

**2e Partiële Herziening Bestemmingsplan
Stadscentrum / Dorpsstraat**

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Projectgebied	5
1.3 Vigerend bestemmingsplan	6
1.4 Leeswijzer	7
Hoofdstuk2 Beleidskader	8
2.1 Rijksbeleid	8
2.2 Provinciaal beleid	9
2.3 Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk3 Omgevingsaspecten	17
3.1 Verkeer en parkeren	17
3.2 Geluid	23
3.3 Luchtkwaliteit	25
3.4 Bedrijven en milieuzonering	26
3.5 Externe veiligheid	29
3.6 Ecologie	30
3.7 Bodem	31
3.8 Water	31
3.9 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	32
Hoofdstuk4 Juridische planopzet	34
4.1 inleiding	34
4.2 Partiële herziening	34
Hoofdstuk5 Uitvoerbaarheid	36
5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
5.2 Financiële uitvoerbaarheid	36

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor het grootste deel van de Dorpsstraat geldt de bestemming Centrum-3. Binnen deze bestemming zijn verschillende functies, waaronder detailhandel (inclusief supermarkten) overal mogelijk. Over het algemeen zijn deze functies alleen op de begane grond toegestaan, tot een maximaal bvo van 300 m² per vestiging (behalve voor supermarkten). Woningen zijn uitsluitend op de verdiepingen toegestaan, tenzij het bestaande woningen betreft of er een (incidentele) aanduiding opgenomen is.

Het bestemmingsplan biedt zodoende veel mogelijkheden voor functieverkleuring, maar weinig tot geen mogelijkheden voor het sturen op winkelconcentratie.

De gemeenteraad heeft op 18 maart 2019 de Detailhandelsnota 2019-2023 met beleidsuitgangspunten vastgesteld. Het uitgangspunt is om de binnenstad te ontwikkelen tot een multifunctioneel stedelijk voorzieningencuster waar detailhandel een onderdeel van is. De drie winkelgebieden Stadshart, Dorpsstraat en Woonhart hebben ieder een eigen profiel dat geoptimaliseerd wordt, waarmee de autonome aantrekkingskracht van de deelgebieden wordt verstrekt. De Dorpsstraat kent een aantal functionele én ruimtelijke opgaven. Deze opgaven zijn samengevat als Compacte en Levendige Dorpsstraat.

De gezamenlijke opgave wordt vooral aangepakt vanuit de kans om een compact en levendig kernwinkelgebied met een mix van functies te creëren.

In het samenspraaktraject voor de actualisering van het detailhandelsbeleid gaven veel mensen aan de Dorpsstraat gezellig, maar te lang en uitgerekt te vinden. Bezoekers willen een compact en comfortabel winkelcentrum. In vrijwel alle Nederlandse centra speelt een opgave om (commerciële) voorzieningen te concentreren, het winkelgebied compacter te maken en transformatie hierbuiten mogelijk te maken. Door het stimuleren van binnenstedelijk wonen aan de randen van de Dorpsstraat, ligt er bovendien een kans voor meer levendigheid, leefbaarheid, draagvlak voor voorzieningen en economische vitaliteit.

Aangezien detailhandel nu in bijna de gehele Dorpsstraat is toegestaan, kan nieuwvestiging van detailhandel aan bijvoorbeeld de uiteinden van de Dorpsstraat, niet worden tegengegaan.

Daarom is in deze herziening het kernwinkelgebied begrenst waarbinnen de detailhandel zich mag concentreren. Daarbuiten liggen de aanloopstraten waar de bestaande detailhandel mag blijven, maar nieuwvestiging wordt beperkt. Daarvoor in de plaats wordt het mogelijk om in die panden woningen te realiseren op de begane grond.

Om te komen tot een compact en levendig winkelgebied, staat de Dorpsstraat voor een aantal opgaven. Eén van deze opgaven betreft de realisatie van een compact (kern)winkelgebied met gemengde randen. Er is sprake van een concentratie- en transformatie-opgave. Eén van de doelen is het voorzieningenaanbod in de Dorpsstraat te versterken en te komen tot permanente en passende invulling van de leegstand. Omdat de mate van leegstand erop wijst dat er teveel meters voor commerciële voorzieningen beschikbaar zijn, is de ambitie om de mogelijkheid te bieden leegstaande vierkante meters in het aanloopgebied te transformeren naar woningen. Wonen nabij voorzieningen is in trek, ook creëert dit extra draagvlak voor de Dorpsstraat en 'leven' in de avonduren. Tevens bestaat de wens om dienstverlening toe te staan in het kernwinkelgebied van de Dorpsstraat om zodoende extra mogelijkheden te bieden voor eigenaren om leegstand te voorkomen. Ook kan zodoende extra draagvlak worden gecreëerd voor de aanwezige detailhandel in de Dorpsstraat.

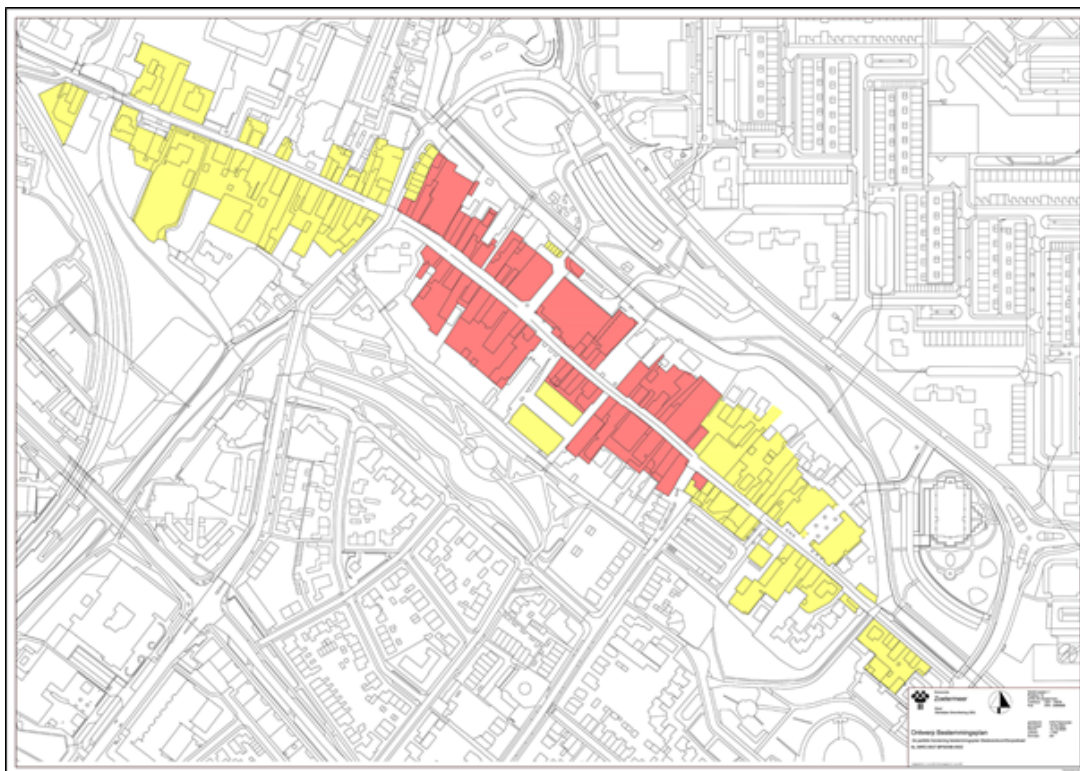
Het initiatief is niet mogelijk binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan "1e Herziening Stadscentrum/ Dorpsstraat" (14 maart 2019). Daarom is een herziening van dit bestemmingsplan noodzakelijk.

Tevens wordt in deze herziening het plan voor de sloop- en nieuwbouw meegenomen van Dorpsstraat 152.

Het bestaande pand (voormalig leegstaand winkelpand met woning erboven) wordt gesloopt en vervangen door een nieuw gebouw met daarin een woning op de begane grond. Om het bouwplan mogelijk te maken wordt het pand in de aanloopstraat opgenomen. Aanvrager heeft geen behoefte aan het gebruik maken van de nu toegestane maximale bouwhoogte tot 15 mt. De nieuwe bouwhoogte wordt maximaal 8 mt. (2 bouwlagen). Deze bouwhoogte wordt derhalve ook vastgelegd in het bestemmingsplan voor deze locatie.

1.2 Projectgebied

Het projectgebied ligt aan de Dorpsstraat in Zoetermeer en betreft alle panden die liggen binnen de bestemming 'Centrum-3'. Alleen de 2 kerkgebouwen en de uitsluitend voor Horeca en Wonen bestemde panden vallen buiten de herziening.



Figuur 1.1 Begrenzing plangebied met de aanloopstraten in geel en het kernwinkelgebied in bruin

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voor het projectgebied is bestemmingsplan "1e Herziening Stadscentrum/ Dorpsstraat" (vastgesteld op 14 maart 2019). Het gehele projectgebied heeft de bestemming "Centrum – 3" (artikel 5) en tevens de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' toegewezen gekregen. Met uitzondering van het deel van het plangebied ten westen van de Delftsewallen is in het gehele plangebied de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone – Molenbiotoop' opgenomen. Het meest westelijke deel van het plangebied heeft tevens de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'.



Figuur 1.2 Uitsnede bestemmingsplan "1e Herziening Stadscentrum/ Dorpsstraat"

Artikel 5 Centrum- 3

De voor 'Centrum - 3' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. 'ambachtelijk bedrijf', uitsluitend op de begane grond, met een bedrijfsvloeroppervlak van maximaal 300 m2 per vestiging;
- b. 'detailhandel' tot en met categorie B van de in de bijlagen bij deze regels behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging 1e herziening Stadscentrum/Dorpsstraat, uitsluitend op de begane grond, met een bedrijfsvloeroppervlak van maximaal 300 m2 per vestiging, waarbij dit maximum niet geldt voor supermarkten;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'dienstverlening' tevens dienstverlening tot en met categorie A van de in de bijlagen bij deze regels behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging 1e herziening Stadscentrum/Dorpsstraat, uitsluitend op de begane grond met een bedrijfsvloeroppervlak van maximaal 300 m2 per vestiging;
- d. 'maatschappelijke voorzieningen' tot en met categorie A van de in de bijlagen bij deze regels behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging 1e herziening Stadscentrum/Dorpsstraat, uitsluitend op de begane grond, met een bedrijfsvloeroppervlak

- van maximaal 300 m2 per vestiging, met inachtneming van het gestelde in lid k;
- e. 'horeca', tot en met categorie 2 van de in de bijlagen bij deze regels behorende Staat van Horeca-activiteiten, uitsluitend op de begane grond, tot maximaal 6.004 m2 bvo totaal (met inachtneming van de gerealiseerde hoeveelheid horeca binnen de bestemming Cultuur & Ontspanning) en een bedrijfsvloeroppervlak van maximaal 300 m2 per vestiging;
 - f. ondergeschikte cursusruimte tot maximaal 60 m2 bvo, uitsluitend op de begane grond;
 - g. woningen, al dan niet in combinatie met een aan huis verbonden beroep of bedrijf, uitsluitend op de verdiepingen, waarbij entrees, stijgpunten en bergingen ten behoeve van woningen wel op de begane grond zijn toegestaan.
 - h. woningen, al dan niet in combinatie met een aan huis verbonden beroep of bedrijf, op de begane grond, uitsluitend voor zover deze woningen deel uitmaken van de in Bijlage 3 bij deze regels behorende 'Staat van bestaande woningen'.
 - i. ter plaatse van de aanduiding 'wonen' tevens de woonfunctie op de begane grond;
 - j. ter plaatse van de aanduiding 'horeca' tevens horeca op de verdiepingen, tot en met categorie 2 van de in de bijlagen bij deze regels behorende Staat van Horeca-activiteiten en tot maximaal 6.004 m2 bvo totaal;
 - k. ter plaatse van de aanduiding 'maatschappelijk', in afwijking van het gestelde in lid d, uitsluitend sociaal-culturele functies, ook op de verdiepingen;
 - l. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van centrum - garagebox' uitsluitend garageboxen ten dienste van woningen;
 - m. ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel in brand en explosiegevaarlijke goederen' uitsluitend een vuurwerkopslag ten behoeve van consumentenvuurwerk;
 - n. ter plaatse van de aanduiding 'kantoor' tevens een kantoor;

Toets aan bestemmingsplan

Het planvoornemen voorziet in het mogelijk maken van 'wonen' op de begane grond in de aanloopstraten, het beperken van nieuwvestiging van 'detailhandel' in de aanloopstraten en het mogelijk maken van 'dienstverlening' in het kernwinkelgebied. Deze ontwikkelingen passen niet in het vigerende bestemmingsplan. Derhalve is voorliggende bestemmingsplanherziening opgesteld.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 waarin het Rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid wordt beschreven. In hoofdstuk 3 wordt inzicht gegeven in diverse planologische en milieukundige aspecten die van belang zijn voor het voorliggende plan. Hoofdstuk 4 beschrijft de juridische planopzet. In het laatste hoofdstuk 5 komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor het plan toegelicht en wordt het plan hieraan getoetst. Er is sprake van een doorwerking van beleid dat is vastgesteld op verschillende niveaus van bestuur.

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vastgesteld op 13 maart 2012, staan de plannen van de rijksoverheid ten aanzien van aspecten op het gebied van ruimte en mobiliteit. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om dit te kunnen bewerkstelligen laat het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan de decentrale overheden (provincie en gemeenten) en komt de gebruiker centraal te staan. Tevens werkt het Rijk aan een eenvoudiger regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, zijn geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmings-plannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Doorwerking plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van bestaand stedelijk gebied. De ontwikkelingen die in het plan zijn voorzien, zorgen voor een verdere intensivering van het stedelijke gebied. De mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, zijn niet in strijd met de nationale belangen op grond van het Barro en de SVIR.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *"De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."* Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn (O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319)).

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien." (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking plangebied

Met de verruiming van de planologische mogelijkheden is sprake van volledig hergebruik van bestaande bebouwing, waarbij geen sprake is van een uitbreiding van fysieke ruimte. Daarmee is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat een volledige onderbouwing aan de hand van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking niet noodzakelijk is. Wel dient te worden gemotiveerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening, waarbij de behoefte aan het initiatief wordt onderbouwd. Hiervoor is een separate onderbouwing opgesteld, welke is opgenomen in Bijlage 3 van voorliggend plan. In deze onderbouwing is met name gekeken naar de kwalitatieve behoefte en het bestaande beleid. In het behoefteonderzoek is wel de systematiek van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking gevolgd.

Door terugloop van de detailhandelsfunctie en toenemende leegstand bestaat de wens de vestigingsmogelijkheden te verruimen, specifiek voor dienstverlening en wonen:

- **Dienstverlening:** Een deel van de panden binnen het centrumgebied Dorpsstraat heeft momenteel al de functie-aanduiding 'dienstverlening'. Met de bestemmingswijziging wordt het nu ook mogelijk om in het kernwinkelgebied dienstverlening te vestigen. Onder dienstverlening wordt verstaan: 'het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord wordt gestaan en geholpen'. De voorziene bestemmingswijziging is gericht op het bieden van extra mogelijkheden om de leegstand tegen te gaan. Deze bedraagt in het kernwinkelgebied ca. 1.250 m² wvo / 1.800 m² bvo.
- **Wonen:** In de Dorpsstraat is wonen op verdieping momenteel al mogelijk en zijn er enkele bestaande woningen op begane grond van oudsher aanwezig. Met de bestemmingswijziging wordt het in de aanloopstraten aanvullend mogelijk om nu ook een woonfunctie op te nemen voor de begane grond van bestaande panden. Er is ruimte voor ongeveer maximaal 60 woningen.

Voor het initiatief is onderzocht of en op welke manier de verruiming van de bestemmingsmogelijkheden voor dienstverlening en wonen te verantwoorden is vanuit de methodiek van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Deze onderbouwing is opgenomen in de bijlagen van dit bestemmingsplan. Uit deze onderbouwing blijkt dat het plan voldoet aan de Ladder voor Duurzame verstedelijking.

2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie provincie Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Omgevingsvisie Zuid-Holland vastgesteld.

De Omgevingsvisie betreft een redactionele omzetting van de bestaande provinciale beleidsdocumenten, zonder inhoudelijke verandering van beleid of regels. Vandaar dat in de volgende paragraaf de 'oude' structuurvisie aan de orde komt. In de Omgevingsvisie is al het

provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd.

De provincie ziet zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving:

1. Naar een klimaatbestendige delta

De provincie wil de fysieke leefomgeving zo inrichten dat deze klimaatbestendig blijft. De extreme weersomstandigheden moeten niet leiden tot onnodige schade aan gebouwen, infrastructuur, landbouw en economie. De provincie wil blijven beschikken over voldoende zoetwater. Daarvoor werkt de provincie met verschillende overheden en andere organisaties samen aan regionale adaptatiestrategieën en het nationale Deltaprogramma. Centraal vertrekpunt daarbij is dat meer ruimte wordt geboden aan het water. De provincie werkt aan de bescherming van mensen en economie tegen overstromingen. Bij nieuwe ruimtelijke projecten wordt rekening gehouden met de impact van klimaatverandering.

2. Naar een nieuwe economie: the next level

We gaan van een fossiele economie over naar een circulaire economie. Een ontwikkeling met grote gevolgen voor onze dragende economische clusters, met name het haven-industrieel complex en de glastuinbouw. In de stap naar een circulaire economie in 2050 wordt hergebruik van grondstoffen een nieuw verdienmodel. De provincie bevordert nieuwe werkgelegenheden zet in op digitalisering van de economie. Innovatie in het midden- en kleinbedrijf wordt gestimuleerd, onder andere via nauwe samenwerking tussen de diverse economische sectoren en de kennis- en onderwijsinstellingen die onze regio herbergt. Bij goederentransport zet de provincie in op het realiseren van meer toegevoegde waarde voor de regio. Via inzet op een aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving worden bedrijven, kenniswerkers en andere talenten getrokken. De technologisering en digitalisering vragen om nieuwe arrangementen voor scholing en inzetbaarheid

3. Naar een levendige meerkernige metropool

Zuid-Holland staat voor de opgave om in het komende decennium een fors aantal woningen te realiseren en om de woonvoorraad te verduurzamen. De uitdaging is om de stap te maken naar een gezonde, sociale en duurzame samenleving. Om die vitale samenleving te realiseren is meer nodig dan woningbouw alleen. Het economisch potentieel kan beter benut worden door de steden met hun afzonderlijke kwaliteiten te verbinden tot één metropolitaan gebied. Het leef- en vestigingsklimaat daarin kan versterkt worden door stad en land goed te verbinden, door ruimte te bieden voor groen en water in de stad, door een evenwichtige woningvoorraad en passende werklocaties. De vitaliteit van de stad is ook gebaat bij cultuur, kenniscentra en aantrekkelijke binnensteden.

4. Energievernieuwing

Zuid-Holland gaat haar energieaanpak vernieuwen. De focus ligt bij de steden, de industrie en de glastuinbouw. De provincie wil een slimme en schone economie zijn waar fossiele bronnen zijn vervangen door hernieuwbare bronnen.

De provincie neemt maatregelen om energie te besparen en het gebruik van aardgas drastisch te verminderen. Dat wordt gedaan bijvoorbeeld met het uitbreiden van warmtenetten. In de toekomst is de Warmterotonde de verbinding tussen aanbieders en gebruikers van warmte; prima geschikt om kassen en steden te verwarmen. Om de energietransitie aan te jagen zet de provincie ook stevig in op innovatie. De provincie zoekt naar nieuwe mogelijkheden voor energiegebruik uit wind, zon, biomassa, water en aardwarmte. De provincie wil ruimte bieden aan deze ontwikkeling.

5. Best bereikbare provincie

Zuid-Holland moet optimaal verbonden zijn en blijven met regionale, landelijke en internationale centra: de best bereikbare provincie van Nederland. Zuid-Holland zet daarom in op versterking van openbaar vervoer en gebruik van de fiets in de mobiliteitsketens van reizigers. Daarnaast moet vervoer over water een volwaardig alternatief zijn voor vervoer over de weg.

6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

De provincie Zuid-Holland wil de kwaliteit van de leefomgeving versterken door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien. Daarbij wil de provincie de biodiversiteit vergroten, natuurinclusieve landbouw wordt de ruimte gegeven. Dit draagt bij aan een fijnmazig natuurnatuurnetwerk. Ook zet de provincie in op diervriendelijke veehouderij.

Doorwerking plangebied

De omgevingsvisie ziet op grootschalige ambities waar onderhavige bestemmingsplan-herziening geen afbreuk aan doet. Het plan draagt bij aan het tegengaan van leegstand, waarmee bijgedragen wordt aan een versterking van de kwaliteit van de leefomgeving.

Provinciale Structuurvisie 'Visie ruimte en mobiliteit'

De Provinciale Staten van Zuid-Holland heeft de 'Visie ruimte en mobiliteit' op 9 juli 2014 vastgesteld (geconsolideerd 29 juni 2018). Daarmee is de 'Visie op Zuid-Holland', vastgesteld op 2 juli 2010, komen te vervallen. De provincie geeft aan dat maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelen aanleiding geven meer maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen te bieden. Dit om de gebruikers van steden, dorpen en landschappen keuzevrijheid te bieden bij mobiliteitsoplossingen en ruimtelijke projecten. De behoefte van gebruikers staat centraal. De provincie wil een balans vinden tussen duidelijkheid via kaders en regels en flexibiliteit voor maatschappelijke initiatieven. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie. Deze draden zijn:

1. Beter benutten en opwaarderen van wat er is,
2. Vergroten van de agglomeratiekracht,
3. Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. Bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De provincie Zuid-Holland wil de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit hoofdzakelijk opvangen in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. 'Beter benutten en opwaarderen' betekent in het stedelijk gebied vooral verdichten, herstructureren en transformeren. Bestaande netwerken, gebieden of complexen kunnen door gerichte investeringen hun waarde behouden of verhogen zonder in oppervlakte uit te breiden.

Het vergroten van de agglomeratiekracht vraagt om verbindingen en ruimtelijke kwaliteiten die de ontmoeting tussen mensen en de uitwisseling van goederen en informatie mogelijk maken. Dit vraagt in de eerste plaats om interactie: tussen bedrijven en kennisinstellingen, onderwijs en arbeidsmarkt, maar ook tussen de economische complexen onderling. De provincie wil kwaliteiten van de stedelijke agglomeratie versterken door woon- en werkfuncties en voorzieningen op excellent bereikbare knooppunten te clusteren en concentreren. Daarbij wil de provincie ruimte bieden voor functiemenging.

De essentie van het verbeteren van ruimtelijke kwaliteit is dat initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen enerzijds inspelen op de aanwezige kwaliteiten in de omgeving en anderzijds specifieke kwaliteiten er aan toevoegen die te maken hebben met de samenleving van vandaag. De Visie Ruimte en Mobiliteit bevat een nieuw handelingskader voor ruimtelijke kwaliteit. Behoud én ontwikkeling van kwaliteiten staan hierin centraal. De provincie past het

toe op de gehele groene ruimte: het gebied buiten de steden en dorpen, maar ook de groen- en waterstructuur binnen de steden - de haarvaten van het landschap, die zo belangrijk zijn voor de leefbaarheid in de stad.

Voor de bebouwde ruimte streeft de provincie naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied. De provincie zet daarbij ten eerste in op verdichting, concentratie en specialisatie binnen het bestaande stads- en dorpsgebied. In gebieden met een eenzijdige samenstelling van functies en bevolking vormen herstructurering, stedelijke transformatie en functiemenging een belangrijke opgave. De provincie zet dus in op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met aandacht voor de (ruimtelijke) kwaliteit. Daarbij is het ook belangrijk dat de archeologische waarden van het gebied worden betrokken in het beleid voor ruimtelijke kwaliteit en gebiedsontwikkelingen.

Kaart ruimtelijke hoofdstructuur

De kaart van de ruimtelijke hoofdstructuur combineert de huidige ruimtelijke situatie, de vier rode draden en de strategische doelstellingen. Op deze kaart maakt het plangebied onderdeel uit van het stedelijk systeem van diensten en kenniseconomie en is daarbinnen aangeduid als 'stedelijk centrumgebied' en 'verdichten binnen stedelijke agglomeratie'. Binnen dergelijk gebieden ligt het accent op het beter benutten van de bebouwde ruimte door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie.

Doorwerking plangebied

Het planvoornemen voor het mogelijk maken van maximaal 60 extra woningen sluit aan bij de beleidsambities van de provincie Zuid-Holland. De opgave van het plan is een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van de Dorpsstraat en de wijk. Er is sprake van efficiënt ruimtegebruik en het beter benutten en opwaarderen van wat er al is. Met het plan wordt de ruimtelijke kwaliteit verbeterd doordat leegstand wordt tegengegaan en ontstaat er een gebruik dat past bij de omgeving. De provincie wil het bestaand stads- en dorpsgezicht beter benutten. Daarnaast is gebleken dat tot 2030 een aanzienlijke behoefte bestaat aan nieuwe woningen binnen de provincie en de regio Haaglanden (zie paragraaf 2.1). Dat betekent dat er vanuit de provincie in zijn algemeenheid geen beperkingen worden opgelegd aan de voorgenomen ontwikkeling, aangezien het initiatief wordt gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied en voorziet in een kwantitatieve behoefte. De mogelijkheid om leegstaande ruimte aan de Dorpsstraat te transformeren naar woningen is daarmee in lijn met het provinciaal beleid zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie.

Omgevingsverordening Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen. Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende artikelen uit de Omgevingsverordening van belang:

Ruimtelijke kwaliteit

Op grond van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening (Ruimtelijke kwaliteit) kan een bestemmingsplan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de

ruimtelijke kwaliteit per saldo tenminste gelijk blijft door:

1. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.
- c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.

Toetsing aan ruimtelijke kwaliteit

Op de Kwaliteitskaart is het plangebied aangeduid als 'steden en dorpen'. Als richtpunten wordt onder andere het volgende aangehouden:

1. Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
2. Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand.
3. Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.

Voor ontwikkelingen aan de stads- of dorpsrand geldt als richtlijn dat deze bijdragen aan het realiseren van een rand met passende overgangskwaliteit (front, contact of overlap). De nieuwbouw past binnen de bestaande gebiedsidentiteit en past qua aard en schaal bij wat er al in de directe omgeving van de Dorpsstraat aan bebouwing aanwezig is.

Doorwerking plangebied

Het planvoornemen voor het mogelijk maken van 'wonen' in de aanloopstraten en 'dienstverlening' in het kernwinkelgebied van de Dorpsstraat sluit aan bij de eisen uit de verordening en het programma ruimte.

- Er wordt voldaan aan de Ladder voor duurzame verstedelijking (zie par. 3.1).
- De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stads- en dorpsgebied.
- De ontwikkeling past zowel ruimtelijk als functioneel binnen de bestaande gebiedsidentiteit (woonwijk en woonstraat) en voorziet niet in fysieke aanpassingen in de leefomgeving.
- De ontwikkeling zorgt ervoor dat leegstaand vastgoed een nieuwe invulling krijgt, wat een bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 2030

De Stadsvisie 2030, die op 15 december 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad, verwoordt een negental opgaven die in de periode tot 2030 moeten worden opgepakt om als stad voldoende perspectief op een welvarende ontwikkeling te behouden. Daarnaast geeft de Stadsvisie aan welke kansen de gemeente wil benutten om de stad extra perspectief te geven.

Eén van de opgaven van de Stadsvisie is het Stadscentrum doorontwikkelen tot een

sfeervolle, bruisende, veilige binnenstad. Een binnenstad moet ruimtelijk en functioneel een eenheid vormen. Een bruisende stad heeft een sterk dynamisch winkelcentrum nodig, compleet met sfeervolle pleinen, horeca, culturele voorzieningen, werkgelegenheid en dienstverlening en een stadhuis.

Geconstateerd wordt dat ondanks allerlei inspanningen de samenhang tussen de drie onderdelen van het Stadscentrum (Stadshart, Woonhart en Dorpsstraat) onvoldoende is. Daarom wil Zoetermeer het Stadscentrum doorontwikkelen tot een bruisende binnenstad. Daarnaast moeten de mogelijkheden van het bestaande Stadscentrum beter worden benut door intensivering van het grondgebruik.

Doorwerking plangebied

De ontwikkelingen die binnen dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt voorzien in een verdere intensivering en upgrade van de Dorpsstraat door leegstaande panden een nieuwe invulling geven. De uitvoering van het bestemmingsplan draagt daarmee direct bij aan ambities om het centrum van Zoetermeer verder door te ontwikkelen tot een sfeervolle, bruisende, veilige binnenstad.

Woonvisie Zoetermeer 2015

Op 8 juni 2015 heeft de gemeenteraad de Zoetermeerse Woonvisie 'samen aan de slag op de nieuwe woningmarkt' vastgesteld. Deze Woonvisie is een actualisatie van de gemeentelijke woonvisie uit 2009 en was noodzakelijk omdat de crisis op de woningmarkt ook niet aan Zoetermeer voorbij is gegaan. De keuzes uit die eerdere woonvisie zijn de afgelopen jaren echter bepalend geweest voor het woonbeleid van de stad. Op hoofdlijnen blijven deze keuzes ook in de toekomst het uitgangspunt. De nieuwe Woonvisie biedt daarentegen het kader van de gemeente om in de komende jaren in deze situatie een goed en actueel woonbeleid voor de stad te voeren. De Woonvisie vormt tevens de basis voor regionale afstemming en nieuwe prestatieafspraken met de lokaal actieve woningcorporaties.

Om de woonkwaliteit van de stad te koesteren, uit te bouwen en kwaliteit toe te voegen zijn in de Woonvisie zes ambities benoemd;

- duurzaam bouwen en renoveren;
- betaalbare woningen voor iedereen aanbieden;
- extra jongerenwoningen toevoegen en woonruimten voor studenten;
- Zoetermeer levensloop bestendig maken;
- prettige en gewilde woonwijken in stand houden en realiseren;
- consument gericht bouwen.

Nieuwbouw

In tegenstelling tot een aantal andere gemeenten in de omgeving heeft Zoetermeer geen grote uitleglocaties meer. De afgelopen jaren is daarom - mede op basis van de woonvisie 'De groeistad voorbij' uit 2009 - reeds de stap gezet naar binnenstedelijk bouwen. Uitgangspunt daarbij was en is: de kwaliteit van het wonen in Zoetermeer gaat boven het realiseren van aantallen. In de Woonvisie is een indicatie gegeven van het aantal woningen dat Zoetermeer in de komende tien jaar nog aan de woningvoorraad kan toevoegen. Netto betreft het ruim 3.000 woningen, waarvan ongeveer 1.000 woningen in Oosterheem en zo'n 2.000 op verschillende binnenstedelijke locaties in de stad.

In 2017 heeft de raad ingestemd met een woningbouwagenda waarin voor de komende 10 tot 15 jaar wordt ingezet op de bouw van 10.000 woningen en wordt verkend een extra groei van de woningvoorraad mogelijk is. Daarbij zijn doorstromende gezinshuishoudens onderscheiden als een van de primaire doelgroepen voor wie wordt gebouwd.

Visie Binnenstad 2040

Met de visie Binnenstad 2040 zet de gemeente in op een hoogwaardig stedelijk woonmilieu met een breed aanbod aan woningen, (culturele) voorzieningen en groene verblijfsgebieden. De komende tien tot vijftien jaar wil de gemeente Zoetermeer minstens 10.000 woningen bouwen. Ruim 2.000 woningen daarvan komen in de binnenstad.

De huidige woningtypen in de binnenstad laten zien dat er wel verschillende smaken zijn maar dat het aanbod te beperkt is en van standaardkwaliteit: sobere eengezinswoningen en sobere appartementen in een laag/middelduur prijssegment. De opgave is om het woningaanbod in de binnenstad substantieel uit te breiden met vooral ook woningen in een kwalitatief hoger segment en voor (nieuwe) groepen die er nu nog niet terecht kunnen, maar voor wie de binnenstad in potentie wel een gewilde plek is om te wonen: jongeren, studenten, urban professionals, empty-nesters en stedelijke gezinnen. Met een palet aan 'onderscheidende' woningtypen: topappartementen (penthouses), studio's, ruime hoogwaardige appartementen in de middenhuur en het koopsegment, 'friends'-concepten, stadswoningen voor gezinnen, houtbouw (dakopbouwen), woonboten en authentiek dorpse woningen.

De Dorpsstraat heeft een unieke positie in de binnenstad, het is het oudste en meest authentieke deel. Het zorgt met zijn sterke identiteit voor een unieke toevoeging aan de overwegend naoorlogse geplande binnenstad. In de Dorpsstraat wordt gewoond in een gemengde en gegroeide omgeving, boven winkels of in historische panden. In de afgelopen 5 tot 10 jaar zijn hier ook woningen toegevoegd vooral gericht op doorstromende gezinnen.

Versnellingsagenda Woningbouw

In oktober 2018 heeft de gemeenteraad de Versnellingsagenda Woningbouw vastgesteld. Hierin zijn veertien locaties aangewezen waar snel gestart kan worden met woningbouw. De versnelling betreft met name de grotere ontwikkellocaties in de Binnenstad en het Entreegebied. In de agenda is afgesproken om nieuwbouw te verdelen in 27% goedkope koop, 25% midden huur en 48% koopwoningen en een beperkt percentage dure huur. De primaire doelgroepen zijn jongeren, middeninkomens en empty-nesters. Ook in de Woningbouwagenda Zoetermeer wordt benoemd dat extra aandacht voor deze doelgroepen noodzakelijk is om de woningvoorraad voldoende aan te laten sluiten bij hun wensen.

Doorwerking plangebied

De druk op de woningmarkt in Zoetermeer is groot en neemt snel toe. De woningbehoefte voor de komende jaren is fors. De gemeente wil in de komende 15 jaar 10.000 woningen toevoegen aan de woningvoorraad en daarnaast onderzoeken of een extra groei tot 16.000 woningen mogelijk is. Er zijn in de gemeente nog onvoldoende harde plannen opgenomen om in deze ambitie te voorzien. Het initiatief om maximaal 60 appartementen/woningen mogelijk te maken aan de Dorpsstraat voorziet daarmee in een kwantitatieve behoefte binnen de gemeente Zoetermeer.

Het beoogde initiatief moet worden beschouwd als een goede versterking van het Zoetermeerse woonaanbod, omdat daarmee invulling wordt gegeven aan de behoefte aan meergezinswoningen. Bovendien zijn de appartementen die op begane grond gerealiseerd kunnen worden naar verwachting geschikt voor de primaire doelgroepen jongeren, middeninkomens en empty-nesters, waar in de Versnellingsagenda Woningbouw en Visie Binnenstad 2040 op wordt ingezet. De appartementen aan de Dorpsstraat zijn in potentie een geschikte woonvorm voor deze doelgroepen (kleinere omvang, grondgebonden, nabijheid voorzieningen). Daarmee wordt kwaliteit toegevoegd aan de bestaande voorraad en voorzien in een kwalitatieve behoefte. Ook is er op lokaal niveau een toenemende behoefte aan woningen in een stedelijk woonmilieu, zoals dat in Dorpsstraat aanwezig is.

Het betreft tevens woningen op een binnenstedelijke herstructureringslocatie. De voormalige detailhandelsfunctie wordt daarvoor stapsgewijs beëindigd. Met dit voornemen wordt aangesloten bij de ambities uit de woonvisie, waarin binnenstedelijk bouwen en kwaliteitsverbetering centraal staat.

Hoofdstuk 3 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk worden de diverse relevante milieu- en omgevingsaspecten aangehaald en wordt het plan hieraan getoetst.

3.1 Verkeer en parkeren

Verkeer

Het bestemmingsplan voorziet in de functieverruiming van zowel de aanloopstraten (toevoegen van woonfunctie) en het kernwinkelgebied (toevoegen van dienstverlening). Om inzicht te krijgen in het effect van deze nieuwe ontwikkelingen op de verkeersaantrekkende werking is door Mobycon onderzoek verricht naar de verwachte verkeersintensiteiten. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar Bijlage 1 van deze toelichting. Onderstaand is de conclusie van het onderzoek verwoord.

Als gevolg van de mogelijke toevoeging van maximaal 60 woningen neemt de verkeersgeneratie toe met maximaal 282 motorvoertuigen per etmaal. De toekomstige intensiteiten zijn aan de hand hiervan inzichtelijk gemaakt en aan de hand hiervan is de verkeersafwikkeling bepaald. Er wordt geconstateerd dat op geen enkel wegvak sprake is van een doorstromingsknelpunt na de toevoeging van de woningen. Daarmee wordt geconcludeerd dat het aspect verkeer de ontwikkeling bij de Dorpsstraat in Zoetermeer niet in de weg staat.

Parkeren

Bij de nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt is het van belang dat er voldoende beschikbare parkeergelegenheid wordt geboden. Om inzicht te krijgen in het effect van de nieuwe ontwikkelingen binnen dit bestemmingsplan is een parkeerberekening (parkeerbilans) opgesteld.

Nota parkeerbeleid Zoetermeer

Op 16 december 2019 heeft de gemeenteraad de nieuwe nota Parkeerbeleid Zoetermeer en de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 vastgesteld. De actualisatie van het bestaande parkeerbeleid was nodig omdat het vigerende parkeerbeleid uit 2012 op een aantal onderdelen niet meer past bij de huidige visie en ambitie van de stad. Het is met name gewenst om het parkeerbeleidskader meer doelgroepgericht en meer gebiedsspecifiek te maken. Differentiatie naar doelgroepen en gebieden biedt de stad meer mogelijkheden voor gericht maatwerk bij het vaststellen van de parkeereis bij nieuwe ontwikkelingen.

Duurzame verstedelijking, duizenden nieuwe woningen, een groen en natuurlijk leefmilieu, het behouden van een economisch aantrekkelijk vestigingsklimaat en het stimuleren van fietsgebruik, elektrisch rijden en autodelen. Zoetermeer stelt zichzelf een aantal omvangrijke ambities ten doel. Hoe parkeren in de stad plaatsvindt, draagt in een belangrijke mate bij aan het verwezenlijken van deze ambities. De hierna genoemde uitgangspunten zijn richtinggevend en vormen het kader van en de basis voor het in Zoetermeer te voeren parkeerbeleid.

1. Zoetermeer staat voor een duurzame verstedelijking en anticipeert op de veranderende mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikersgroepen binnen de verschillende delen van de stad.

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen dat nodig is bij nieuwbouw wordt rekening gehouden met specifieke kenmerken van nieuwe bewoners. Jongeren en mensen die bewust kiezen voor hoogstedelijk wonen in het centrum van een stad, hebben bijvoorbeeld minder behoefte aan het bezit van een auto. Met het nieuwe parkeerbeleid wordt ook op nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen ingespeeld.

2. De gemeente zorgt voor oplossingen voor parkeerknelpunten die aansluiten bij de

kenmerken van de verschillende wijken. Dit wordt een gebiedsgerichte aanpak genoemd.

Voor het parkeerbeleid is de stad ingedeeld in vijf gebieden. Bij het oplossen van knelpunten wordt rekening gehouden met de kenmerken van deze gebieden. De gebiedsindeling is bepaald door: de relatie met/afstand tot het Stadshart, de beschikbaarheid van openbaar vervoer, de bebouwingsdichtheid en de aanwezige voorzieningen.

3. De gemeente voert alleen parkeerregulering in als andere maatregelen niet voldoende werken of niet mogelijk zijn. Denk aan beïnvloeden van gedrag, beter benutten van bestaande parkeerplaatsen en bijbouwen van parkeerplaatsen waar dat ruimtelijk mogelijk is.

Bij het oplossen van knelpunten kijkt de gemeente eerst naar het beïnvloeden van het gedrag. Door bijvoorbeeld verbeteringen in het openbaar vervoer en stimuleren van het fietsgebruik. De gemeente ambieert een duurzame stad te zijn met een aantrekkelijke woonomgeving en er dient spaarzaam met de beperkt beschikbare openbare ruimte te worden omgegaan. Daarom worden alleen in uitzonderlijke gevallen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd als oplossing van knelpunten. Invoeren van parkeerregulering is een laatste middel om knelpunten op te lossen. Om knelpunten in de parkeersituatie goed in beeld te krijgen en om de veranderingen in buurten te volgen meten we vanaf 2020 tweejaarlijks de bezetting van de parkeerplaatsen.

4. De gemeente zorgt dat de juiste (parkeer)doelgroep op de juiste (parkeer)plaats parkeert.

Op dit moment parkeert niet altijd de juiste doelgroep op de juiste plaats. Bezoekers van het Stadshart parkeren vaak op straat terwijl er nog vrije parkeerruimte in parkeergarages aanwezig is. In het Stadshart zijn veel parkeergarages in de avond, de nacht en doordeweeks overdag matig tot laag bezet. Ook zijn er inwoners met parkeerplaatsen bij hun eigen huis die beter gebruikt kunnen worden. Dit komt omdat men de voorkeur geeft aan bijvoorbeeld een goedkope vergunning op straat of omdat het gewoon makkelijker is om voor de deur te parkeren.

Bij Randstadrailhaltes en treinstations zorgen we ervoor dat OV-gebruikers voldoende ruimte hebben om hun fiets of auto te parkeren. Hierdoor wordt het gebruik van het OV gestimuleerd.

Bij de actualisatie van het beleid kiest Zoetermeer voor een gebiedsgerichte aanpak (zie punt 2). Hieronder worden voor de vijf gebieden de belangrijkste uitgangspunten en doelen uitgelegd. Voor de uitvoering van het beleid worden er per gebied verschillende uitgangspunten gehanteerd voor wat een acceptabele parkeerdruk is en welke loopafstanden van de parkeerplaats van de auto tot de bestemming acceptabel zijn.

Loopafstanden

In onderstaande tabel staan de maximaal acceptabele loopafstanden vermeld per beleidsgebied en functie. Deze loopafstanden worden gebruikt bij het beoordelen van de parkeersituatie en of er sprake is van een parkeerknelpunt.

Gebied	1 ^e auto bewoners	2 ^e auto bewoners	Werken, bezoek, vrije tijd/ontspanning
1. Stadshart en De Entree	0 - 300 m	0 - 300 m	0 – 600 m
2. 1 ^e schil rond Stadshart	0 - 200 m	0 - 200 m	0 – 350 m
3. 2 ^e schil rond Stadshart	0 - 200 m	0 - 200 m	0 – 350 m
4. Woonwijken	0 - 200 m	0 - 200 m	0 – 350 m
5. Overige locaties	0 - 200 m	0 - 200 m	0 – 350 m

Parkeerdruk

In onderstaande tabel staan de normen voor de maximale parkeerdruk.

Gebied	Maximale parkeerdruk
1. Stadshart en De Entree	90%
2. 1 ^e schil rond Stadshart	90%
3. 2 ^e schil rond Stadshart	90%
4. Woonwijken	85%
5. Overige locaties	85%

Een parkeerdruk van 90% betekent dat 10% van de parkeerplaatsen binnen de acceptabele loopafstand beschikbaar is.

Er is sprake van een parkeerknelpunt als in een wijk of buurt de parkeerdruk structureel hoger is dan 90%/85% en de loopafstanden om een vrije parkeerplaats te vinden groter zijn de maximale loopafstanden.

Op die locaties waar de parkeerdruk structureel onder de 90%/85% blijft kunnen autoparkeerplaatsen worden opgeheven als de daarmee vrijgekomen ruimte geschikt is om:

- de parkeercapaciteit voor de fiets te vergroten en te verbeteren;
- de openbare ruimte kwalitatief te verbeteren (te vergroenen).

Als geen van deze doelen bereikt kan worden, blijven de autoparkeerplaatsen in stand.

Deelgebied Eerste schil rond het Stadshart

Het plangebied ligt in het deelgebied dat in het parkeerbeleid 'Eerste schil rond het Stadshart' genoemd wordt. De eerste schil rond het Stadshart ligt in de directe invloedssfeer van het Stadshart. De eerste schil is door haar ligging kwetsbaar voor overloop vanuit het Stadshart en tegelijkertijd moeten de hier aanwezige, bezoekerstrekkende functies (o.a. Dorpsstraat e.o.) qua bereikbaarheid voor bezoekers geborgd blijven.

De belangrijkste doelstellingen op het gebied van parkeren in de eerste schil zijn:

- Parkeren vindt veelal plaats in de openbare ruimte. Omdat vele doelgroepen van dezelfde parkeerplaatsen gebruik moeten maken, is gereguleerd parkeren (blauwe zone) meestal noodzakelijk. De huidige parkeerdurbeperking van 3 uur is daarbij het uitgangspunt. Deze parkeerdurbeperking draagt er aan bij dat werknemers op afstand parkeren en er ruimte beschikbaar is voor bezoekers van de winkels en overige functies in de Dorpsstraat en omgeving;
- Om een vermindering van het aantal interne autoverplaatsingen in de stad te bewerkstelligen (en het gebruik van de fiets te stimuleren) vindt er geen overloop plaats van parkeerders vanuit het Stadshart naar dit gebied en vice versa;
- Binnen de eerste schil wordt het gebruik van de auto voor korte verplaatsingen beperkt door middel van zonering (bewoners die een parkeerontheffing hebben kunnen daarmee alleen in hun eigen zone parkeren);
- Het gebruik van bestaande private parkeervoorzieningen, garageboxen en parkeren op eigen terrein wordt zo veel mogelijk gestimuleerd.

De te nemen maatregelen voor de eerste schil zijn voornamelijk bedoeld om de bestaande parkeersituatie in het gebied te beheersen en zo mogelijk verder te optimaliseren. Omdat in de eerste schil weinig private parkeercapaciteit aanwezig is, is er slechts beperkt de mogelijkheid om deze beter benutten.

Om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein te bevorderen worden de uitgifteregeles

voor parkeervergunningen voor woningen en andere functies die zelf beschikken over een parkeerplaats aangepast.

Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels

Parkeernormen zijn één van de beleidsinstrumenten waarmee de gemeente de parkeerbeleidsdoelen kan realiseren. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een nieuw te ontwikkelen functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. Parkeernormen worden dus gebruikt om een prognose te maken van de te verwachten minimale parkeerbehoefte bij nieuwbouw-, verbouw- en transformatieprojecten. Ook bij gebruikswijzigingen van bestaande functies kunnen parkeernormen worden gebruikt om de veranderende parkeerbehoefte in beeld te brengen. Parkeernormen worden per gemeente vastgesteld en zijn via een paraplubestemmingsplan of een specifiek bestemmingsplan juridisch bindend. Parkeernormen zorgen er op die wijze voor dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd bij nieuwe ontwikkelingen en parkeeroverlast voor de omgeving van een ontwikkeling wordt voorkomen.

1. Gebiedsindeling in drie zones

Voor het bepalen van de parkeernormen en de toepassing daarvan is er voor gekozen om Zoetermeer op te delen in 3 zones. Tot op heden golden in heel Zoetermeer dezelfde parkeernormen. Het doel hiervan is om meer gebiedsgericht te werken. De indeling in de drie zones is gebaseerd op de beschikbare ruimte, de kwaliteit van het openbaar vervoer, de ligging/fietsafstand ten opzichte van het centrale gebied Stadshart en Entree en het voorzieningenniveau. De kenmerken van de gebieden zien we terug in het huidige autobezit per gebied. In het centrumgebied is het autobezit lager dan gemiddeld (0,8 auto's per huishouden) en in de perifere woonwijken met minder OV en minder voorzieningen is het autobezit hoger (1,2 auto's per huishouden) dan gemiddeld in heel Zoetermeer (1,0). De afgelopen jaren is dit verschil in autobezit en het gemiddeld autobezit per huishouden in Zoetermeer redelijk stabiel. De indeling van de drie zones voor de parkeernormen is als volgt:

- Zone A- centrumgebied
- Zone B - in de schil van het centrumgebied
- Zone C- op grotere afstand van het centrum

2. Parkeernormen - doelgroepen en per functie

In de parkeernormenlijst en in de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 staan per zone de parkeernormen voor de auto en de fiets per functie (wonen, winkels, bedrijven, onderwijs, horeca etc). Bij de woonfunctie zijn de parkeernormen verder gedifferentieerd naar gestapelde/ grondgebonden woningen en naar grootte van de woning. Bovendien zijn er specifieke parkeernormen voor woningen voor bepaalde doelgroepen, zoals sociale/goedkope huurwoningen, studentenhuisvesting en zorgwoningen opgenomen.

3. Bijzondere voertuigen en elektrisch laden

Voor motorfietsen, bromfietsen en snorfietsen geldt dat de initiatiefnemer een bij de ontwikkeling passend aantal parkeerplaatsen zelf realiseert binnen de contouren van de ontwikkeling.

Voor de parkeerplaatsen voor mindervaliden sluit de gemeente aan bij landelijke richtlijnen van het CROW. Bij woningen en voorzieningen geldt voor mindervaliden een vraagvolgend beleid.

Voor het parkeren van scootmobielen is het Bouwbesluit van toepassing.

De gemeente wil het elektrisch rijden stimuleren en aansluiten op de transitie naar elektrisch rijden. Het huidig bezit van elektrische auto's zit rond de 1,5 %. Daarom is voor nieuwe ontwikkelingen de norm opgenomen dat 5% van de parkeerplaatsen voor auto én fiets

voorzien dient te zijn van een laadpunt. Nog eens 5% van de parkeerplaatsen moet voorbereid zijn op elektrisch laden. De eisen voor elektrisch laden gelden alleen bij bouwinitiatieven waarbij meer dan 20 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Doorwerking plangebied

Op grond van de beleidsnotitie parkeren geldt voor nieuwe ontwikkelingen dat in beginsel op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid moet worden voorzien. Er wordt echter ook gesteld dat wanneer dit in alle redelijkheid niet mogelijk is, er van het beleid afgeweken kan worden.

Omdat onderhavig bestemmingsplan een functieverruiming van een bestaand (historisch) dorpslint behelst is het logischerwijs niet mogelijk om op eigen terrein extra parkeergelegenheden te realiseren. De historisch gegroeide Dorpsstraat biedt hier simpelweg geen ruimte voor. Er zal daarom moeten worden gezien of er in de openbare ruimte voldoende parkeergelegenheden zijn om de beoogde functieverruiming in de Dorpsstraat mogelijk te maken. Hiervoor zal de nieuwe planologische situaties worden afgezet tegen de oude planologische situatie.

Het plangebied ligt in Zone B (de schil van het centrumgebied) van de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels. Er van uitgaande dat de Dorpsstraat te typeren is als 'groot wijkwinkelcentrum', dan geldt volgens de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregel een parkeernorm van 4,3 per 100 m². Gezien onderhavig bestemmingsplan het planologisch mogelijk maakt dat 6.600 m² aan winkelruimte zou kunnen worden omgezet naar naar 'wonen', betekent dit dat de huidige behoefte $66 \times 4,3 = 284$ parkeerplaatsen betreft.

Voor de maximaal 60 nieuwe woningen van gemiddeld 110 m² is de norm in Zone B 1,1 per woning (inclusief bezoekersparkeren 0,2). Dit betekent dat de nieuwe parkeerbehoefte 66 parkeerplaatsen betreft (waarvan 54 voor bewoners en 12 voor bezoekers). Hiervoor zal de werkdagavond maatgevend zijn. Dit betekent dat met bezoekersbalans het iets minder dan 66 parkeerplaatsen zal worden.

Salderen kan echter niet zomaar omdat de maatgevende dagdelen anders zullen zijn. Om die reden is een parkeerbalans vereist. Dit dient op basis van de aanwezigheidspercentages plaats te vinden. De aanwezigheidspercentages per functie worden weergegeven in onderstaande tabel.

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingsstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Onderstaand worden de aanwezigheidspercentages vertaald in een parkeerbalans waarin de oude situatie met de nieuwe situatie vergeleken wordt.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Oude situatie								
Detailhandel (284 pp)	86	171	29	213	0	284	0	0
Nieuwe situatie								
Woningen bewoners (54 pp)	27	27	49	44	54	33	44	38
Woningen bezoekers (12 pp)	2	3	10	9	0	8	12	9
Totaal woningen	29	30	59	53	54	41	56	47
Vershil	+57	-141	+30	-160	+54	-243	+56	+47

Op basis van de parkeerbalans blijkt dat er op een werkdagochtend, werkdagmiddag, koopavond en zaterdagmiddag (en zondagmiddag bij geopende winkels) de parkeerbehoefte door de ontwikkeling sterk afneemt (door omzetten van winkels naar woningen). Echter, op een werkdagavond, werkdagnacht en zaterdagavond (en zondagmiddag bij gesloten winkels) neemt de parkeerbehoefte toe met maximaal 56 parkeerplaatsen op zaterdagavond. Door de afwezigheid van bezoekers van overige detailhandel in de Dorpsstraat en de aanwezigheid van honderden parkeerplaatsen ten behoeve van de huidige detailhandel, zullen er in de omgeving op acceptabele loopafstand voldoende vrije parkeerplaatsen aanwezig zijn om op de werkdagavond, werkdagnacht en zaterdagavond de parkeerbehoefte van de woningen op te kunnen vangen.

Onderhavig bestemmingsplan maakt naast woningen in de aanloopstraten ook een functieverruiming in het kernwinkelgebied mogelijk, waardoor dienstverlening nu ook wordt toegestaan. De parkeerbehoefte van dienstverlening (kantoor) is 1,35 per 100 m2 in Zone B. Deze parkeernorm is aanzienlijk lager dan de norm die geldt voor de detailhandel die hier reeds is toegestaan. De functieverruiming in het kernwinkelgebied leidt daarmee niet tot een toename in de parkeerbehoefte.

Hiermee is aangetoond dat onderhavig planvoornemen strookt met het gestelde in de Nota Parkeerbeleid en de Nota Parkeernormen en Uitwerkingsregels.

Conclusie

Ten aanzien van verkeer en parkeren zijn er geen belemmeringen voor het plan.

3.2 Geluid

Toetsingskader

De Wet geluidhinder, en het hierop gebaseerde Besluit geluidhinder, bevatten normen en regels ter voorkoming of beperking van geluidhinder tengevolge van wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï afkomstig van een gezoneerd industrieterrein. Aangegeven wordt welke objecten bescherming genieten tegen geluid. Naast woningen gaat het onder meer om scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen, verpleeghuizen en psychiatrische ziekenhuizen.

Geluidzones

Wegen, spoorwegen en zoneringsplichtige industrieterreinen kennen geluidzones. Dit zijn afgebakende gebieden waarbinnen de normen en grenswaarden van de Wet geluidhinder en de daarbij behorende uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn. De omvang van de geluidzones is vastgelegd in de wet. Voor wegverkeer is de zone afhankelijk van het aantal rijstroken. Bij railverkeer wordt de zonebreedte bepaald door het type spoor.

Het bestemmingsplangebied ligt binnen de zones van diverse binnenstedelijke wegen en voor een klein gedeelte binnen de zone van de RandstadRail. Het gebied ligt niet binnen de zone van rijksweg A12, de HSL of de spoorlijn Den Haag-Gouda, omvat geen zoneringsplichtige industrieterreinen en ligt ook niet binnen de geluidzone van een vliegveld.

De breedte van de zone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en het soort gebied. In een akoestisch onderzoek dienen wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt meegenomen te worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Normstelling

De Wet geluidhinder bevat normen ten aanzien van de maximaal toegestane geluidbelasting. Deze normen zijn alleen van toepassing op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen of op de grens van geluidgevoelige terreinen. Er wordt onderscheid gemaakt in voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Voor alle (nieuwe) geluidgevoelige bestemmingen wordt de voorkeursgrenswaarde nagestreefd. Realisatie hiervan is echter niet altijd mogelijk. De wet biedt de mogelijkheid om ontheffing te verkrijgen van de voorkeursgrenswaarde tot de maximale ontheffingswaarde. Boven de maximale ontheffingswaarde is het ontwikkelen van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk.

Hogere waarde procedure

Als uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt, moet worden onderzocht of er maatregelen mogelijk zijn om het geluidniveau terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Hierbij moet eerst worden gekeken naar mogelijke maatregelen bij de bron (bijv. geluidsreducerend wegdek, aangepaste verkeerscirculatie of het verlagen van de rijnsnelheid), dan in de overdracht (bijvoorbeeld geluidschermen of een aangepaste verkaveling) en dan pas bij het 'ontvangend' object (bijvoorbeeld een vliesgevel). Voor het verkrijgen van een ontheffing voor een hogere grenswaarde dient een hogere waarde procedure te worden gevoerd.

Onderzoek

In deze herziening van het bestemmingsplan 1e Herziening Stadscentrum / Dorpsstraat wordt voor 60 locaties de mogelijkheid voor transformatie van winkelruimtes naar woningbouw mogelijk gemaakt. Dit is indien alle (leegstaande) winkelpanden in de aanloopstraten omgezet worden in een woonfunctie. Voor de onderbouwing dient te worden uitgegaan van het maximale planologische aantal van ca. 60 woningen. Voor deze nieuwe woonfuncties is door K+ Adviesgroep B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd om te bezien of een hogere

grenswaarde geluid nodig is. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar Bijlage 2 van de toelichting.

Wegverkeerslawaaï

Het akoestisch onderzoek is noodzakelijk omdat het plan is gelegen binnen de geluidzone van verschillende gezoneerde wegen. Daarnaast zijn in het kader van de goede ruimtelijke ordening ook de relevante 30 km/h wegen in het onderzoek meegenomen.

Aangezien het plan alleen voorziet in het mogelijk maken van een geluidgevoelige functie op de begane grond zijn de volgende wegen in het onderzoek meegenomen:

1. Dorpsstraat (30 km/h);
2. Schoolstraat (50 km/h);
3. Osylaan (30-50 km/h);
4. Schinkelweg (30 km/h);
5. Eerste Stationsstraat (30 km/h);
6. Leidsewallen (30 km/h);
7. Delftsewallen (30 km/h);
8. Van Diestlaan (50 km/h);

Naast voornoemde wegen is ook de spoorweg (Randstadrail) meegenomen in het onderzoek.

Gezien de ligging van de nieuwe woonfuncties, die alleen op de begane grond mogelijk worden gemaakt, en de overige wegen als de Willem de Zwijgerlaan en in het verlengde hiervan de Van Leeuwenhoeklaan, kan worden gesteld dat de afstand van dien aard is dat de gevelbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal blijven.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor de gezoneerde Schoolstraat de gevelbelasting ter plaatse van één woning met 1 dB de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. Deze woning, gelegen aan de Schinkelweg 11, een voormalige fietsenzaak, is in 2020 al getransformeerd naar woning. Er is een omgevingsvergunning verleend voor de verbouwing naar een woning. Daarbij zijn in het kader van het bereiken van een goed woon- en leefklimaat maatregelen getroffen om een binnenwaarde van 33 dB (streefwaarde nieuwbouweis) te borgen. Er hoeft daarom nu niet meer een hogere waarde geluid te worden verleend.

Het plan grenst ook aan 30 km/h wegvakken. In het kader van de Wet geluidhinder worden geen eisen gesteld aan woningen gelegen aan wegen waar een max. snelheid van 30 km/h geldt. Uit het onderzoek blijkt dan vanwege wegverkeerslawaaï van de Dorpsstraat, Eerste Stationstraat en de Leidsewallen er wel sprake is van een verhoogde geluidbelasting. De geluidbelasting op de gevel is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Omdat het plan voorziet in de transformatie van (leegstaande) winkelruimten op de begane grond naar nieuwe woonbestemmingen zouden in het kader van een goede ruimtelijke ordening, om een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen, gevelmaatregelen kunnen worden getroffen. In het akoestisch onderzoek is een overzicht opgenomen van de gecumuleerde gevelbelasting en de vereiste minimale geluidwering van de gevel om een binnenwaarde van 33 dB (streefwaarde nieuwbouweis) te kunnen waarborgen.

Railverkeer

Uit de rekenresultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat de gevelbelasting ten gevolge van de Randstadrail ten hoogste 54 dB zal bedragen. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. In het kader van de Wet geluidhinder worden ten aanzien van railverkeerslawaaï van de Randstadrail geen restricties opgelegd.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

3.3 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Hoofddijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect van hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

'Niet In Betekenende Mate'

De nieuwe regels maken onderscheid in projecten die wel en 'Niet In Betekenende Mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project NIBM aan de luchtkwaliteit bijdraagt, hoeft geen uitgebreid luchtonderzoek meer uitgevoerd te worden.

Doorwerking plangebied

In deze herziening van het bestemmingsplan 1e Herziening Stadscentrum / Dorpsstraat wordt voor 60 locaties de mogelijkheid voor transformatie van winkelruimtes naar woningbouw mogelijk gemaakt en wordt in het kernwinkelgebied door middel van een functieverruiming ook dienstverlening toegestaan. In paragraaf 3.1 is reeds uiteengezet welke effecten dit heeft op het aantal verkeersbewegingen van- en naar het plangebied.

Op basis van de NIBM-rekentool kan beoordeeld worden wat de invloed van het plan is op de luchtkwaliteit en of deze als "Niet In Betekenende Mate" is te kwalificeren (zie onderstaande figuur).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit			
Jaar van planrealisatie			2020
Extra verkeer als gevolg van het plan			
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)			282
Aandeel vrachtverkeer			1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³		0,25
	PM ₁₀ in µg/m ³		0,05
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³			1,2
Conclusie			
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig			

Worst-case berekening NIBM (versie 27 maart 2020)

Conclusie

Met het invullen van de NIBM-tool kan worden geconcludeerd dat de voorgestane ontwikkeling in niet betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging en een luchtkwaliteitsonderzoek niet noodzakelijk is. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor onderhavig plan.

3.4 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat bedrijven hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde uitgave Bedrijven en milieuzonering (editie 2009).

Scheiding van functies versus functiemenging

Scheiding van milieubelastende en milieugevoelige functies met behulp van milieuzonering is in de omgeving van sterk milieubelastende activiteiten zonder meer noodzakelijk. Een vergaande scheiding van functies kan echter ook leiden tot inefficiënt ruimtegebruik en een verlies aan ruimtelijke kwaliteit. Een gemengd gebied met een mix van wonen en werken, winkels en horeca stimuleert een levendig straatbeeld, een hogere sociale veiligheid en extra draagvlak voor voorzieningen. Vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik verdient het de voorkeur om functiescheiding binnen een gemengd gebied niet verder door te voeren dan met het oog op een goed woon- en leefklimaat noodzakelijk is.

Richtafstanden

In de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Omgevingstype

Er zijn twee omgevingstypes, namelijk een rustige woonwijk en gemengd gebied. Volgens de VNG-brochure is een rustige woonwijk, een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. De VNG-publicatie omschrijft een gemengd gebied, als een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen ook andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstypen gemengd gebied. In de VNG-brochure is vermeld dat de richtafstanden met één afstandsstap kunnen worden verlaagd indien sprake is van een gemengd gebied.

Functiemenging

De richtafstanden ten opzichte van de omgevingstypen rustige woonwijk, rustig buitengebied en gemengd gebied gaan uit van het principe van functiescheiding. Door het hanteren van richtafstanden tussen een bedrijventerrein of bedrijfslocatie en een gebied met een variatie aan functies (zoals wonen, horeca en kleine bedrijvigheid), wordt de toelaatbaarheid van milieubelastende functies beoordeeld.

Binnen gemengde gebieden kan echter ook sprake zijn van functiemenging. Dit betekent dat op ge-bouwniveau meerdere functies gecombineerd zijn, zoals wonen boven winkels. In de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering" is voor gebieden met functiemenging een aparte lijst (bijlage 4 VNG-uitgave) opgenomen. Bij functiemengingsgebieden kan gedacht worden aan:

- stadscentra, winkelcentra en winkelgebieden met dorpskernen;
- horecaconcentratiegebieden;
- woon-werkgebieden met kleinschalige, vooral ambachtelijke bedrijvigheid;
- gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies;
- lintbebouwing in buitengebied met veel agrarische en andere bedrijvigheid.

In tegenstelling tot rustige woonwijken zijn in dergelijke levendige gebieden desgewenst ook milieubelastende activiteiten op kortere afstand van woningen mogelijk. Het kan gaan om gebieden met functiemenging en om gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd, bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen.

Onderzoek

Het plangebied vormt het centrumgebied 'Dorpsstraat' welke voornamelijk bestaat uit diverse centrumfuncties, waaronder detailhandel, dienstverlening, horeca, maatschappelijke functies en woningen. In gebieden met functiemenging gelden geen richtafstanden. Om aan te geven welke lichthinderlijke bedrijfsactiviteiten in (gemengde) gebieden met functiemenging zijn toegestaan, is in het bestemmingsplan een specifieke Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging opgenomen. Deze is gebaseerd op lijst 4 van de VNG-brochure en specifiek gemaakt voor de functies die op grond van opgenomen bestemmingen zijn toegestaan binnen het bestemmingsplan.

De activiteiten in de Staat van bedrijfsactiviteiten voor gebieden met functiemenging bestaan uit de categorieën A, B of C met de volgende betekenis voor de toelaatbaarheid:

- categorie A: activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aan-pandig aan woningen -in gebieden met functiemenging- kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit zijn daarbij toereikend;
- categorie B: activiteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden;
- categorie C: de activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij door de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Voor het toestaan van deze activiteiten gelden de volgende randvoorwaarden:

1. het gaat om kleinschalige, ambachtelijke bedrijvigheid;
2. productie en/of laad- en loswerkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats;
3. de activiteiten (inclusief opslag) vinden hoofdzakelijk inpandig plaats;
4. activiteiten uit categorie C beschikken daarnaast over een goede aansluiting op de hoofdinfrastructuur.

Concreet betekent dit dat binnen dit bestemmingsplan ervoor gekozen is om op percelen waar op gebouwniveau wonen gecombineerd kan worden met ander functies alleen activiteiten bij recht zijn toegelaten die behoren tot categorie A van de Staat van bedrijfsactiviteiten -

functiemenging.

Uitzondering hierop is dat binnen de Centrubestemmingen ook detailhandel uit categorie B (supermarkten en warenhuizen) is toegestaan. Wat detailhandel betreft vallen supermarkten en warenhuizen in categorie B. In het plangebied zijn reeds supermarkten en warenhuizen gevestigd in combinatie met wonen. Bovendien is de aanwezigheid van supermarkten en warenhuizen in het Stads-hart/Stadscentrum van groot belang.

Op overige percelen -waar wonen en andere functies niet gecombineerd, maar naast elkaar voorkomen- zijn ook activiteiten toelaatbaar die behoren tot categorie B. Nieuwe functies/activiteiten die behoren tot categorie C zijn binnen het plangebied niet zonder meer toegestaan.

Afwijken van de gebruiksregels

Voor percelen waar op gebouwniveau wonen gecombineerd mag worden met andere functies geldt dat bij recht functies die behoren tot categorie A zijn toegestaan. In het geval van functies die vallen onder categorie B of C, dan wel functies die niet genoemd zijn, mag hiervan afgeweken worden, mits aangetoond is dat de milieuhinder niet groter is dan bij functies die vallen onder categorie A. In het plangebied worden warenhuizen en supermarkten uit categorie B direct toegelaten onder en naast woningen omdat de menging van deze functies in een centrumgebied gewenst is.

Voor overige percelen geldt dat bij recht functies die behorende tot maximaal categorie B zijn toegestaan. In het geval van functies die vallen onder categorie C, dan wel functies die niet genoemd zijn, mag hiervan afgeweken worden, mits aangetoond is dat de milieuhinder niet groter is dan bij functies die vallen onder categorie B.

Inventarisatie functies

De in het plangebied voorkomende milieuhinderlijke activiteiten zijn geïnventariseerd. Hieruit blijkt dat de bestaande dienstverlening, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen over het algemeen passen binnen de algemene toelaatbaarheid van maximaal categorie A van de Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging direct naast woningen en maximaal categorie B uit dezelfde Staat voor bedrijven die niet gecombineerd zijn met woningen. Er is in het aanloopgebied wel reeds een supermarkt aanwezig (Pilatusdam 15) uit categorie B, waar ook direct naast woningen mogelijk zijn. Deze menging van functies wordt gewenst geacht binnen het plangebied en heeft dus geen specifieke aanduiding binnen dit bestemmingsplan. De overige supermarkten/ warenhuizen in de Dorpsstraat zijn gelegen in het kernwinkelgebied, waar onderhavig projectgebied geen extra woningen mogelijk maakt.

Ontwikkelingen

Het bestemmingsplan voorziet in een functieverruiming, waardoor in de toekomst in de aanloopstraten wonen op de begane grond mogelijk wordt en in het kernwinkelgebied dienstverlening op de begane grond mogelijk wordt. De aanwezige functies/activiteiten in de Dorpsstraat vallen in principe onder categorie A van de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging. Het betreft hierbij immers functies/activiteiten die zodanig weinig belastend zijn voor hun omgeving dat deze zelfs aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd, een situatie die zich feitelijk binnen het overgrote deel van de bestaande bebouwing in de Dorpsstraat al voordoet. Het realiseren van de beoogde woningen (appartementen) binnen de bestaande winkelruimten zal in combinatie met de aanwezigheid van een van deze functies in beginsel dan ook geen belemmering vormen.

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat het aspect bedrijven en milieuzonering de vaststelling van het plan niet in de weg staat. Door het toepassen van een milieuzonering wordt een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd.

3.5 Externe veiligheid

Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden bloot-gesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Via het plaatsgebonden risico wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

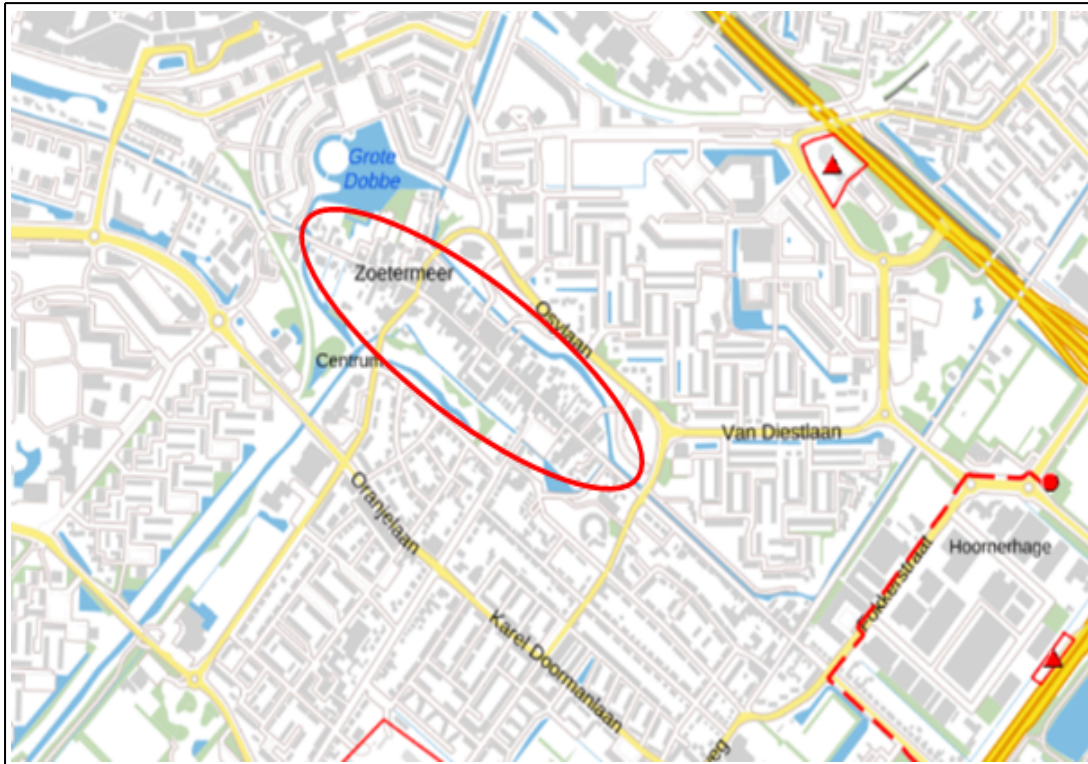
Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is.
--

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting.

Onderzoek

Op basis van de landelijke risicokaart kan geconcludeerd worden dat er geen risicovolle

activiteiten of transporten in de directe nabijheid van het plangebied plaatsvinden. Het dichtstbijzijnde transport betreft een buisleiding van de Gasunie (zie figuur 3.2). Deze ligt op 550 meter afstand op de hoek Schinkelweg-Fokkerstraat ten zuidoosten van plangebied.



Figuur 3.2. Uitsneden risicokaart met het plangebied in de rode cirkel

Conclusie

Het plangebied ligt niet binnen de invloedssfeer van risicovolle activiteiten of transporten. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het plan.

3.6 Ecologie

Toetsingskader Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming ingegaan. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Doel van de Wet natuurbescherming is drieledig:

1. bescherming van de biodiversiteit in Nederland;
2. decentralisatie van verantwoordelijkheden;
3. vereenvoudiging van regels.

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwetgeving. Zowel in vroegere Flora- en faunawet als in de nieuwe Wet natuurbescherming staan verbodsbepalingen: activiteiten die schadelijk zijn voor beschermde dier- en plantsoorten zijn verboden. Verboden activiteiten wijzigen nauwelijks. Wel zijn enkele definities aangepast. Zo is onopzettelijk verstoren niet meer strafbaar en is opzettelijk verstoren van vogels in sommige situaties toegestaan. Maar verstoren zonder dat tevoren goed onderzoek naar beschermde soorten is uitgevoerd, blijft strafbaar.

Onderzoek

Onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op transformatie of functieverruiming binnen bestaande bebouwing. Hiervoor zullen alleen inpassende aanpassingen mogelijk gemaakt worden. Er worden daarom geen natuurwaarden bedreigd en beschadigd. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen plannen geen overtreding van de Wet natuurbescherming tot gevolg hebben.

3.7 Bodem

Toetsingskader

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. Met andere woorden, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht.

Onderzoek

De Dorpsstraat wordt beschouwd als een gebied waar weinig bodembedreigende activiteiten plaatsvinden of hebben gevonden. Dit wordt bevestigd door de resultaten uit de inventarisatie van de bodemonderzoeken die heeft plaatsgevonden in het kader van het bestemmingsplan Stadscentrum-Dorpsstraat dat in 2014 is vastgesteld.

In het plangebied bevinden zich geen locaties waar nog bodembedreigende activiteiten plaatsvinden. Ook bevinden zich geen onbenutte bouwlocaties binnen het plangebied.

Wel kan het zijn dat bij herontwikkeling en de aanvraag van bepaalde bouwaanvragen, voor zover dat nog niet gedaan is, mogelijk toch bodemonderzoek conform de NEN 5470 plaats dient te vinden. Dit moet per locatie bepaald worden. Naar verwachting zullen er geen belemmeringen aangetoond worden ten aanzien van (her)ontwikkeling van locaties. Ook wat betreft het omvormen van locaties, bijvoorbeeld van winkelruimte naar woonbestemming worden geen risico's verwacht met betrekking tot bodemverontreiniging.

Conclusie

De bodemgesteldheid van het plangebied vormt geen belemmering voor het initiatief.

3.8 Water

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder b van het Bro) dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt.

In het rapport van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw is geconcludeerd dat Nederland zijn

waterhuishouding niet op orde heeft. Water dient (in de toekomst) een mede-ordenend principe te worden. In het bestemmingsplan dient daarom aandacht besteed te worden aan water. In het Nationaal waterakkoord, dat gesloten is tussen het Rijk, gemeenten, waterschappen en provincies, is opgenomen hoe de partijen met water wensen om te gaan. De opgave is te zorgen voor veiligheid en te beschikken over voldoende mogelijkheden voor waterberging ter voorkoming van waterlast, watertekort en het verslechteren van de waterkwaliteit. De watertoets is ingevoerd om te kijken in hoeverre hier aan voldaan wordt.

Het plangebied valt binnen de beheergrenzen van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het Hoogheemraadschap beheert de kwantiteit en kwaliteit van het water.

De Dorpsstraat, en daarmee het plangebied, valt geheel in de Nieuwe Driemanspolder van het Hoogheemraadschap van Rijnland en heeft een polderpeil van - 5,82 N.A.P. De Dorpsstraat heeft een gescheiden rioolstelsel.

Doorwerking plangebied

In het beheergebied van het Hoogheemraadschap geldt dat indien er sprake is van een toename van verhard oppervlak met meer dan 500 m² ten opzichte van de huidige situatie, deze toename gecompenseerd moet worden door het realiseren van aanvullende waterberging. Onderhavig bestemmingsplan maakt geen toename van verharding mogelijk, maar enkel functieverruiming. Om deze reden hoeft niet te worden voorzien in extra waterberging.

Conclusie

Water vormt daarmee geen belemmering voor het project.

3.9 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

Gemeenten en provincies moeten ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

Derhalve dient getoetst te worden aan de drempelwaarden uit het Besluit milieueffectrapportage. In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. De drempel voor een formele mer-beoordelingsplicht ligt bij 100 ha, 2.000 woningen of 200.000 m² bvo. In dit geval worden deze drempels niet overschreden waardoor geconcludeerd kan worden dat er geen milieueffectrapport hoeft te worden opgemaakt.

Dat neemt echter niet weg dat als de activiteiten onder de drempelwaarden blijven, er toch gezien moet worden of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling (een zogenaamde 'vormvrije mer-beoordeling'). Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Doorwerking plangebied

In de eerdere paragrafen in dit hoofdstuk wordt weergegeven hoe het plan zich verhoudt tot de diverse relevante milieukaders (zoals geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodem, archeologie, ecologie en water). De conclusie luidt dat de in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen haalbaar en uitvoerbaar zijn. Het gebied, dat bestaat uit de Dorpsstraat, heeft geen bijzondere ecologische functie. Ook ten aanzien van overige (milieu-)aspecten (geluid, verkeer, luchtkwaliteit, externe veiligheid, water) zijn geen nadelige gevolgen te verwachten.

Voorts kan gesteld worden dat het bestemmingsplan betrekking heeft op bestaand stedelijk gebied en liggen er geen kwetsbare gebieden in of in de nabijheid van het plangebied.

De woningen die mogelijk worden gemaakt en de extra dienstverlening, zullen door transformatie van leegstaande winkels in de Dorpsstraat gerealiseerd worden. Er vindt dus geen extra ruimtebeslag plaats. Deze ruimte is echter reeds geheel verhard.

Geconstateerd kan worden dat niet is gebleken van feiten en omstandigheden (waarbij onder meer rekening is gehouden met de criteria in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (richtlijn 85/337/EEG) die maken dat de uitvoering van dit plan kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen die het verrichten van vervolgmilieuonderzoek (eventueel in de vorm van een milieueffectrapportage) noodzakelijk maken.

Gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten, zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Voor het bestemmingsplan is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

Hoofdstuk 4 Juridische planopzet

4.1 inleiding

Een bestemmingsplan is een juridisch bindend plan dat bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het plan, waarbij de regels de gebruiks- en bouwmogelijkheden van de gronden regelen en de verbeelding de rol heeft van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave, verantwoording en onderbouwing van het plan en als uitleg bij de verbeelding en regels.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat het bestemmingsplan langs elektronische weg beschikbaar wordt gesteld. Dit brengt met zich mee dat het plan digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze moet worden gepresenteerd. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan het bestemmingsplan moet voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) bindende afspraken waarmee bij het maken van ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. De SVBP 2012 kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvoi. Dit bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met de SVBP 2012 en wordt op de voorgeschreven wijze digitaal beschikbaar gesteld.

4.2 Partiële herziening

Dit bestemmingsplan betreft een partiële (gedeeltelijke) herziening van het bestemmingsplan "1e Herziening Stadscentrum/ Dorpsstraat". Ten opzichte van dit bestemmingsplan wordt de bestemming 'Centrum - 3' opnieuw vastgesteld.

Om de gewenste ontwikkelingen zoals omschreven in hoofdstuk 1 mogelijk te maken, zijn de plankaart en de planregels aangepast. In deze "2e partiële herziening bestemmingsplan Stadscentrum/Dorpsstraat" is gebruik gemaakt van de landelijke richtlijn Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Hierin zijn verplichtingen opgenomen ten aanzien van de opbouw en presentatie van het bestemmingsplan.

4.2.1 Toevoegen functies

Een belangrijke opgave voor de Dorpsstraat betreft de realisatie van een compact (kern)winkelgebied met gemengde randen. Er is sprake van een concentratie- en transformatie-opgave. Om te komen tot permanente en passende invulling van de leegstand, is de ambitie om de mogelijkheid te bieden leegstaande vierkante meters in het aanloopgebied te transformeren naar woningen. Daarnaast zijn er voor het kernwinkelgebied ruimere mogelijkheden opgenomen voor woningen (uitsluitend in de diepe panden vanaf 15 meter achter de voorgevelrooilijn) en dienstverlening. Het reeds geldende totaal toegestane vierkante meters horeca wordt in onderhavig bestemmingsplan vanuit leefbaarheidsoverwegingen gehandhaafd.

4.2.2 Concentratie detailhandel

Om te komen tot een compact (kern)winkelgebied, moeten detailhandelsfuncties buiten het kernwinkelgebied teruggedrongen worden. Daarom is in het onderhavige bestemmingsplan de regeling voor vestiging van detailhandel aangepast. Binnen de op de verbeelding opgenomen zone ('specifieke vorm van centrum - kernwinkelgebied') is detailhandel algemeen toegestaan. Voor de percelen gelegen buiten deze zone, is nieuwe detailhandel in principe niet meer mogelijk. Bestaande winkels in de aanloopstraten mogen blijven, hiervoor is een aanduiding 'detailhandel' opgenomen. En de bestaande mogelijkheden voor horeca, dienstverlening, maatschappelijk en ambachtelijke bedrijvigheid, blijven ook intact. Nieuwvestiging van detailhandel is echter niet meer mogelijk, tenzij gebruik gemaakt wordt van de afwijkingsbevoegdheid die in het bestemmingsplan is opgenomen. Deze afwijkingsbevoegdheid met een geldigheidsduur van 5 jaar, is bedoeld voor uitzonderingsgevallen. In de afwijkingsbevoegdheid worden de voorwaarden benoemd waaraan een aanvraag getoetst zal worden.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Procedure

Voor de vaststelling van het Detailhandelsbeleid 2019-2023 is een participatietraject doorlopen. Zoals gebruikelijk bij bestemmingsplannen waarvoor al participatie is verleend, heeft het college op 5 januari 2021 besloten om voor dit bestemmingsplan geen participatie te verlenen. Het bestemmingsplan is tenslotte de vertaling van hetgeen in het Detailhandelsbeleid is opgenomen, zoals deze na de participatie daarover is vastgesteld. Op grond van artikel 2 lid 7 sub d en sub e van de Samenspraakverordening is besloten om geen participatie te verlenen, omdat al eerder participatie heeft plaatsgehad en omdat nog zienswijzen kunnen worden ingediend.

Er is wel veelvuldig overleg geweest met de Vereniging Dorpsstraat Vastgoed (BIZ) en de Ondernemersvereniging Dorpsstraat over de begrenzing van het kernwinkelgebied en voorgestelde regeling in het bestemmingsplan.

Een voorontwerpbestemmingsplan is op 5 januari 2021 vastgesteld. Daarop is het wettelijke vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro doorlopen. Dit heeft niet tot wijzigingen geleid.

Vervolgens is door het college van B&W op 16 maart 2021 ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerp van het bestemmingsplan heeft gedurende 6 weken ter visie gelegen vanaf 25 maart 2021 tot en met 5 mei 2021.

Er zijn tijdens deze periode 5 zienswijzen ingediend.

Deze zijn opgenomen en beantwoord in de Nota van Beantwoording Zienswijzen. (zie Bijlage 4).

De aanpassingen aan het ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen in de Nota van Aanpassingen (zie Bijlage 5).

Commissie Stad.....

Gemeenteraad.....

5.2 Financiële uitvoerbaarheid

Uitvoerbaarheid

Het betreft een herziening van het bestemmingsplan 1e Herziening Stadscentrum/Dorpsstraat waarin de transformatie van leegstaande winkelruimtes naar woningen en dienstverlening mogelijk wordt gemaakt.

Alle locaties zijn in eigendom bij private partijen. Het betreft private ontwikkelingen waarbij de financiële risico's worden gedragen door voldoende draagkrachtige partijen.

De projecten worden op particulier initiatief gerealiseerd. De kosten in verband met de transformatie en uitbreidingen zijn dan ook voor rekening van de initiatiefnemers. De projecten worden gefinancierd uit eigen middelen van de initiatiefnemers.

Er is voorts door bureau Bro een planschaderisicoanalyse in opdracht van de gemeente Zoetermeer uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er geen reële kans is op (directe) planschade. De rapportage is bijgevoegd in Bijlage 6.

Geconcludeerd kan worden dat de uitvoerbaarheid voldoende is verzekerd.

