Hugo de Grootlaan / Aletta Jacobslaan Oosterheem

Inhoudsopgave

Toelichting **4**

Hoofdstuk 1 Inleiding **5**
1.1 Ligging en begrenzing plangebied 5
1.2 Aanleiding planherziening 6
1.3 Huidige juridische planregelingen 6

Hoofdstuk 2 Beleidskaders **8**
2.1 Rijksbeleid 8
2.2 Provinciaal beleid 8
2.3 Regionaal beleid 12
2.4 Gemeentelijk beleid 14

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie **19**
3.1 Ontstaansgeschiedenis 19
3.2 Cultuurhistorie en archeologie 20

Hoofdstuk 4 Beschrijving plan **22**
4.1 Nieuwe ontwikkelingen 22
4.2 Verkeer en parkeren 26

Hoofdstuk 5 Milieu en leefkwaliteit **31**
5.1 Strategische milieu-beoordeling 31
5.2 Geluidhinder 31
5.3 Trillingshinder 33
5.4 Bodemkwaliteit 35
5.5 Luchtkwaliteit 37
5.6 Water 38
5.7 Bedrijven en milieuzonering 42
5.8 Externe veiligheid 43
5.9 Natuurwaarden 45
5.10 Bezonning 47

Hoofdstuk 6 Juridische vormgeving **49**
6.1 Inleidende regels 49
6.2 Bestemmingsregels 49
6.3 Algemene regels 51
6.4 Overgangs- en slotregels 52

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid **53**
7.1 Financiële uitvoerbaarheid 53
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 54

Hoofdstuk 8 Handhaving **55**

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Ligging en begrenzing plangebied

In het noordoosten van Zoetermeer ligt de wijk Oosterheem. Centraal in deze wijk, aan de Hugo de Grootlaan en de Aletta Jacobslaan, liggen vier braakliggende percelen. Deze vormen tezamen het plangebied van dit bestemmingsplan. Het plangebied wordt ingesloten door twee woonbuurten, aan de noordoostelijke en zuidwestelijke zijde.



Afbeelding 1.1.: Ligging plangebied in Zoetermeer.

Het plangebied ligt ten noordoosten van de Hugo de Grootlaan en de Aletta Jacobslaan, en omvat alleen de braakliggende percelen. Het plangebied bestaat zodoende uit vier losse 'blokken'. Hiervoor is gekozen omdat alleen op deze percelen ontwikkelingen zijn voorzien. Voor de omliggende infrastructuur en groengebieden kan het vigerende bestemmingsplan van kracht blijven. Globaal wordt het plangebied begrensd door:

- De Hagesteinstraat en Puttershoekstraat met daaraan gelegen (woon)bebouwing aan de noordoostzijde;
- Het Heemkanaal en bestaande bebouwing aan de Portugaalstraat aan de zuidoostzijde;
- De Hugo de Grootlaan en Aletta Jacobslaan met tussenliggende rotondes aan de zuidwestzijde;
- De Hekendorpstraat aan de noordwestzijde.
- Van west naar oost wordt het plangebied doorkruist door de Heicopstraat, de Hazerswoudestraat en Nieuwlandstraat, met daartussen het perceel waarop reeds bebouwing aanwezig is ter hoogte van het Randstadrailstation, en de Peursumstraat.



Afbeelding 1.2.: Begrenzing plangebied.

1.2 Aanleiding planherziening

Voor de zone rondom het Randstadrail-station Willem Dreeslaan is in 2013 een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. In dit bestemmingsplan zijn de vier braakliggende percelen ten noorden van de Aletta Jacobslaan en de Hugo de Grootlaan bestemd ten behoeve van bedrijvigheid. Door de crisis is het gebied echter nooit tot ontwikkeling als bedrijventerrein gekomen. In de tussentijd heeft het plangebied verschillende tijdelijke functies gekend.

Het voornemen bestaat nu om het gebied te herbestemmen en te ontwikkelen tot woongebied. Het huidige bestemmingsplan biedt echter geen mogelijkheiden om te kunnen voorzien in de voorgenomen ontwikkelingen waardoor een nieuw juridisch-planologisch kader benodigd is. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

1.3 Huidige juridische planregelingen

Het plangebied ligt in het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Oosterhage / Businesspark Oosterheem", dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 24 juni 2013.



Afbeelding 1.3.: overzicht geldende bestemmingsplan (voorliggend plangebied is rood omkaderd).

Strijdigheid met vigerend bestemmingsplan

In het vigerende bestemmingsplan "Bedrijventerrein Oosterhage / Businesspark Oosterheem" kent het voorliggende plangebied de bestemmingen 'Gemengd - 1', 'Groen', 'Verkeer' en 'Water'. Bovendien kent het plangebied de dubbelbestemmingen 'Waterstaat' en 'Leiding - Water'. Het voornemen bestaat om ter plaatse van de bestemmingen 'Gemengd - 1' en 'Groen' woningbouw te ontwikkelen. Woningen zijn binnen deze bestemmingen echter niet mogelijk. Functioneel gezien zijn ze niet mogelijk maar ook in ruimtelijk opzicht bestaan er belemmeringen. De beoogde woningen zijn namelijk (deels) buiten de bouwvlakken geprojecteerd.

Binnen de huidige bestemming 'Groen' zijn in de toekomstige situatie parkeerplaatsen en in- en uitritten voorzien. Binnen deze bestemming zijn parkeerplaatsen echter niet mogelijk en in- en uitritten zelfs expliciet uitgesloten.

Daarmee is de beoogde ontwikkeling zowel in ruimtelijk als functioneel opzicht strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken dient daarom een nieuw juridisch-planologisch kader te worden opgesteld. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

Hoofdstuk 2 Beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Barro (2011) en Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van kracht geworden. Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

Op 1 oktober 2012 is aan het Barro een aantal onderwerpen toegevoegd. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Aan artikel 3.6.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is op 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking toegevoegd.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Deze structuurvisie bundelt het nationale ruimtelijke en infrastructuurbeleid in 13 nationale belangen. Met de uitbreiding van het Barro en het Bro is de juridische verankering van de SVIR nagenoeg compleet.

Doorwerking plangebied

De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende plangebied. Wel dient getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Gemeenten en provincies zijn namelijk verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de duurzaamheidsladder op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Kortheidshalve wordt verwezen naar de motivering zoals opgenomen in paragraaf 2.2.3.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 heeft de provincie Zuid-Holland het Omgevingsbeleid vastgesteld. Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening.

Daarnaast zijn in het Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie zelf invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en -plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit.

Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Uit de provinciale opgaven worden samenhangende beleidskeuzes gemaakt, die doorwerken naar uitvoeringsprogramma's en naar regels in de verordening. De ruimtelijke hoofdstructuur maakt met een integraal kaartbeeld inzichtelijk hoe de strategische

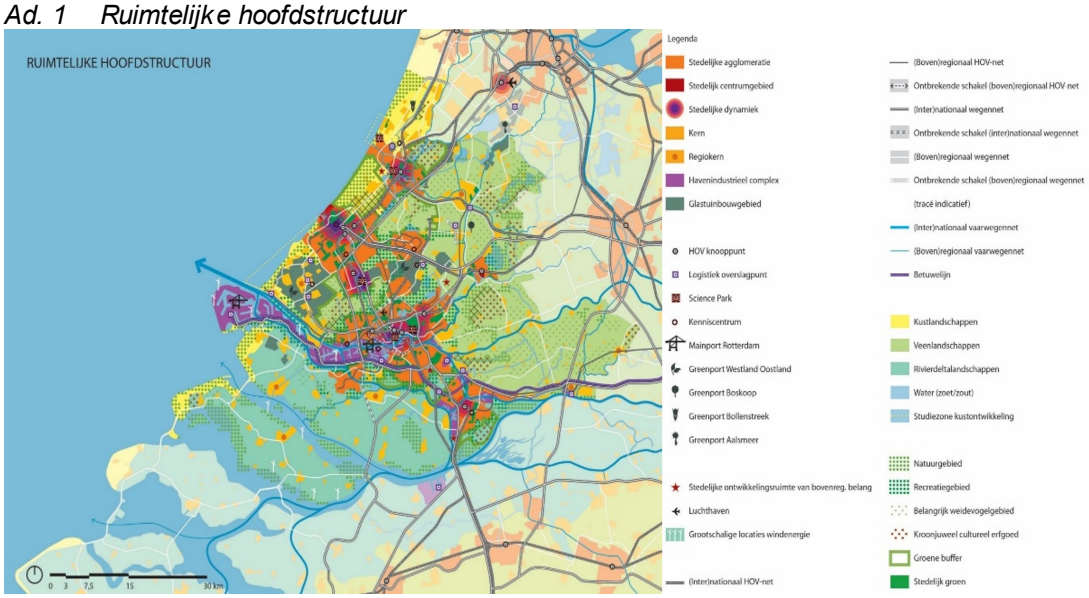
beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie ruimtelijk samenkomen.

2.2.2 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Zuid-Holland

Door het samenvoegen van verschillende beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving sorteert de provincie voor op de Omgevingswet. De Omgevingswet verplicht het Rijk, de provincies en gemeenten een omgevingsvisie te maken. De provinciale Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een beschrijving en kaartbeelden van de *ruimtelijke hoofdstructuur*;
- De ontwikkelrichting van het *omgevingsbeleid*: ambities en sturing
- Een beschrijving van de *omgevingskwaliteit* van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
- De samenhangende beleidskeuzes voor de fysieke leefomgeving.

Ad. 1 Ruimtelijke hoofdstructuur



Ad. 2 Omgevingsbeleid: ambities en sturing

De ambitie van de provincie is een slim, schoon en sterk Zuid-Holland. De Provincie gaat uit van zes richtinggevende ambities, waarbinnen een aantal opgaven zijn geformuleerd:

1. Naar een klimaatbestendige delta
2. Naar een nieuwe economie: the next level
3. Naar een levendige meerkernige metropool
4. Energievernieuwing
5. Best bereikbare provincie
6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Ad. 3 Omgevingskwaliteit

Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Onder 'omgevingskwaliteit' wordt verstaan: het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. Ofwel een samenvoeging van ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) en milieukwaliteit (gezondheid en veiligheid).

De Omgevingskwaliteit bestaat uit de unieke kwaliteiten van Zuid-Holland, het toepassen van de leefomgevingstoets (beleidscyclus en monitoring) en een nadere uitwerking van het provinciale beleid. Dit laatste gebeurt door middel van een 'kwaliteitskaart' en bijbehorende 'richtpunten ruimtelijke kwaliteit'.

Kwaliteitskaart, richtpunten en gebiedsprofielen

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en omgevingskwaliteit. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een 'ja, mits-beleid': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten (de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en de laag van de beleving), samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening. Ontwikkelingen moeten rekening houden met deze richtpunten. De kwaliteiten zijn uitgewerkt in de gebiedsprofielen.

Laag van de ondergrond

In de laag van de ondergrond is het plangebied aangeduid als 'bijzonder reliëf en aardkundige waarden'. Richtpunten voor voorgenomen ontwikkeling zijn:

- Ontwikkelingen houden de onregelmatige patronen en het reliëf in het landschap herkenbaar en in stand.
- Waar mogelijk worden de archeologische waarden van deze structuren meer herkenbaar gemaakt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in dratische ingrepen in de onregelmatige patronen en het reliëf in het landschap. In het plangebied bestaan geen archeologische waarden. Voorgenomen ontwikkeling is dan ook niet in strijd met de richtpunten behorend bij de laag van de ondergrond.

Laag van de stedelijke occupatie

In de laag van de stedelijke occupatie is het plangebied aangeduid als 'steden en dorpen'. Relevante richtpunten voor voorgenomen ontwikkeling zijn:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Daar waar hoogbouw niet samenvalt met “zwaartepunten” in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand (zie stads- en dorpsranden).
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.

Voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van verschillende blokken rijwoningen en een viertal appartementencomplexen. Deze rijwoningen worden maximaal drie bouwlagen hoog. De appartementencomplexen mogen, op basis van dit bestemmingsplan, tot een hoogte van vijf bouwlagen worden gerealiseerd. Hiermee sluit de bebouwing qua hoogte aan bij de bebouwing in de omgeving. Daarnaast worden de woningen ingepast in de bestaande stedenbouwkundig structuur met aandacht voor de stedelijke groenstructuur. Voorgenomen ontwikkeling is in lijn met richtpunten uit de laag van de stedelijke occupatie.

Voor Zoetermeer is geen gebiedsprofiel vastgesteld. Hieraan kan en hoeft dan ook niet getoetst te worden.

Ad. 4 Beleidskeuzes

De provincie heeft 12 provinciale opgaven gedefinieerd, die elk bestaan uit samenhangende beleidskeuzes. Deze beleidskeuzes werken door naar uitvoeringsprogramma's en regels in de verordening. De relevante beleidskeuzes worden hieronder beknopt toegelicht.

- Ruimte en verstedelijking: zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied.
- Wonen: bevorderen van de beschikbaarheid van voldoende passende woningen in een aantrekkelijke leefomgeving, aansluitend op de behoeften van verschillende doelgroepen.
- Bereikbaarheid: bevorderen van een goede en veilige bereikbaarheid, met een mobiliteitsnetwerk dat keuzevrijheid biedt en aansluit op de behoeften van reizigers en vervoerders.

Voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van een gevarieerd programma op braakliggende gronden. Hierdoor wordt een onderbenutte plek binnen het bestaande stedelijk gebied beter benut. Aangesloten wordt op de bestaande structuur van de wijk. Daarnaast ligt het gebied op zeer korte afstand van een Randstadrailstation. Hierdoor is het goed bereikbaar en kennen toekomstige bewoners een keuze tussen verschillende modaliteiten. Voorgenomen ontwikkeling voorziet in de ontwikkeling van een gevarieerd en goed bereikbaar woonmilieu op een onderbenutte locatie en is daarmee in lijn met de provinciale beleidskeuzes.

2.2.3 Nieuwe ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid twee en drie Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Toetsing aan de nieuwe Ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat 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.

Indien een bestemmingsplan wijzigingsbevoegdheden of uitwerkingsplichten bevat, kan bij het moederplan worden bepaald dat de Laddertoets zich niet richt op de toelichting bij het moederplan, maar op de toelichting bij het wijzigings- of uitwerkingsplan.

Planspecifiek

Voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van 166 woningen. Hiervan worden er 116 uitgevoerd als appartement en worden er 50 rij- en hoekwoningen gerealiseerd. In het woningbouwprogramma Zoetermeer zijn de gronden, waarop de ontwikkeling is voorzien, op 11 september 2017 aangewezen als (solitaire) woningbouwlocatie.

Voorliggend plan is opgenomen in de lijst met projecten behorend bij de regionale woonvisie 2018. De provincie heeft ingestemd met het woningbouwprogramma en de behoefteonderbouwing voor de plannen tot 2030. Het plan is regionaal afgestemd en voldoet daarmee aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie

De ontwikkeling van 166 woningen in het gebied aan de Hugo de Grootlaan en de Aletta Jacobslaan is in lijn met het provinciale omgevingsbeleid. Daarnaast wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Het beleid van de provincie Zuid-Holland vormt zodoende geen belemmering voor de ontwikkeling.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is het bestuurlijke samenwerkingsverband van 23 gemeenten. Deze gemeenten bundelen hun kennis en krachten om het economisch vestigingsklimaat te versterken en de bereikbaarheid te verbeteren. Het Rijk heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de status van vervoerregio gegeven, en daarmee ook wettelijke taken rond verkeer en vervoer.

In 2019 is door de MRDH de Strategische Agenda 2022 'Samen aan het werk!' gepubliceerd. Hierin zijn twee hoofdopgaven geformuleerd: vernieuwen economie en verbeteren bereikbaarheid. De Strategische Agenda omvat naast de twee kerntaken, verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat, vanuit de twee kerntaken ook een aantal terreinen die hiermee onlosmakelijk verbonden zijn. De verstedelijkingsopgave kan niet los worden gezien van de infrastructuur. Woningen bouwen kan alleen als openbaar vervoer, wegen en fietspaden daar goed op afgestemd zijn. En de economie vereist dat de energietransitie goed verloopt.

De provincie Zuid-Holland gaat uit van planologisch behoud van terreinen met een bedrijfsbestemming. De omgevingsverordening stelt dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een bestaand bedrijventerrein en dat gehele of gedeeltelijke transformatie naar een andere bestemming dan bedrijven mogelijk maakt, in de toelichting verantwoordt op welke wijze binnen de regio compensatie van bedrijventerrein zal plaatsvinden. Compensatie kan achterwege blijven, indien regionale afstemming heeft plaatsgevonden en hieruit is gebleken dat na transformatie voldoende bedrijventerrein in de regio beschikbaar zal blijven, afgezet tegen de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. Het Business Park Oosterheem, waarvan het plangebied deel uitmaakt, is in de regio aangemeld als transformatiegebied. Voor de realisatie van woningbouw op deze locatie moet (gemengde) bedrijvigheid in de milieucategorie 2 worden onttrokken. Het gaat hierbij om ruim 2,7 hectare, verspreid over de locaties Willem Dreeslaan, Hugo de Grootlaan en Aletta Jacobslaan. De bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat van de MRDH heeft op 18 maart 2020 een positief advies gegeven over het afwijken van de huidige bedrijvenbestemming ten behoeve van woningbouw. De adviesbrief is opgenomen als Bijlage 1 bij deze toelichting. Deze transformatie heeft geen negatief effect op het economisch vestigingsklimaat in Zoetermeer en de regio omdat er voldoende aanbod van bedrijventerrein in Zoetermeer is en voor de transformatie geen bedrijven hoeven te wijken.

2.3.2 Woonvisie woningmarktregio Haaglanden 2017-2021

De woonvisie woningmarktregio Haaglanden is een regionale woonvisie die richtinggevend is voor gemeenten bij hun lokale woonbeleid. Het belangrijkste doel van de woonvisie is het samen verder versterken van de woningmarktregio Haaglanden. Dit vraagt om goed afgestemd woonbeleid zodat gemeenten elkaar qua lokale woonagende aanvullen in plaats van beconcurreren. Daarnaast beoogt de visie ook een stimulerende uitwerking te hebben op alle bij het het wonen in Haaglanden betrokken partijen.

In de in de visie geschetste nieuwe werkelijkheid van de woningmarkt worden nieuwe uitdagingen en opgaven geschetst. De belangrijkste uitdagingen en opgaven zijn:

- De spanning in de regio tussen een oplopende vraag naar woningen en de schaarse aanwezige ruimte vraagt om een uitgekiende aanpak.
- Het goed houden en versterken van het woon- en vestigingsklimaat in de regio.
- Een goede ligging en bereikbaarheid is in de toekomst essentieel.
- Het op een adequate manier inspelen op bevolkingsontwikkeling in de regio, alsook op de specifieke woonwensen van verschillende soorten huishoudens.
- Het, zowel curatief als preventief, komen tot noodzakelijke vernieuwingen in wijken binnen de regio waar fysieke en sociale problemen spelen.

Voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van 166 woningen in verschillende typen segmenten op braakliggende gronden in de directe nabijheid van een Randstadrail-halte.

Hiermee wordt een onderbenutte locatie aangewend om een positieve bijdrage aan de woningmarkt te leveren. De ontwikkeling draagt bij aan diverse uitdagingen en opgaven die benoemd zijn in de regionale woonvisie en is in lijn met dit beleid.

2.3.3 Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

Waterbeheerplan 2016 - 2021

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (verder HHSK) is vastgelegd in het waterbeheerplan HHSK 2016-2021, de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, peilbesluiten en de leggers. Het HHSK streeft ernaar om samen met gemeenten als partners op te trekken. Er moet worden ingezet op intensief overleg met gemeentebesturen voor het kunnen realiseren van projecten. De ruimtelijke ordening en de waterhuishouding moeten in onderlinge relatie worden ontwikkeld. Op basis van ervaring en deskundigheid adviseert HHSK over de mogelijkheden voor een duurzaam watersysteem. De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat op een duurzamer wijze met het stedelijk waterbeheer dient te worden omgegaan, mede gezien de klimaatveranderingen. Aandachtspunten voor het duurzame stedelijk waterbeheer zijn het minimaliseren van wateroverlast, het realiseren van voldoende waterberging waarbij zoveel mogelijk een ecologische inrichting wordt nagestreefd, het verantwoord afkoppelen van verhard oppervlak en het voorkomen van diffuse verontreinigingen door toepassing van duurzame bouwmaterialen.

De visie is uitgewerkt in een concreet maatregelenplan:

- Het woongenot, de belevingswaarde en de recreatieve mogelijkheden op en in het water voor burgers nemen toe;
- De waterkwaliteit voldoet tenminste aan de algemene milieukwaliteitseisen;
- Het waterhuishoudkundig systeem kent goede aan- en afvoermogelijkheden, waarbij de doorspoelbaarheid en de mogelijkheid om onder normale omstandigheden het waterpeil binnen zekere marges te handhaven, voldoende worden gewaarborgd;
- Het watersysteem is zo ingericht dat het de ontwikkeling van biologisch gezond water bevordert.

Voor ontwikkelingen is het waterbeheerplan van HHSK 2016 – 2021 van het hoogheemraadschap van belang. Ontwikkelingen gaan vaak gepaard met een toename van het verharde oppervlak. In het waterbeheerplan van HHSK 2016 – 2021 is beschreven hoe het hoogheemraadschap omgaat met het bergen van oppervlaktewater bij een toenemende verharding van het oppervlak. In zijn algemeenheid geldt verder dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsysteem bij het Hoogheemraadschap vergunning dient te worden aangevraagd op grond van de Keur. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van overstorten, van de hemelwaterafvoer op het oppervlaktewater, het dempen en graven van water en het aanbrengen van verhard oppervlak. De Keur maakt het mogelijk dat het Hoogheemraadschap haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren.

In paragraaf 5.6 van deze toelichting wordt nader ingegaan op het aspect water in relatie tot voorliggend plangebied.

Keur en Legger

Alle handelingen of werkzaamheden in de nabijheid van watergangen en waterschapswegen vallen onder de regels van de 'Keur van Schieland en de Krimpenerwaard'. In deze verordening van het Hoogheemraadschap zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. In de meeste gevallen zal een vergunning moeten worden verleend door het Hoogheemraadschap.

De Legger van het Hoogheemraadschap is een register waarin functie, afmetingen en onderhoudsplichtigen van wateren (zoals sloten en vaarten), waterbergingen en natuurvriendelijke oevers vastgelegd zijn. Ook geeft de Legger de ligging van wateren, waterbergingen en natuurvriendelijke oevers aan, zodat duidelijk is waarop de Keur van toepassing is.

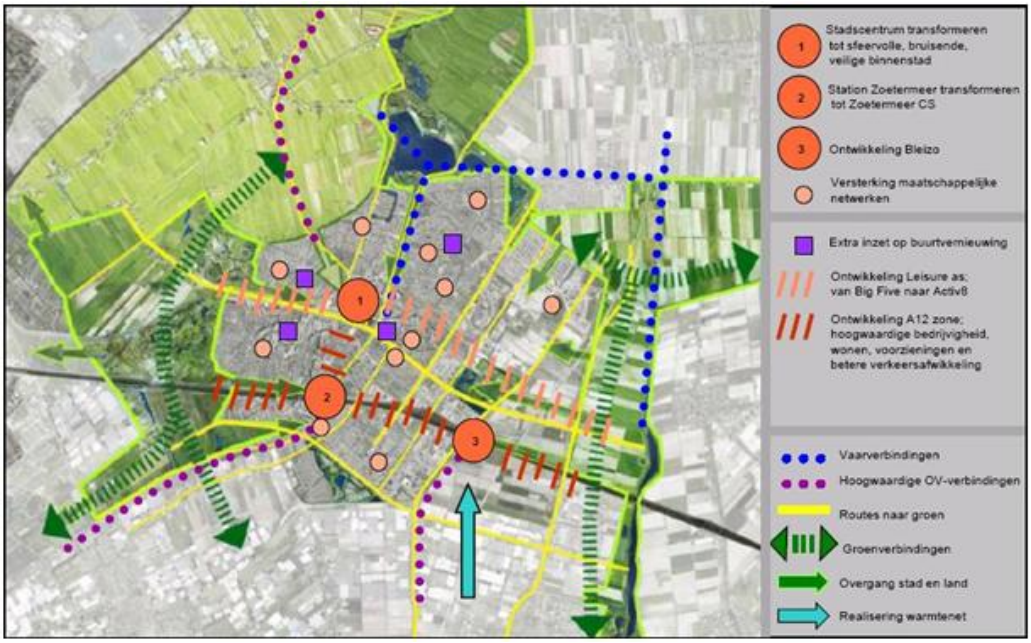
2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Stadsvisie 2030

De Stadsvisie 2030, die op 15 december 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad, verwoordt negen 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.

Een belangrijk onderdeel vanuit de Stadsvisie is het afstemmen van de aard en omvang van woningbouw op de woningbehoefte, alsmede het vast blijven houden aan een groene, stedelijke woonomgeving en een dynamisch volwaardig stedelijk centrum.

Met de ontwikkeling van het gebied aan de Hugo de Grootlaan en de Aletta Jacobslaan tot woningbouw wordt ingespeeld op de woningbehoefte. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt voorzien in een gevarieerd programma. Er worden eengezinswoningen en appartementen gerealiseerd. Daarnaast worden de woningen in verschillende prijsklassen gerealiseerd. Hiermee is de ontwikkeling in lijn met de gemeentelijke stadsvisie.



Afbeelding 2.3: Kaart uit de Stadsvisie 2030.

2.4.2 Visie Zoetermeer 2040 (ontwerp)

Op 14 juni 2021 is de ontwerp visie Zoetermeer 2040 door de gemeenteraad van Zoetermeer vastgesteld. Het ontwerp heeft tot en met 5 augustus 2021 ter inzage gelegen, waarna in de komende periode de definitieve Visie Zoetermeer 2040 zal worden opgesteld.

De ontwerp visie Zoetermeer 2040 is een langetermijnvisie op de sociale, economische en ruimtelijke ontwikkeling van Zoetermeer. Het document vormt ook de omgevingsvisie voor de gemeente Zoetermeer in het kader van de Omgevingswet, maar gaat verder dan alleen de fysieke leefomgeving. In de visie staat hoe Zoetermeer zich kan ontwikkelen en hoe er gebouwd kan blijven worden aan verbetering en ontwikkelkansen voor alle inwoners. In de visie staat de opgave centraal om tot een betere balans en tot een opwaartse beweging van de stad te komen, gericht op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en de vernieuwing van de economie. De ontwerp visie Zoetermeer 2040 is gebaseerd op inbreng van inwoners, ondernemers en organisaties uit de stad.

De voorgenomen ontwikkeling van woningbouw op de braakliggende percelen aan de Hugo de Grootlaan en de Aletta Jacobslaan sluit aan bij het geschetste toekomstbeeld van Zoetermeer 2040. De ontwikkeling voorziet in een verdere invulling van woonwijk Oosterheem. Met de realisatie van verschillende typen woningen wordt ingespeeld op de grote woningbehoefte, en ruimte geboden voor verschillende doelgroepen. Daarmee draagt het met name bij aan de hoofdlijnen 'Zoetermeer is mijn thuis' en 'palet van wijken en buurten' uit de ontwerp visie Zoetermeer 2040. Concreet wordt met de ontwikkeling invulling gegeven aan woningbouw als katalysator voor een sociaaleconomisch krachtige stad, als een van de pijlers om dit toekomstbeeld te realiseren.

2.4.3 Woonvisie Zoetermeer, samen aan de slag op de nieuwe woningmarkt (2015)

Op 8 juni 2015 heeft de gemeenteraad van Zoetermeer de nieuwe Woonvisie vastgesteld. Daarin worden een zestal ambities benoemd. Het betreft de ambities:

- duurzaam bouwen en renoveren;
- betaalbare woningen voor iedereen;
- extra woonruimte voor jongeren en studenten;
- Zoetermeer levensloopbestendig maken;
- prettige en gewilde woonwijken; en,
- consumentgericht bouwen.

Voorts is het afstemmen van de aard en omvang van woningbouw op de woningbehoefte een belangrijk onderdeel. De markt is consumentgerichter waarbij de transitie van een aanbod-naar vraagmarkt doorzet. Kleinschaligheid van nieuw te ontwikkelingen woningbouw op binnenstedelijke locaties heeft prioriteit ten opzichte van grootschalige ontwikkelingen. De Zoetermeerse woningmarkt kenmerkt zich door een goede prijs/kwaliteit verhouding van de woningen. Daarbij is de voorraad wel eenzijdig, deze is grotendeels afgestemd op (modale) gezinnen met kinderen en te weinig op jongeren en ouderen. Er is weinig aanbod van middenhuur woningen.

Voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij verschillende ambities die door de gemeente zijn gesteld. De te realiseren woningen worden op duurzame wijze verwarmd (gasloos). Daarnaast is er ruimte gereserveerd voor de realisatie van zonnepanelen en worden mogelijkheden onderzocht om het gebied aan te sluiten op een collectieve (aardwarmte) bron.

Het programma bestaat uit rijwoningen en appartementen. Deze woningen zijn gericht op verschillende doelgroepen, waarbij in ieder geval woonruimte voor jongeren en woningen geschikt voor ouderen (levensloopbestendig) gerealiseerd worden. Een groot deel van de appartementen wordt gerealiseerd als middenhuur, waarmee wordt ingespeeld op een tekort aan dit type woningen. Bovendien sluit dit goed aan bij doelgroep jongeren en ouderen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande is de voorliggende ontwikkeling in overeenstemming met de gemeentelijke woonvisie.

2.4.4 Woningbouwprogramma Zoetermeer (2017)

Op 13 februari 2017 heeft de gemeenteraad de Woningbouwagenda Zoetermeer vastgesteld. Daarbij heeft de gemeenteraad het college van B&W opdracht gegeven "invulling te geven aan een woningbouwprogrammering voor nieuwbouw/transformatie, uitgesplitst naar productsegmenten, doelgroepen en type woonmilieus". In een doorkijk bij de Woningbouwagenda is geconcludeerd dat Businesspark Oosterheem, waarbinnen onderhavig plan valt, een zoekgebied is voor woningbouw om te voorzien in een groeiende woningbehoefte.

Op 11 september 2017 is het Woningbouwprogramma Zoetermeer, als doorvertaling van de gemeentelijke woonvisie (Woningbouwagenda), door de gemeenteraad vastgesteld. In het woningbouwprogramma wordt inzicht geboden in de wenselijke verdeling van de nieuwbouwproductie naar eigendom, woningtypen, en prijsklassen. Daarnaast wordt inzicht

gegeven of de gestelde ambitie, van 10.000 tot 16.000 woningen, binnen bestaand stedelijk gebied kan worden ingepast en waar welke woonmilieus kunnen worden gerealiseerd. Ten slotte is nog aandacht besteed aan de gemeentelijke rol in deze opgave.

In het woningbouwprogramma is het plangebied aangeduid als solitaire locatie waar het streven is om op korte termijn (binnen 5 jaar) woningbouw te realiseren. Met de ontwikkeling van een gevarieerd woningaanbod in verschillende segmenten wordt voorzien in woningaanbod voor verschillende doelgroepen. Voorgenomen milieu sluit aan bij het reeds gerealiseerd woonmilieu.

Conclusie

Gelet op het voorgaande is de voorliggende ontwikkeling in overeenstemming met het gemeentelijke woningbouwprogramma.

2.4.5 Actieplan verkeersveiligheid

Zoetermeer heeft haar sporen in verkeersveiligheid in de afgelopen decennia verdiend. Met name door de invoering van het concept "duurzaam veilig wegverkeer" is in de afgelopen 20 jaar veel bereikt. Zoetermeer heeft zich lange tijd kunnen profileren als één van de meest verkeersveilige steden van Nederland. Het aantal geregistreerde ongevallen en verkeersslachtoffers is sterk gedaald.

De verkeersveiligheid vraagt nog relatief meer inspanning van alle daarbij betrokken partijen. Zowel infrastructuur als het gedrag zijn oorzaak van het ontstaan van ongevallen. De eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker speelt, naast die van de gemeente als wegbeheerder, een belangrijke rol om ook in de toekomst de dalende lijn in de verkeersonveiligheid te kunnen continueren. Het Actieplan Verkeersveiligheid 2013 beoogt om met concrete projecten invulling te geven aan het verder verbeteren van de verkeersveiligheid.

Conclusie

Er worden in het plangebied geen nieuwe wegen aangelegd. Bij de ontsluiting op de bestaande wegen wordt rekening gehouden met het concept 'duurzaam veilig'.

2.4.6 De Groentrilogie: Groenkaart, Visie Biodiversiteit (2013) en Bomenbeleid (2020)

De Groenkaart vormt een integraal afwegingskader voor groenfuncties in Zoetermeer en zet in op: groen op elk niveau van de stad, het waarderen van (de kwaliteit van het) groen en het verbinden van groen. Hierbij wordt een set spelregels gevoegd voor het omgaan met het groen. Het plangebied is voornamelijk aangewezen als Stadsgroen, grotendeels laag dynamisch.

Stadsgroen bestaat uit het groen op stadsniveau. Bij ontwikkelingen wordt in eerste instantie gezocht naar groencompensatie in het gebied zelf, om de kwaliteit van het groen op stadsniveau zoveel mogelijk te behouden en waar mogelijk te vergroten.

Gelijktijdig met de Groenkaart is ook de Visie Biodiversiteit vastgesteld. De ambitie van de visie Biodiversiteit is om de biodiversiteit, en de waardering van de inwoners hiervoor, op peil te houden en waar mogelijk te vergroten. Dat moet gebeuren binnen de (afnemende) financiële mogelijkheden van de gemeente. Er wordt een stimulerende koers aangehouden gericht op samenwerking, inspiratie en communicatie, binnen de huidige budgetten. Zoetermeer wil één van de voorbeeldsteden in Nederland zijn als het gaat om een duurzame stad; maar wel met een realistische aanpak. Dit leidt tot een tweesporen benadering. Spoor 1 richt zich op wat de gemeente zelf kan en wil doen voor de biologische diversiteit. Spoor 2 richt zich op participatie en samenwerking met inwoners, ondernemers en anderen die betrokken zijn bij de biodiversiteit in Zoetermeer.

Het bomenbeleid van de gemeente Zoetermeer is op 13 juli 2020 vastgesteld. Het doel van het bomenbeleid is het in stand houden en versterken van een duurzame, leefbare en een veilige leefomgeving in Zoetermeer. Door, waar mogelijk, de stad te blijven vergroenen, het maken van een zorgvuldige afweging tussen de waarde van de bomen, de belangen van de

omwonende en de technische kwaliteit van de bomen. Dit leidt tot een duurzaam, omgevingsbewust bomenbeleid in Zoetermeer. In de visie Biodiversiteit zijn uitgangspunten genoemd waar bij het ontwikkelen van een duurzame bomenstructuur rekening mee dient te worden gehouden. De Groenkaart geeft de bomenstructuur aan voor het vervangen van bomen.

Conclusie

In de Groenkaart is het plangebied aangeduid als 'laagdynamisch stadsgroen'. Hiervoor geldt het principe van het ter plekke compenseren. Bij de voorgenomen ontwikkeling is ook ruimte gereserveerd voor een groene inpassing. In paragraaf 4.1 is hier meer aandacht aan besteed. De inrichting van het openbaar groen en inpassing van de planontwikkeling levert een bijdrage aan een geconcentreerde kwaliteitsverbetering.

2.4.7 Programma Duurzaam Zoetermeer (2011)

De klimaatveranderingen, de groei van Zoetermeer en de toenemende luchtvervuiling vragen om maatregelen. In het programma Duurzaam Zoetermeer (uitvoeringsprogramma 2012-2016) zijn maatregelen opgenomen om Zoetermeer te verduurzamen. De ambities zijn hoog: Zoetermeer wil tot de tien duurzaamste gemeenten van Nederland behoren. Zoetermeer zal een groene, schone en milieuvriendelijke stad moeten zijn, waarin we zuinig zijn op natuurlijke hulpbronnen en de beschikbare groene ruimte. Duurzaam Zoetermeer geeft hier op een praktische manier invulling aan, samen met lokale milieuorganisaties, het bedrijfsleven en de inwoners van Zoetermeer. De doelstellingen voor 2030 zijn:

- een gezond leefmilieu in Zoetermeer: in 2030 komt langs de hoofdwegen geen ernstige geluidhinder voor (< 65 dB(A)), zijn de woonwijken rustig (<55 dB(A)) en is de luchtkwaliteit 20% beter dan de huidige EU norm;
- Zoetermeer is in 2030 CO_2-neutraal;

een natuurlijk Zoetermeer: in 2030 is Zoetermeer nog steeds een gemeente met ruimte voor veel in het wild levende plant- en diersoorten. Het beleid is erop gericht dat het aantal bijzondere soorten minimaal gelijk is gebleven aan dat van 2007;

- een innovatief Zoetermeer: stimuleren van innovaties die kunnen bijdragen aan een duurzame ontwikkeling.

Conclusie

De voorgenomen woningen zullen op duurzame wijze verwarmd worden (gasloos). Door de woningen ook te voorzien van zonnepanelen wordt aangesloten bij het Zoetermeerse beleid van duurzaam bouwen.

2.4.8 Parkeerbeleid (2019)

Op 16 december 2019 heeft de gemeenteraad de nieuwe nota Parkeerbeleid Zoetermeer en de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 vastgesteld.

Nota Parkeerbeleid Zoetermeer

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.

Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels

De parkeernormen zijn vastgelegd in de Nota parkeernormen en uitvoeringsregels 2019 en dienen als uitgangspunt voor de benodigde parkeerbehoefte. Hierin zijn parkeernormen gedifferentieerd naar gebieden. Hiertoe is onderscheid gemaakt in drie zones:

Zone A, een centrumgebied met een lage autoafhankelijkheid welke zich kenmerkt door:

- hoogwaardige OV-knooppunten in de directe nabijheid met RandstadRailhalte of

treinstation op loopafstand en busdiensten die verbinding geven met minimaal 1 treinstation;
- de aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur en centrale grootschalige fietsstallingen;
- een ruim aanbod aan (dagelijkse)voorzieningen en zorgvoorzieningen;
- een gemiddeld autobezit van < 0,90 auto per huishouden in de afgelopen 5 jaar.

Zone B, een gebied in de schil van het centrumgebied, met een gemiddelde autoafhankelijkheid welke zich kenmerkt door:

- een goede OV-bereikbaarheid met een RandstadRailhalte en/of busdiensten die verbinding geven met minimaal 1 hoogwaardig OV-knooppunt in het centrumgebied;
- de aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur;
- een voldoende aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen;
- een gemiddeld autobezit van 1,00 auto per huishouden in de afgelopen 5 jaar.

Zone C, een gebied met een hoge autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:

- relatief weinig openbaar vervoer aanbod in de directe nabijheid de aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur maar met grotere fietsafstanden naar centrumgebied;
- een relatief laag aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen;
- een gemiddeld autobezit van > 1,10 auto per huishouden in de afgelopen 5 jaar.

Voorliggend plangebied is grotendeels gelegen binnen de zone C, een klein gedeelte aan de oostzijde ligt binnen zone B.

In de Nota Parkeernormen zijn daarbij voor uiteenlopende functies en voorzieningen specifieke parkeernormen opgenomen. Voor de parkeernormen voor woningen is onderscheid gemaakt in verschillende woningtypen en oppervlakten. Voor alle functies gelden duidelijke vaste minimale parkeernormen per zone. Dit betekent dat minder parkeerplaatsen realiseren dan de norm niet is toegestaan, maar meer parkeerplaatsen is – onder voorwaarden – mogelijk.

De parkeernormen worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen. Het parkeernormenbeleid van de gemeente Zoetermeer is dan ook bedoeld om parkeeroverlast door nieuwe ontwikkelingen te voorkomen. Er zijn echter altijd situaties die enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de parkeernormen. Hiertoe bevat de nota uitvoeringsregels die kunnen worden toegepast. De parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente. Indien nader onderbouwd, bestaat de mogelijkheid om af te wijken van de parkeernormen. Bij nieuwe ontwikkelingen geldt dat parkeercapaciteit zoveel mogelijk binnen de ontwikkelkavel (op eigen terrein) moet worden aangelegd. Als dat in alle redelijkheid en billijkheid niet lukt, dan kan gekeken worden of de gemeente binnen de kaders van de overige beleidsuitgangspunten de restvraag aan parkeerplaatsen in het openbare gebied kan realiseren.

In paragraaf 4.2 wordt aandacht besteed aan parkeren in het plan.

2.4.9 Welstandsnota 2012

Op 20 april 2012 is de Welstandsnota Zoetermeer van kracht geworden. Hierin is, aan de hand van gebiedsbeschrijvingen en architectuurstijlen, het welstandsbeleid van de gemeente Zoetermeer vastgelegd. Tevens is een onderscheid gemaakt tussen gebieden met een regulier, intensief of luw welstandsbeleid.

Uit de welstandsnota blijkt dat het plangebied valt onder het reguliere welstandsbeleid en dat het valt onder het gebied 'woonwijk'.

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen zal het voorliggende bouwplan voor advies aan de welstandscommissie worden voorgelegd.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied ligt in de wijk Oosterheem. Dit is de meest recente uitbreidingswijk van Zoetermeer. De bouw van Oosterheem is net na de eeuwenwisseling gestart. De wijk is gebouwd in de Binnenwegsche Polder, een droogmakerij die rond het jaar 1700 is ontstaan. In totaal zijn in deze wijk circa 8.500 woningen gebouwd.

Het gebied rondom het lightrailstation "Willem Dreeslaan" is in het verleden gereserveerd ten behoeve van de ontwikkeling van bedrijvigheid. Door omstandigheden is de ontwikkeling tot bedrijvigheid nooit tot stand gekomen en heeft het gebied alleen tijdelijke functies, zoals een supermarkt, gekend. De strook tussen het lightrailspoor en de bestaande woonbebouwing in het noordwesten van Oosterheem is nooit tot ontwikkeling gekomen.

Huidige situatie plangebied

Het plangebied bevindt zich in de directe nabijheid van diverse verkeersaders. Zo vormen de Hugo de Grootlaan, de Aletta Jacobslaan, en de Willem Dreeslaan de ontsluiting van Oosterheem. Parallel aan deze wegen liggen vrijliggende fietspaden. Ten zuiden van het plangebied is ook de Randstadrail gelegen. Ter hoogte van de samenkomst van de drie genoemde wegen ligt het lightrailstation "Willem Dreeslaan". Vanwege de T-vormige structuur is de zone rondom deze wegen ook wel aangeduid als de 'T-strook'.

In de huidige situatie bestaat het plangebied voor een groot deel uit groenvoorzieningen. De vier percelen tussen de Hugo de Grootlaan en de Hagesteinstraat en tussen de Aletta Jacobslaan en de Puttershoekstraat zijn ingericht als grasland. De groenstructuren naast de aangrenzende infrastructurele routes zijn ingericht als groene berm met een kenmerkende bomenlaan die deze routes begeleidt.

In de afbeeldingen 3.1 en 3.2 zijn vogelvluchten van de huidige situatie weergegeven.



Afbeelding 3.1: Vogelvlucht van het plangebied, gezien vanaf de Willem Dreeslaan (bron: Google Earth).



Afbeelding 3.2: Vogelvlucht van het plangebied, gezien vanaf het zuidoosten (bron: Google Earth).

3.2 Cultuurhistorie en archeologie

Het plangebied is gelegen in de nieuwste wijk van Zoetermeer, een zogenaamde VINEX-locatie. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Zuid-Holland (zie afbeelding 3.3) is het plangebied aangeduid als een gebied met 'redelijk tot hoge trefkans op archeologische sporen'. Uit het archeologische bureauonderzoek dat uitgevoerd is in het kader van het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Oosterhage/Businesspark Oosterheem' blijkt dat er geen aanwijzingen zijn voor archeologische waarden in het voorliggende plangebied. In het vigerende bestemmingsplan is dan ook geen dubbelbestemming ten behoeve van archeologie opgenomen. Met voorgenomen ontwikkeling worden geen archeologische resten verstoord. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.



Afbeelding 3.3: uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart Zuid-Holland. (het plangebied is zwart omkaderd).

Uit de cultuurhistorische waardenkaart blijkt daarnaast dat het plangebied zelf geen cultuurhistorische waarden kent. Zoals te zien in afbeelding 3.3 zijn ten westen en noorden van het plangebied wel enkele historisch landschappelijke lijnen gelegen met verschillende waardes. Voorgenomen ontwikkeling tast deze waarden niet aan, en cultuurhistorie vormt dan ook geen belemmering.

Hoofdstuk 4 Beschrijving plan

4.1 Nieuwe ontwikkelingen

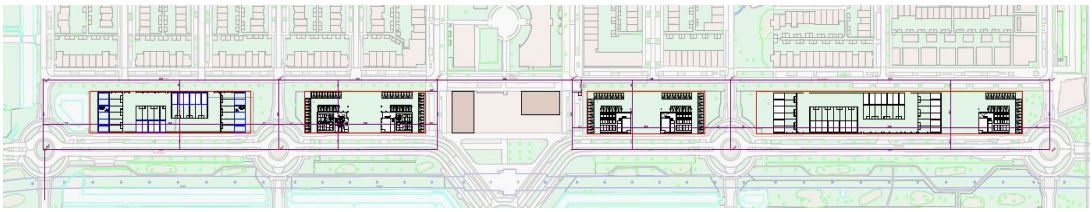
4.1.1 Ontwikkeling en programma

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van vier braakliggende gronden aan de Hugo de Grootlaan en de Aletta Jacobslaan in Zoetermeer. De woningen die voorzien zijn in het plangebied, worden ontwikkeld als rijwoning of als appartementencomplex. In totaal zijn 166 woningen voorzien; 50 hiervan worden ontwikkeld als rijwoning en 116 worden uitgevoerd als appartement.

In het meest westelijke deelgebied worden 23 rijwoningen gerealiseerd. Vanwege de vereiste alzijdigheid zijn de eengezinswoningen in 4 blokken voorzien, waarbij ieder blok op een andere zijde is georiënteerd. De woningen worden maximaal 3 bouwlagen hoog en plat afgedekt.

Ten westen en ten oosten van de bestaande wooncomplexen net buiten het plangebied zijn appartementencomplexen voorzien. In beide deelgebieden worden twee complexen gebouwd met een hoogte van 5 bouwlagen. In beide gebieden zijn in totaal 46 appartementen voorzien. Ook de appartementencomplexen worden plat afgedekt.

In het meest oostelijke deelgebied wordt een combinatie van rijwoningen en appartementen gerealiseerd. De rijwoningen worden in eenzelfde opzet gerealiseerd als de rijwoningen in het westelijke deelgebied; ook hier zijn 4 blokken voorzien waarbij ieder blok op een andere zijde is georiënteerd. In totaal worden in dit deelgebied 27 rijwoningen ontwikkeld. Op de oostelijke kop wordt een appartementencomplex gerealiseerd met daarin 24 appartementen. In afbeelding 4.1 is een overzichtstekening van de toekomstige situatie weergegeven.

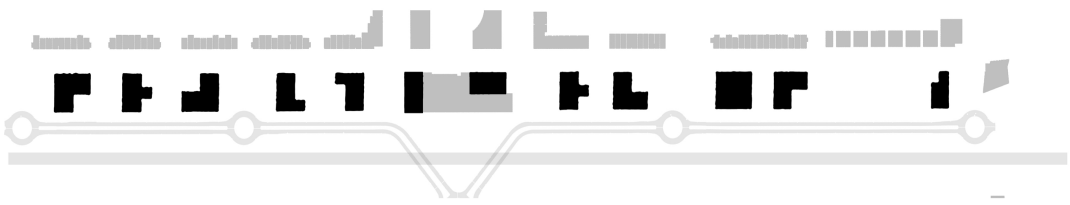


Afbeelding 4.1: overzichtstekening van de toekomstige situatie.

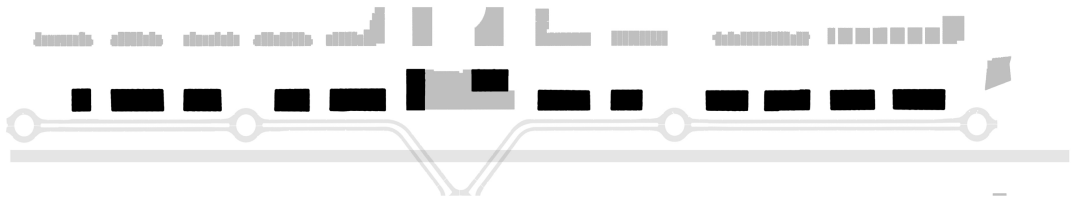
4.1.2 Stedenbouwkundige inpassing

Een functiewijziging van bedrijven naar woningen heeft gevolgen voor de stedenbouwkundige uitgangspunten.

De zone rondom de Willem Dreeslaan, Aletta Jacobslaan en Hugo de Grootlaan, voorheen aangeduid als de 'T-strook', is oorspronkelijk (rond 1997) gepland als bedrijvenzone in de 'open ruimte' tussen de grote, omlijste woonbuurten ten noorden en ten zuiden in Deelplan 1 van Vinex-wijk Oosterheem. De ontwikkeling van deze bedrijvenzone laat inmiddels al de nodige tijd op zich wachten, ondanks een wijziging met herziene stedenbouwkundige uitgangspunten (zie afbeelding 4.2 en 4.3). Door de bijkomende grote behoefte aan woningbouw is besloten om hier in te zetten op functiewijziging naar wonen.



Afbeelding 4.2: Stedenbouwkundigplan TKA (1997), Oosterheem - Open verkaveling in groene setting met alzijdige bedrijfsbebouwing, voor de stevige bebouwingswand van het achterliggende woongebied.

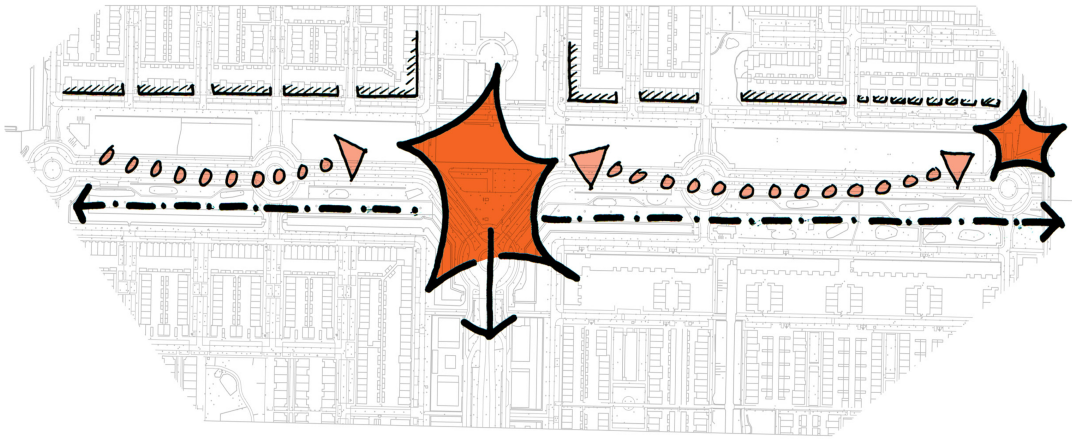


Afbeelding 4.3: Aangepaste verkaveling ten behoeve van kantoorbebouwing als nieuwe wand langs de hoofdstructuur, voor het parkeren en het achterliggende woongebied (vigerend bestemmingsplan, BusinessPark Oosterheem).

Positionering van gebouwen

Het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan van TKA (1997) had als uitgangspunt een diversiteit aan losse gebouwen in het groen. Dit is tevens het uitgangspunt geweest voor de nieuwe stedenbouwkundige inpassing.

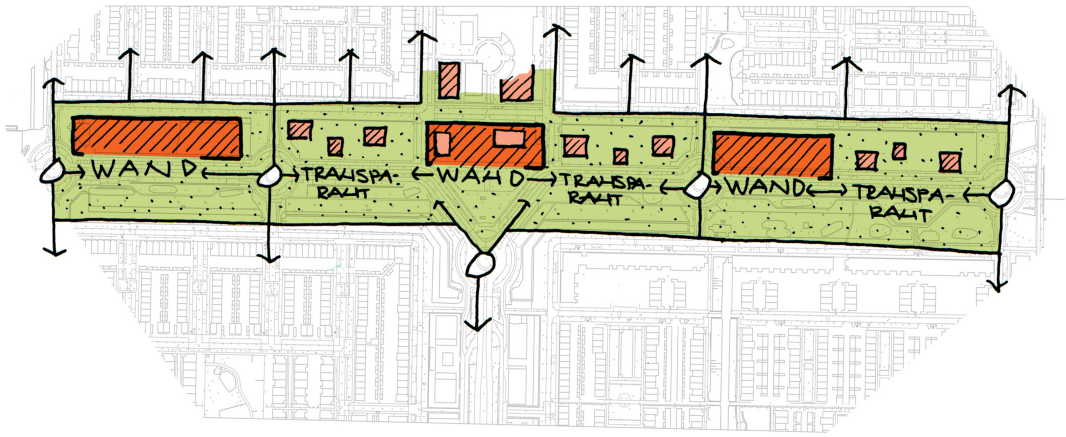
De appartementen (vijflaags) staan gepositioneerd naast de bestaande hoge gebouwen; te weten de twee hoge woongebouwen aan de Hodenpijlstraat (ruim 30 meter bouwhoogte) en de 'Witte Dame' (circa 45 meter bouwhoogte). Dit biedt de overloop naar een zone met laagbouwwoningen. Afbeelding 4.4 toont een verbeelding hiervan.



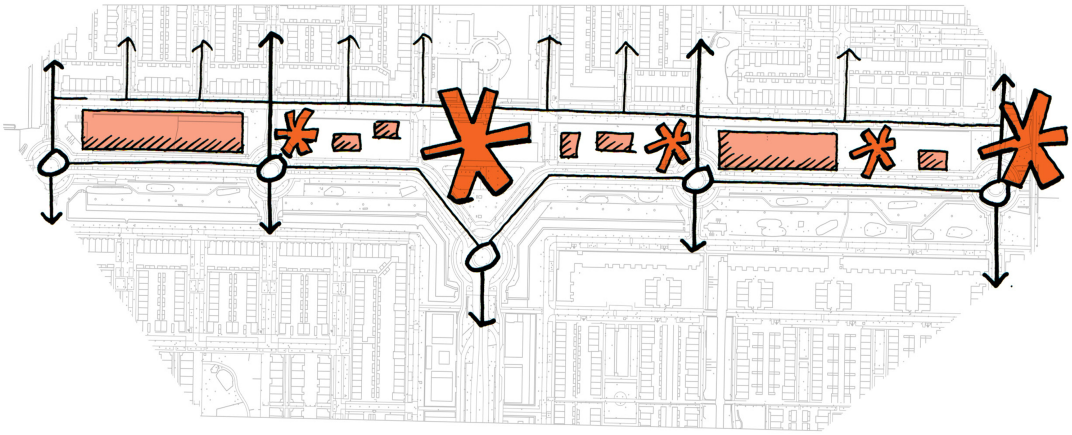
Afbeelding 4.4: Ruimtelijke opbouw: de bestaande hoogbouw als markeringspunten in de ruimtelijke opbouw van het gebied.

Voldoende diversiteit van gebouwen (afbeelding 4.5) waarborgt het bestaande open en groene karakter en zorgt voor een afwisselend beeld langs de hoofdontsluiting. De repetitie van gebouwen (afbeelding 4.6) zorgt voor een sterke samenhang in de bebouwing en geeft het langgerekte gebied een zekere maat en schaal.

Een verspringende positionering van de appartementsgebouwen (één aan de woonstraat en één aan de gebiedsontsluitingsweg) had een sterkere diversiteit opgeleverd. Het positioneren van een appartementsgebouw van 5 bouwlagen aan de woonstraat is echter vanuit impact op de omliggende bebouwing (schaduw, inkijk) verplaatst in dezelfde lijn, dus aan de gebiedsontsluitingsweg.



Afbeelding 4.5: Diversiteit: de diverse invulling met verschillende bebouwingstypologieën waarborgt het bestaande open en groene karakter van de nu nog open strook en zorgt voor een afwisselend beeld langs de hoofdontsluiting.



Afbeelding 4.6: Repetitie: door repetitie van bebouwing ontstaat een sterke samenhang in de bebouwing en krijgt het langgerekte gebied een zekere maat en schaal.

Alzijdigheid

In het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan was alzijdigheid van gebouwen het uitgangspunt. Een functiewijziging naar wonen is een grote wijziging omdat eengezinswoningen per definitie eenzijdig georiënteerd zijn. Appartementen zijn makkelijker alzijdig te ontwerpen. De alzijdigheid van de eengezinswoningen is ingepast door in alle richtingen een voorgevel te hebben. Daarnaast zijn achterkanten ingepast door rondom een tuinmuur aan te leggen. Door deze benodigde alzijdigheid is afgeweken van de huidige bouwvlakken in het vigerende bestemmingsplan en het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan, omdat de strook te weinig maat heeft (ca. 35 meter) voor een dubbele verkaveling. De appartementen zijn ontworpen met een middenkern en daaromheen de appartementen. Dit betekent dat aan iedere kant van het gebouw een appartement gelegen is.

Nu sprake is van een zorgvuldig toegepaste alzijdigheid, komt dit overeen met het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan en een zorgvuldige stedenbouwkundige inpassing.

Zichtlijnen

De belangrijkste zichtlijnen die de hoofdstructuur bepalen (Heicopstraat, Peursumstraat) blijven in stand. Een aantal zichtlijnen zoals Hekelingenstraat, Heenvlietstraat, Pernisstraat worden op straatniveau dichtgezet met een tuinmuur. Boven de tuinmuur blijft de zichtlijn intact. De tuinmuur is vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst om het ongewenste zicht op

achterkanten te voorkomen. Twee secundaire zichtlijnen worden volledig onderbroken door laagbouwwoningen, iets wat onvermijdelijk is bij een functiewijziging van bedrijven naar wonen in combinatie met de vereiste alzijdigheid. De zichtlijnen langs de zijkanten van de buurt blijven in stand. De opzet van het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan wordt weliswaar genuanceerd maar zeker gerespecteerd.

Nu de opzet van het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan gerespecteerd wordt, is sprake van een zorgvuldige en acceptabele stedenbouwkundige inpassing.

4.1.3 Landschappelijke inpassing

Het plangebied is aangewezen als laag-dynamisch stadsgroen op de Groenkaart van Zoetermeer. Wijzigingen zijn mogelijk, mits passend in het karakter en onder voorwaarde van groencompensatie.

Het plangebied is momenteel ingericht als grasland en kent daarmee een groen karakter, zonder een bijzondere kwaliteit van grasland. Naast het grasland vormen de hagen momenteel een doorlopende groene verbinding van ecologische waarde voor o.a. grondgebonden zoogdieren (denk bijvoorbeeld aan de egel), maar ook schuilmogelijkheden voor vogels et cetera. In de toekomstige situatie is ruimte gereserveerd voor een groene inpassing van de woningbouw. Zo wordt de groene loper, die Oosterheem dooradert, in het plangebied doorgetrokken. Daarnaast worden de verschillende woonblokken groen omrand. Tussen de uitgeefbare kavels waarop de grondgebonden woningen en de appartementen worden gerealiseerd ontstaan openbare ruimtes. Deze ruimtes liggen op prominente plekken en worden groen en speels ingericht. Hiermee contrasteren deze tussenruimtes met het rigide omliggende stratenpatroon, en ontstaan aantrekkelijke verblijfsplaatsen. Middels hoogteverschillen in begroeiing en beplanting wordt gestreefd naar het creëren van groene entrees van de woongebieden. De inrichting van openbare ruimtes met groen van bovengemiddelde kwaliteit rondom de woningen past zodoende beter dan het huidige laagwaardige groen bij de omliggende wijk.

Er is een vergelijking gemaakt tussen de hoeveelheid groen zoals het is voorzien in het huidige bestemmingsplan met de functie als bedrijfsterrein en de inrichting zoals die nu is bedacht met de woningen. In bijlage 2 is een verbeelding van het inrichtingsplan opgenomen.

De bestaande haag binnen het plangebied langs de Hagesteinstraat en Puttershoekstraat komt te vervallen, in verband met nieuwe openbare parkeerplaatsen, inritten, containerlocaties en voetpaden. Rekening houdend met de hiervoor benodigde aanpassingen, bedraagt de totale toename van groen in het plangebied ten opzichte van het bestemmingsplan per saldo circa 650 m2. De vervallen hoeveelheid groen wordt binnen het plangebied dus (ruimschoots) gecompenseerd. Op het inrichtingsplan is dit weergegeven.

Binnen de nieuwe groengebieden wordt een variatie aan beplanting gerealiseerd. Om extra structuur voor de biodiversiteit te verzorgen worden struiken in 'eilandjes' in de randen en vlakbij bomen geplant.

Natuurinclusief bouwen

Met het convenant 'Klimaatadaptief bouwen in Zuid-Holland' zijn in 2018 door verschillende partijen, waaronder de gemeente Zoetermeer, afspraken gemaakt over klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen. Verminderen van negatieve effecten van klimaatverandering, en vergroten van de biodiversiteit zijn daarbij het uitgangspunt.

In het plan wordt hierin voorzien door tussen de bebouwing groene zones aan te leggen voor een grote biodiversiteit, zoals in het bovenstaande nader toegelicht. Bovendien wordt de bebouwing zelf voorzien van de volgende maatregelen:

- De gevel is voorzien van open stootvoegen zodat dieren hier desgewenst kunnen invliegen.
- Bij de appartementengebouwen worden aan de dakopbouw van de lift duurzame opbouwvleermuiskasten bevestigd. Dit betekent ten opzichte van de huidige situatie een

toename van het aantal verblijfsplaatsen.
- Bovendien worden in de nieuwe bebouwing neststenen voor onder andere de huismus ingemetseld. Voor de aantallen en plaatsing wordt aansluiting gezocht bij het Kennisdocument Huismus; zo worden nestkasten in noord- en oost-georiënteerde kopgevels geplaatst en, aangezien de huismus een koloniebroeder is, met meerdere neststenen bij elkaar.

Door de aanwezige vegetatie (parkjes) is in de buurt direct toegang tot het functionele leefgebied. De vegetatie bestaat uit inheemse planten en de voorziene hagen zijn zogenaamde 'Zeeuwse hagen', een mix van onder andere meidoorn, sleedoorn, hondsroos, liguster, et cetera. Deze gemixte haag vormt een verrijking voor de biodiversiteit. Deze hagen worden rondom de woonblokken geplant (zie inrichtingsplan in bijlage 2), en bij de eengezinswoningen ook in de tussenzone. Dit ter verbinding van de haag aan de Hagesteinstraat / Puttershoekstraat en de Hugo de Grootlaan / Aletta Jacobslaan, die op een gedeelte wordt onderbroken door voorgevels.

4.2 Verkeer en parkeren

Verkeer

De voorgenomen ontwikkeling heeft gevolgen voor de bestaande verkeerssituatie en ontsluiting. Om inzicht te bieden in de mate van verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling, dient de verkeersaantrekkende werking te worden bepaald. Daarvoor is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van een gemiddelde weekdag. Voor de rijwoningen wordt gerekend met het kencijfer van het type woning: koop, huis, tussen/hoek. Op grond van de CROW-richtlijnen geldt voor dergelijke woningen een verkeersgeneratie van 6,2 motorvoertuigen per woning per weekdag. Hierbij is het uitganspunt dat de locatie ligt in de schil van het centrum in een zeer stedelijk gebied. Voor de appartementen wordt gerekend met het kencijfer van het type woning: koop, appartement, duur. Dit is worst-case ingeschaald. Op grond van de CROW-richtlijnen geldt voor dergelijke woningen een verkeersgeneratie van 6,2 motorvoertuigen per woning per weekdag.

Type woning	**Maximale verkeersgeneratie**	**Aantal**	**Verkeersgeneratie**
Koop, huis, tussen/hoek	6,2 per woning	50	310
Koop, appartement, duur	6,2 per woning	116	720
Totaal		**166**	**1.030**

Tabel 4.1: verkeersgeneratie toekomstige situatie.

Het plan leidt in het totaal tot een verkeersaantrekkende werking van 1.030 motorvoertuigbewegingen per weekdag.

In de huidige situatie kennen de gronden waarop de ontwikkeling is voorzien, de bestemming 'Gemengd - 1'. Deze gronden kennen een gezamenlijke omvang van circa 21.100 m^2. Binnen deze bestemming is de realisatie van verschillende functies toegestaan. Om de huidige verkeersaantrekkende werking te bepalen is gebruik gemaakt van het kencijfer voor kantoor zonder baliefunctie. Dit wordt gezien als een worst-case kencijfer omdat de meeste functies die hier zijn toegestaan (afhaalcentrum, sportschool, horeca etc.) een hoger kencijfer kennen, en de uitkomst voor de toekomstige situatie daarmee gunstiger zou zijn.

Type woning	**Maximale verkeersgeneratie**	**Aantal**	**Verkeersgeneratie**

Kantoor (zonder baliefunctie)	4,7 per 100 m^2 bvo	211	992
Totaal			**992**

Tabel 4.2: verkeersgeneratie huidige situatie.

Weliswaar genereren de woningen slechts een zeer geringe toename van verkeer ten opzichte van de mogelijke functies binnen de bestemming 'Gemengd-1', maar door de ontsluiting op de Hagesteinstraat en Puttershoekstraat zal op die straten sprake zijn van een grotere toename van verkeer. Hieronder wordt nader ingegaan op de ontsluiting van het plangebied.

Ontsluiting

In het huidige bestemmingsplan is verkeersafwikkeling van het plangebied, bestemd als 'gemengd' voor verschillende (bedrijfs)functies, gepland direct op de Hugo de Grootlaan en Aletta Jacobslaan (gebiedsontsluitingswegen) om bedrijfsverkeer en woonverkeer zoveel mogelijk gescheiden te houden. Met het voorliggende bestemmingsplan wijzigt de functie naar wonen, waarbij de ontsluiting van het nieuwe verkeer verloopt via de woonstraten, de Hagesteinstraat en Puttershoekstraat. Vanaf daar wordt het verkeer verdeeld over de Hugo de Grootlaan en Aletta Jacobslaan.

De Hugo de Grootlaan en Aletta Jacobslaan zijn belangrijke verkeersaders, zogenaamde gebiedsontsluitingswegen, als onderdeel van de hoofdwegenstructuur in Zoetermeer. Deze wegen zijn bedoeld om veilig en vlot door te stromen. In het belang van een veilige en vlotte doorstroming van het snelverkeer op gebiedsontsluitingswegen blijft het aantal aansluitingen van erftoegangswegen beperkt.

Bovendien ligt langs de Hugo de Grootlaan en Aletta Jacobslaan een tweerichtingenfietspad. Extra aansluitingen van erftoegangswegen zijn een risico voor de fietsveiligheid. Ook vanuit dit oogpunt moeten het aantal aansluitingen tot een minimum beperkt worden.

Het ontsluiten van (een deel van) de nieuwe ontwikkeling via een aansluiting op het wegvak tussen de rotonde en het kruispunt (aan de smalle zijden van het plangebied) is vanwege de korte lengte van circa 30 meter niet verkeersveilig. Een (erf)aansluiting op het korte wegvak zo dicht bij de rotonde kan in voorkomende gevallen leiden tot terugslag tot op de rotonde, waardoor de doorstroming op de gebiedsontsluitingswegen kan stagneren. Zo dicht op de rotonde zijn verstoringen als gevolg van aansluitingen met uitwisseling van verkeer niet wenselijk. Dit kan leiden tot onverwachte reacties die een risico zijn voor de verkeersveiligheid.

De uitwisseling van verkeer (tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen) vindt nu plaats op rotondes. Een rotonde is de meest verkeersveilige kruispuntoplossing, omdat de snelheid van het verkeer op de rotonde laag ligt.

De Hagesteinstraat en Puttershoekstraat hebben een rijbaanbreedte van ruim 5 meter en zijn daarmee prima geschikt voor personenauto- en fietsverkeer in beide rijrichtingen. Voor dit soort woonstraten (erftoegangswegen) wordt normaliter in de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer een maximumaantal van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal aangehouden. De Hagesteinstraat en Puttershoekstraat zijn met een rijbaanbreedte van iets meer dan 5 meter breder dan het minimumprofiel (4,80 meter, CROW) maar minder breed dan het ideale profiel (5,50 meter, Handboek Openbare Ruimte gemeente Zoetermeer; of 5,80 meter, CROW). De Hagesteinstraat en Puttershoekstraat zijn daarom minder geschikt om het maximumaantal voertuigbewegingen van 5.000 tot 6.000 te verwerken. Vanwege het iets smallere profiel moet een ideale bovengrens van 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal worden aangehouden.

Op basis van het verkeersmodel (V-MRDH 2.8, zie onderstaande uitsnede) verwerkt de Hagesteinstraat op het drukste gedeelte nu circa 3.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. Op de overige gedeelten verwerken beide straten veel minder verkeer. Procentueel zal

de toename op de rustige wegvakken het grootst zijn, maar ver onder de 4.000 motorvoertuigen per etmaal blijven. Het drukste deel van de Hagesteinstraat krijgt wel wat verkeer, maar relatief gezien niet zoveel dat dit tot problemen leidt (en het blijft ruim onder de 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal). Het verkeer rijdt primair van/naar de gebiedsontsluitingswegen en dus niet in grote aantallen verder de woonbuurt in.



Afbeelding 4.7: Verkeersmodel V-MRDH 2.8.

In het akoestisch onderzoek is daarnaast een beschouwing gemaakt van een eventuele toename van de geluidsbelasting op bestaande woningen door de gekozen ontsluitingsvariant. Dat blijkt niet het geval, zie hiervoor hoofdstuk 5.2.

Autoparkeren

De voorgenomen ontwikkeling brengt ook een parkeerbehoefte met zich mee. In de regels van dit bestemmingsplan (artikel 11.1) is middels een voorwaardelijke verplichting vastgelegd dat een omgevingsvergunning uitsluitend kan worden verleend indien op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, conform de normering zoals opgenomen in de 'Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels' (2019), of diens rechtsopvolger(s).

Het plangebied ligt grotendeels in de parkeernormzone C, een gedeelte aan de oostzijde valt binnen zone B. Verder wordt in de Nota parkeernormen bij de functie woningen uitgegaan van een minimumnorm, gedifferentieerd naar verschillende woningtypen.

In bijlage 2 is de parkeerbalans voor de voorgenomen ontwikkeling opgenomen. Bij deze parkeerbalans is per deelgebied beoordeeld of sprake is van een sluitend geheel per deelgebied. Uit deze parkeerberekening blijkt dat per deelgebied een sluitende parkeerbalans bestaat. Daarmee wordt voorzien in het benodigde aantal parkeerplaatsen op grond van de 'Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels (2019)'.

Onderstaande parkeerbalans is een samenvatting van de inrichtingstekening. Hieruit kan worden opgemaakt dat voor ieder deelgebied ruimschoots wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen.

Deelgebied	P vereist (privé)	P vereist (openbaar)	P voorzien (privé)	P voorzien (openbaar)	Saldo – Voldoet?
Hekendorp- en Heicopstraat	32,2	6,9	47	9	+ 16,9 Ja
Heicop- en Hazerswoudestraat	47,8	13,8	54	15	+ 7,4 Ja
Nieuwland- en Peursumstraat	47,8	13,8	55	16	+ 9,4 Ja
Peursum- en Poortugaalstraat	52,8	10,2	82	17	+ 26 Ja

Tabel 4.3: Samenvatting parkeerbalans per deelgebied.

Compensatie bestaande parkeerplaatsen

Zoals gebleken uit voorgaande conclusie voorziet het nieuwe plan, dat door deze bestemmingswijziging mogelijk wordt gemaakt, in zijn eigen parkeerbehoefte. Het plan heeft daarmee geen gevolgen voor de huidige parkeersituatie.

Aan de zuidoostkant van het gebied dienen 10 bestaande openbare parkeerplaatsen verwijderd te worden in verband met de aanleg van nieuwe inritten en ondergrondse afvalcontainers. In verband hiermee is door middel van parkeertellingen de parkeerdruk onderzocht (zie hiervoor bijlage 3). Tijdens de parkeertellingen zijn alle geparkeerde voertuigen, ook fout geparkeerde voertuigen, geteld en gedeeld door het daadwerkelijk (formeel) aantal aanwezige parkeerplaatsen. De parkeertellingen zijn uitgevoerd in oktober 2018, september 2019 en mei 2021. De gegevens uit mei 2021 gaven mogelijk een vertekend beeld (vanwege de coronapandemie), waardoor ook eind september 2021 nogmaals een parkeertelling is uitgevoerd. De parkeerdruk in oktober 2018 en september 2019 was hoger dan in mei en september 2021, waardoor de situatie uit oktober 2018 en september 2019 als maatgevend wordt beschouwd.

In het bouwplan en de bijbehorende parkeerbalans is op basis van de gehanteerde parkeernota een overschot van 7 parkeerplaatsen (afgerond) aan de Puttershoekstraat voorzien (openbaar parkeren). Van de 10 vervallen parkeerplaatsen kunnen er op basis van de parkeertellingen 8 parkeerplaatsen vervallen om nog steeds onder een bezettingsgraad van 85% te blijven en hoeven er slechts 2 parkeerplaatsen gecompenseerd te worden. In werkelijkheid worden er ten opzichte van de 10 die vervallen 7 gecompenseerd, aangezien dat het overschot aan openbare parkeerplaatsen betreft dat in het plan wordt gerealiseerd. Er wordt dus enerzijds op basis van het woningbouwprogramma voldaan aan het benodigde aantal bezoekersparkeerplaatsen, en anderzijds vervallen er per saldo dus nog slechts 3 openbare parkeerplaatsen (ten opzichte van de voorgaande situatie).

Op eigen terrein is op basis van de parkeernorm een nog ruimer overschot aan privé parkeerplaatsen aanwezig. Er is daarom geen parkeeroverlast te verwachten vanuit de bewoners van het bouwplan.

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat de bezettingsgraad circa 80% bedraagt. De ontwikkeling valt overeenkomstig de Nota Parkeerbeleid 2019 binnen het beleidsgebied IV (woonwijken). Voor dit gebied is beoogd dat de parkeerdruk niet boven de 85% uit mag komen wanneer openbare parkeerplaatsen verdwijnen als gevolg van een planontwikkeling. Dit is bedoeld om zo de leefbaarheid en bereikbaarheid te borgen. Na planrealisatie blijft de bezettingsgraad, met 3 openbare parkeerplaatsen minder, nog steeds ruim onder de 85%, waarmee wordt voldaan aan het Nota Parkeerbeleid Zoetermeer 2019.

Fietsparkeren

Naast een behoefte van autoparkeerplekken ontstaat ook behoefte aan fietsparkeerplekken. In de 'Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels' is bepaald hoeveel plekken beschikbaar moeten zijn. Hoewel niet juridisch afdwingbaar aangezien het Bouwbesluit leidend is, is in het kader van goede ruimtelijke ordening toch voldaan aan de eisen uit het parkeerbeleid.

De eengezinswoningen hebben in de achtertuin een berging met daarin het benodigd aantal stallingsplekken. In de voortuin is voorzien in de bezoekersplek(ken). Bij de appartementen is op de begane grond voor ieder appartement een ruime berging waarmee voorzien wordt in de benodigde fietsparkeerplekken. Voor het bezoekersdeel wordt nabij de entree van het gebouw een voorziening getroffen.

Hoofdstuk 5 Milieu en leefkwaliteit

5.1 Strategische milieu-beoordeling

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage oftewel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.-beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De ontwikkeling van 166 woningen kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen. Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is een aanmeldnotitie opgesteld waarin de verschillende milieuaspecten zijn afgewogen. Deze notitie is te raadplegen in bijlage 4. Uit deze notitie blijkt dat sprake is van nadelige milieueffecten. Deze effecten zijn weloverwogen beoordeeld en waar compensatie gevraagd is, zal worden gecompenseerd. Maatregelen zullen worden doorgevoerd om deze effecten te beperken. Er kan geconcludeerd worden dat nadelige effecten te reguleren zijn en dat een m.e.r.-beoordeling in deze niet noodzakelijk is.

In dit hoofdstuk zijn daarnaast diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren.

5.2 Geluidhinder

5.2.1 Kader

De Wet geluidhinder, en het hierop gebaseerde Besluit geluidhinder, bevatten normen en regels ter voorkoming of beperking van geluidhinder ten gevolge van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industrielawaai afkomstig van een gezoneerd industrieterrein. Aangegeven wordt welke objecten bescherming genieten tegen geluid. Naast woningen gaat het onder meer om scholen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, psychiatrische ziekenhuizen. Woonwagenstandplaatsen en verblijfsterreinen bij psychiatrische ziekenhuizen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terrein.

5.2.2 Onderzoek

De nieuwe woningen zijn gelegen binnen de zone van de route Hugo de Grootlaan / Aletta Jacobslaan / Thomas Morelaan, de Willem Dreeslaan en de Randstadrail. Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) moet daarom akoestisch onderzoek worden uitgevoerd naar de aspecten wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Door KuiperCompagnons is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is te raadplegen als bijlage 5 bij de toelichting.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is eveneens onderzoek gedaan naar de omliggende 30 km/uur wegen. Dit betreft de Hagesteinstraat, de Puttershoekstraat, de Hekendorpstraat, de Heicopstraat, de Hazerswoudestraat, de Peursumstraat, de Poortugaalstraat, de Benthuizenstraat, de Ammerstolstraat, de Aarlanderveenstraat, de Absrechtstraat, de Schiebroekstraat, de Schuddebeursstraat en het Oosterheemplein. Als laatste is in dit onderzoek ook in beeld gebracht welk akoestisch effect de planontwikkeling

heeft op de bestaande woningen ten noordoosten van het plan.

Het plangebied is niet gelegen in een onderzoekszone van een gezoneerd industrieterrein.

Rekenresultaten

Uit het onderzoek blijkt dat het verkeer op de route Hugo de Grootlaan / Aletta Jacobslaan / Thomas Morelaan tot een overschrijding leidt van de voorkeursgrenswaarde. De maximaal berekende waarde bedraagt 62 dB. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Het verkeer op de Willem Dreeslaan veroorzaakt geen geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde.

Vanuit een goede ruimtelijke ordening is er ook onderzoek gedaan naar de omliggende 30 km wegen. Het verkeer op deze wegen leidt tot een maximale geluidsbelasting van 49 dB. Het railverkeer veroorzaakt op de woningen langs deze spoorlijn een geluidsbelasting van maximaal 50 dB. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden, uitgaande van toetsing als wegverkeerslawaai zoals dit gedeelte van het traject van de Randstadrail beschouwd moet worden.

De cumulatieve geluidsbelasting wordt in hoofdzaak bepaald door het wegverkeer en bedraagt maximaal 67 dB langs de Aletta Jacobslaan. Deze hoge geluidbelasting wordt gecompenseerd doordat alle grondgebonden woningen in het plan beschikken over een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte. Voor de woningen in de appartementengebouwen waarbij een geluidbelasting berekend is hoger dan 53 dB voor wegverkeerslawaai, worden bouwkundige maatregelen getroffen om een geluidluwe buitenruimte te kunnen realiseren. Hierdoor kan worden gesteld dat voor alle in het plan opgenomen woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Akoestisch effect bestaande bebouwing

Voor beide geluidssoorten weg- en railverkeerslawaai blijkt dat de planontwikkeling ter plaatse van de bestaande woningen ten noordoosten van het bestemmingsplan 'H. de Grootlaan - A. Jacobslaan' leidt tot een afname van de geluidsbelasting op de bestaande woningen ten noordoosten van het plan. Voor wegverkeerslawaai varieert deze afname van 1 tot 3 dB en voor railverkeerslawaai van 1 tot 4 dB.

Ter plaatse van de bestaande woningen ten zuidwesten van het bestemmingsplan 'H. de Grootlaan - A. Jacobslaan' leidt de planontwikkeling voor wegverkeerslawaai tot een toename van maximaal 1,0 dB voor wegverkeerslawaai ter plaatse van de bestaande woningen ten zuidwesten van de Hugo de Grootlaan. Voor railverkeerslawaai is sprake van een zeer geringe verandering van 0,1 dB van de geluidsbelasting door de reflecties van het geluid in de nieuwe woonbebouwing.

Omdat op geen van de bestaande woningen sprake is van een significante hoorbare toename van de geluidsbelasting van 1,5 dB of meer leidt het aspect geluid niet tot een significante verandering van het woon- en leefklimaat bij de bestaande woningen aan weerszijden van het plan.

Maatregelen

Bron- en overdrachtsmaatregelen in de vorm van bijvoorbeeld een stiller wegdek of een scherm zijn in deze stedelijke situatie vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt niet mogelijk. Zonder maatregelen voldoet het plan niet aan de voorwaarden uit het hogere waarden beleid van gemeente Zoetermeer. Zonder scherm is bij een aantal woningen geen sprake van een geluidluwe buitenruimte. Uit het onderzoek blijkt dat een scherm van 2 m hoog op de in bijlage 5 van het akoestisch onderzoek, derde en vierde afbeelding aangeduide plaatsen tussen de grondgeboden woningen langs de Hugo de Grootlaan en de Aletta Jacobslaan er toe leidt dat alle grondgebonden woningen een geluidsluwe buitenruimte hebben. De massa van dit scherm moet minimaal 10 kg/m^2 zijn.

Voor de 24 grondgebonden woningen haaks op de Hugo de Grootlaan / Aletta Jacobslaan wordt aan de achterzijde van de woning een uitbouw van circa 2 bij 2 meter gerealiseerd.

Deze uitbouw is over alle drie de verdiepingen en zorgt ervoor dat de geluidsbelasting op het afgeschermde geveldeel (noordoost) wordt gereduceerd tot onder de voorkeursgrenswaarde.

De appartementen langs de Hugo de Grootlaan en de Aletta Jacobslaan hebben vanuit wegverkeerslawaai bezien geen geluidsluwe gevel en buitenruimte. De appartementen met een geluidsbelasting hoger dan 53 dB worden voorzien van een afgeschermde buitenruimte. Deze maatregel leidt er toe dat achter het balkonscherm een geluidluw geveldeel en een geluidsluwe buitenruimte ontstaat.

In deze buitenruimte moet sprake zijn van 'buitenlucht'. Dit is het geval als er een permanente ventilatievoorziening aanwezig is, die tenminste een factor 5 groter is dan de volgens het Bouwbesluit benodigde voorzieningen in de inwendige scheidingsconstructie waartegen de loggia staat. De permanente ventilatievoorziening van de loggia dient daarnaast ten minste een capaciteit te hebben van 3,0 liter per seconde per m^2 loggia oppervlak.

Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet in het kader van het bestemmingsplan een hogere waarde worden vastgesteld voor weg- en railverkeerslawaai. Bij de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is gelijktijdig een ontwerpbesluit hogere waarden ter inzage gelegd. Tegen dit besluit zijn geen zienswijzen ingediend. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt gelijktijdig het hogere waardenbesluit vastgesteld. Het hogere waardenbesluit is opgenomen is opgenomen in bijlage 12.

5.2.3 Conclusie

Uit onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, en een hogerewaardenbesluit moet worden genomen. Met het treffen van verschillende maatregelen kan worden voldaan aan het hogere waardenbeleid van de gemeente Zoetermeer.

5.3 Trillingshinder

5.3.1 Kader

Voor trillingshinder bestaan geen wettelijke normen. Wel kan trillingshinder een rol spelen bij de vraag of met de ontwikkeling van het project, sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Een hulpmiddel hierbij is de SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen". Deze richtlijn bestaat uit drie delen:

- Deel A, Schade aan gebouwen;
- Deel B, Hinder voor personen in gebouwen;
- Deel C, Storing aan apparatuur.

Deze richtlijn sluit grotendeels aan bij internationale richtlijnen, waarbij veel aandacht wordt besteed aan het meten van trillingen. Over het algemeen wordt dan ook verwezen naar deze richtlijn wanneer een trillingsonderzoek is voorgeschreven en uitgevoerd. Naast aandacht voor de meting van trilling bevat de richtlijn ook een beoordelingssystematiek. De richtlijnen hebben alleen betrekking op trillingen die van buiten het te beoordelen gebouw komen. Dat houdt in dat het gaat om trillingen die via de ondergrond en de funderingen het gebouw bereiken. Bij deel B (hinder voor personen in gebouwen) worden de trillingen gemeten op vloeren, omdat daar de hinder optreedt.

Trillingshinder wordt beoordeeld aan de hand van het maximale trillingsniveau en het gemiddeld trillingsniveau. Dit is vergelijkbaar met het maximale geluidsniveau en het langtijdgemiddeld geluidsniveau bij de beoordeling van geluid. Voor een aantal typen trillingen en verschillende gebouwfuncties (wonen, onderwijs e.d.) staan in de richtlijn grens- en streefwaarden. Voor schade aan gebouwen zijn grenswaarden opgenomen. Overschrijding van deze waarden wordt beoordeeld als een onacceptabele kans op schade.

5.3.2 Onderzoek

Ten zuiden van het plangebied ligt een spoorviaduct, het Oosterheemtracé van de Randstadrail. De minimale afstand van de nieuw te realiseren woningen tot aan de pylonen van het spoorviaduct bedraagt 40 meter. In de directe omgeving zijn in de bestaande situatie reeds woningen gelegen op een kleinere afstand, circa 30 meter, dan de toekomstige woningen. De Randstadrail is ter hoogte van het plangebied daarnaast volledig op hoogte gerealiseerd (een spoorviaduct bestaande uit een trogligger gedragen door enkelvoudige pylonen). Er bestaat daardoor geen direct contact tussen de constructie van de rails en de gronden waarop de woningen zijn voorzien. Hierdoor zal de hinder, gevormd door trillingen, beperkt zijn.

Desondanks is in het kader van een goede ruimtelijke ordening een quick scan trillingen uitgevoerd door DGMR. Deze quick scan is opgenomen in bijlage 6. Hierin is op basis van de planinvulling, bodemgesteldheid, spooruitvoering en het type vervoer een inschatting gemaakt van de trillingsrisico's van het plan.

Trillingsonderzoeken in het kader van spoortrillingen worden sinds juli 2019 uitgevoerd in overeenstemming met de 'Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen' van het Ministerie van I&W. Deze handreiking kent twee typen van onderzoek: een Quick scan trillingen en een vervolgonderzoek. Een quick scan betreft een eerste verkenning van de risico's van een project en is een passend instrument in de planfase. In een quick scan wordt op basis van de planinvulling, de bodemgesteldheid, de spooruitvoering en het type vervoer een inschatting gemaakt van de trillingsrisico's van het plan. Als hieruit een trillingsrisico blijkt, dan volgt in de regel een vervolgonderzoek om het risico nader in beeld te brengen en zo nodig maatregelen te bepalen.

De overeenkomstig de 'Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen' uitgevoerde Quick scan trillingen leidt tot de verwachting dat er op de locatie van het plangebied een verwaarloosbaar risico is met betrekking tot trillingen afkomstig van het Randstadrail spoorviaduct. Verwacht mag worden dat trillingen van dit spoorviaduct zelfs worden overstemd door trillingen van vrachtverkeer op de Hugo de Grootlaan en Aletta Jacobslaan en nauwelijks waarneembaar zijn. De voorziene bebouwing is qua constructie conventioneel en heeft ook geen sterk trillingsverhogende kenmerken die de situatie in een ander licht plaatsen en nader onderzoek zouden vergen. Volgens paragraaf 5.2 van de handreiking kan een vervolgonderzoek trillingen daarmee achterwege blijven. De verwachting is daarmee dat trillingen afkomstig van het spoor ruim voldoen aan de streefwaarden uit de SBR-B ten aanzien van trillingen.

Naast trillingen van de RandstadRail op de woningen, kunnen ook tijdens de bouw van de woningen trillingen ontstaan met een negatief effect op de RandstadRail. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzocht of de bouw van de woningen leidt tot relevante trillingen op het Oosterheemviaduct waarover de RandstadRail rijdt.

Het prognosticeren van trillingen op het Oosterheemviaduct is complex, gezien de rubberen blokken tussen dragende pylonen en het dek. Voor het prognosticeren van de trillingen op het fundament, ofwel de pylonen, kan aansluitingen gezocht worden in de SBR trillingsrichtlijn SBR-A “Schade aan gebouwen” en de daarin gegeven grenswaarden betonconstructies. De SBR-A gaat daarin uit van een overschrijdingskans van de grenswaarden van 1%. Voor de prognose van trillingen is gebruikt gemaakt van de prognosemethode voor heitrillingen in de CUR 95-2 “ Prognosemodel trillingshinder”.

In de bijlage van het trillingsonderzoek (bijlage 6) is een trillingsprognose opgenomen. Uit de trillingsprognose blijkt dat op een afstand van meer dan 10 meter het schaderisico voor gewapende betonconstructies al is gedaald tot onder de 1%. De afstand van de pylonen tot enig heiwerk is echter nergens lager dan 40 meter. De heiprognose geeft op deze afstand een verwachte trillingssterkte van 0,9 mm/s aan met een bovengrens van 2,5 mm/s op fundatieniveau. De SBR-A geeft als grenswaarden voor betonconstructies een trillingssterkte (Vtop) van 13,3 mm/s op funderingsniveau en 26,7 mm/s op onderdeelniveau. De berekende trillingssterkten afgezet tegen de grenswaarden uit de SBR-A leidt tot de conclusie dat deze

trillingssterkten minimaal een factor 5 onder de grenswaarde liggen.

Op een afstand van meer dan 40 meter van het heiwerk is het schaderisico voor de betonnen onderconstructie van het tramviaduct (de pylonen) dus nihil. Voor het betonnen dek van het viaduct gelden in de context van de SBR-A de hogere grenswaarden op onderdeelniveau. Ook met mogelijke enige trillingsversterking tussen pylonen en dek wordt het schaderisico als gering beschouwd, gezien de grote marge tussen de nu berekende trillingssterkte op fundatieniveau en de grenswaarde. Over eventuele gevolgen voor andere delen van de infrastructuur zoals de bovenleiding en aan de trams geeft deze rekenmethodiek geen inzicht.

5.3.3 Conclusie

Voor het aspect trillingen worden geen belemmeringen voor voorgenomen ontwikkeling voorzien. Op basis van een uitgevoerde quick scan trillingen wordt geconcludeerd dat er in het plangebied sprake is van een verwaarloosbaar risico met betrekking tot trillingen, en geen aanleiding is voor vervolgonderzoek. Daarnaast zijn de te verwachten trillingen als gevolg van heiwerk op het Oosterheemviaduct een factor 5 onder de grenswaarde. Het schaderisico aan de betonnen onderconstructie (de pylonen) en het betonnen dek is zodoende gering.

5.4 Bodemkwaliteit

Mede ter beoordeling van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, is inzicht vereist in de kwaliteit van de bodem. Omdat de bodemkwaliteit medebepalend is voor de vraag welke nieuwe functies in een gebied realiseerbaar zijn, is onderzoek naar eventuele beperkingen aan het bodemgebruik noodzakelijk. Hiertoe dient bodemonderzoek te worden verricht.

5.4.1 Wettelijk kader

Een verontreinigde bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Daarom is het belangrijk om bij ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit mee te nemen in de overwegingen. De Wet bodembescherming (hierna: Wbb), het Besluit bodemkwaliteit en de Woningwet stellen grenzen aan de aanvaardbaarheid van verontreinigingen. Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft.

De Wbb regelt zaken rond bodembescherming en bodemsanering. Vertrekpunt van de Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van het plangebied of projectlocatie. De wettelijke doelstelling is functiegericht saneren. De wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

a. het geschikt maken van de bodem voor het voorgenomen gebruik;
b. het beperken van blootstelling aan en de verspreiding van de verontreiniging;
c. het wegnemen van actuele risico's.

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het huidige en toekomstige gebruik van de bodem. Het is niet nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

In dit kader vereist de provincie in ieder geval:

- inzicht in reeds bekende verontreinigde locaties;
- inzicht in risicovolle activiteiten in verleden en huidige situatie;
- inzicht in bodemkwaliteit bij nieuwe bestemmingsaanduidingen of in de wijze waarop gegevens over bodemkwaliteit verkregen zullen worden.

Indien verontreinigingen worden geconstateerd, moet worden aangegeven op welke wijze daarmee omgegaan zal worden, zowel in milieuhygiënische als in financiële en

expoloitatietechnische zin.

5.4.2 Situatie plangebied

Het plangebied is momenteel in gebruik als openbare weg, openbare ruimte en deels braakliggend. Er zijn diverse gedempte sloten aanwezig. In de directe omgeving zijn geen bodembedreigende bedrijfsactiviteiten en ondergrondse opslagtanks gesitueerd geweest.

Het plangebied is gelegen in de wijk Oosterheem, en bevindt zich niet in een milieubeschermingsgebied voor grondwater. Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Zoetermeer blijkt dat het plangebied is gelegen in zone 07: Recente uitbreidingen. De algemene bodemkwaliteit van de boven- en ondergrond zijn geclassificeerd als klasse AW2000.

Op de vier braakliggende percelen is in 2019 een bodemonderzoek uitgevoerd. Dit wordt nader beschreven in de volgende paragraaf. Binnen het betreffende onderzoeksgebied is de bodem geschikt bevonden voor wonen (met tuin). Voor die delen van het plangebied waar herinrichting en/of nieuwbouw plaatsvindt, en waar nog geen onderzoek en/of sanering heeft plaatsgevonden, zal bodemonderzoek dan wel eventuele sanering moeten worden uitgevoerd.

5.4.3 Bodemonderzoek

In milieuhygiënisch opzicht dient te worden aangegeven welke bodemkwaliteit aanwezig is of na sanering resulteert, en indien deze afwijkt van de streefwaarden, welke beperkingen aan het bodemgebruik gesteld worden. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De belangrijkste resultaten zijn hieronder opgenomen, de volledige rapportage is als bijlage 7 bij deze toelichting opgenomen.

Uit dit onderzoek komen voor de deelgebieden de volgende resultaten:

Grond
De concentraties van de geanalyseerde parameters overschrijden maximaal de achtergrondwaarde. De grond is getoetst aan de normen van het Besluit bodemkwaliteit en is overwegend, indicatief Altijd Toepasbaar, plaatselijk betreft de indicatieve bodemkwaliteit Klasse Industrie.

Ter plaatse van de gedempte sloten is geen dempingsmateriaal aangetroffen, tevens zijn in de ondergrond maximaal licht verhoogde concentraties aangetroffen. Aangenomen mag worden dat de sloten gedempt zijn met gebiedseigen grond of met dezelfde grond waarmee het gebied is opgehoogd.

Grondwater
De concentraties van de geanalyseerde parameters overschrijden maximaal de streefwaarde.

Asbest
In de grondmengmonsters zijn geen asbestconcentraties boven de bepalingsgrens gemeten. De totaal gewogen asbestconcentratie overschrijdt niet het criterium voor nader onderzoek (50 mg/kg d.s.).

CROW400
Voor werkzaamheden in de grond is geen veiligheidsklasse van toepassing.

5.4.4 Conclusies

Geconcludeerd kan worden dat milieuhygiënisch gezien geen belemmeringen aanwezig zijn voor de herbestemming van de percelen.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Luchtkwaliteitseisen

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10}) en zeer fijn stof ($PM_{2,5}$) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m^3. Daarnaast mag de PM_{10} 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m^3 maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof ($PM_{2,5}$) bedraagt 25 µg/m^3.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO_2 en PM_{10} aangepast. Voor PM_{10} is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO_2. De grenswaarde voor $PM_{2,5}$ is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m^3. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

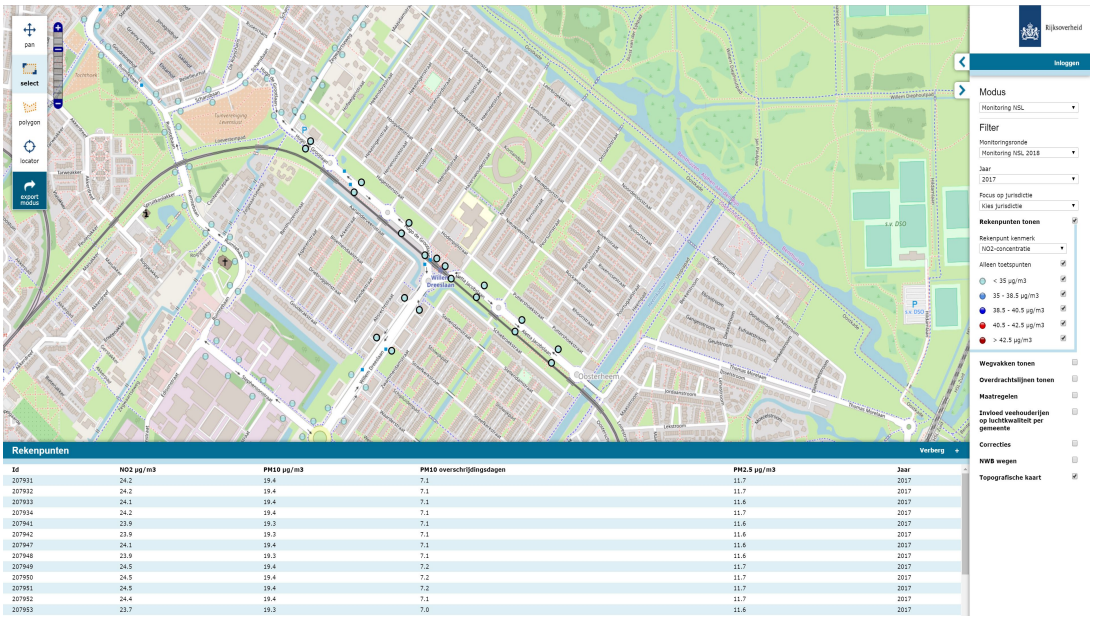
- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling wordt aangemerkt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

5.5.2 Luchtkwaliteitsonderzoek

De voorliggende ontwikkeling draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een ontwikkeling is als NIBM aan te merken wanneer de NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m^3. In de regeling NIBM is aangegeven dat een woningbouwlocatie met maximaal 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg is aan te merken als een ontwikkeling die niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De ontwikkeling van 166 woningen in dit plan valt ook binnen de NIBM-regeling zodat onderzoek op grond van de Wet luchtkwaliteit niet noodzakelijk is.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald ter plaatse van het plangebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen (Hugo de Grootlaan, Aletta Jacobslaan en Willem Dreeslaan) de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald. In afbeelding 5.1 zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ weergegeven voor het peiljaar 2017.



Afbeelding 5.1: overzicht concentraties NO^2, PM^{10} en $PM^{2,5}$, peiljaar 2017 (NSL-monitoringstool).

Uit de afbeelding blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ ter plaatse van het plangebied de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m^3 (voor NO_2 en PM_{10}) en 25 µg/m^3 (voor $PM_{2,5}$) niet overschrijden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

5.5.3 Conclusies

De ontwikkeling in dit plan is aan te merken als een project dat niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan luchtverontreiniging. Toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit is dan ook niet nodig. Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan (artikel 5.16, lid 1 aanhef en onder c Wm).

Daarnaast zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse van het plan de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Een overschrijding van de grenswaarden is dan ook niet te verwachten.

5.6 Water

5.6.1 Watertoets

Hieronder volgt de inhoudelijke toetsing van het plan aan de verschillende 'waterthema's', zoals die beschreven staan in de Handreiking Watertoets. Toetsing aan deze thema's levert de watertoets op.

Huidige situatie

In de bestaande situatie is het plangebied voor een groot deel onverhard. De gronden waarop de woningen en bijbehorende voorzieningen zijn voorzien zijn volledig onverhard.

Zoals blijkt uit de legger Wateren van het Hoogheemraadschap liggen ten zuidwesten van de Randstadrail diverse waterlopen. Het betreft hoofdwatergangen volgens de legger van Schieland. In het westen van het plangebied en grenzend aan de oostrand is tevens

oppervlaktewater gelegen. In de legger zijn bovendien de zones rondom de waterlopen aangeduid als oever, slootkant. Ten behoeve van het onderhoud van deze waterlopen is de dubbelbestemming 'Waterstaat' opgenomen.



Afbeelding 5.2: uitsnede Legger wateren (het plangebied is zwart omkaderd).

Veiligheid

In het plangebied zijn geen primaire of regionale waterkeringen gelegen.

Uit de kaart van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN) blijkt dat het maaiveld ter plaatse van het plangebied niet lager ligt dan het omliggende gebied. Hoewel het plangebied is gelegen onder NAP, is daarom geen sprake van een uitzonderlijk overstromingsrisico, ten opzichte van het omliggende gebied.

Oppervlaktewatersysteem

Het plangebied is gelegen in de waterstaatkundige eenheid 'Binnenwegse Polder'. Een waterstaatkundige eenheid is een gebied waarin het watersysteem één geheel vormt. Het waterpeil in het plangebied is flexibel en fluctueert tussen NAP -6,05 en - 5,95 m.

Waterkwantiteit

In de huidige situatie zijn de gronden waarop de ontwikkeling is voorzien, grotendeels bestemd als 'Gemengd - 1' (vigerend bestemmingsplan 'Oosterhage - Businesspark Oosterheem'). In de bijbehorende regeling is geen limiet opgelegd aan het te verharden oppervlak. Deze bestemming mag in de huidige situatie dan ook volledig worden verhard. Deze bestemming kent een totaal oppervlakte van 21.634 m^2.

Een deel van de gronden waarop de ontwikkeling is voorzien, is bestemd als 'Groen'. Dit deel is in de huidige situatie onverhard en zal in de toekomst verhard gaan worden. In de huidige situatie is 21.634 m^2 aan oppervlakteverharding toegestaan.

Verharding huidige situatie

Type verharding	**Berekening**	**Oppervlakteverharding in m^2**
Bestemming 'Gemengd - 1'	100% van 21.634 m^2	21.634
Bestemming 'Groen'	0% van 541 m^2	0

Totale verharding		**21.634**

Voor de ontwikkeling van de gehele woonwijk Oosterheem is door het Hoogheemraadschap van Schieland bij besluit van 14 april 2003 een raamvergunning verleend (zie Bijlage 5). Als compensatie voor de toename van de verharding door de ontwikkeling van de woonwijk (en het bedrijventerrein Oosterhage) is 13 ha. oppervlaktewater aangelegd. De planologische wijzingen waar het vigerende bestemmingsplan (2013) in voorzag had geen toename van verharding tot gevolg anders dan reeds voorzien was in daarvoor geldende bestemmingsplannen en dan waarvoor de genoemde raamvergunning geldt. Dat houdt in dat de hierboven genoemde oppervlakteverharding binnen de verleende raamvergunning van het Hoogheemraadschap van Schieland mogelijk is.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de realisatie van 166 nieuwe woningen en bijbehorende voorzieningen (parkeerplaatsen, wegen en openbare ruimtes). Ten behoeve van deze nieuwe woningen zijn in dit bestemmingsplan bouwvlakken opgenomen die geheel bebouwd mogen worden. De gezamenlijke oppervlakte van deze bouwvlakken bedraagt 5.181 m^2.

Binnen de bestemming 'Wonen' maken de bouwvlakken maar een klein deel uit van de totale oppervlakte. Op de overige gronden is voorzien in de realisatie van erftoegangswegen, parkeervoorzieningen, tuinen en openbare ruimtes. Het is aannemelijk dat het overige deel van de woonpercelen in de toekomstige situatie voor een groot deel verhard wordt, ofwel met erfbebouwing ofwel met (sier)bestrating e.d. Hierbij kan de vuistregel worden gehanteerd dat maximaal 90% van de resterende oppervlakte verhard wordt. De totale oppervlakte van de bestemming 'Wonen' bedraagt 17.359 m^2. Het resterende oppervlak bedraagt (17.359 - 5.181) = 12.178 m^2. Als hiervan 90% verhard wordt, bedraagt het verharde oppervlak binnen de rest van de bestemming 'Wonen' 10.960 m^2.

Naast verharding t.b.v. de woningen of overige verharding binnen de bestemming 'Wonen' worden ook groene openbare ruimtes ontwikkeld. Het idee is om deze ruimtes overwegend groen in te richten en hierbij slechts verharding t.b.v. het langzaam verkeer aan te leggen. Uitgangspunt voor deze gronden is dat maximaal 50% verhard wordt. Met een totaaloppervlak van 3.186 m^2 zorgt dit voor 1.584 m^2 aan verharding.

In de toekomstige situatie is ten slotte ook verharding voorzien in de vorm van parkeerplaatsen in de openbare ruimte en de aanleg van verharding in de aangrenzende openbare ruimte. In het vigerende bestemmingsplan zijn een deel van deze gronden reeds bestemd als 'Verkeer' met de functieaanduiding 'parkeerterrein' en is volledige verharding nu al mogelijk. De gronden waarop de overige parkeerplaatsen en andere ingrepen gepland staan, bedragen samen 3.546 m^2. Het uitgangspunt voor deze gronden is dat deze vrijwel volledig verhard zullen worden.

Wanneer de vierkante meters verhard oppervlak in de toekomstige situatie bij elkaar worden opgeteld, resulteert dit in 21.271 m^2 verharding.

Verharding toekomstige situatie

Type verharding	**Berekening**	**Oppervlakteverharding in m^2**
Nieuwe woningen (bouwvlakken)	100% van 5.181 m^2	5.181
Overige (perceels)verharding	90% van 12.178 m^2	10.960
Openbare ruimte (Bestemming 'Groen - 1')	50% van 3.168 m^2	1.584
Ontsluiting parkeerplaatsen en openbare ruimte	100% van 3.546 m^2	3.546
Totale verharding		**21.271**

Ten opzichte van de huidige planologische situatie, waarvoor reeds een watervergunning is verleend en in watercompensatie is voorzien, voorziet de voorgenomen ontwikkeling niet in een toename van het verhard oppervlak. In de toekomstige situatie is sprake van (21.634 - 21.271) = 363 m^2 minder verharding dan in de huidige situatie planologisch mogelijk is. De beleidsregel van het Hoogheemraadschap schrijft voor dat vanaf een toename van het verharde oppervlak van 500 m^2 compenserende waterberging toegepast dient te worden. Voorgenomen ontwikkeling zorgt niet voor een zodanige toename van het verhard oppervlak dat watercompensatie benodigd is.

Riolering

Het algemeen beleid is dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden en gescheiden blijven tot aan het overnamepunt op de perceelsgrens. Schoon regenwater van gevels en daken dient bij voorkeur te worden benut (toiletspoeling, daktuinen e.d.) of te worden afgevoerd naar de bodem (infiltratie) en indien niet mogelijk of gewenst is dan rechtstreeks afgevoerd te worden naar het oppervlaktewater via een regenwaterriool.

Volksgezondheid

Door het afkoppelen van hemelwater van de DWA worden vuilwateroverstorten (in de omgeving) tegengegaan. De risico's van watergerelateerde ziekten en plagen worden hierdoor geminimaliseerd. Indien nieuwe wateren worden gerealiseerd en/of oevers van bestaande wateren worden vergraven, verdient het aanbeveling flauwe, natuurvriendelijke oevers te creëren.

Bodemdaling

Ten behoeve van de voorliggende ontwikkeling zal het (grond)waterpeil niet worden aangepast. Eventuele bodemdaling in de omgeving zal niet door het plan worden beïnvloed.

Grondwateroverlast

Het grondwater zit (vrij) ondiep. Indien ondergrondse constructies worden gebouwd, waarvan de onderkant dieper ligt dan de hoogste grondwaterstand, wordt geadviseerd waterdicht te bouwen om te voorkomen dat overlast van grondwater ontstaat.

Waterkwaliteit

Bij afkoppelen moet beoordeeld worden of het afstromend hemelwater van verharde terrein- en dakoppervlakken geen nadelige gevolgen heeft voor de huidige waterkwaliteit.

Het tegengaan van riooloverstorten door de afkoppeling van hemelwater van de DWA komt de waterkwaliteit (in de omgeving) ten goede. Het ontstaan van (nieuwe) vervuilingsbronnen dient zoveel mogelijk te worden voorkomen om vervuiling van grond- en oppervlaktewater te beletten. Het toepassen van niet-uitloogbare bouwmaterialen bij de toekomstige ontwikkelingen voorkomt dat het hemelwater wordt vervuild. In verband hiermee dienen geen (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood, zink of teerhoudende dakbedekking te worden gebruikt op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitlogen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben).

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van het gemeentelijke inzamelings- en transportstelsel ligt bij de gemeente, tot aan het eindgemaal, dat in beheer is van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Het Hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het transport vanuit het eindgemaal tot en met afvalwaterzuiveringsinstallatie en voor de zuivering. De gemeentelijke riolering moet bereikbaar zijn voor beheer en onderhoud.

5.7 Bedrijven en milieuzonering

5.7.1 Begrip milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Deze milieuzonering dient aldus twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen;
- het bieden van voldoende ruimte en zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam kunnen (blijven) uitoefenen.

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.

5.7.2 VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering is een handreiking voor milieuzonering in ruimtelijke plannen. Het boekje vormt een hulpmiddel voor gemeenten om de afstanden tussen bedrijvigheid en woningen voor een locatie concreet in te vullen. Het doel van de publicatie is om te komen tot maatwerk op lokaal niveau. Dit betekent dat gemaakte keuzes zorgvuldig moeten worden afgewogen en verantwoord.

De in de publicatie opgenomen richtafstanden zijn echter niet bedoeld om de aanvaardbaarheid te toetsen van situaties waarbij bestaande bedrijven in de nabijheid van bestaande woningen liggen. Het is dus niet bedoeld om bestaande situaties te beoordelen.

De in de publicatie opgenomen richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van buurtgerichte voorzieningen, zoals basisscholen komen er vrijwel geen andere functies voor, behalve aan huis verbonden beroep of bedrijf.

Anders dan rustige woonwijken, zijn er ook gebieden met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen, komen andere functies voor zoals winkels, horeca en of kleine bedrijven en voorzieningen. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied.

Indien sprake is van een gemengd gebied kunnen deze richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat.

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen, komen andere functies voor zoals winkels, horeca en of kleine bedrijven en voorzieningen. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied.

5.7.3 Milieuzonering in het plan

Ten noordoosten van het plangebied is de bestemming 'Gemengd - 1' gelegen. Binnen deze bestemming zijn inrichtingen van de ten hoogste milieucategorie 2 toegestaan. Hierbij geldt een richtafstand van 30 meter. De afstand van de grens van deze bestemming tot de grens van de toekomstige woonbestemmingen bedraagt op twee plekken minder dan deze 30 meter. De feitelijke afstand bedraagt bij de westelijke woonbestemming, waar gestapelde woningen zijn voorzien, circa 25 meter. Voor de oostelijke woonbestemming, waar gestapelde woningen zijn voorzien, circa 28 meter. De richtafstand wordt niet gerespecteerd.

Binnen deze bestemmingen zijn de locaties waar de complexen zijn voorzien, echter expliciet aangeduid met een bouwvlak. De afstand van de bestemming 'Gemengd - 1' tot de dichtsbijzijnde bouwvlakken bedraagt circa 46 en 49 meter. Het overige gedeelte van de woonbestemming (buiten de bouwvlakken) is weliswaar een buitenruimte, maar die zullen niet voor verblijfsdoeleinden, zoals een tuin, worden ingericht. Bovendien is reeds op kleinere afstand van 'Gemengd - 1' een woonbestemming gerealiseerd; direct tegenover ligt op minder dan 25 meter al een woonbestemming (Hodenpijlstraat 1 t/m 201). Ook binnen de bestemming 'Gemengd - 1' zelf is wonen mogelijk, wat het geval is voor de adressen Hazerswoudestraat 294 t/m 356.

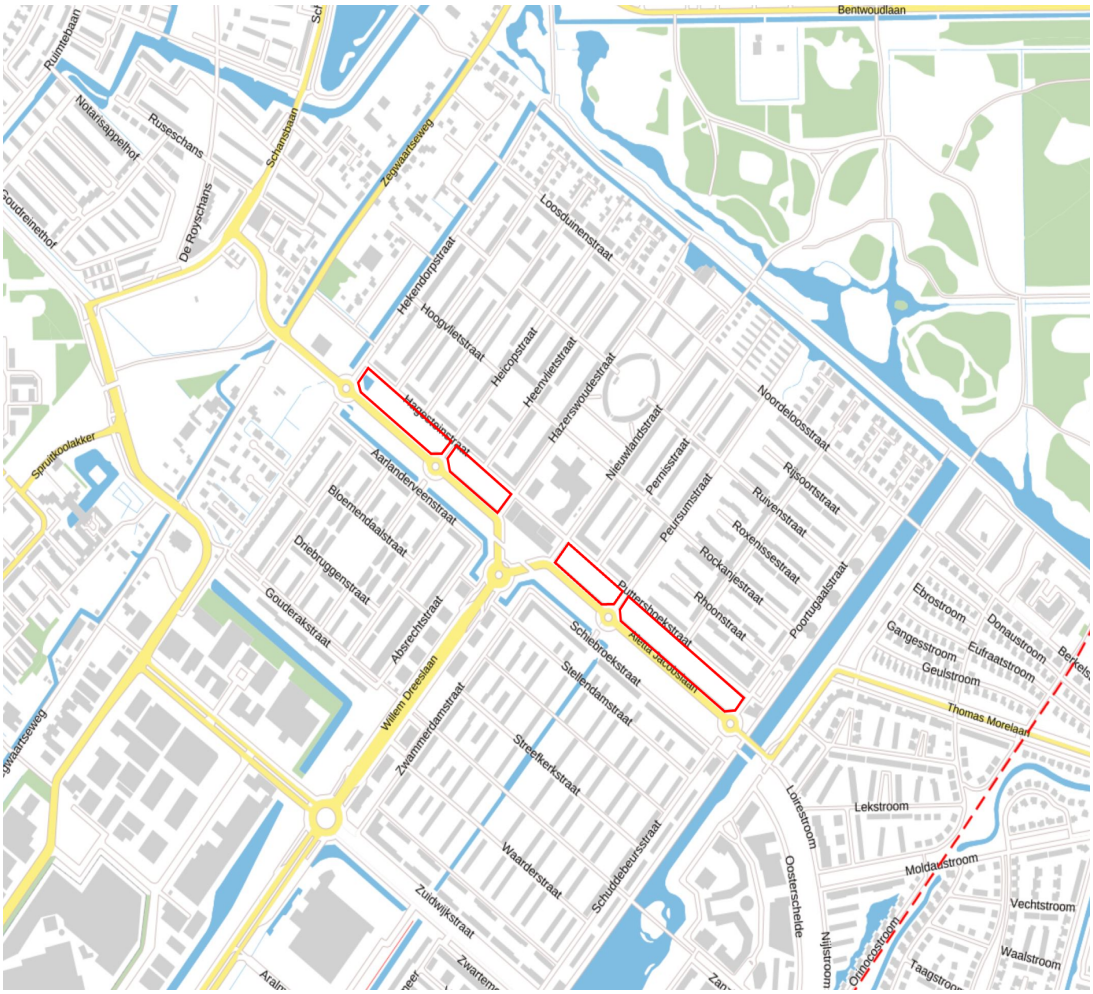
Gezien in de huidige situatie reeds op kortere afstand woningbouw is gelegen en het gedeelte van de woonbestemming dat wel binnen de richtafstand ligt niet voor verblijfsdoeleinden - zoals een tuin - wordt ingericht, kan geconcludeerd worden dat voor de toekomstige bewoners sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

5.7.4 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering zorgt niet voor belemmeringen.

5.8 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag, en vervoer van gevaarlijke stoffen (zoals vuurwerk, lpg, en munitie) over weg, water en spoor en door buisleidingen.



Afbeelding 5.3: Uitsnede risicokaart (het plangebied is rood omkaderd).

5.8.1 Inrichtingen

In het plangebied en de directe omgeving bevinden zich geen relevante inrichtingen of contouren van inrichtingen waarop het Bevi van toepassing is.

5.8.2 Transport gevaarlijke stoffen

In het plangebied en de directe omgeving bevinden zich geen transportassen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

5.8.3 Buisleidingen

Ten oosten van het plangebied ligt een CO2-buisleiding die in eigendom is van OCAP. In september 2012 is voor deze leiding een M.e.r.-beoordeling uitgevoerd waaruit blijkt dat het invloedsgebied van deze leiding 450 meter bedraagt. Het plangebied is weliswaar deels binnen dit invloedsgebied gelegen, de gevoelige objecten zijn echter buiten deze 450 meter geprojecteerd waardoor een berekening of nadere onderbouwing niet benodigd is. De leiding vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.8.4 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

5.9 Natuurwaarden

Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

5.9.1 Soortenbescherming

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten: het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), Habitatrichtlijn (Hrl) en Andere Soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden. De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In Zoetermeer is de provincie Zuid-Holland het bevoegd gezag voor de Wnb.

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet benodigd indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

5.9.2 Gebiedsbescherming

Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (Vrl- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strenge) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

5.9.3 Natuurwaardenonderzoek

Soortenbescherming

Voor het plangebied is door Bureau Stadsnatuur een verkennend natuurwaardenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is te raadplegen als bijlage 9 van de toelichting. In het kader van de ontwikkeling worden werkzaamheden verricht, zoals het verwijderen van de begroeiing, grondwerk, het aanbrengen van de riolering, kabels en leidingen en het aanbrengen van overige infrastructuur.

Op basis van de condities aangetroffen tijdens het onderzoek is geen aanvullende ontheffing van de Wnb noodzakelijk om tot ingebruikname van de bouwkavels op de drie locaties over te gaan. Aanvullend onderzoek is bovendien niet nodig omdat de functionaliteit voor beschermde soorten voldoende inzichtelijk is.

Wel worden de volgende aanbevelingen gedaan met betrekking tot de werkzaamheden in het plangebied:

- Maai alle percelen na 15 juli en zo nodig tussen 15 februari en 15 maart om de kans op vestiging van broedende vogels te verkleinen, voor zover dat nog niet is gebeurd.
- Verwijder in het terrein aanwezige struiken en bomen - waar nodig - buiten de periode 15 maart-15 juli. Hoewel er nu geen broedende vogels zijn aangetroffen, is toekomstige vestiging niet uit te sluiten.
- Ten aanzien van deze locatie moeten de kosten van het plaatsen van amfibiewerend scherm worden afgewogen tegen de lage kans op vestiging van Rugstreeppad en kan worden overwogen dit niet te doen.
- Laat een ecoloog, indien werkzaamheden nog moeten starten in het voorjaar, begin april een terreininspectie uitvoeren om eventuele risico's m.b.t. vestiging van vogels en andere dieren als gevolg van veranderingen in het terrein scherp te houden.

Binnen de wijk Oosterheem komt de rugstreeppad voor. Het vestigingsrisico voor voorliggend plangebied wordt echter laag ingeschat, omdat de locatie geïsoleerd ligt, omsloten door bebouwing en infrastructuur en relatief ver ligt van nog resterende plaatsen waar de rugstreeppad recent is aangetroffen. Graaf- en bouwrijpwerkzaamheden kunnen deze situatie veranderen en daarom worden tijdens dergelijke werkzaamheden voorzorgsmaatregelen getroffen. Door middel van schermen wordt voorkomen dat de soort het plangebied kan betreden.

Gebiedsbescherming

De locatie is niet gelegen op gronden die zijn aangewezen als NatuurNetwerk Nederland (NNN, voorheen bekend onder de naam Ecologische Hoofdstructuur). Daardoor gaat er geen oppervlakte aan NNN-gebied verloren. Toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent het NNN is zodoende niet nodig.

Het plangebied ligt op geruime afstand van enkele Natura 2000-gebieden. De Natura 2000-gebieden De Wilck en Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein zijn niet gevoelig voor stikstofdepositie. Dat geldt wel voor de Natura 2000-gebieden Meijendel & Berkheide en de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck.

Door Rho is hiervoor een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd. De bijbehorende Memo onderzoek stikstofdepositie (d.d. 10-09-2021) is te vinden in bijlage 10. Hierin zijn berekeningen uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de woningbouwontwikkeling voor de

stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen. Daarbij is zowel de gebruiksfase (na oplevering van de woningen) als de realisatiefase beschouwd. De Wet Stikstofreductie en natuurverbetering bevat weliswaar een vrijstelling van de vergunningplicht voor bouwactiviteiten, maar voor de volledigheid zijn de mogelijke effecten tijdens de realisatiefase toch in beeld gebracht. De daarbij gehanteerde uitgangspunten zijn in de memo uiteengezet.

Op basis van de resultaten van de uitgevoerde Aerius-berekeningen wordt geconcludeerd dat zowel voor de gebruiksfase als voor de realisatiefase geen sprake is van een berekende depositiebijdrage binnen de maatgevende Natura 2000-gebieden (geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar).

Het rekenmodel kapt de stikstofdepositiebijdrage van verkeer op meer dan 5 kilometer afstand van de weg af. Dat betekent dat de huidige versie van het Aerius-model op grotere afstand nooit een depositietoename ten gevolge van het verkeer berekent. In het geval van het plangebied liggen de maatgevende Natura 2000-gebieden op meer dan 5 kilometer van de ontsluitende wegen. Uit jurisprudentie blijkt dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van mening is dat dit afstandscriterium onvoldoende is onderbouwd. De Minister moet de afkap van de stikstofberekening van het wegverkeer op 5 kilometer beter motiveren. Mocht het afstandscriterium vervallen en Aerius ook depositie op meer dan 5 kilometer afstand van wegen berekenen, dan heeft dat geen gevolgen voor de berekeningsresultaten voor het plangebied. In dit geval liggen de verzuringsgevoelige habitats op meer dan 10 kilometer van de ontsluitende wegen. Uit de verspreidingsmodellen volgt dat emissies door het wegverkeer op relatief korte afstand van de weg neerslaan (onder andere omdat de emissies maar net boven de grond plaatsvinden). Bij een verkeersgeneratie van 1.030 mvt/etmaal, waarbij het verkeer snel opgaat in het heersende verkeersbeeld, kan met zekerheid worden uitgesloten dat bij het vervallen van het 5 km-criterium ter plaatse van de verzuringsgevoelige habitats op meer dan 10 km afstand een depositiebijdrage wordt berekend.

Zodoende kunnen significant negatieve effecten worden uitgesloten. De Wet natuurbescherming leidt niet tot belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.10 Bezonning

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is het aspect bezonning beschouwd. Er is onderzocht wat de schaduweffecten van de beoogde nieuwbouw zijn op de omgeving. De bezonningsstudie is opgenomen in bijlage 13.

Het doel van de studie is het inzichtelijk maken van eventuele gewijzigde schaduwval in de omgeving ten gevolge van de toekomstige herontwikkeling. Hierbij is een vergelijk gemaakt met de huidige planologische situatie.

Voor bezonning geldt geen wettelijk vastgesteld norm. Door de vijf grootste gemeenten van Nederland (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven) wordt regelmatig overlegd over dit onderwerp. Er is een criterium opgesteld, ook wel de 'lichte TNO-norm' genoemd: “ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag voor de gevels van woningen, in de periode van 19 februari tot 21 oktober”. 19 februari is daarbij maatgevend; als op deze dag aan de norm wordt voldaan, zal dat ook in de overige maanden (tot en met 21 oktober) het geval zijn.

Uit het onderzoek blijkt dat bij alle bestaande woningen ruimschoots aan de lichte TNO-norm wordt voldaan. Er is op de maatgevende datum sprake van een kleine 5 uur aan zonlicht, terwijl de norm 2 uur is.

Daarnaast is een vergelijk gemaakt met de huidige planologische mogelijkheden. Ten opzichte van de huidige planologische situatie is over het geheel genomen (alle bestaande gevels bij elkaar opgeteld) geen sprake van een verslechtering. Afhankelijk van de ligging kan bij enkele individuele panden sprake zijn van een lichte verslechtering van de situatie, maar aangezien in die situaties nog altijd ruimschoots aan de lichte TNO norm wordt voldaan is dit ruimtelijk gezien aanvaardbaar. In enkele gevallen is sprake van een lichte verbetering ten

opzichte van de oude planologische situatie.

Geconcludeerd moet worden dat voldaan wordt aan de gehanteerde normen en dat ten opzichte van de huidige planologische situatie geen verslechtering optreedt.

Hoofdstuk 6 Juridische vormgeving

6.1 Inleidende regels

6.1.1 Begrippen

In artikel 1 worden de begrippen die in de regels worden gebruikt omschreven. Sommige begrippen zijn voor meerdere uitleg vatbaar, daarom is het nodig om ze planologisch-juridisch af te bakenen en te preciseren, ten opzichte van het algemeen spraakgebruik. Zonder definitie zou een begrip tot verwarring kunnen leiden.

6.1.2 Wijze van meten

In artikel 2 wordt weergegeven hoe de in de regels opgenomen maten voor de bouwhoogte, dakhelling, goothoogte, inhoud, oppervlakte, vloeroppervlakte en ondergeschikte bouwdelen van een bouwwerk moeten worden gemeten.

6.2 Bestemmingsregels

6.2.1 Flexibiliteitsregels

In het bestemmingsplan is in sommige gevallen een bevoegdheid opgenomen zodat burgemeester en wethouders ontheffing kunnen verlenen van de regels. De ontheffing is bedoeld om in concrete situaties een beperkte afwijking van de regels toe te staan. Hierdoor mag geen ruimtelijk ongewenste situatie ontstaan.

Voordat ontheffing wordt verleend, wordt een nadere planologische afweging gemaakt. Deze afweging vindt plaats aan de hand van de volgende ruimtelijk relevante aspecten:

Straat- en bebouwingsbeeld
Bepaalde buurten en straten ontlenen hun kwaliteit aan het ruimtelijk beeld, een ruimtelijke samenhang, bijvoorbeeld verspringende rooilijnen, dwarskappen. Nieuwe bebouwing en uitbreiding van bestaande bebouwing mag geen aantasting vormen van dit karakteristieke straat- en bebouwingsbeeld, maar moet daarin passen.

Sociale veiligheid
Het betreft hier het voorkomen van sociaal onveilige plekken, zoals smalle onoverzichtelijke plekken in het (semi) openbaar gebied. Ook het voorkomen van bijvoorbeeld situaties waarbij de (semi) openbare ruimte aan beide zijden wordt begrensd c.q. begeleid door lange blinde gevels of muren.

Verkeersveiligheid
Gedacht wordt hier bijvoorbeeld aan de noodzaak tot het vrijhouden van zichthoeken.

Gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken
Het gaat hier om het criterium dat een uitbreiding van bebouwing geen onevenredige aantasting mag vormen voor de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen en bouwwerken. Hier spelen bijvoorbeeld aspecten als uitzicht, lichttoetreding en bezonning van tuinen een rol.

6.2.2 Groen

De openbare ruimtes tussen en aan weerszijden van de bestemmingsvlakken voor wonen hebben de bestemming "Groen" gekregen. Deze gronden worden niet uitgegeven maar zijn of worden ingericht ten behoeve van een groene inpassing van het woongebied, door middel van groene openbare ruimtes tussen de verschillende woonvelden in. Deze gebieden vormen groene overgangen tussen de woonvelden en de openbare ruimte en wegen, en moeten groene entrees vormen van de woongebieden met de appartementen.

De bestemming "Groen" is hoofdzakelijk bedoeld voor groenvoorzieningen, langzaam verkeersroutes, sport- en speelvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen. Eventuele kleine infrastructurele aanpassingen ten behoeve van de aantakkingen op de parallelwegen en de bushaltes zijn binnen de bestemming mogelijk.

6.2.3 Verkeer

De bestemming "Verkeer" omvat alle doorgaande wegen, met uitzondering van de buurt- en erfontsluitingswegen. In deze bestemming zijn begrepen de rijbanen voor het gemotoriseerd verkeer, fiets- en voetpaden en/of -stroken, voorzieningen voor het openbaar vervoer, parkeervoorzieningen, alsmede de groen- en waterelementen en speelvoorzieningen. De verkeersbestemmingen hebben een ruime begrenzing. Dit betekent dat hierin ook de bermen, eventuele waterelementen, kruisende wegen en paden zijn meegenomen. Verder zijn binnen de ruime begrenzing van de bestemming ook overdekte fietsenstallingen en gebouwde nutsvoorzieningen met een beperkte omvang mogelijk.

6.2.4 Water

De bestemming "Water" geldt voor de gronden die zijn aangewezen voor waterberging, waterhuishouding en water- en oeverrecreatie met daaraan ondergeschikt oeververbindingen ten behoeve van het langzaam verkeer.

6.2.5 Wonen

Binnen de bestemming 'Wonen' mogen woningen binnen een bouwvlak worden gebouwd. In het bouwvlak is de maximum bouwhoogte van de woningen met een aanduiding aangegeven. Daarnaast is het maximum aantal woningen per bouwvlak middels een aanduiding aangegeven. Ook is de woningtypologie per gebied aangegeven.

Erfbebouwing

Erfbebouwing is over het algemeen toegestaan vanaf 1 meter achter het verlengde van de voorgevel, binnen en buiten het bouwvlak. De oppervlakte aan erfbebouwing op een bouwperceel is aan een maximum gebonden. Er geldt een maximaal bebouwingspercentage en een maximale gezamenlijke oppervlakte van alle erfbebouwing op het erf.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt naargelang de grootte van het bouwperceel:

a. op percelen waarvan de oppervlakte kleiner is dan 300 m2 mag de gezamenlijke oppervlakte aan erfbebouwing maximaal 60% van de oppervlakte van het erf tot een maximum van 60 m² bedragen;
b. op percelen waarvan de oppervlakte groter is dan 300 m2 mag de gezamenlijke oppervlakte aan erfbebouwing maximaal 20% van de oppervlakte van het erf bedragen;

De bouwhoogte van aan- en uitbouwen is maximaal 30 centimeter boven de eerste bouwlaag van de woning waaraan de aan- of uitbouw wordt gerealiseerd.

Bouwen voor de voorgevelrooilijn is niet toegestaan.

Tuinmuur

Ten behoeve van de tuinmuur rondom de woonvelden met aaneengebouwde woningen is de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - tuinmuur' opgenomen. Ter plaatse van deze

aanduiding is een tuinmuur toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 m.

Aan huis verbonden beroep of bedrijf

In een woning mag een aan huis verbonden beroep of bedrijf worden uitgeoefend, indien aan de voorwaarden die in de regels zijn opgesomd wordt voldaan.

6.2.6 Dubbelbestemmingen

6.2.6.1 Leiding

In het plangebied bevindt zich een planologisch relevante leiding. Het betreft een ondergrondse leiding voor drinkwater. Deze is op de verbeelding aangeduid met een dubbelbestemming "Leiding - Water".

Indien de betreffende dubbelbestemming samenvalt met andere bestemmingen, geldt dat deze andere bestemmingen ondergeschikt zijn. Bebouwing is slechts via afwijking toegestaan als dit niet ten koste gaat van de belangen van de leidingbeheerder. Voor een aantal genoemde werkzaamheden die een risico zouden kunnen inhouden voor de leiding, geldt het vereiste van een door het bevoegd gezag te verlenen omgevingsvergunning.

6.2.6.2 Waterstaat

De in het gebied gelegen onderhoudsstroken langs de hoofdwatergangen zijn voorzien van de dubbelbestemming "Waterstaat". Het betreft hier een dubbelbestemming die in het geval van belangenafweging voorrang heeft boven de eveneens van toepassing zijnde andere (secundaire) bestemming(en). Op de gronden met deze bestemming mag slechts worden gebouwd voor zover de waterstaatkundige belangen dit gedogen en nadat hierover advies is gevraagd bij de beheerder van de waterkering.

Voor de uitvoering van werken en werkzaamheden wordt verwezen naar de keur van het Hoogheemraadschap.

6.3 Algemene regels

6.3.1 Antidubbeltelregel

De antidubbeltelregel is een verplichte regel die voortkomt uit het Besluit ruimtelijke ordening.

6.3.2 Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels is een regeling opgenomen ten aanzien van ondergeschikte bouwdelen. Daarin is bepaald dat de overschrijding van bouwgrenzen en/of bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 meter mag bedragen.

6.3.3 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bevat de algemeen gebruikelijke afwijkingsmogelijkheden. Deze afwijkingsmogelijkheden gelden voor het gehele plangebied.

6.3.4 Overige regels

In dit artikel is een rangorde aangegeven tussen de dubbelbestemmingen, voor het geval voor dezelfde gronden meerdere dubbelbestemmmingen gelden. Daarnaast is een regeling opgenomen met betrekking tot parkeren. Daarin is geregeld dat een omgevingsvergunning uitsluitend wordt verleend indien op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, conform de normering zoals opgenomen in de 'Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels' (2012).

6.4 Overgangs- en slotregels

6.4.1 Overgangsrecht

Deze artikelen regelen de bebouwing en het gebruik van gronden en opstallen, die op tijdstip van inwerkingtreding van dit plan in strijd zijn met de bestemming of de of met beide.

6.4.2 Slotregel

In dit artikel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

7.1.1 Grondexploitatie (artikel 6.12 Wro)

Op grond van het bepaalde in artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening is de gemeenteraad verplicht bij de vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het onderhavige bestemmingsplan is een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voorzien.

In afwijking van het bepaalde in artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening bepaalt lid 2 van dit artikel dat de gemeenteraad kan besluiten bij de vaststelling van het bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen indien:

1. het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd (bijvoorbeeld via gronduitgifte, een anterieure overeenkomst over grondexploitatie);
2. het niet noodzakelijk is een tijdvak voor de exploitatie, dan wel een fasering in de uitvoering van werken, werkzaamheden, maatregelen en bouwplannen vast te stellen;
3. het stellen van eisen voor de werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het exploitatiegebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte in het exploitatiegebied, dan wel het stellen van regels omtrent het uitvoeren van die werkzaamheden, dan wel een uitwerking van de regels met betrekking tot de uitvoerbaarheid niet nodig is.

De gronden waarop in het onderhavige bestemmingsplan een bouwplan, als bedoeld in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, is voorgenomen zijn niet in eigendom bij de gemeente. Het kostenverhaal is anderszins verzekerd middels een anterieure overeenkomst.

7.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

De grond waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft is niet in eigendom van de gemeente. De kosten die samenhangen met de ontwikkelingen zijn voor risico en rekening van de initiatiefnemer.

Voor de ontwikkeling van het project heeft de gemeente met de initiatiefnemer een anterieure koopovereenkomst gesloten waarin de (financiële) afspraken over het project zijn vastgelegd, inclusief kostenverhaal. In de overeenkomst is afgesproken dat de gemeente een inspanningsverplichting heeft om het planologisch mogelijk te maken dat op de aangegeven locatie het bouwplan gerealiseerd kan worden. De ontwikkelaar zal het bouwplan volledig onder eigen verantwoordelijkheid en voor eigen rekening en risico (laten) uitvoeren.

Tot slot zijn in de overeenkomst afspraken gemaakt over vergoeding van de schade als bedoeld in artikel 6.1. Wro (planschade) en overige vormen van schade. Ook de bijdrage voor de gemaakte en te maken kosten, tussentijdse beëindiging/ontbinding van de overeenkomst en geschillen zijn geregeld.

Uit het bovenstaande blijkt dat de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan gewaarborgd is.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Informeren belanghebbenden/omwonenden

De samenspraak voor dit woningbouwproject vindt plaats op het niveau van raadplegen. Meningen en ideeën (van omwonenden) zijn voor dit project geïnventariseerd. In het kader van de raadpleging van de belanghebbenden en omwonenden zijn er drie bijeenkomsten geweest. Op 10 juli 2018 is, tijdens een inloopbijeenkomst, het project gepresenteerd en kon op de plannen worden gereageerd. Voor iedereen die een reactie heeft gegeven is op 23 oktober 2018 een aanvullende bijeenkomst gehouden. Tijdens een informatiebijeenkomst op 12 september 2019 is het plan en de aanpassingen op het plan, naar aanleiding van de eerdere bijeenkomsten, gepresenteerd. Van alledrie de bijeenkomsten is een samenvattend verslag gemaakt. Het eindverslag van de samenspraak is op 19 november 2019 door het college vastgesteld en ter informatie naar de raad gestuurd. De verslagen van de bijeenkomsten en het eindverslag zijn op de gemeentelijke website geplaatst.

7.2.2 Wettelijk vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is op grond van artikel 3.1.1 Bro toegestuurd aan de verschillende overlegpartners ten behoeve van vooroverleg. In bijlage 11 is de Nota beantwoording overlegreacties opgenomen.

7.2.3 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg wordt de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De eventuele aanpassingen en/of aanvullingen die volgen uit de overlegreacties worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Indien nodig worden er ook ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

Het college van B&W heeft op 15 juni 2021 het ontwerpbestemmingsplan vastgesteld. Vanaf 25 juni 2021 hebben het ontwerpbestemmingsplan, ontwerp-omgevingsvergunning en ontwerp hogere waardenbesluit gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is eenieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze hierop in te dienen.

In totaal zijn 7 zienswijzen ingediend. Alle indieners van een zienswijze worden uitgenodigd voor het bijwonen van de hoorzitting in de raadscommissie Stad. Tijdens de hoorzitting worden degenen die dat op prijs stellen in de gelegenheid gesteld een toelichting te geven op hun zienswijze en vragen te beantwoorden van de commissieleden.

De zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen. De zienswijzen hebben geleid tot enkele tekstuele aanpassingen in de toelichting van het bestemmingsplan. Ook zijn enkele onderzoeken aanvullend uitgevoerd en/of aangepast. De beantwoordingsnota is opgenomen in bijlage 14.

Hoofdstuk 8 Handhaving

Op 9 mei 2011 heeft de gemeenteraad de beleidsnota 'Niet alleen Handhaven', Handhavingsbeleid 2011-2014 vastgesteld. Dit beleid ziet onder meer op het handhaven van bestemmingsplannen. Een belangrijk uitgangspunt in dit beleid is de dubbele regelkring. Dit betekent dat er van wordt uitgegaan dat toezicht en handhaving niet alleen wettelijke taken zijn, maar vooral ook instrumenten om beleidsdoelen te realiseren.

Voor de handhaving is een prioritering ingevoerd. Daarbij zijn weegfactoren benoemd op basis waarvan de onderwerpen die het belangrijkst worden gevonden, het zwaarst worden gewogen. Fysieke veiligheid geldt als belangrijkste weegfactor. Natuur en duurzaamheid is de minst zware weegfactor. Vervolgens zijn voor de handhaving per taakveld bouwen, milieu en openbare ruimte prioriteiten gesteld. De handhaving van bestemmingsplannen valt onder het taakveld bouwen. Bij elk taakveld is een rangschikking ontstaan van zeer grote risico's naar zaken die nauwelijks risico's in zich herbergen. De prioritering wordt vervolgens in jaarlijkse handhavingsuitvoeringsprogramma's vertaald naar aandachtsgebieden, bijvoorbeeld extra aandacht voor illegale dakopbouwen, dakkapellen of illegaal gebruik.

Handhaving kan plaatsvinden via de publiekrechtelijke, privaatrechtelijke en strafrechtelijke weg. Het college van Burgemeester en Wethouders is bevoegd om met bestuursrechtelijke sancties op te treden tegen overtredingen van regels van bestemmingsplannen. De bestuursrechtelijke sancties bestaan uit de bestuursdwang en het opleggen van last onder dwangsom. Door middel van het privaatrecht kan de gemeente op indirecte wijze het bestemmingsplan handhaven. Dat kan door gebruikmaking van haar bevoegdheden als eigenaar of van contractuele bevoegdheden.

De strafrechtelijke vervolging is afhankelijk van het Openbaar Ministerie. Overtredingen op grond van bestemmingsplanregels vallen met ingang van 13 september 2004 onder de Wet op de economische delicten. Strafrechtelijk optreden is gewenst bij overtredingen waarvan de gevolgen niet meer ongedaan gemaakt kunnen worden. De Wet op de economisch delicten biedt verder de mogelijkheid bij het opleggen van de straf rekening te houden met het economisch voordeel dat de overtreder heeft behaald. Ook biedt de wet de mogelijkheid de verplichting op te leggen om op eigen kosten de gevolgen van het delict goed te maken.