsverbindingen voldoet. Toch worden wijk- en buurtontsluitingswegen, gezien vanuit het oogpunt van de woonkwaliteit, op sommige plaatsen relatief hoog belast. Met het oog op nieuwe stedelijke ontwikkelingen behoort een verdere verbetering van de verkeersinfrastructuur tot de mogelijkheden. Regionaal is er veel aandacht voor het bevorderen van het openbaar vervoergebruik en het verbeteren van de kosteneffectiviteit. Dit gebeurt met name in het project 'Locatieontwikkeling en Bereikbaarheid', kortweg LOB-Haaglanden.

Al met al is optimalisering van het verkeers- en vervoernetwerk nodig. De opgave is hier om een dekkend netwerk te realiseren, waarbij de verschillende netwerken zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. Zo'n netwerk vergroot het aantal keuzemogelijkheden voor de reizigers om zo snel en comfortabel mogelijk van A naar B komen. Bij dit alles hoort ook een zo fijnmazig mogelijk fietsroutenetwerk.

De belangrijkste opgave in het autoverkeersnetwerk heeft betrekking op verbetering van de leefbaarheid langs een aantal verkeersstructuren. In het centrum van Leidschendam is sprake van een overmaat aan doorgaand verkeer met herkomst of bestemming buiten Leidschendam. In het buitengebied heeft de Stompwijkseweg te kampen met veel vrachtverkeer. Hierop is de constructie van de weg niet berekend. Bovendien rijdt het vrachtverkeer midden door de kern van Stompwijk. In feite zijn alle wegen in het buitengebied overbelast door autoverkeer. Dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer, maar ook heeft dit een negatieve invloed op de recreatieve ontwikkeling van het buitengebied.

Het grootste deel van de genoemde problemen kan integraal worden aangepakt door de aanleg van een parallelweg langs de A4. Deze moet dienst doen als regionale route tussen Leiden en Den Haag. Vanaf de Noordsingel moet men op deze route kunnen aansluiten. Hiermee wordt voor een aanzienlijk deel van het doorgaand verkeer een goed alternatief geboden, met als resultaat een betere leefomgevingskwaliteit in het centrum van Leidschendam, de omgeving van de Veursestraatweg en de Duivenvoordecorridor. Daarbij gaat het niet alleen om verkeershinder maar ook om de effecten als lucht- en geluidhinder. In bepaalde woongebieden aan de A12 en de A4 heeft de verbetering van de luchtkwaliteit bijzondere aandacht.



Door de aanwezige stations is Voorburg beter per openbaar vervoer bereikbaar dan Leidschendam. Deze stations vertegenwoordigen veel verschillende reisrichtingen. Er is niet één bepaald station van waaruit alle richtingen bereisd kunnen worden. Station NOI komt hierbij het dichtst in de buurt, maar het ligt niet centraal in de gemeente.

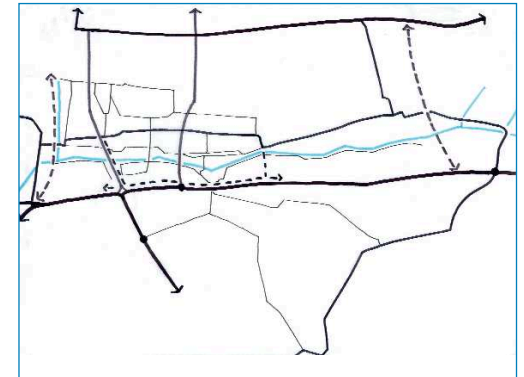
De stations 't Loo en Leidschendam-Voorburg bevinden zich midden in woonomgevingen, maar vervullen ook een functie in het zakelijk verkeer. In het centrum van Leidschendam is halte Leidschendam-Voorburg het dichtstbijzijnde station, ook voor de toekomstige RandstadRail.

De stations Voorburg en Leidschendam-Voorburg, en lijn 19 kunnen meer vervoerswaarde krijgen als zij met een 'raillijn' worden verbonden, bijvoorbeeld via de huidige busroute 45. Ook kan deze vervoerswaarde worden bevorderd door de route tussen station Leidschendam-Voorburg en het centrum van Leidschendam een intensieve bebouwing te geven. Overigens past het in het project 'Locatieontwikkeling en Bereikbaarheid' om de omgevingen van de stations te benutten voor het realiseren van woonmilieus met een hoge woningdichtheid die specifiek op de stations gericht zijn. Dit kan bij voorkeur bij de stations 't Loo en Leidschendam-Voorburg. Ook behoort het tot de wensen van de gemeente om lijn 19 door te trekken naar station Mariahoeve en wellicht ook naar Scheveningen en/of Wassenaar/Valkenburg.

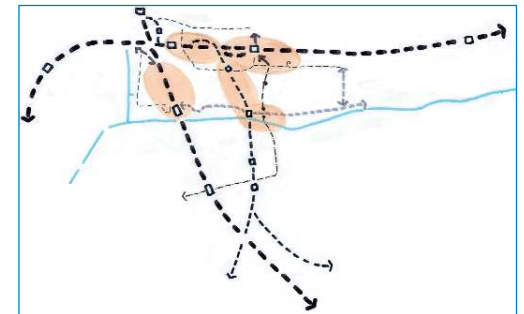
Station Voorburg staat als intercystation onder druk. Dit is extra het geval als het project Stedenbaan werkelijkheid wordt. In dit kader wordt onderzocht hoe, met het oog op verhoging van de vervoerswaarde van het station, de omgevingskwaliteit kan worden verbeterd. Dit mede met de bedoeling om de relatie met en de bereikbaarheid van de oude dorpskern van Voorburg te versterken. De gemeente bekijkt in dat verband samen met de gemeente Den Haag de positie van bestaande en eventuele nieuwe stations. Zo wordt in het kader van Stedenbaan onderzocht of er een nieuw station Binckhorst mogelijk is. Mogelijk kan met een kleine verplaatsing van het huidige station Voorburg in de richting van de Binckhorst een ruim en centraal gelegen stedelijk gebied bediend worden.

In het kader van het project Stedenbaan zal binnen de planperiode van deze structuurvisie een nieuw vervoerssysteem van de bestaande spoorlijnen gebruik gaan maken. Een systeem met metroachtige kenmerken: een frequentere dienstregeling en kortere tussenstops. Gelet op de relatief grote afstand tussen station Mariahoeve en station Voorschoten, kan voor dit systeem tussen deze stations een extra halte worden gerealiseerd. Een locatie ter hoogte van het Duivenvoordecomplex is denkbaar.

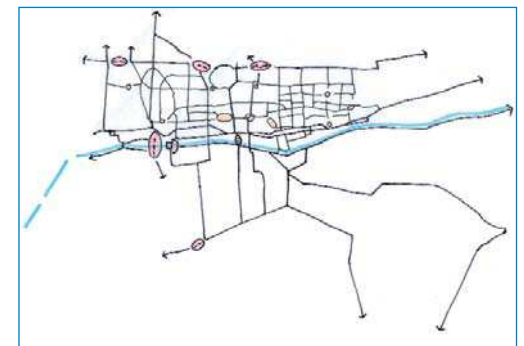
In het fietsroutenetwerk kan de hoofdstructuur worden verbeterd. Hiermee kan ook de water- en groenstructuur ondersteund worden. Tegelijkertijd worden barrières zoals in de spoorzone opgeheven, en wordt ongewenst gebruik van sluiproutes zoals in de Herenstraat in Voorburg vermeden. Een hoogwaardige structuur zou zowel het stedelijk als landelijk gebied moeten dooraderen en verbinden. Een zo fijnmazig mogelijk plaatselijk netwerk dient hierop aan te sluiten. Een dergelijk fietsroutenetwerk heeft een belangrijke functie voor zowel dagelijks als recreatief verkeer. Ook zullen andere recreatieve verkeersvormen, zoals skeelers, hiervan kunnen meeprofiteren.



Auto



Openbaar vervoer



Fiets

Water

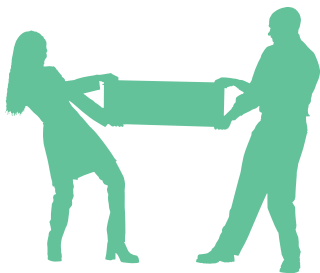
Om in de toekomst een te hoog waterpeil als gevolg van bodemdaling, zeespiegelrijzing en klimaatverandering te kunnen voorkomen, zijn er maatregelen nodig in het huidige watersysteem van Leidschendam-Voorburg. Het bergingstekort in de polders van de gemeente bedraagt circa tien hectare aan open water. In de boezem van Delfland doen zich lokale knelpunten voor.

De wateropgave is niet alleen een knelpunt, maar ook een kans om Leidschendam-Voorburg blauwer en groener te maken. Hiermee kan de stad aantrekkelijker voor haar inwoners worden. Deze kans kan benut worden door het water meer ruimte te geven. Hiermee kan het tegelijkertijd ook schoner worden. Een sterk punt van het watersysteem van Leidschendam-Voorburg is de relatie tussen de ondergrond en het watersysteem. Hier ligt een kans om door middel van water de structuur van de stad en de herkenbaarheid van wijken te versterken.

Het watersysteem van Leidschendam-Voorburg is een belangrijke drager voor de structuur van de gemeente. Van zuidoost naar noordwest zijn er drie zones te onderscheiden:

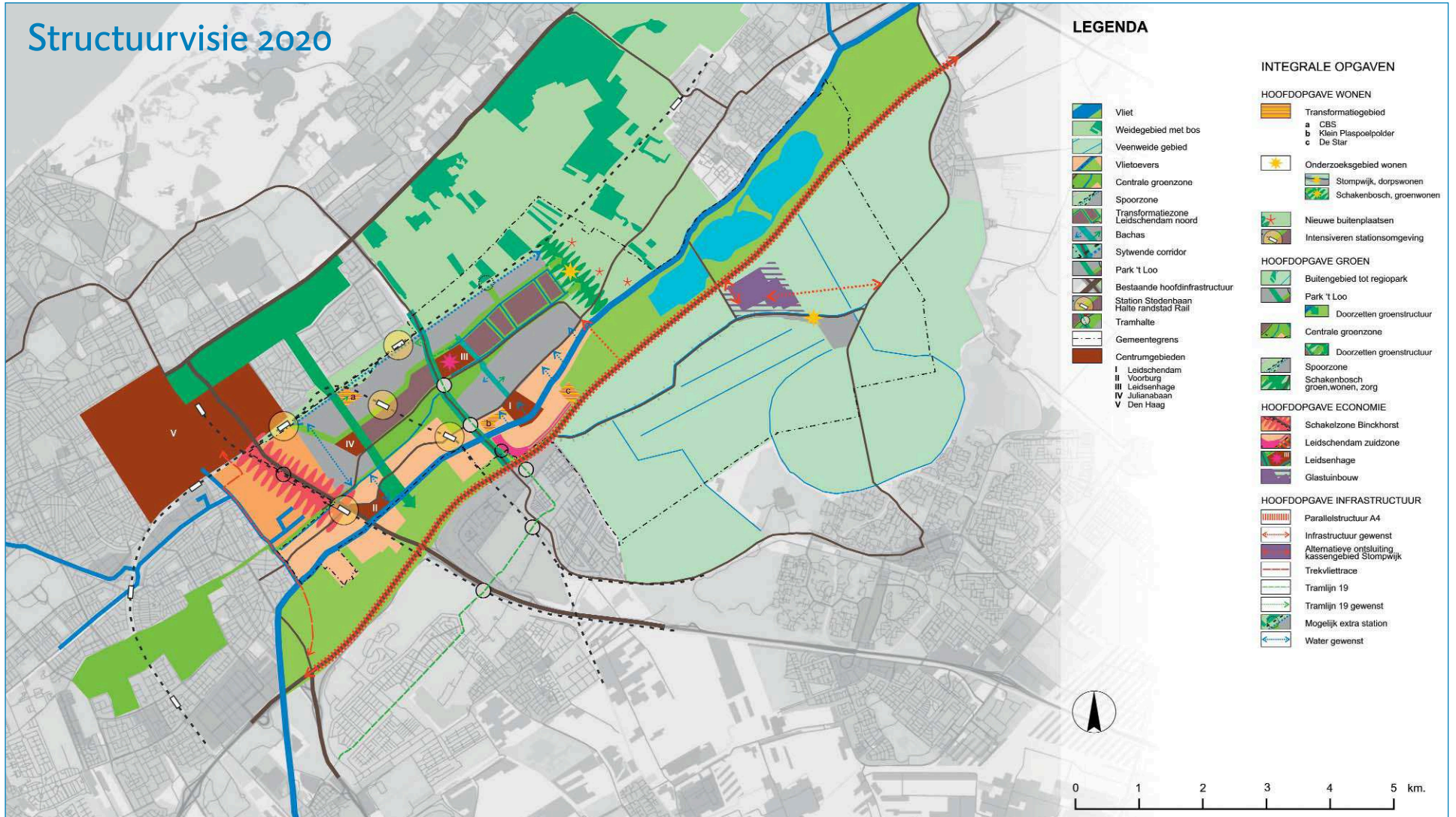
- ▶ De oude strandvlakte, met relatief grote en ondiepe polders als de Zijdepolder en de Veen- en Binckhorstpolder.
- ▶ Het boezemland, gelegen op de oude strandwal. Dit heeft als belangrijke watergangen de Vliet, de Broeksloot en de loodrecht op de Vliet gelegen watergangen. Globaal loopt het boezemland tot aan Broeksloot en in het verlengde hiervan de Noordsingel. Dit boezemland wordt soms afgewisseld met kleine polders, zoals de Rietvinkpolder.
- ▶ De diepe polders ten zuidoosten van de Vliet, ontstaan na ontginning van deels voor veenwinning afgegraven moerasgebied. De kernen Wilsveen en Stompwijk liggen hier op de oude ontginningslinten.

De watervisie maakt gebruik van deze natuurlijke structuren en streeft naar verbinding en verbetering van de bestaande blauwe en groene assen. Als te benutten mogelijkheden noemt de watervisie onder meer de kruising van de Broeksloot en park 't Loo. De wateropgave kan met ecologische en leefkwaliteitsdoelen worden gecombineerd: in de spoorzone kan een bijzonder leefgebied voor planten en dieren worden gecreëerd, dat tegelijkertijd als aantrekkelijk verblijfsgebied voor de bewoners dient. Een andere mogelijkheid voor dubbel gebruik ligt in het 's winters onder water zetten van trapveldjes met de bedoeling om water te bergen.





Structuurvisie 2020



4

Hoofdstuk 4 Ruimtelijk ontwikkelingsbeeld

4.1 Van strategische visie naar structuurvisie

De structuurvisie heeft als titel meegekregen: 'Ruimte voor wensen'. Deze titel sluit aan op het motto van de strategische visie, die 'Ruimte voor mensen' luidt. Deze titel wil niet zeggen dat alle bestaande wensen zomaar ingepast kunnen worden. Naar aanleiding van maatschappelijke opgaven van de strategische visie, zijn er in de structuurvisie fysieke opgaven geformuleerd. Eén hoofdpoging van de strategische visie is leidend geweest voor de structuurvisie: het maken van een groene woonomgeving met een homogeen samengestelde bevolkingsopbouw, gericht op de regio. De andere opgaven volgen hieruit. Het groene wonen en het behouden van voldoende ruimte in de directe woonomgeving heeft tot nadenken gestemd. Dit betekent met name voor het stedelijk gebied dat een creatief (vaak dubbel) gebruik van de ruimte nodig is. Dit bijvoorbeeld door het toevoegen van woningen en groene kwaliteit. Ook het nadenken over nieuwe woonvormen, waarbij de buitenruimte een specifieke rol heeft, en het op de kaart zetten van nieuwe woonmilieus, waaronder het 'waterwonen' biedt diversiteit aan woningontwikkeling. Daarnaast wil de gemeente voor zowel haar eigen inwoners als voor de regio een aantrekkelijk buitengebied aanbieden en promoten. Enerzijds ligt er een opgave om dit buitengebied, vanuit de cultuurhistorie gezien, zo gaaf mogelijk te houden. Anderzijds is er de vraag om dit gebied bereikbaar, toegankelijk en economisch rendabel te maken. Wat betreft de ruimte en het buitengebied is het van belang om in het buitengebied specifieke zichtlijnen en hoogteverschillen te behouden. In aansluiting op de kern Stompwijk is er ruimte gevonden om kleinschalige woonbebouwing uit te breiden. Deze uitbreiding moet plaatsvinden volgens het principe van het maken van geheel nieuwe waterwoonmilieus van een geringe dichtheid aansluitend op landschappelijke en eventueel cultuurhistorische waarden, grenzend aan het buitengebied.

Het laatste aspect van deze (strategische) hoofdpoging is het bouwen voor een evenwichtige bevolkingsopbouw. Dit is enerzijds vertaald in het bouwen voor jongeren en starters zowel in het stedelijk gebied als in de uitbreidingsgebieden. Anderzijds gaat het om bouwen voor senioren, zodat deze groep vaker zal verhuizen en er dus doorstroming mogelijk is. Dit betekent dat er zowel voor jongeren als voor senioren naar aparte woonvormen en locaties gekeken is. Leidend daarbij is de gedachte dat vooral het woonmilieu en de plek in de stad belangrijk zijn, en dat er niet teveel segregatie ontstaat, maar dat een wijk voor ieder wat wils biedt. Dit principe is niet sec vertaald in het maken van grondgebonden woningen en appartementen, maar er is eveneens gezocht naar nieuwe woonvormen waarbij het voorzieningenniveau uiteraard ondersteunend is. Hierbij is te denken aan patiowoningen in hogere dichtheid, terrassenwoningen, en waterwoningen. Hierbij kan water op diverse manieren een rol spelen: wonen op, aan, of naast het water. Dit water kan bestaan uit een plas, de Vliet, een sloot, een vijver, et cetera.

Om tot 2020 onder meer het beeld van een dergelijk groen woonmilieu te kunnen bereiken, is de structuurvisie 2020 gemaakt. Een document dat bestaat uit ondersteunende tekst en een kaartbeeld. Hierin is te zien welke opgaven een plek in de gemeente krijgen. Aan de hand van het kaartbeeld is het mogelijk om naast de opgaven die nu bekend zijn of verwacht worden ook een houvast te bieden voor vragen die ad-hoc binnenkomen. Deze vragen kunnen nu in een visie geplaatst worden en er kan worden afgewogen waar en hoe deze te beantwoorden of mee te nemen zijn in de ontwikkeling.

4.2 De structuurvisie in beeld

De verkenningen en het huidige structuurbeeld met de karakteristieken van de gemeente vormen de basis voor het integrale kaartbeeld. De opgaven, zoals geformuleerd in het hoofdstuk van de strategische naar de structuurvisie, zijn in het kaartbeeld ingepast en verwerkt. Het kaartbeeld is hiermee uit verschillende lagen opgebouwd, die samen de legenda van de structuurvisie vormen. De opgaven die uit het structuurbeeld volgen, zijn in pijlen en lijnen weergegeven. Zij betreffen het vervolmaken van de netwerken van groen en blauw, en de infrastructuur. De ruimtelijke eenheden zijn hieronder benoemd en zijn op de kaart door middel van gekleurde zones indicatief benoemd. De uit de verkenningen voortvloeiende sectorale opgaven zijn gekoppeld aan dit ruimtelijk structuurbeeld. Er is ruimte gevonden voor nieuwbouwwoningen in de stad en voor kleinschalige nieuwe woonmilieus aan de rand van de stad en aansluitend op de kern Stompwijk. Op de kaart zijn deze aangegeven in het buitengebied. Er zijn twee schakelzones benoemd, waarbij specifieke opgaven als de overgang van werken en wonen, naar wonen, en de overgang van stad naar land kunnen worden hergedefinieerd. Voor de ruimtelijke eenheden, het raamwerk en de knopen, wordt het gewenste toekomstbeeld geschetst, met bijbehorende opgaven: een structuurbeeld met inhoud 'het ruimtelijke ontwikkelingsbeeld'.

4.3 Ruimtelijke eenheden

Vlietoevers

De Vliet verbindt en scheidt de beide Vlietoevers. Deze oevers verschillen van elkaar. Dit verschil dient uitgebuit te worden. De Vliet speelt een belangrijke rol als drager van de gemeente en als vervoersader. In de toekomst kunnen locaties die aan de Vliet ontwikkeld worden, gebruik maken van de waterkwaliteit en kwantiteit. Aan de westoever kan het water aangesloten worden op de Vliet en op het bestaande netwerk. Aan de oostoever kan water als een structurerend element worden toegevoegd. Bij wijze van kwaliteitsimpuls kan hier 'waterwonen' worden ingezet. Dit water kan echter niet direct met de Vliet in verbinding staan, omdat het een ander watersysteem betreft. De kenmerkende kamstructuur kan hier benut worden.

Ook de beleving van de verschillende oevers kan versterkt worden. De route aan de oostoever, de Westvlietweg en de Oostvlietweg, kan een aantrekkelijke doorgaande recreatieve route worden. De westelijke oever heeft geen doorgaande verbinding. Op sommige punten liggen hier 'stedelijke balkons'. Ze zijn toegankelijk vanuit de routes die dwars op de Vliet staan, en geven uitzicht op en over de Vliet.

DE OPGAVEN

- ▶ De asymmetrie van de oevers versterken wat betreft functies en routes.
- ▶ Het benoemen van zoeklocaties voor nieuwe balkons aan de westelijke Vlietoever.
- ▶ Water meer integreren met natuurkwaliteiten, dit met het oog op een betere waterkwaliteit en een aantrekkelijk woonmilieu.
- ▶ De verblijfsgebieden aan de Vliet optimaliseren, waaronder de horecalocaties rond de sluis in het centrum van Leidschendam.
- ▶ Nieuwe, geclusterde woonmilieus aan het water ontwikkelen, op een ruime groene of blauwe voet die de kwaliteit van de Vliet als input krijgen, en in de transformatiegebieden Klein Plaspoelpolder en Overgoo waterverbindingen realiseren.
- ▶ Overgoo transformeren tot een gebied met een mix van werken, wonen en uitgaansgelegenheden.
- ▶ Geen 'achterkanten' aan de Vliet positioneren, maar slechts 'voorkanten'.
- ▶ Het opheffen van de barrièrewerking en het toevoegen van verbindingen.
- ▶ Bestaande wandelroutes langs de Vliet verbeteren en zo mogelijk uitbreiden.



- ▶ De karakteristieke cultuurhistorische kwaliteiten van het jaagpad aan de Westvlietweg en Oostvlietweg behouden en ontwikkelen. Te denken valt aan ruimte voor lintbebouwing aan de Oostvlietweg. Uitgaan van de landschappelijke kwaliteiten water, groen en patronen.
- ▶ Het oppakken van de kamstructuur voor Leidschendammerhout.
- ▶ Het stimuleren van de ontwikkeling van een parallelstructuur, gebundeld aan de A4.
- ▶ Leidschendam en Stompwijk op de parallelstructuur gebundeld aan de A4 aansluiten.
- ▶ De nieuwe woongebieden aansluiten op het openbaar vervoer.

OVERGOO

- ▶ Een integrale opgave van infrastructuur, landschap, stedenbouw en architectuur realiseren.
- ▶ Wonen inzetten als overgang naar de andere Vlietoever.
- ▶ Water en groene kwaliteiten hanteren als uitgangspunten voor ontwerp.
- ▶ Een integrale ontwikkeling van de halte van lijn 19 en de transformatie van Overgoo.

DE STAR

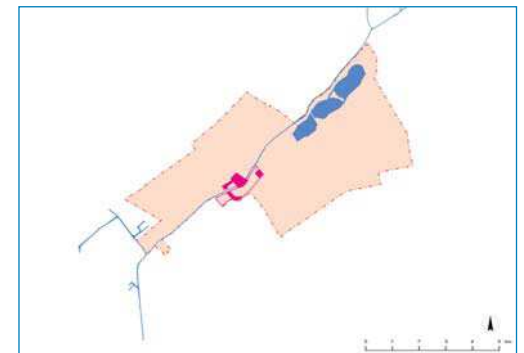
- ▶ De bedrijfsfunctie transformeren naar een woonfunctie.
- ▶ Aanwezige bedrijven uitplaatsen; zo mogelijk herplaatsen binnen de gemeente.

KLEIN PLASPOELPOLDER

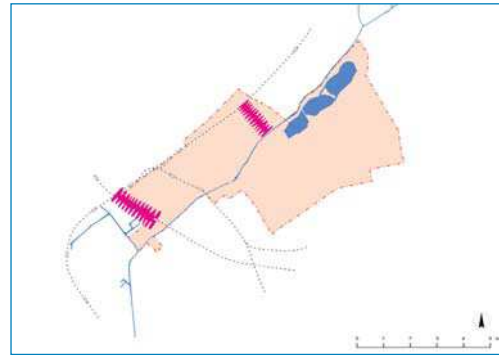
- ▶ Transformeren van een werk- naar een woonlocatie.
- ▶ De activiteiten van Mebin beëindigen.
- ▶ Het toevoegen van de gemeentewerf en wonen.



Vlietoevers



Overgoo, De Star, Klein Plaspoelpolder



Schakelzones



Twee schakelzones

DE STEDELIJKE SCHAKELZONE VAN DE BINCKHORST EN VOORBURG-NOORD

De Binckhorst wordt getransformeerd tot een gemengd woon-werkgebied. Voorburg-Noord kan op deze ontwikkeling meeliften. Een transformatie is functioneel in de plinten en eventueel ook in de bebouwing. Als de infrastructuur A12, met het oog op vermindering van de barrièrewerking en de lucht-en geluidshinder, wordt ingepakt of ondertunneld, ontstaan er eveneens mogelijkheden voor nieuwe woonvormen. Dit kan met name in de zone tussen het spoor en de Koningin Wilhelminalaan. De gemeente streeft naar het inpakken/overkappen of ondertunnelen van de A12 en de spoorlijn Den Haag-Utrecht. Hierbij hoort een goede samenwerking met Den Haag.

OPGAVEN

- ▶ Verkeersverbindingen realiseren tussen Voorburg-Noord en de Binckhorst.
- ▶ In Voorburg-Noord introduceren van werk-kantoorgebouwen als overgang van wonen naar de Binckhorst.
- ▶ Het schaalverschil tussen de bebouwing en functies in Den Haag en Voorburg verkleinen.
- ▶ Station Voorburg verplaatsen in de richting van de schakelzone, dit met het oog op kansen voor nieuwe ontwikkelingen.
- ▶ Onderzoek naar de haalbaarheid en meerwaarde van het ondertunnelen of overkluisen van de Utrechtse Baan.

DE LANDSCHAPPELIJKE SCHAKELZONE VAN SCHAKENBOSCH EN DE DUIVENVOORDECORRIDOR

Het kenmerk van deze zone is dat er nu al een uiterst groen karakter heerst, met een landgoed- of campusachtige bebouwing. In de toekomst kan dit gebied de overgang worden tussen het coulisselandschap van de Duivenvoordecorridor met zijn nieuwe buitenplaatsen, en het stedelijk gebied tussen Leidsenhage en de Frekeweg, dat omzoomd is door de centrale groenzone.

OPGAVEN

- ▶ Het maken van een schakelzone van stad naar landschap.
- ▶ Het transformeren, of 'indikken' van Schakenbosch.
- ▶ De barrièrewerking van de infrastructuur opheffen.
- ▶ Hoogwaardige doorgaande verbindingen realiseren voor langzaam verkeer tussen de kust en het Groene Hart.
- ▶ Een hoogwaardige ontsluiting voor langzaam verkeer realiseren, met recreatief medegebruik.
- ▶ Het verbeteren van het watersysteem.

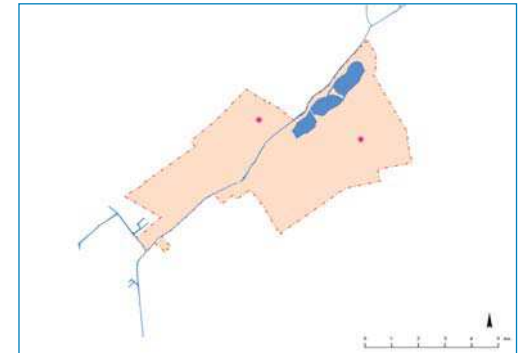
Buitengebied: het regiopark

In het buitengebied is het van belang om het netwerk van blauw en groen te verbeteren. Ook moet gedefinieerd worden waar de open ruimte ophoudt en waar er dus eventueel gebouwd kan worden. Dit kan door naast de bestaande rode contour, ook een groene contour te definiëren.

De bebouwingmogelijkheden hebben hier als ontwerpogave om een integratie van bebouwing in het landschap te bewerkstelligen. Dit kan met woonmilieus met een lage dichtheid per hectare. Er zijn twee locaties gevonden waar deze nieuwe woonmilieus ontwikkeld kunnen worden: in de Leidschendammerhout, aansluitend op de Star, en op een locatie die aansluit op de huidige bebouwing van de kern Stompwijk. De kwaliteiten die voortvloeien uit de cultuurhistorie en het landschap zijn drager voor deze nieuwe ontwikkelingen.

OPGAVEN

- ▶ Het huidige cultuurlandschap Veen, Horst en Weide wordt zoveel mogelijk behouden en in stand gehouden.
- ▶ In de Duivenvoordecorridor wordt kleinschalige bebouwing in de vorm van nieuwe buitenplaatsen toegevoegd. De cultuurhistorische component is hier onderlegger voor de ontwerpogave.
- ▶ De duurzame glastuinbouw wordt geïntegreerd in het landschap en in de bestaande bebouwing van Stompwijk.
- ▶ Het uitbreiden van Stompwijk door middel van organische groei, met landschappelijke kwalitatieve uitgangspunten.
- ▶ De groene randen en zichtlijnen van de groene contour definiëren.
- ▶ Een bufferzone voor oppervlaktewater creëren.
- ▶ Een groenblauwe slinger in het buitengebied realiseren.
- ▶ Het toegankelijk maken van water ten behoeve van recreëren, zoals in de Vlietlanden.
- ▶ De toeristisch-recreatieve functie versterken door het aanbieden van themapakketten, bijvoorbeeld op het gebied van varen en fietsen en het ontwikkelen van recreatieve knooppunten/locaties.
- ▶ Het positioneren van nieuwe woonmilieus, zoals het 'weide-waterwonen'.
- ▶ Stompwijk op de parallelstructuur aansluiten.
- ▶ De nieuwe woongebieden aansluiten op het openbaar vervoer.



Uitbreidingsgebieden



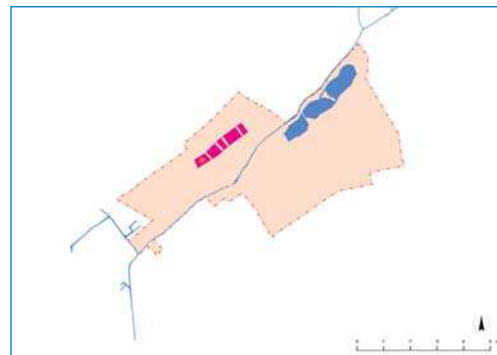
Het regiopark

4.4 Raamwerk

De centrale zone



Centrale zone



Transformatie

In de centrale groenzone kunnen de ruimtelijke structuur en de netwerken van groen, langzaam verkeer en eventueel autoverkeer nabij de sportvoorzieningen verbeterd worden. Eveneens heeft de groene zone mogelijkheden voor het benutten van een effectievere bebouwingsvorm. Hierbij wordt gedacht aan de zone langs de Graaf Willem de Rijkelaan, en aan de strook tussen de Noordsingel en de Veurse Achterweg. Voor de eerstgenoemde groenstrook is het de opgave om woonvormen toe te voegen en tegelijk het groene karakter in stand te houden. In de laatstgenoemde zone is een transformatie van werken naar hoofdzakelijk wonen mogelijk, waarbij het groene karakter van de Noordsingel een betekenis in de nieuwe gebieden zou moeten krijgen.

OPGAVEN

- ▶ De centrale ligging en de aanhechting aan het stedelijk weefsel maken dat de centrale groenzone zich erg goed leent voor het nog intensiever herbergen van stedelijke sportieve en recreatieve functies.
- ▶ Het ontwikkelen als hoofdverzamelroute, als onderdeel van een hoogwaardig stedelijk netwerk, vanaf Schakenbosch tot aan de Trekvluit.
- ▶ Dubbel of meervoudig ruimtegebruik toepassen, bijvoorbeeld door het mogelijk te maken om op de sportaccommodaties onder de velden of gebouwen te parkeren.
- ▶ De zone moet ruimtelijk een sterker geheel worden en in de gehele lengte beter worden ontsloten voor langzaam verkeer.
- ▶ Het principe van intensief ruimtegebruik kan worden toegepast, dit door de accommodaties ook een openbare functie voor de omgeving te geven.
- ▶ Daar waar mogelijk geen hekken plaatsen, maar voor andere oplossingen kiezen. Bijvoorbeeld het groen, gecombineerd met parkeren, gebruiken als grens of afscheiding.
- ▶ De mogelijkheid benutten tot intensivering van de bebouwing in de groenzones aan de Graaf Willem de Rijkelaan en Veurse Achterweg en Noordsingel. Dit met behoud van het groene en publieke karakter op de begane grond.
- ▶ Het groen doortrekken in de ontwerpogave voor de landschappelijke schakelzone Schakenbosch.

Stadspark 't Loo

Dit stadspark bevat een groene continue ruimte, met een maat van stedelijke allure, die het Haagse Bos met de Vliet verbindt. De kwaliteit, functionaliteit en continuïteit van deze ruimte kunnen worden geoptimaliseerd. Dit door bijvoorbeeld te onderzoeken of er een dwarsverbinding kan vervallen, waardoor er andere kansen in het park ontstaan.

OPGAVEN

- ▶ Het gebied eenduidiger programmeren en routeren.
- ▶ De groene kwaliteit ervan verbeteren.
- ▶ De groene kwaliteit over de Vliet heen, naar de oostelijke Vlietoever trekken. Dit ten behoeve van de ondersteuning van nieuwe ontwikkelingen.
- ▶ De randbebouwing versterken en verstevigen.
- ▶ Hoogwaardige doorgaande routes voor langzaam verkeer aanleggen.

DE CBS-LOCATIE

- ▶ Gebruik maken van de groene kwaliteit van park 't Loo.
- ▶ Transformeren van werken naar wonen.

De Sijtwendecorridor

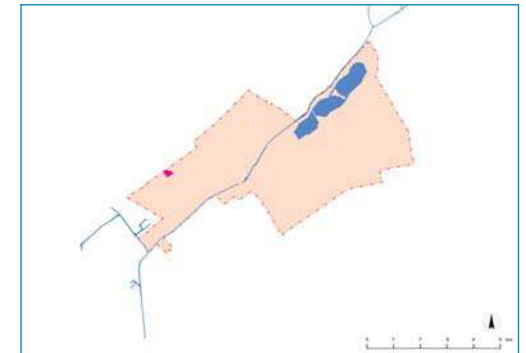
In dit gebied is er nog een kwaliteitsinvestering ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte mogelijk. De routes voor langzaam verkeer en het tramtracé kunnen, in relatie tot nieuwe ontwikkelingen, worden geoptimaliseerd. De relatie met Leidsenhage kan nader worden vormgegeven via het Zijdepark, als recreatiepark voor evenementen en speelvoorzieningen (zie ook § 4.5).

OPGAVEN

- ▶ Een verscheidenheid in woonmilieus en knooppunten realiseren.
- ▶ Dwarsverbindingen integreren.
- ▶ Investeren in beplanting en bestrating.
- ▶ Het Zijdepark sterker benutten voor recreatief gebruik, zoals speelvoorzieningen en evenementen.



Stadspark 't Loo



CBS



De Sijtwendecorridor



De Bach-as



De spoorzone

Bach-as

De Bachlaan, hier de Bach-as genoemd, verbindt Leidsenhage met het Damcentrum. Naast de Bachlaan is in het wegprofiel de groene hoofdstructuur van water en groen van belang. De as wordt opgespannen tussen de circa vijftig meter hoge Banningtoren bij Leidsenhage en een toekomstige, circa veertig meter hoge toren bij het Damcentrum. Dit ter hoogte van de doorbraak bij het huidige flatgebouw. Aan deze as liggen twee markante architectonische objecten: het Neherlaboratorium, een karakteristiek ensemble met zijn toren als 'landmark', en het Raadhuis met zijn markante kapvorm.

OPGAVEN

- ▶ Waar mogelijk aan deze as groen en water toevoegen.
- ▶ Verschillende functies op elkaar afstemmen.
- ▶ Het verbeteren van de parallelle regionale fietsverbinding.

De spoorzone

Zolang de hoogspanningsmasten er staan, is het wenselijk de spoorzone een karakter te geven met recreatief groen en water. Indien de hoogspanning in de toekomst anders wordt geïntegreerd, vervalt de huidige bebouwingscontour en kan bekeken worden hoe een nieuwe woon-waterrandbebouwing zou kunnen ontstaan.

OPGAVEN

- ▶ Het versterken van de relatie met het landschap.
- ▶ Het verbeteren van de relatie met de aansluitende Haagse woon- en werkgebieden.
- ▶ De spoorzone als kansrijke groene waterzone benutten.
- ▶ Het opheffen van de barrièrewerking van de Hofpleinlijn in de doorgaande hoofdfietsverbinding.
- ▶ Bij voorkeur ook een doorgang naar de Binckhorst realiseren.
- ▶ Het vraagstuk van de hoogspanningsleidingen oplossen. Te denken valt aan een oplossing onder de grond. Dit zou mogelijk nieuwe kansen voor de spoorzone scheppen.

Infrastructuur

Om het centrum van Leidschendam verder te ontlasten van het bovenlokale doorgaande verkeer wordt een lokale rondweg voorgesteld. Deze rondweg dient te bestaan uit de N14, de Noordsingel, en een nieuw tracé. Dit tracé kruist de Vliet in het verlengde van de Noordsingel bij Schakenbosch, en sluit vervolgens ter hoogte van Overgoo aan op de N14, parallel aan de A4. De parallelweg langs

de A4 is in deze visie onderdeel van een langere, aan de A4 gebundelde structuur, van Leiden naar Rijswijk. Deze parallelbaan is bedoeld om de rijksweg A4 te ontlasten van het regionale verkeer. Te verwachten valt dat zo'n verbinding ook de Westvlietweg en Oostvlietweg zal ontlasten, waardoor deze wegen een sterkere functie voor recreatief verkeer kunnen vervullen.

Ook kan vanuit Stompwijk, en met name vanuit het glastuinbouwgebied, aangesloten worden op deze parallelstructuur. Op deze manier kan de Stompwijkseweg worden ontlast van met name vrachtverkeer. Om het leefklimaat in de dorpskern van Stompwijk en aan de Dr. Van Noortstraat verder te verbeteren, wordt een korte rondweg voorgesteld. Deze loopt vanuit het glastuinbouwgebied aan de noordzijde van het dorp, naar de provinciale weg N206. In de omgeving van de verschillende stations wordt naar mogelijkheden voor intensievere bebouwing gezocht.

OPGAVEN

- ▶ Het ontwikkelen van een oeververbinding over de Vliet, ter completering van het wegennet.
- ▶ Het verbeteren van de infrastructurele relaties tussen de Binckhorst, Voorburg-West en de Vlietoevers.

4.5 Knopen

Leidsenhage

Het is van belang dat het door te ontwikkelen Leidsenhage goed bereikbaar blijft per auto (parkeren), openbaar vervoer en langzaam verkeer. Leidsenhage is gelegen aan allerlei structuren die vanuit de randen van invloed zijn op de nieuwe ontwikkeling. Het Zijdepark maakt integraal onderdeel uit van de knoop Leidsenhage en kan een functie als evenemententerrein met speelvoorzieningen vervullen.

OPGAVEN

- ▶ Een integrale gebiedsontwikkeling van Leidsenhage.
- ▶ Het toevoegen van een gemengd programma, bestaande uit winkelen, werken, recreëren en wonen. Studies onderzoeken de mogelijkheden hiertoe.
- ▶ Tramlijn 19 integreren en optimaliseren, en eventueel verlengen naar de Haagse regio.
- ▶ Het Zijdepark ontwikkelen als evenementenpark en het water en groen benutten voor recreatieve activiteiten en speelvoorzieningen.

Stationslocaties

De stationsomgevingen bieden een uitgelezen mogelijkheid tot de ontwikkeling van specifieke en gevarieerde woonmilieus.

OPGAVEN

- ▶ Lijn 19 rechtstreeks verbinden met station Mariahoeve.
- ▶ Buslijn 45, vanaf station Voorburg richting de Leidse regio, 'vertrammen'.
- ▶ Het intensiveren van woonmilieus in stationsomgevingen.
- ▶ Het verlengen van station Voorburg richting de Binckhorst kan ruimte bieden aan hoogwaardige woon-en werkmilieus, aansluitend aan de ontwikkelingen in en rond de Binckhorst.



Infrastructuur



Hoe nu verder?

Deze structuurvisie 'Ruimte voor wensen' is het algemene gedachtengoed van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Om de inhoud van deze structuurvisie daadwerkelijk handen en voeten te geven, zal er een projectgroep in het leven worden geroepen. De structuurvisie zal ook een wisselwerking aangaan met het nieuwe Regionaal Structuurplan Haaglanden, waarin een aantal ruimtelijke ontwikkelingsbeelden worden geschetst die verdere gevolgen zullen hebben voor de gemeente Leidschendam-Voorburg.

De opgaven die zijn gesteld in deze structuurvisie worden opgenomen in een uitvoeringsprogramma, waarbij de opgaven gefaseerd tot ontwikkeling kunnen komen. De structuurvisie is een ruimtelijk dynamisch document. Om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen zal er om de vier jaar een ijkpunt worden ingelast. Hierbij zal worden beoordeeld in hoeverre aanpassingen nodig zijn aan de visie in het licht van de zich ontwikkelende omstandigheden. Daarnaast zal de samenleving voorafgaande aan de ijkmomenten worden betrokken bij de inhoudelijke afwegingen.

Begrippenlijst

Voor de duidelijkheid is een aantal begrippen, die in deze structuurvisie zijn gehanteerd, hieronder toegelicht.

TRANSFORMATIE	Geleidelijke ruimtelijke of ruimtelijk-functionele verandering van een gebied. Hierbij kan het gaan om een functionele verandering (een kantoorgebouw wordt een appartementencomplex), een herstructurering of stedenbouwkundige aanpassing waarbij de functie niet verandert (verdichting, appartementen in plaats van eengezinswoningen) of een combinatie (een werkomgeving verandert geleidelijk in een woonomgeving)
WOONOMGEVING	Woongebied (woonbuurt, woonwijk), inclusief aan het wonen gerelateerde functies, zoals buurtwinkels en een buurtcentrum.
WOONMILIEU	Hiermee wordt het een profiel van een woonomgeving bedoeld, gebaseerd op fysieke kenmerken zoals dichtheid, woningtype en functiemenging.
ECONOMISCHE FUNCTIES	Bedrijfsmatige ondernemingen zoals kantoren, bedrijven en winkels.
STEDENBAAN	Stedenbaan is een centraal beleidsconcept van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel met als doel stedelijke ontwikkeling beter af te stemmen op de bereikbaarheid van knooppunten en stations.

De stedenbaangemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de uitvoering; de daadwerkelijke realisatie van de ruimtelijke ontwikkeling bij Stedenbaanstations. Zij maken daartoe afspraken in regionaal verband en afspraken met vastgoedpartijen.



Bronnen

WOONVISIE 2020, gemeente Leidschendam-Voorburg, 2005

STRATEGISCHE VISIE 'RUIMTE VOOR MENSEN', gemeente Leidschendam-Voorburg, 2005

NOTA RUIMTE, Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, 2005

PROVINCIALE RUIMTELIJKE STRUCTUURVISIE 2020, provincie Zuid-Holland, 2004

STREEKPLAN ZUID-HOLLAND WEST, provincie Zuid-Holland, 2003

DISCUSSIONOTA REGIONAAL STRUCTUURPLAN HAAGLANDEN 'MET ALLURE NAAR 2020', Stadsgewest Haaglanden, 2005

STRUCTUURVISIE DEN HAAG 2020 'WÉRELDSTAD AAN ZEE', gemeente Den Haag, 2005

CULTUURHISTORISCHE IMPULS DUIN, HORST EN WEIDE, provincie Zuid-Holland i.s.m. stuurgroep Pact van Duivenvoorde (gemeenten Wassenaar, Leidschendam-Voorburg en Voorschoten), 2005

VERKEER- EN VERVOERPLAN, gemeente Leidschendam-Voorburg, 2005

MEERJAREN ONTWIKKELINGSPROGRAMMA STEDELIJKE VERNIEUWING 2005-2009, gemeente Leidschendam-Voorburg, 2005

MASTERPLAN ZOETERMEER 2025 'ZOETERMEER STEEDS ONDERNEMEND', gemeente Zoetermeer, 2002

STRUCTUURVISIE WASSENAAR 2001-2015, gemeente Wassenaar, 2002

TOEKOMSTVISIE PIJNACKER-NOOTDORP, gemeente Pijnacker-Nootdorp, 2004





Dit is een uitgave van de gemeente Leidschendam-Voorburg,
december 2006 vastgesteld.

Projectgroep Structuurvisie Leidschendam-Voorburg 2020
o.l.v. André van Eijk en Sanna Schuiling

Gemeente Leidschendam-Voorburg
Postbus 905, 2270 AX Voorburg
communicatie@leidschendam-voorburch.nl

ONTWERP Zwart op Wit, Delft
DRUK Nivo, Delft
OPLAGE 500
september 2007

De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft aan de samenstelling van deze uitgave uiterste zorg besteed. Het is evenwel niet uit te sluiten dat gegevens inmiddels zijn achterhaald of verwachtingen wekken. Aan deze publicatie kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.