Partiële herziening BP Meerzicht/Westerpark voor Zalkerbos 1

Inhoudsopgave

Toelichting **4**

Hoofdstuk1 Inleiding **5**
1.1 Ligging en begrenzing plangebied 5
1.2 Aanleiding planherziening 6
1.3 Huidige juridische planregeling 7
1.4 Leeswijzer 8

Hoofdstuk2 Beleidskaders **9**
2.1 Rijksbeleid 9
2.2 Provinciaal beleid 10
2.3 Regionaal beleid 13
2.4 Gemeentelijk beleid 15

Hoofdstuk3 Beschrijving plan **19**
3.1 Huidige situatie plangebied 19
3.2 Toekomstige situatie plangebied 20
3.3 Verkeer en parkeren 21

Hoofdstuk4 Omgevingsaspecten **25**
4.1 Strategische milieu-beoordeling 25
4.2 Geluidhinder 25
4.3 Bodemkwaliteit 29
4.4 Luchtkwaliteit 30
4.5 Water 32
4.6 Bedrijven en milieuzonering 34
4.7 Externe Veiligheid 37
4.8 Natuurwaarden 40
4.9 Duurzame verstedelijking 41
4.10 Bezonning 43
4.11 Klimaatadaptief bouwen 44
4.12 Wind 45

Hoofdstuk5 Juridische vormgeving **46**
5.1 Inleidende regels 46
5.2 Bestemmingsregels 46
5.3 Overgangs- en slotregels 47

Hoofdstuk6 Uitvoerbaarheid **48**
6.1 Financiële uitvoerbaarheid 48
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 49

Hoofdstuk7 Handhaving **50**

Bijlagen

Bijlage 1	**stedenbouwkundige inpassing**
Bijlage 2	**30-graden zichtlijn**
Bijlage 3	**Aanmeldnotitie Mer**
Bijlage 4	**B&W besluit 5 maart 2019**
Bijlage 5	**Akoestischonderzoek wegverkeer**
Bijlage 6	**Besluit Hogere waarden geluid**
Bijlage 7	**Akoestischonderzoek industrielawaai**
Bijlage 8	**Bodemonderzoek**
Bijlage 9	**Onderzoek stikstofdepositie**
Bijlage 10	**Quickscan Ecologie**
Bijlage 11	**Bezonningsonderzoek A**
Bijlage 12	**Bezonningsonderzoek B**
Bijlage 13	**Rapport Klimaatadaptief Bouwen**
Bijlage 14	**Windhinderstudie**
Bijlage 15	**Nota van Beantwoording zienswijzen anoniem**

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

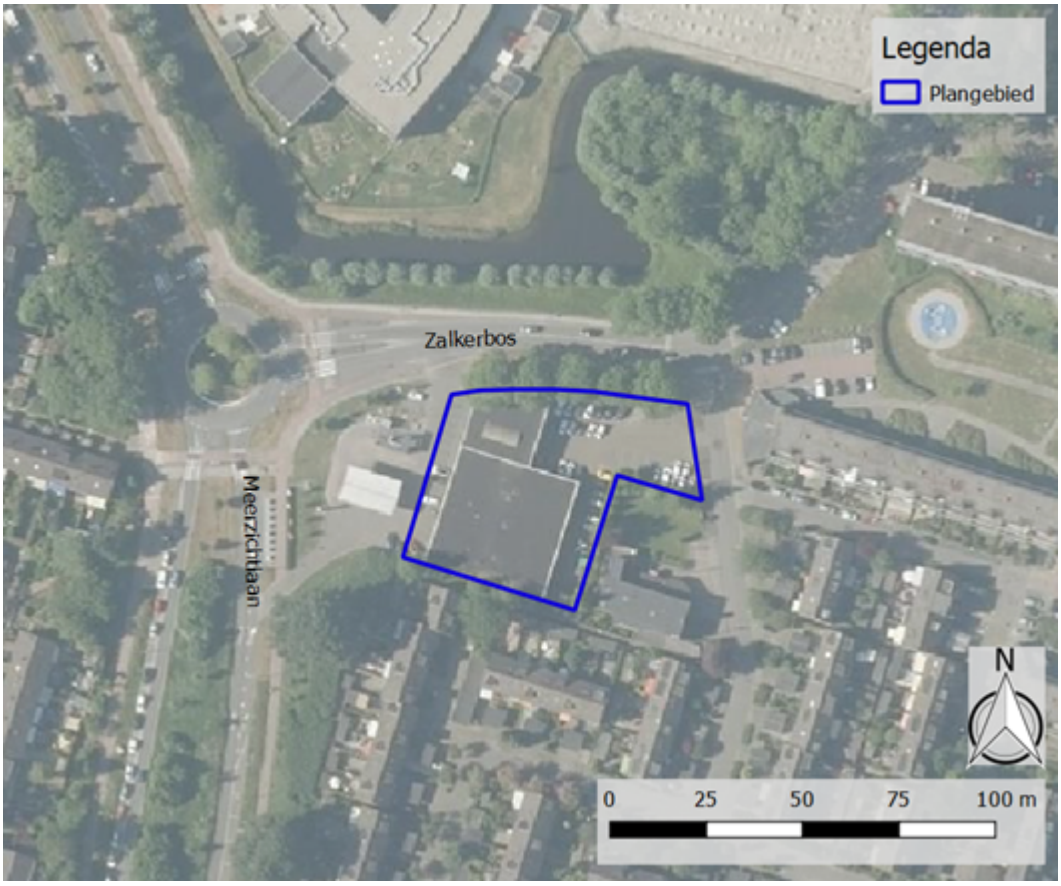
1.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied betreft de loactie Zalkerbos 1, waar een voormalig garagebedrijf is gevestigd.

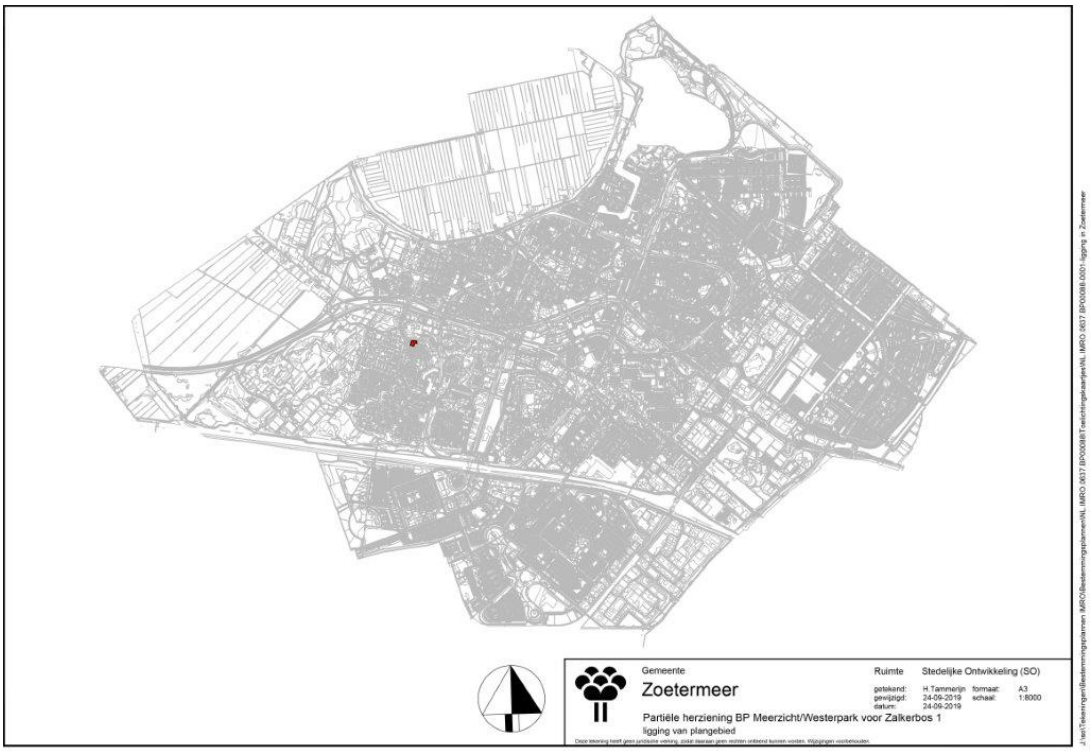
De locatie ligt in het bestemmingsplan Meerzicht/Westerpark.

Het plangebied bevindt zich in de woonwijk Meerzicht, ten westen van het stadscentrum van Zoetermeer. In de omgeving van het plangebied bevinden zich voornamelijk woningen, een aantal voorzieningen en groen. Direct ten westen van het plangebied bevindt zich een tankstation met een autowasstraat en ten oosten bevindt zich een schermschool. Ten zuiden bevinden zich woningen en ten noorden is een basisschool gevestigd.

In figuur 1 is een luchtfoto van het plangebied opgenomen. In figuur 2 is de locatie binnen Zoetermeer aangeduid.



figuur 1 Begrenzing plangebied. (bron: Google Maps)



figuur 2 Ligging plangebied in Zoetermeer

1.2 Aanleiding planherziening

Het voornemen bestaat om aan het Zalkerbos 1 te Zoetermeer een appartementengebouw te realiseren, genaamd Ikaros. Het betreft een particuliere ontwikkeling. Thans is op deze locatie een autobedrijf gesitueerd. De bebouwing van het autobedrijf zal worden gesloopt. Daarna zal een appartementengebouw worden gerealiseerd met een hoogte van circa 32 meter, dat voorziet in 46 appartementen. Tevens zal een deels verdiept maaiveld parkeerterrein aangelegd worden.

De huidige woningvoorraad in Zoetermeer sluit niet goed aan op de vraag. De woningvoorraad is enigszins eenzijdig en hoofdzakelijk afgestemd op gezinnen met kinderen en te weinig op jongeren en ouderen. Aan de hand van een analyse van demografische ontwikkelingen en de woningmarkt blijkt bovendien dat de vraag naar nieuwe woningen in deze gemeente ongeveer 700 woningen per jaar bedraagt. Door de realisatie van een appartementengebouw gericht op senioren wordt bijgedragen aan de ambitie van Zoetermeer om een aantrekkelijke woonstad te zijn en blijven.

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Meerzicht-Westerpark', dat op 28 juni 2013 is vastgesteld door gemeente Zoetermeer. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken zal een ruimtelijke coördinatie-procedure doorlopen worden op grond van de Wro. Het bestemmingsplan zal ter plaatse worden aangepast en een aanvraag omgevingsvergunning zal worden ingediend. Met deze bestemmingsplanherziening wordt aangetoond dat de realisatie van het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Aangetoond wordt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot onaanvaardbare belemmeringen voor de omgeving en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

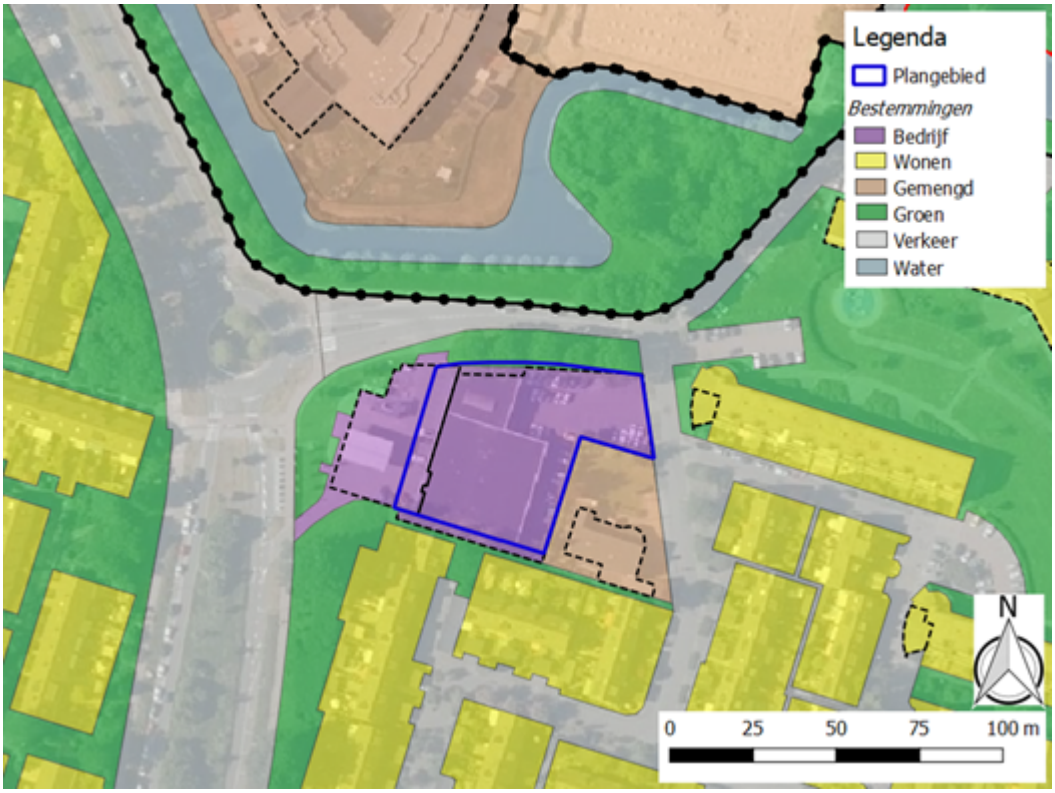
1.3 Huidige juridische planregeling

Voor het plangebied is de volgende juridische planregeling van kracht:

Tabel 1: Overzicht geldende bestemmingsplannen

Nr.	bestemmingsplan	vaststelling Raad	goedkeuring GS
	Meerzicht/Westerpark	28 juni 2013	-

Ter plaatse van het plangebied is het bestemmingsplan 'Meerzicht-Westerpark' geldig, dat op 28 juni 2013 is vastgesteld door gemeente Zoetermeer. In figuur 3 is een uitsnede weergegeven van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan.



Figuur 3 Uitsnede vigerend Bestemmingsplan Meerzicht/Westerpark.

Het plangebied kent conform het vigerende bestemmingsplan deels de bestemming 'Bedrijf'. Deze gronden zijn bestemd voor bedrijven tot en met categorie 2 (zoals opgenomen in de bij het bestemmingsplan horende 'Lijst van Bedrijfsactiviteiten'), groenvoorzieningen, kunstwerken, nutsvoorzieningen, objecten van beeldende kunst, parkeervoorzieningen, reclameobjecten, vlaggenmasten en lichtmasten, water en wegen en paden. Alsmede zijn de daarbij behorende bouwwerken toegestaan. Bovendien kennen de gronden ter plaatse van het plangebied grotendeels de functieaanduiding 'garage'. Hier is tevens detailhandel in auto's met bijbehorende showroom en uitstalling ten verkoop in de buitenruimte en een autoservice- en reparatiebedrijf toegestaan. De maximaal toegestane bouwhoogte bedraagt 6 meter ter plaatse van het plangebied.

De beoogde ontwikkeling van een appartementengebouw van circa 32 meter hoog past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling planologisch

juridisch mogelijk te maken zal een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd moeten worden.

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgebouwd uit vier hoofdstukken. In dit inleidende hoofdstuk 1 komt de aanleiding, ligging van het plangebied en het vigerende bestemmingsplan aan bod. Hoofdstuk 2 'Beleidskader' geeft een overzicht van het relevante beleid betreffende deze ruimtelijke onderbouwing. In hoofdstuk 3 'Beschrijving plan' wordt het plan verder toegelicht, waarin zowel de huidige als de toekomstige situatie wordt besproken. Hoofdstuk 4 'Omgevingsaspecten' is gewijd aan de impact van de ontwikkeling op de omgeving. Onder andere de aspecten geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, ecologie en archeologie zullen hier worden behandeld. In hoofdstuk 5 wordt de juridische vormgeving van het plan toegelicht. Hoofdstuk 6 behandelt de uitvoerbaarheid van de planherziening en tot slot gaat hoofdstuk 7 in op de handhaving.

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.

De 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte', welke op 13 maart 2012 is vastgesteld door de minister van Infrastructuur & Milieu, geeft een totaalbeeld van beleid op gebied van infrastructuur en ruimte op rijksniveau. In lijn met deze structuurvisie dient bestaand en nieuw rijksbeleid afgestemd te worden.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de visie worden de hoofdlijnen geformuleerd voor het halen van deze doelstelling. Alleen voor een beperkt aantal onderwerpen worden algemene regels ingezet, veel van de Rijkstaken zijn gedecentraliseerd en worden dus overgelaten aan lagere overheden. De uitwerking van de structuurvisie vindt plaats middels het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Hierin is opgenomen dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen gemotiveerd moeten worden in de lijn van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De 'ladder'

In oktober 2012 is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld kantoorlocaties, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen) moet in het bestemmingsplan worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik.

De (per 1 juli 2017 herziene) ladder voor duurzame verstedelijking (vanaf heden 'Ladder') werkt

volgens twee stappen:

- beschrijving/beoordeling van de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt;
- indien de ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied plaatsvindt, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Voordat wordt getoetst aan de Ladder, dient te worden vastgesteld of het plan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6 lid 2 Bro. Indien hierin niet wordt voorzien kan een uitgebreide toetsing namelijk achterwege blijven. Dit neemt echter niet weg dat ook wanneer de Ladder niet van toepassing is, de behoefte aan een ontwikkeling in het kader van de uitvoerbaarheid gemotiveerd zal moeten worden. Uiteindelijk draagt deze Ladder bij aan een zorgvuldige ruimtelijke afweging van nieuwe ontwikkelingen. Het bevoegd gezag heeft de uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging van een nieuwe ontwikkeling.

Het voorliggende initiatief betreft een geheel binnen de gemeente Zoetermeer gelegen ontwikkeling, zonder grote nationale belangen. De realisatie van het appartementengebouw past binnen de kaders van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Wel dient opgemerkt te worden dat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor de beoogde ontwikkeling zal derhalve de 'ladder voor duurzame verstedelijking' worden doorlopen. In paragraaf 4.9 zal dit aspect aan bod komen.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie provincie Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Omgevingsvisie Zuid-Holland vastgesteld. De Omgevingsvisie betreft een redactionele omzetting van de bestaande provinciale beleidsdocumenten, zonder inhoudelijke verandering van beleid of regels. In de Omgevingsvisie is al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd.

De provincie ziet zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving:

1. Naar een klimaatbestendige delta

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

2. Naar een nieuwe economie: the next level

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

3. Naar een levendige meerkernige metropool

Zuid-Holland staat voor de opgave om in het komende decennium een fors aantal woningen te realiseren en om de woonvoorraad te verduurzamen.

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

4. Energievernieuwing

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

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

5. Best bereikbare provincie

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

6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

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

De beoogde ontwikkeling tracht de kwaliteit van de leefomgeving te versterken door verouderde bebouwing te vervangen door een nieuw appartementengebouw. Het draagt vooral bij aan het bereiken van de provinciale ambities zoals opgenomen onder 3 en 4. Dit zal eveneens de levendigheid van het gehele gebied versterken. De beoogde ontwikkeling maakt gebruik van reeds bebouwde ruimte en draagt bij aan energievernieuwing doordat de nieuwbouw gasloos wordt. Geconcludeerd kan worden dat deze ontwikkeling in lijn is met de provinciale visie.

2.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen.

Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende regels van belang.

Ruimtelijke kwaliteit

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

a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo tenminste gelijk blijft door:
    1. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
    2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.
c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
    1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
    2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.

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

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

Voor ontwikkelingen aan de stads- of dorpsrand geldt als richtlijn dat deze bijdragen aan het realiseren van een rand met passende overgangskwaliteit (front, contact of overlap).

Stedelijke ontwikkelingen

In artikel 6.10 van de Omgevingsverordening (Stedelijke ontwikkelingen) voldoet een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, aan de volgende eisen:

a. de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6, tweede, derde en vierde lid van het Besluit ruimtelijke ordening;
b. indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruik gemaakt van locaties die zijn opgenomen in het Programma ruimte.

Gedeputeerde staten kunnen bij de aanvaarding van een regionale visie aangeven in hoeverre de ladder voor duurzame verstedelijking op regionaal niveau geheel of gedeeltelijk is doorlopen. In de toelichting van het bestemmingsplan kan in dat geval worden verwezen naar de regionale visie bij de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening.

De ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit en past qua aard en schaal bij de aanwezige bebouwing in de directe omgeving van het Zalkerbos. Voor de toepassing van de

ladder voor duurzame verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 4.9.

Er is geen strijdigheid met de provinciale belangen.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Hoogheemraadschap van Rijnland

Het plangebied ligt binnen de beheersgrenzen van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is in het plangebied het bevoegd gezag voor het beheer van waterkeringen, oppervlaktewater en (ondiep) grondwater. De drie hoofddoelen van dit beheer zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water.

Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten en te beheren. Daarbij wil Rijnland dat watergangen en kunstwerken zoals gemalen op orde en toekomstbestendig worden gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Rijnlands taken en bevoegdheden op het gebied van gezond water betreffen het zuiveren van afvalwater en het reguleren van lozingen op oppervlaktewater. Europese regelgeving (de Kaderrichtlijn Water) is hierbij kaderstellend. Het voorkómen van verontreiniging en een goede inrichting van oppervlaktewateren dragen in belangrijke mate bij aan gezond water. Met het oog op het zuiveren van afvalwater beheert Rijnland rioolgemalen, persleidingen en zuiveringsinstallaties.

Aan de hand van het Waterbeheersplan (2016-2021) werkt Rijnland aan zijn ambities. In het proces van ruimtelijke planvorming heeft Rijnland een adviserende rol. In de uitvoerings- en beheersfase van ruimtelijke plannen heeft Rijnland een regelgevende rol.

Keur en beleidsregels 2015
Op grond van de Waterwet is Rijnland als waterschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden. Hierbij kan gedacht worden aan handelingen in of nabij:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen),
- De bodem van kwelgevoelige gebieden,

Maar ook aan:

- Onttrekken en lozen van grondwater,
- Het aanbrengen van verhard oppervlak.

Per 1 juli 2015 is een nieuwe Keur in werking getreden met daarbij horende uitvoeringsregels. De Keur gaat uit van een Ja, tenzij benadering; handelingen met een klein risico vallen onder de zorgplicht en kunnen zonder vergunning of melding worden uitgevoerd. Voor handelingen met een groter risico of in expliciet benoemde situaties zijn er algemene regels met voorwaarden van kracht of wordt een watervergunning geëist. De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen.

Hemelwater
Indien een toename van het verhard oppervlak plaats vindt, dient de initiatiefnemer een oppervlak ter grootte van minimaal 15% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak te reserveren voor extra open water. Het nieuwe open water moet aangesloten worden op het bestaande watersysteem. Uitgangspunt is dat de aanleg van verhard oppervlak geen negatieve gevolgen mag hebben op het watersysteem.

In overleg met het hoogheemraadschap is het mogelijk om de compensatie-eis voor verhard oppervlak te verminderen door alternatieve maatregelen toe te passen.

Riolering en afkoppelen
Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met Rijnland afstemming plaatsvindt over het omgaan met afvalwater en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat Rijnland uit van een voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen. Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet uitlogende bouwmaterialen en het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat

Bij ontwikkelingen waar meer dan 500 m2 verhard wordt dient voor compensatie te worden gezorgd, dikwijls door aanleg van wateroppervlak in de nabije omgeving.

Waterplan Zoetermeer
Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft in samenwerking met de gemeente Zoetermeer en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en het Waterschap Wilck en Wiericke het Waterplan Zoetermeer opgesteld dat in februari 2002 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het plan wordt in paragraaf 2.4.5 Waterplan Zoetermeer (2002) nader toegelicht.

2.3.2 Woonvisie Woningmarktregio Haaglanden 2017-2021

Een belangrijk instrument voor regionale samenwerking is de Regionale Woonvisie. De negen gemeenten in Haaglanden vormen een gezamenlijke woningmarktregio waarbij het beleid op het gebied van wonen onderling is afgestemd in de regionale woonvisie voor de periode 2017-2021. Als belangrijkste doel van de nieuwe regionale woonvisie zien de gemeenten het samen verder versterken van de woningmarktregio Haaglanden. Deze woonvisie is richtinggevend voor gemeenten bij het opstellen van lokaal woonbeleid.

De regionale woonvisie benoemt de gezamenlijke opgaven op het gebied van sociale woningbouw (circa 12.000 nieuwe woningen tot 2025), woningbouwprogrammering, energietransitie (gasloze nieuwbouw), wonen en zorg (uniform registratiesysteem voor aangepaste woningen) en verduurzaming van de bestaande woningvoorraad.

Opgenomen is dat tot en met 2020 jaarlijks 5.000 kwalitatief hoogwaardige woningen aan de woningvoorraad van Haaglanden zullen worden toegevoegd. Hierbij is het van belang om dit nieuwe aanbod beter aan te laten sluiten op de behoeften van de consument door gewenste woningtypen en in gewenste prijscategorieën te realiseren. In de woonvisie wordt de toenemende vergrijzing en een daarop nog niet voldoende afgestemde regionale woningvoorraad als bedreiging benoemd. De beoogde ontwikkeling omvat de realisatie van seniorenappartementen en sluit daarbij aldus goed aan op de regionale doelstelling om de woningvoorraad af te stemmen op de behoefte van de consument.

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.

In het kader van de beoogde ontwikkeling is met name opgave 3 (Aard en omvang woningbouw afstemmen op de woningbehoefte) relevant.

De woningproductie zal conform de Stadsvisie de komende jaren teruglopen. Nieuwbouw zal daarom goed moeten aansluiten op de vraag van de kritische woonconsument. Deze kiest niet automatisch voor Zoetermeer. Zoetermeer zal daarom moeten investeren om een aantrekkelijke vestigingsplaats te blijven. In de Stadsvisie wordt opgenomen dat er zich een kwalitatieve trendbreuk voordoet, van overwegend laagbouw naar overwegend appartementenbouw. Door de compacte opzet van Zoetermeer zijn de mogelijkheden voor binnenstedelijk bouwen beperkt. Bovendien zal de vergrijzing tot meer vraag naar appartementen leiden, maar zal de vraag naar laagbouw dominant blijven. De opgave is hiervoor om nieuwbouwappartementen een dusdanige kwaliteit te geven waardoor deze appartementen ten opzichte van laagbouw als een aantrekkelijk alternatief worden ervaren. De verdichting van de stad mag hierbij niet ten koste gaan van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat. De beoogde ontwikkeling van een appartementencomplex sluit goed aan op de Stadsvisie, aangezien kwalitatief hoogwaardige appartementen worden gerealiseerd die tevens de omgeving een kwaliteitsimpuls geven en bijdragen aan een prettig woon- en leefklimaat.

Resumerend kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkeling binnen de Stadsvisie 2030 past en dat dit aldus geen belemmeringen zal opleveren voor de beoogde ontwikkeling.

2.4.2 Woonvisie Zoetermeer (2015)

De crisis heeft de Zoetermeerse woningmarkt veranderd. Er zijn duidelijk nieuwe trends en ontwikkelingen waar te nemen, waarmee het nodig was om het woonbeleid te actualiseren. Op 8 juni 2015 heeft de gemeenteraad van Zoetermeer daarom een nieuwe woonvisie voor de stad vastgesteld. De woonvisie 'Samen aan de slag op de nieuwe woningmarkt' vormt het beleidskader op het gebied van wonen voor de komende vijf tot tien jaar.

Zoetermeer is een prettige stad om te wonen. Ook in de toekomst wil Zoetermeer een prettige woonstad in de Randstad en regio blijven. Dit betekent een woonstad waarbij het koesteren en toevoegen van woonkwaliteit altijd voorop staat en de balans tussen bebouwing, groen en recreatie gezond blijft.

Om de komende jaren daadwerkelijk de woonkwaliteit van de stad te koesteren, uit te bouwen en kwaliteit toe te voegen zijn in totaal zes ambities voor het wonen in Zoetermeer benoemd. Het betreft de volgende:

- duurzaam bouwen en renoveren;
- betaalbare woningen voor iedereen aanbieden;
- extra jongerenwoningen toevoegen en woonruimte voor studenten;
- Zoetermeer levensloopbestendig maken;
- prettige en gewilde woonwijken in stand houden en realiseren;
- consumentgericht bouwen.

De beoogde ontwikkeling sluit aan op de wensen van de consument, aangezien sprake is van betaalbare appartementen. Door nieuwbouw te realiseren op een locatie waar nu sprake is van verouderde bebouwing zorgt de beoogde ontwikkeling voor een kwaliteitsimpuls van het woon-

en leefklimaat. Bovendien wordt in de Woonvisie opgenomen dat de woonvoorraad thans te eenzijdig is. De woonvoorraad is hoofdzakelijk afgestemd op (modale) gezinnen met kinderen en te weinig op jongeren (vooral kwantitatief) en ouderen (vooral kwalitatief). Doordat het woningaanbod niet toereikend is voor jongeren, verlaten zij hierdoor de stad. Tevens wordt opgenomen dat Zoetermeer een relatief sterke appartementenmarkt heeft in verhouding tot de andere gemeenten in de regio Haaglanden.

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van appartementen voor senioren en is daarmee in overeenstemming met de Woonvisie.

In de Woonvisie wordt opgenomen dat de provincie Zuid-Holland in begin 2014 ingestemd heeft met het 'Actueel en realiseerbaar woningbouwprogramma' van de negen gemeenten in de regio Haaglanden. Dit programma gaat er vanuit dat er in de periode 2010 tot 2020 marktruimte is om in totaal circa 31.000 woningen aan de woningvoorraad in de regio toe te voegen. Zoetermeer neemt van dit aantal ruim 4.000 woningen voor haar rekening. De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een deel van de benodigde woningen

2.4.3 Hoogbouwvisie (2004)

De Hoogbouwvisie geeft antwoord op de vragen waar in de stad hoogbouw -gebouw van 30 meter of hoger- mogelijk, gewenst of ongewenst is. In de visie zijn aan de verschillende zones, knooppunten en assen in de stad maximale bouwhoogten toegekend. De visie laat zich daarmee kenschetsen als een “zoneringsplan” en is uitdrukkelijk geen locatieonderzoek. Dit betekent dat initiatieven voor hoogbouw -ook al is deze gesitueerd in de aangegeven zones en ook al wordt voldaan aan de opgenomen indicatieve maximale bouwhoogten- altijd moeten passen in een voor die locatie op te stellen stedebouwkundig plan en bestemmingsplan. De consequenties van hoogbouw voor de omgeving (o.a. windhinder, bezonning, uitzicht, privacy en zichtlijnen) moeten in deze planvormen aan de orde komen.

In paragraaf 3.2 wordt nader ingegaan op de aanvaardbaarheid en inpassing van de bouwhoogte en het aspect 'privacy'.

In paragraaf 4.10 wordt ingegaan op het aspect 'bezonning'.

2.4.4 de Groenkaart en visie Biodiversiteit (2013)

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. Onderdelen van het bomenbeleid vormen input voor het opstellen van de Groenkaart. 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.

In de Groenkaart valt het plangebied, dat geheel is bebouwd en verhard met het garagebedrijf, buiten de verschillende gekwalificeerde groengebieden.

2.4.5 Waterplan Zoetermeer (2002)

Het Waterplan Zoetermeer is opgesteld door de gemeente Zoetermeer tezamen met het voormalige waterschap Wilck en Wiericke (dat inmiddels deel uitmaakt van het Hoogheemraadschap van Rijnland) en het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. De doelstelling van het Waterplan Zoetermeer is het behouden en versterken van een duurzaam watersysteem. Kortom een watersysteem dat betrouwbaar, levend en boeiend is. Om ook in de toekomst een veilig en goed functionerend watersysteem in Zoetermeer te behouden, moet meer ruimte voor water worden gerealiseerd. In het Waterplan Zoetermeer is afgesproken dat bij herontwikkeling gestreefd wordt naar het realiseren van extra water in het gebied dat (her)ontwikkeld wordt. In het stedelijk gebied wordt daarnaast ingezet op het vertragen van piekafvoeren, onder meer door het toepassen van open verharding of het realiseren van vegetatiedaken.

Een ander aandachtspunt uit het Waterplan is de waterkwaliteit. De kaderrichtlijn water (KRW) voorziet in het verbeteren van de waterkwaliteit. Er wordt gestreefd naar een waterkwaliteit, die minimaal voldoet aan de landelijk geldende normen en ook een aantrekkelijk leefgebied vormt voor plant en dier. Hiervoor is het van belang dat geen uitlogende, milieubelastende materialen, zoals zink, koper en lood, worden toegepast in oppervlakken welke direct of via het schoonwaterriool afwateren naar het oppervlaktewater.

Lange duikers hebben een negatief effect op de waterkwaliteit, omdat het water aan licht en lucht onttrokken wordt. Bovendien is het water in duikers niet zichtbaar. In het Waterplan wordt er dan ook naar gestreefd waterpartijen zoveel mogelijk via open water met elkaar te verbinden.

In paragraaf 4.5 wordt nader ingegaan op het aspect Water.

2.4.6 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.

De beoogde ontwikkeling omvat de sloop van verouderde bebouwing, waarna een nieuw modern gebouw zal worden gerealiseerd. Dit gebouw zal duurzamer zijn (gasloos) dan de huidige bebouwing, wat leidt tot energiebesparing. Bovendien zal door de beoogde ontwikkeling een gezond leefmilieu gewaarborgd blijven.

2.4.7 Erfgoedverordening Zoetermeer (2010)

Op grond van de gemeentelijke erfgoedverordening (vastgesteld door de gemeenteraad op 15 november 2010) zijn vijf beschermde stadsgezichten aangewezen, te weten:

- Dorpsstraat;
- Koepeltjesbuurt Meerzicht;
- Meerpolder;
- Voorweg;
- Wilhelminapark.

Het plangebied behoort niet tot de aangewezen gebieden.

2.4.8 De beschermde archeologische monumenten in Zoetermeer (2003)

In deze rapportage zijn de archeologisch waardevolle gebieden in de gemeente Zoetermeer opgenomen. Op grond van de Erfgoedverordening Zoetermeer is het verboden om in een archeologisch monument de bodem dieper dan 50 cm onder de oppervlakte te verstoren.

Het plangebied behoort niet tot de aangewezen gebieden.

2.4.9 Parkeerbeleid (2012)

Op 21 mei 2012 heeft de gemeenteraad de Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer en de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels opgesteld. Deze nota's vervangen het vorige parkeerbeleid uit 2005.

Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer

De Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer geeft uitwerking aan het parkeerbeleid. Als basis voor het parkeerbeleid in Zoetermeer geldt: 'vraagvolgend' waar dat kan en 'sturend' waar dat moet. Met andere woorden: parkeerplaatsen realiseren op die plaatsen waar daar behoefte aan is én er de mogelijkheden zijn (ruimtelijk en financieel) en sturen op het gebruik van beschikbare parkeerplaatsen waar de vraag naar parkeercapaciteit groter is dan het aanbod en uitbreiding van parkeercapaciteit niet aan de orde is. In deze beleidsnotitie is vastgelegd hoe zal worden omgegaan met parkeervraagstukken in de bestaande stad. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar verschillende gebruikersgroepen zoals bewoners, bezoekers en werknemers.

Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels

In de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels zijn voor uiteenlopende functies en voorzieningen parkeernormen opgenomen. Bij de parkeernormen is veelal sprake van een bandbreedte en kan per situatie bepaald worden welke norm binnen de bandbreedte het meest geschikt is. 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 welke 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.

De ontwikkeling voldoet aan de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels, zoals beschreven in paragraaf 3.3 Verkeer en parkeren.

Hoofdstuk 3 Beschrijving plan

3.1 Huidige situatie plangebied

Thans is ter plaatse van het plangebied sprake van autobedrijf met showroom en werkplaats. Het gebouw alwaar dit autobedrijf gevestigd is kent een vloeroppervlak van circa 1.275 m^2 en een hoogte van circa 5,5 meter. Rondom het voormalige autobedrijf bevinden zich een tankstation, schermschool en woningen.



Figuur 4 Huidige situatie zijde Zalkerbos / tankstation.



Figuur 5 Huidige situatie ingang Speulderbos.

3.2 Toekomstige situatie plangebied

De huidige bebouwing van het garagebedrijf zal worden gesloopt, waarna het appartementencomplex genaamd 'Ikaros' zal worden gerealiseerd. Het nieuwe gebouw zal een grondoppervlak van circa 591 m^2 kennen en uit 10 bouwlagen bestaan. De hoogte van het gebouw zal circa 32 meter bedragen. In totaal zal het gebouw ruimte bieden aan 46 appartementen. In figuur 6 is een impressie van de beoogde ontwikkeling weergegeven. Aan deze impressie kunnen geen rechten worden ontleend.



Figuur 6 Impressie gebouw Ikaros. (Bron: Chronos Vastgoed)

Visueel ruimtelijke structuur

De beoogde ontwikkeling zal binnen de ruimtelijke structuur van de omgeving passen. In de omgeving bevinden zich voornamelijk woningen. Een nieuw woongebouw sluit hierdoor aan op het karakter van het gebied. Onderstaand wordt toegelicht op welke wijze de bouwhoogte binnen de omgeving past en hoe de privacy van zowel omwonenden als de toekomstige bewoners gewaarborgd blijft.

Bouwhoogte

Het deel van Meerzicht aan de noordoostzijde van de Meerzichtlaan kenmerkt zich door hoogbouw tot 42 meter, met omringend eengezinswoningen van twee lagen met kap. Aan de zuidkant van dit deel van de wijk staan twee appartemententorens van 39 meter hoog als landmarks, met op de achtergrond - t.o.v. de Meerzichtlaan - de langgerekte galerijflats met hoogtes van 27 tot 42 meter. Bij de entree van de wijk is aan de noordzijde ruimte voor de beoogde appartementencomplex, als een entreebaken aan deze zijde, ter vervanging van het autobedrijf, dat nu de entree van de woonwijk markeert.

Stedenbouwkundig wordt bij nieuwbouw binnen bestaande bebouwing de regel van een 30º

zichtlijn gehanteerd waarboven er vrij zicht blijft, gemeten vanaf de gevel, 1 meter boven vloerpeil. Vanaf de gevels van het Speulderbos blijft de beoogde nieuwbouw ruim onder de 30º lijn. Vanaf de gevels van het Starrebos dicteert de 30º lijn de hoogte van de nieuwbouw, waarbij er een trapsgewijze verspringing in de massa is opgenomen, zodat het gebouw binnen de 30º lijn blijft.

De impact van de beoogde bebouwing op het zicht vanaf de Voorweg, als historisch lint, is gering. De zichthoek tot de dakrand van het beoogde gebouw is veel lager dan die tot de laagste dakrand van de bestaande galerijflats (8º tegenover 11º). Daarbij wordt het zicht bijna volledig belemmerd door het bestaande relatief nieuwe appartementengebouw tussen de Voorweg en de beoogde bebouwing. De zichtlijn vanaf de Voorweg getrokken over de bestaande bebouwing resulteert in een bouwhoogte van ruim 30 meter. Hiermee is de bouwhoogte van het beoogde appartementencomplex passend binnen de omgeving. In Bijlage 1 is een figuur opgenomen waarin de voorgaande onderbouwing van de inpasbaarheid van de bouwhoogte in de omgeving nader wordt geïllustreerd.

Privacy

Ten behoeve van het waarborgen van de privacy van omwonenden worden een aantal maatregelen genomen. De balkons aan de zuidzijde van de beoogde bebouwing worden voorzien van ondoorzichtige glazen hekwerken. Deze balkons worden over de gehele breedte van de woonkamer doorgezet, zodat ook vanuit de woonkamer geen direct zicht is op de tuinen van de buren. Dit komt ook de privacy van de toekomstige bewoners ten goede.

Bovendien worden tussen de beoogde ontwikkeling en de ten zuiden gelegen woningen bomen geplaatst, zodat deze bomen het zicht op de tuinen van de nabijgelegen woningen belemmeren, en de privacy zoveel mogelijk gewaarborgd blijft. Op het nieuwe parkeerterrein en eventueel ook nog in de bestaande groenstrook tussen het nieuwe parkeerterrein en het achterpad achter de bestaande eengezinswoningen, worden hiertoe bomen aangeplant. In de bestaande groenstrook staan al een aantal forse bomen. Deze blijven intact. Nieuwe bomen zullen uitgroeien tot minimaal 10 meter hoogte. Hiermee wordt de mogelijke inkijk in tuinen van woningen verder beperkt. Geschikte boomsoorten en locaties zullen nader onderzocht worden. In Bijlage 2 is een tekening opgenomen waarin de ondoorzichtige glazen hekwerken en de groenstrook in relatie tot de zichtlijnen globaal worden weergeven.

3.3 Verkeer en parkeren

In deze paragraaf wordt de impact van de ontwikkeling op het aspect verkeer en parkeren nader inzichtelijk gemaakt.

3.3.1 Toetsingskader

De beoogde ontwikkeling dient niet te leiden tot verkeerskundige knelpunten. Tevens dient in voldoende parkeergelegenheid te worden voorzien. In de 'Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019' van de gemeente Zoetermeer zijn parkeernormen geformuleerd om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling benodigd zijn. Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. De gemeente Zoetermeer hanteert voor haar parkeernormen de parkeerkencijfers van het CROW als leidraad.

Tevens wordt beoordeeld of de verkeersgeneratie goed kan worden afgewikkeld via het huidige wegennet.

3.3.2 Beoordeling

Autoparkeren

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 46 appartementen. Er is rekening gehouden met de verschillende afmetingen van de verschillende appartementen en met de aanwezigheidspercentages. Hieruit volgt het maatgevende tijdstip. Op dat tijdstip zijn (minimaal) 55 auto parkeerplaatsen nodig. In tabel 1 wordt de parkeervraag ten gevolge van de beoogde ontwikkeling bepaald aan de hand van de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019.

Parkeerbalans Ikaros - parkeernormen 2019

Functie	aantal	eh	PP norm	P-cap	werkdagen			koopavond		nacht	za		zo	werkdagen			koopavond		nacht	za		zo	maatgevend	Fietsnorm	F-cap
			zone C	obv norm	O	M	A	tot 21	na 21		M	A		O	M	A	tot 21	na 21		M	A		afgerond		pbv norm
Woning 40-70 m2	1	st	0,6	0,6	50%	50%	90%	80%	90%	100%	60%	80%	70%	0,3	0,3	0,5	0,5	0,5	0,6	0,4	0,5	0,4	1	2	2
Woning 70-90 m2	9	st	0,7	6,3	50%	50%	90%	80%	90%	100%	60%	80%	70%	3,2	3,2	5,7	5,0	5,7	6,3	3,8	5,0	4,4	6	3	27
Woning 90-120 m2	33	st	1,1	36,3	50%	50%	90%	80%	90%	100%	60%	80%	70%	18,2	18,2	32,7	29,0	32,7	36,3	21,8	29,0	25,4	33	3	99
Woning >120 m2	3	st	1,3	3,9	50%	50%	90%	80%	90%	100%	60%	80%	70%	2,0	2,0	3,5	3,1	3,5	3,9	2,3	3,1	2,7	4	4	12
Bezoekers wonen	46	st	0,3	13,8	10%	20%	80%	70%	80%	0%	60%	100%	70%	1,4	2,8	11,0	9,7	11,0	0,0	8,3	13,8	9,7	11	1	46
				60,9						**maatgevende situatie**				24,9	26,3	53,4	47,3	53,4	47,1	36,5	51,5	42,6	55		186

Tabel 1 Berekening Parkeerbehoefte

Deze berekende parkeervraag is op te delen in een deel ten gevolge van bewoners en een deel ten gevolge van bezoekers. Per woning is het aandeel voor bezoekersparkeren 0,3 parkeerplaatsen per woning.

Fietsparkeren

Alle woningen beschikken in het gebouw over een berging waarin een of meerdere fietsen kunnen worden gestald.

Daarnaast worden in totaal 46 bezoekers fietsstallingsplaatsen gerealiseerd in het gebied rondom het appartementencomplex. 10 Stallingsplaatsen komen direct naast de entree van het gebouw en 36 plaatsen komen iets verder van de entree, nabij de ondergrondse afvalcontainers. Zie ook figuur 7.

Verkeersgeneratie

Het nieuwbouwplan heeft, naast het effect op parkeren, eveneens een effect op de verkeersgeneratie (aantal aankomende en vertrekkende auto's). Met behulp van CROW- kencijfers is de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling berekend. Er is uitgegaan van de minimale waarden voor de verkeersgeneratie voor een locatie in de rest van de bebouwde kom in een sterk stedelijke gemeente.

Opgemerkt dient te worden dat het autobedrijf wat thans ter plaatse van het plangebied is gesitueerd ook een verkeersaantrekkende werking met zich mee brengt. De verkeersgeneratie ten gevolge van deze functie is komen te vervallen en kan derhalve in mindering worden gebracht op de nieuwe verkeersgeneratie. In tabel 2 wordt de verkeersgeneratie ten gevolge

van de beoogde ontwikkeling weergegeven.

Situatie	Functie	Verkeers-generatie	Eenheid	Aantal	Verkeers-generatie mvt/weekdag)*
Toekomstige situatie	Koopwoningen, etage, midden	5,2	per woning	46	239,2
Voormalige situatie	Bedrijf (arbeidsextensief/ bezoekersextensief)	3,6	per 100 m^2	1.275 m^2	45,9
Totale verkeersgeneratie:					193,3

Tabel 2 Berekening Verkeersgeneratie

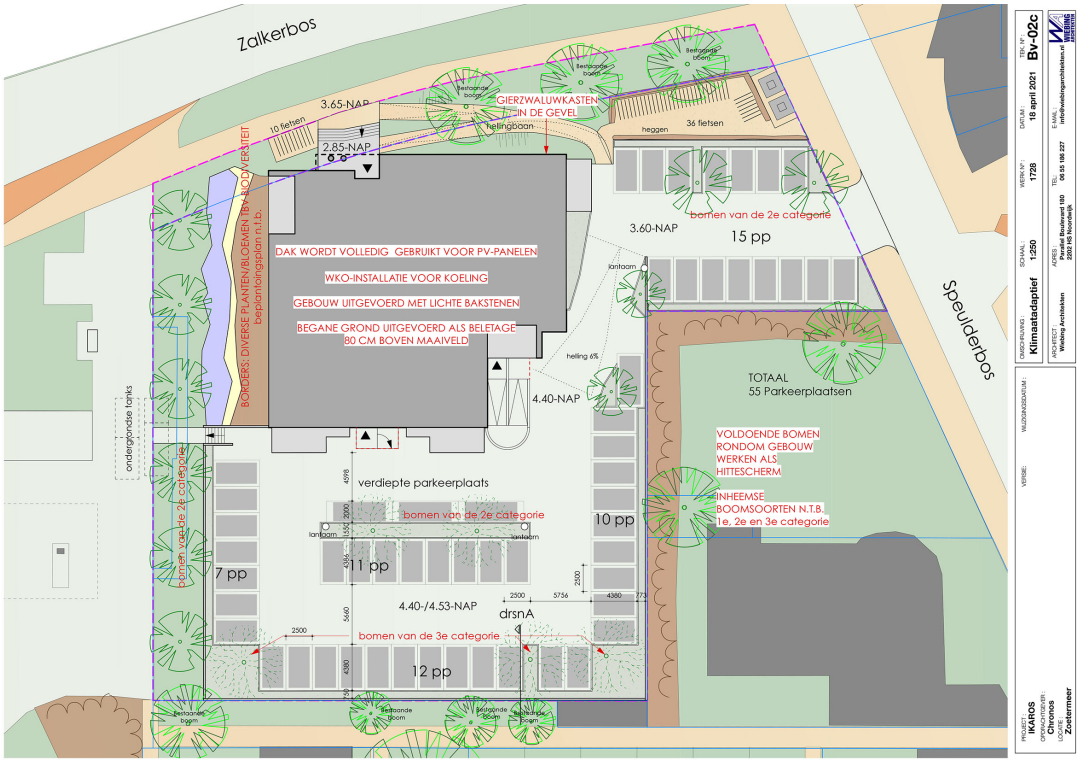
Per saldo genereert het plan een beperkte toename van 194 motorvoertuigbewegingen (mvt) /etmaal, ten opzichte van het al aanwezige verkeer.

De maximale capaciteit van de Meerzichtlaan bedraagt 18.000 mvt/etmaal. Momenteel bedraagt de intensiteit op de Meerzichtlaan 8.400 tot 8.900 mvt/etmaal, afhankelijk van het wegvak. Voor het Zalkerbos bedraagt de intensiteit momenteel 4.800 mvt/etmaal. De maximale capaciteit is 7.500 mvt/etmaal. Hieruit blijkt dat de toename met 194 mvt/etmaal beperkt kan worden genoemd en dat het bestaande wegennet over ruim voldoende capaciteit beschikt om deze extra autobewegingen op te vangen.

Het plangebied is toegankelijk via het Speulderbos. Hier is thans reeds de in- en uitrit van het autobedrijf aanwezig. In de toekomstige situatie zal de locatie van deze in-/uitrit niet wijzigen. Het verkeer van en naar het plangebied zal via het Speulderbos worden afgewikkeld van en naar het Zalkerbos. De toename van het aantal motorvoertuigbewegingen zal naar verwachting niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling van de omliggende straten. Deze beschikken over voldoende capaciteit om de toename als gevolg van de beoogde ontwikkeling te verwerken. Voetgangers kunnen het gebouw betreden via de hoofdingang, deze is gelegen aan het Zalkerbos. Zij kunnen gebruik maken van het reeds aanwezige voetpad. Op circa 550 meter afstand is bovendien de meest dichtstbijzijnde OV-halte gesitueerd, te weten de haltes Voorweg Laag en Voorweg Hoog. Het centrum van Zoetermeer en Den Haag zijn via deze OV-verbindingen goed te bereiken.

3.3.3 Conclusie

De beoogde ontwikkeling zal in voldoende parkeergelegenheid voorzien. In figuur 7 is de beoogde situatie weergegeven waar middels 55 autoparkeerplaatsen, 46 bezoekers fietsstalplaatsen en aanvullende inpandige (fiets-)bergingen, aan de parkeernormen 2019 zal worden voldaan. Bovendien zal de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling niet tot verkeerskundige knelpunten leiden, aangezien sprake is van een beperkte toename.



Figuur 7 Beoogde terreininrichting en parkeren.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Strategische milieu-beoordeling

Een onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing voor de afwijking van het bestemmingsplan betreft het aantonen dat de beoogde ontwikkeling geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Bij een aantal plannen, gevallen en besluiten geldt dat een milieueffectrapportage (m.e.r.) of een formele m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. In de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn de criteria en drempelwaarden daarvoor opgenomen. Dit plan voor de bouw van 46 woning voldoet niet aan de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.

Ook ontwikkelingen die qua omvang niet voldoen aan de drempelwaarden kunnen toch belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu. Daarom is ook voor dergelijke ontwikkelingen een milieutoets nodig in de vorm van de 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. In de praktijk werd in de ruimtelijke onderbouwing bij een Wabo-procedure of in de Toelichting van een bestemmingsplan een paragraaf aan deze vormvrije m.e.r.-beoordeling gewijd. Het bevoegd gezag besliste vervolgens indirect over deze vormvrije m.e.r.-beoordeling bij het nemen van een besluit in de ruimtelijke procedure.

Met ingang van 7 juli 2017 is echter het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. Hierin is bepaald dat voor alle activiteiten die in het Besluit m.e.r. zijn genoemd een expliciet besluit moet worden genomen. Dus ook voor de gevallen waarin sprake is van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. De initiatiefnemer dient daartoe een aanmeldnotitie aan te leveren waarin de potentiële gevolgen voor het milieu worden omschreven. Het bevoegd gezag dient vervolgens een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen. Bij het besluit moet rekening worden gehouden met de criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn. Dit besluit moet daarna door aanvrager bij zijn vergunningaanvraag worden gevoegd.

De initiatiefnemer van de ontwikkeling aan het Zalkerbos heeft door bureau Peutz een ruimtelijke onderbouwing met een Aanmeldnotitie mer-beoordeling aangeleverd (zie Bijlage 3). Hierin is op basis van de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten van het project (de criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn) gemotiveerd dat geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten als gevolg van de nieuwbouw. Op basis van dit onderzoek heeft het college van B&W op 5 maart 2019 besloten dat geen milieueffectrapportage nodig is en dat kan worden volstaan met een besluit over de vormvrije m.e.r.-beoordeling (zie Bijlage 4). De Aanmeldnotitie is op 31 mei 2021 geactualiseerd, met name op het gebied van stikstofdepositie. Dit heeftt niet tot een andere conclusie geleid waardoor het B&W-besluit van 5 maart 2019 niet behoeft te worden vervangen door een nieuw besluit.

4.2 Geluidhinder

De Wet geluidhinder, en het hierop gebaseerde Besluit geluidhinder, bevatten normen en regels ter voorkoming of beperking van geluidhinder tengevolge 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.

Verplicht akoestisch onderzoek

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient een akoestisch onderzoek te worden verricht waarin wordt aangetoond dat aan de geluidnormen krachtens de Wet geluidhinder wordt voldaan. Onderscheid wordt gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties. Voor nieuwe situaties gelden er strengere normen dan voor bestaande. Omdat de geluidsbelasting afneemt

bij een toenemende afstand heeft de wetgever geluidszones gedefinieerd, een soort aandachtsgebieden, waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden verricht.

Zonering

Wegen, spoorwegen en zoneringsplichtige industrieterreinen kennen geluidszones. De geluidszone is het afgebakende gebied waarbinnen normen en grenswaarden van de Wet geluidhinder en de daarbij behorende uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn. De omvang van de geluidszones voor wegverkeer zijn afhankelijk van het aantal rijstroken en zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder. Bij railverkeer zijn de zonebreedtes eveneens landelijk bepaald. Deze zijn vastgelegd in het Besluit geluidhinder.

Voor een zoneringsplichtig industrieterrein wordt de geluidszone zijn voor ieder afzonderlijk industrieterrein vastgesteld. Deze geluidszone wordt vastgesteld door middel van Zonebesluit en vastgelegd op een zonekaart of door middel van een bestemmingsplan, waarbij de zone wordt vastgelegd op de bestemmingsplankaart. Niet ieder industrieterrein is zoneplichtig. Zoneringsplichtig zijn alleen dié industrieterreinen waarop bepaalde soorten bedrijven die veel lawaai veroorzaken aanwezig zijn of zich kunnen vestigen. Deze categorieën zijn aangegwezen in artikel 2.4 van het Inrichtingen enn vergunningenbesluit Wet milieubeheer.

De geluidszonering van vliegvelden is gebaseerd op het werkelijke gebruik van die vliegvelden. De zonering is vastgelegd in zonekaarten per vliegveld. Het Zoetermeers grondgebied ligt niet binnen een geluidszone van een vliegveld.

Normstelling

De normstelling onderscheidt voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. De voorkeursgrenswaarde wordt voor alle (nieuwe) situaties nagestreefd. Realisatie hiervan is echter niet altijd mogelijk. De wet biedt de mogelijkheid om ontheffing te verkrijgen van de voorkeursgrenswaarde tot de maximale ontheffingswaarde.

Hogere waarde procedure

Als uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt, moet worden onderzocht of er mogelijke maatregelen zijn te treffen om het geluidsniveau terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Hierbij moet eerst worden gekeken naar mogelijke maatregelen bij de bron (bijv. geluidsreducerend wegdek), dan in de overdracht (bijv. geluidsschermen) en dan pas bij het 'ontvangend' object (bijv. extra gevelisolatie). Voor het verkrijgen van een ontheffing voor een hogere waarde dient een hogere waarde procedure te worden gevoerd.

Geluidbeleid gemeente Zoetermeer

De gemeente Zoetermeer hanteert een eigen geluidbeleid bij het vaststellen van hogere waarden. Dit beleid is omschreven in het “Beleid hogere waarden, beleid voor bouwen bij een hogere geluidbelasting”, zoals is vastgesteld op 29 september 2009. In dit geluidbeleid wordt naast de wettelijk vastgestelde hoofdcriteria eveneens een viertal aanvullende voorwaarden omschreven op grond waarvan de hogere waarden kunnen worden verleend. Aan deze voorwaarden hoeft alleen te worden voldaan indien de voorkeursgrenswaarde met meer dan 5 dB wordt overschreden.

Deze voorwaarden zijn:

-Bij een aanvraag om bouwvergunning moet een bouwakoestisch onderzoek worden bijgevoegd en wordt getoetst of wordt voldaan aan de binnenwaarde zoals genoemd in het Bouwbesluit.

-Bij appartementen en andere woningen dient minimaal 1 verblijfsruimte in de woning aan de geluidluwe zijde (maximaal 48 dB) te worden gerealiseerd.

-Aan de geluidluwe zijde wordt een volwaardige buitenruimte (tuin of balkon) gesitueerd (minimaal 6 m^2).

-Het stedenbouwkundige ontwerp wordt zodanig vormgegeven dat daarbij zoveel mogelijk afscherming voor het achterliggende gebied ontstaat.

Op 6 juni 2017 heeft de gemeente een aanvulling vastgesteld op het voornoemde ontheffingenbeleid, zoals omschreven in “Afwijkingsregels hogere waardenbeleid geluid”. Hierin wordt aan nieuwbouwontwikkelingen op binnenstedelijke locaties meer flexibiliteit gegeven.
Bij nieuwbouw op krappe binnenstedelijke locaties zijn de voorwaarden uit het hogere waarden beleid 2009 zoals een geluidluwe gevel en buitenruimte voor elke woning niet altijd houdbaar. Middels de volgende punten wordt het huidige hogere waarden beleid voor nieuwbouw op binnenstedelijke locaties aangevuld:

- de mogelijkheid om de eis van een eigen buitenruimte te laten vervangen door een gemeenschappelijke buitenruimte als er redelijkerwijs geen eigen buitenruimte voor elke woning mogelijk is;

- een balkon aan de geluidbelaste zijde met gesloten balkonschermen toe te staan in situaties waar een balkon aan de geluidluwe zijde niet mogelijk is;

- geen geluidluwe zijde te eisen in uitzonderingssituaties zoals bij hoekwoningen binnen een appartementengebouw dat is gelegen aan twee geluidbelaste wegen waardoor het niet mogelijk is om een geluidluwe zijde te realiseren.

4.2.1 Wegverkeerslawaai

Aangezien de beoogde woningen in de geluidzones van de Meerzichtlaan en het Zalkerbos zijn gelegen dient de geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de beoogde ontwikkeling ten gevolge van wegverkeerslawaai conform de Wet geluidhinder inzichtelijk gemaakt te worden. Door Peutz is hiertoe akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de optredende geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen. Het onderzoek is bijgevoegd in Bijlage 5.

Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai ter plaatse van de beoogde woningen wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Er treden ten gevolge van wegverkeer over de Meerzichtlaan ter plaatse van de gevels van de beoogde woning geluidbelastingen op tot ten hoogste 51 dB (inclusief aftrek conform artikel 110 g Wgh). Er dienen daarom hogere waarden vastgesteld te worden. Alvorens het college van burgemeester en wethouders hogere waarden kunnen verlenen, is eerst onderzocht of door het treffen van stedenbouwkundige maatregelen (indeling bouwplan, situering geluidgevoelige bestemmingen), bron- of overdrachtsmaatregelen, dan wel (bouwkundige) maatregelen bij de ontvanger aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan.

Geconcludeerd wordt dat bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk of onvoldoende effectief blijken te zijn om de geluidbelasting vanwege wegverkeer tot de voorkeursgrenswaarde te beperken. Vervolgens zijn voorzieningen aan of in de woningen beschouwd. In voorliggende situatie is sprake van een woningbouwontwikkeling op een binnenstedelijke locatie, waarvoor in het gemeentelijke beleid meer flexibiliteit wordt gegeven. Er is sprake van 37 woningen die voorzien zijn van een geluidluwe zijde/buitenruimte en er zijn slechts 9 woningen die hier niet over beschikken. In een dergelijke situatie is een geluidluwe

gevel en buitenruimte niet altijd mogelijk, waardoor het niet in alle gevallen noodzakelijk is om aan deze voorwaarden te voldoen. In de voorliggende situatie wordt dan ook voldaan aan het beleid.

Het college heeft op 8 juni 2021 ingestemd met het ontwerpbesluit Hogere waarden geluid.

Het ontwerpbesluit is tezamen met het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Er zijn 2 zienswijzen ingediend waarin wordt gerefereerd aa nhet ontwerpbesluit Hogere waarden. Hierop wordt ingegaan in de Nota van Beantwoording zienswijzen. Aangezien indieners geen belanghebbende zijn bij het ontwerpbesluit Hogere waarde is de zienswijze niet ontvankelijk verklaard. Op 26 september 2021 is het besluit Hogere waarden geluid ongewijzigd vastgesteld.

Het besluit is bijgevoegd in Bijlage 6.

4.2.2 Industrielawaai

Vanwege de ligging van het nieuwe woongebouw op 11 meter van de grens van de locatie van het tankstation met wasstraat, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting. Het onderzoek is bijgevoegd in Bijlage 7.

De conclusie van het onderzoek luidt als volgt.

Teneinde te kunnen voldoen aan de geluidgrenswaarden van het Activiteitenbesluit zijn maatregelen benodigd. In overleg met de exploitant van het tankstation is gekomen tot een pakket organisatorische en overdrachtsmaatregelen. Dit pakket bestaat uit de volgende maatregelen:

- Het is verboden voor vrachtwagens om te tanken bij het tankstation.

- Er zal éénrichtingsverkeer gelden op het terrein van het tankstation (de ingang zal gesitueerd zijn aan de Meerzichtlaan en de uitgang aan het Zalkerbos).

- Een geluidscherm met een hoogte van minimaal 5 meter zal worden geplaatst op circa 2 meter afstand van pomp 4.

- In de nachtperiode zijn enkel pompen 3 en 4 in bedrijf.

Aanvullend dient een wijziging in de vergunning van het tankstation te worden aangevraagd zodat (sporadische) piekgeluiden ten gevolge van de tankwagen die de tank bijvult, worden toegestaan.

Over de voorgestelde maatregelen kan het volgende worden opgemerkt ten aanzien van de borging ervan. Het maatregelenpakket is besproken en overeengekomen met de exploitant van het tankstation.

-Het vrachtwagenverbod is reeds opgenomen in de exploitatievergunning van het tankstation;

-Er zal een verkeersbesluit worden genomen om éénrichtingsverkeer te realiseren ter plaatse van het tankstation. Het gebruik van de nieuwbouw is via een voorwaardelijke verplichting in de planregels gekoppeld aan dit verkeersbesluit.

-Er zal een geluidsscherm worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan maakt dit mogelijk en het gebruik van de nieuwbouw is via een voorwaardelijke verplichting in de planregels gekoppeld aan de realisering van het geluidsscherm.

-Via de exploitatievergunning wordt opgenomen dat in de nachtperiode enkel pompen 3 en 4 in bedrijf zijn. Tevens wordt in het bestemmingsplan het gebruik van de nieuwbouw via een voorwaardelijke verplichting in de planregels gekoppeld aan de nieuwe exploitatievergunning.

Met bovenstaande maatregelen wordt ter plaatse van de appartementen van het woongebouw voldaan aan de geluidgrenswaarden voor zowel de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus als de maximale geluidniveaus.

Aanvullend wordt geconcludeerd dat met de voorgenomen maatregelen en een standaard

gevelopbouw een goed akoestisch binnenklimaat wordt gewaarborgd.

4.2.3 Luchtvaartlawaai

Zoetermeer ligt niet binnen een zone van een vliegveld.

4.2.4 Railverkeerslawaai

Het plangebied ligt niet binnen een spoorzone.

4.3 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.

Bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor het bouwen moet een onderzoeksrapport betreffende de bodemgesteldheid worden overgelegd, aldus artikel 2.4 van de Regeling omgevingsrecht. De nieuwe bestemming moet immers passend zijn in relatie tot de bodemkwaliteit. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient een bodemonderzoek verricht te worden, dit vloeit voort uit artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Er dient onderzoek verricht te worden naar de bestaande toestand, en of deze aansluit bij de toekomstige toestand. Op sterk verontreinigde grond zijn er beperkingen met betrekking tot nieuwbouw. Hier mogen geen gevoelige objecten, zoals woningen, gerealiseerd worden.
Op grond van artikel 8 van de Woningwet dient te worden voorkomen dat er gebouwd wordt op een bodem die zodanig verontreinigd is dat schade of gevaar te verwachten is voor de gezondheid van gebruikers. Er moet aldus duidelijk rekening gehouden worden met de bodemkwaliteit in relatie tot toegelaten functies.

4.3.1 Bodemonderzoek

In het kader van de aanvraag voor omgevingsvergunning is onderzocht of de nieuwe bestemming passend is in relatie tot de bodemkwaliteit. Door IDDS is ten behoeve van de realisatie van woningbouw ter plaatse van het plangebied in augustus 2014 bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740 en is bijgevoegd in Bijlage 8. Uit dit onderzoek volgt dat de bodem geschikt is voor de beoogde bestemming. De Omgevingsdienst Haaglanden heeft bovendien op 25 oktober 2016 aangegeven dat ter plaatse van het bouwplan geen sprake is van verontreinigde bodem als bedoeld in artikel 2.4.1 van de Bouwverordening van de gemeente Zoetermeer.

4.3.2 Conclusies

Uit het verkennend bodemonderzoek volgt dat er geen nader bodemonderzoek benodigd is en dat het aspect bodem geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling oplevert.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Luchtkwaliteitseisen

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Deze wijziging van de Wet milieubeheer is op 15 november 2007 in werking getreden en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De wijziging houdt in dat de in Nederland toegepaste koppeling tussen ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit voor een deel wordt ontkoppeld. Dit maakt het mogelijk om niet voor elk ruimtelijk plan te hoeven toetsen aan de normen. Hierbij is met name het begrip 'in betekende mate' (NIBM) van belang.

In de algemene maatregel van bestuur ‘Niet in betekenende mate bijdragen’ (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Sinds de verlening van derogatie door de Europese Unie en de inwerkingtreding van het NSL per 1 augustus 2009 is de definitie van NIBM een bijdrage van niet meer dan 3% aan de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2). Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 microgram/m^3 van zowel PM_{10} als NO_2.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk gemaakt kan worden dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven. Om versnippering van ‘in betekenende mate’ projecten in meerdere NIBM-projecten te voorkomen is een anti-cumulatieartikel opgenomen. De bijdrage van NIBM-projecten aan de luchtverontreiniging wordt binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gecompenseerd met algemene maatregelen.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is de kern van de Wet luchtkwaliteit. Het NSL bevat zowel alle ruimtelijke ontwikkelingen die 'in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als een bundeling van alle maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Deze maatregelen, zowel rijksmaatregelen als lokale, meer gebiedsgerichte, maatregelen, moeten leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit waardoor de 'in betekenende mate' ontwikkelingen alsnog doorgang kunnen vinden.

Op basis van bovenstaande volgt dat bestuursorganen een ruimtelijk plan kunnen vaststellen als:

- wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden, of
- een plan (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, of
- een plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt, of
- een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van een ontwikkeling wordt gecompenseerd met een verbetering door een als gevolg van dat plan optredend effect of een met het besluit samenhangende maatregel (saldering zoals bedoeld in art. 5.16 lid 1 onder b Wet milieubeheer), of
- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL.

4.4.2 Luchtkwaliteitsonderzoek

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een appartementengebouw op een locatie alwaar thans een autobedrijf gesitueerd is. De huidige situatie kent hiermee reeds een verkeersaantrekkende werking.

Om het effect van de beoogde ontwikkeling op de luchtkwaliteit te bepalen dient de verkeersaantrekkende werking van de beoogde functies binnen het plangebied bepaald te

worden. Met behulp van CROW-kencijfers is de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling berekend. Uit paragraaf 'Verkeer en parkeren' blijkt dat de verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling circa 240 mvt/etmaal bedraagt.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen kan met behulp van de zogenaamde NIBM-tool eenvoudig worden berekend of de bijdrage van (het verkeer van en naar) het plan als NIBM kan worden aangemerkt (dat wil zeggen minder dan 3% van de grenswaarde bijdraagt, dus minder dan 1,2 µg/m^3). Met behulp van de NIBM-tool is beoordeeld of de beoogde ontwikkeling al dan niet tot een 'in betekende mate'- bijdrage aan de luchtkwaliteit leidt.

Er is uitgegaan van de Worst-case benadering waarbij de huidige situatie buiten beschouwing is gelaten.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		240
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	0,17
	PM_{10} in µg/m^3	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 8 Uitsnede NIBM-tool.

Figuur 8 geeft de uitkomst van de gevolgen voor de luchtkwaliteit weer, waaruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

De beoogde ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de concentraties van de luchtkwaliteit bepalende verbindingen in de omgeving van het plangebied. Zoals aangegeven is bovendien sprake van een worst-case benadering. De werkelijke impact zal lager liggen vanwege het wegvallen van de huidige verkeersgeneratie.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn echter wel de heersende generieke achtergrondconcentraties van PM_{10}, $PM_{2,5}$ en NO_2 inzichtelijk gemaakt. Ter hoogte van het plangebied was in 2016 (conform de GCN-kaarten – gegevens 2017 – van het RIVM) sprake van een generieke achtergrondconcentratie van 19,5 µg/m^3 voor $PM_{10,}$ 11,6 µg/m^3 voor $PM_{2,5}$ en 24,6 µg/m^3 voor NO_2. In 2020 zal naar verwachting sprake zijn van een generieke achtergrondconcentratie van 20,1 µg/m^3 voor PM $_{10,}$ 11,9 µg/m^3 voor $PM_{2,5}$ en 20,6 µg/m^3 voor NO_2.

4.4.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit levert geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling. Nader onderzoek is derhalve dan ook niet benodigd om een goed woon- en leefklimaat aan te tonen.

4.5 Water

4.5.1 Wettelijk kader

Europees beleid

In 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water vastgesteld met als doel het bereiken van een goede toestand in de wateren in de gemeenschap en het bijdragen aan de beschikbaarheid van voldoende oppervlaktewater en grondwater van een goede kwaliteit voor een duurzaam, evenwichtig en billijk gebruik van water. Verder is het doel van de Grondwaterrichtlijn het vaststellen van specifieke maatregelen ter voorkoming en beheersing van grondwaterverontreinigingen vastgesteld als bedoeld in artikel 17 van de KRW. Dit betekent dat de interne samenhang tussen oppervlaktewater en grondwater, zowel waar het kwaliteits- als kwantiteitsaspecten betreft, als uitgangspunten genomen worden. Daarnaast betekent de integrale benadering dat diverse beleidsterreinen, waaronder de ruimtelijke ordening, door de richtlijn worden bestreken.

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan is de rijksnota voor het nationale waterbeleid en wordt op basis van de Waterwet eens per 6 jaar opgesteld. In het Nationaal Waterplan, opgesteld in december 2015, zijn de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de periode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050 opgenomen. Het Nationaal Waterplan streeft naar het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Waterschapsbeleid

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. In de Keur van Rijnland (2015) zijn de regels vastgesteld over wat bewoners en bedrijven wel en niet mogen met betrekking tot het water. Hierin zijn regels opgesteld voor het water, dijken, gemalen etc. die ertoe dienen om het watersysteem schoon en veilig te houden. Bij de Keur van Rijnland horen 25 Uitvoeringsregels. Hierin staan voorwaarden voor allerlei werkzaamheden die bewoners en bedrijven willen uitvoeren bij water en dijken.

4.5.2 Beoordeling

Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap Rijnland moeten bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt maatregelen worden getroffen om de negatieve effecten (grotere aan- en afvoer van water) te voorkomen. Doel van deze uitvoeringsregel is het beperken van de versnelde lozing van hemelwater als gevolg van uitbreiding van verhard oppervlak. Indien het grotere verhardingen betreft, kan dit tot gevolg hebben dat de capaciteit van de ontvangende oppervlaktewaterlichamen overbenut wordt, hetgeen wateroverlast tot gevolg kan hebben. Om te voorkomen dat individuen bij de realisatie van iedere kleine voorziening maatregelen moeten treffen, is een ondergrens ingesteld. Bij kleine uitbreidingen van het verharde oppervlak tot 500 m^2 zal ook sprake zijn van versnelde afvoer van neerslag. In beginsel zullen de negatieve effecten van dergelijke verhardingen echter zeer beperkt zijn.

De beoogde ontwikkeling heeft geen toename aan verhard oppervlak tot gevolg. Ter plaatse van het plangebied bevindt zich thans een autobedrijf en is het gehele terrein volledig verhard. Derhalve is geen sprake van een relevante impact op het watersysteem.



Figuur 9 Uitsnede legger waterkeringen.

Bovendien zijn er verder geen belangrijke onderdelen van het watersysteem nabij het plangebied gelegen. De beoogde ontwikkeling heeft in zijn geheel een geringe invloed op de waterhuishouding en de afvalwaterketen. De beoogde ontwikkeling heeft aldus geen verslechtering van het watersysteem als gevolg. De beoogde ontwikkeling zal worden aangesloten op het bestaande gescheiden hemelwater- en vuilwaterrioolstelsel.

4.5.3 Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft geen negatief effect op het lokale watersysteem, aangezien het plangebied in de huidige situatie reeds volledig is verhard. De waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterveiligheid in de omgeving blijven gewaarborgd.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

4.6.1 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.

4.6.2 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.

4.6.3 Milieuzonering in het plan

Het gebied ter plaatse van de ontwikkellocatie kenmerkt zich als een gebied met een matige functiemenging. De locatie ligt op de rand van een woonwijk nabij de drukke wijkontsluitingsweg Meerzichtlaan. Tevens ligt naast de ontwikkellocatie een tankstation met wasstraat, een sportschool en een onderwijslocatie. Dat betekent dat kan worden uitgegaan van het omgevingstype gemengd gebied.

Aan de hand hiervan kan worden beoordeeld of wordt voldaan aan de geldende richtafstanden. De inpasbaarheid van woningen in de omgeving is hierbij beoordeeld op basis van de maximaal planologische mogelijkheden conform het bestemmingsplan. Indien niet aan richtafstanden wordt voldaan komt pas een beoordeling op basis van de feitelijke situatie aan bod.

Maximale planologische mogelijkheden

In de omgeving van het plangebied bevinden zich hoofdzakelijk woningen, maar er zijn ook een aantal bedrijven gesitueerd. Conform het vigerende bestemmingsplan 'Meerzicht-Westerpark' kent het perceel ten westen van het plangebied de bestemming 'Bedrijf' en het ten oosten gelegen perceel de bestemming 'Gemengd 1'. Ter plaatse van deze percelen zijn bedrijfsactiviteiten behorend tot maximaal milieucategorie 2 toegestaan. In gemengd gebied geldt hiervoor een richtafstand van 10 meter. Tevens zijn ten noorden van het plangebied conform het bestemmingsplan 'Voorweggebied 2001' onderwijsdoeleinden en sociaal-medische doeleinden toegestaan. Deze bedrijfsactiviteiten behoren eveneens maximaal tot milieucategorie 2 toegestaan. Voor deze activiteiten geldt aldus eveneens een richtafstand van 10 meter.

In figuur 10 worden de maximaal toegestane milieucategorieën voor de omliggende percelen conform de vigerende bestemmingsplannen 'Meerzicht-Westerpark' en 'Voorweggebied 2001' weergegeven. Tevens worden de van toepassing zijnde richtafstanden in deze figuur weergeven.



Figuur 10 Richtafstanden omliggende bedrijfsactiviteiten.

Hieruit volgt dat enkel voor het ten oosten gelegen bedrijfsperceel niet aan de geldende richtafstand wordt voldaan. Er is sprake van een beperkte overschrijding van de richtafstand. Dit vraagt aldus om een verdere beoordeling waarbij de feitelijke situatie wordt beschouwd. Ter plaatse van het perceel waarvoor niet aan de richtafstand wordt voldaan bevindt zich de schermschool 'Kardolus'. De bedrijfsactiviteiten van de schermschool vinden voornamelijk inpandig plaats. Bovendien bevindt het parkeerterrein van de schermschool zich aan de oostzijde van het perceel en is aldus niet richting de beoogde woningen georiënteerd. Tevens zijn er reeds bestaande woningen op kortere afstand van de schermschool gesitueerd dan de beoogde ontwikkeling.

Aan de westzijde van het plangebied is aan het Zalkerbos 1 het onbemande tankstation en carwash "Berkman" gelegen. Dit was- en tankstation bevindt zich op circa 11 meter afstand. In de voorliggende situatie wordt aan de richtafstand van 10 meter conform de VNG-publicatie tot de perceelgrens van het tankstation voldaan. Desalniettemin vraagt het tankstation in het kader van een goede ruimtelijke ordening om een nadere beschouwing. De afstanden uit de VNG-publicatie zijn immers richtafstanden, waarmee het voorkomen van (geluid)hinder niet geheel kan worden uitgesloten wanneer aan deze richtafstanden wordt voldaan. Ter plaatse van het tankstation wordt benzine en diesel afgeleverd. Van het afleveren van LPG, LNG en waterstof is geen sprake. Voor tankstations zonder LPG geldt geen minimale afstandseis tot externe (beperkt) kwetsbare objecten. Wel geldt de vergunningplicht voor onbemande tankstations met een (beperkt) kwetsbaar object binnen 20 meter van de afleverzuil. Dit blijkt uit categorie 5.4 onder e van Bijlage I van het Bor. In de huidige situatie is sprake van de aanwezigheid van bedrijfsbebouwing op minder dan 20 meter afstand van de afleverzuilen, te weten het autobedrijf ter plaatse van het plangebied. Door de sloop van het autobedrijf vervalt de vergunningplicht voor het onbemande tankstation. De beoogde woningen zijn namelijk op (net) meer dan 20 meter afstand van de afleverzuil geprojecteerd. Hiermee valt het onbemand tankstation onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit. De geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit zijn hiermee dan ook van toepassing in de voorliggende situatie. Conform opgave van de Omgevingsdienst Haaglanden is/zal geen sprake van maatwerkvoorschriften

(zijn). Hierbij geldt een grenswaarde van 50 dB(A) ter plaatse van de meest nabijgelegen (geprojecteerde) woningen. In de voorliggende situatie zijn reeds woningen op korte afstand van het onbemand tankstation gelegen. De meest nabijgelegen woonbestemmingen bevinden zich aan het Starrebos op een afstand van circa 5 meter van het tankstation. Deze woningen bevinden zich op kortere afstand tot het tankstation dan de beoogde woningen.

Door Peutz zal hiertoe akoestisch onderzoek uitgevoerd worden naar het geluid ten gevolge van het was- en tankstation ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen. Naar verwachting zal sprake zijn van een inpasbare situatie. Bovendien zal teneinde het realiseren van een goed woon- en leefklimaat aandacht worden besteed aan de geluidwering van de gevels, zodat een goed akoestisch binnenniveau wordt gewaarborgd.

Gezien voorgaande zal naar verwachting sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen.

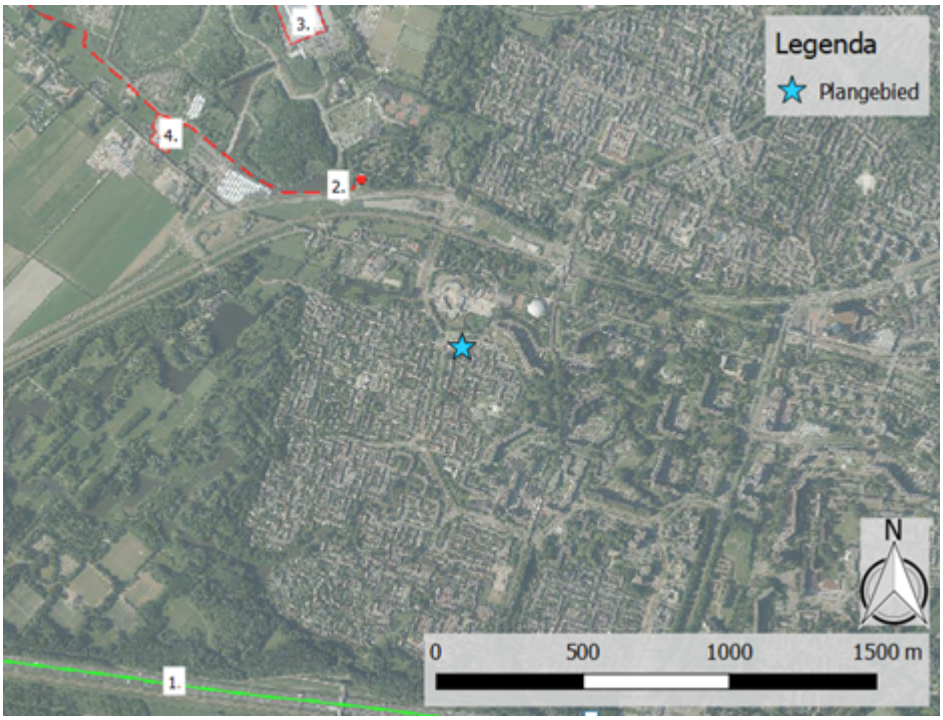
4.7 Externe Veiligheid

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. Het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Op grond van het Bevi zijn in de *Regeling externe veiligheid inrichtingen* (Revi) voor dergelijke bedrijven vaste veiligheidsafstanden opgenomen.

4.7.1 Algemeen

Het voornemen omvat de realisatie van woningen. Dat zijn kwetsbare objecten, zoals gedefinieerd in wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Ter bescherming van kwetsbare objecten moet er een bepaalde afstand aanwezig zijn ten opzichte van risicobronnen. Gemeenten moeten hier rekening mee houden in hun ruimtelijk beleid.

Vanwege de realisatie van kwetsbare objecten dienen risicovolle activiteiten in de nabije omgeving van het plangebied te worden geïnventariseerd. Over de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen geeft de risicokaart informatie, zie figuur 11.



Figuur 11 Uitsnede Risicokaart.

In het kader van de externe veiligheid is in de omgeving van het plangebied een aantal risicobronnen gesitueerd. Dit betreft de volgende risicobronnen:

1. Transport van gevaarlijke stoffen over de A12;
2. Aardgasbuisleiding W-514-19 en gasontvangststation;
3. Ammoniakinstallatie SnowWorld Zoetermeer;
4. LPG Tankstation Garage de brug aan de Voorweg 208.

4.7.2 Transport gevaarlijke stoffen

Alle rijkswegen en de meeste provinciale wegen zijn aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen. Gemeenten mogen voor de zogenaamde routeplichtige stoffen gemeentelijke wegen binnen hun grenzen aanwijzen waarover deze gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. De gemeente Zoetermeer heeft een dergelijke route gevaarlijke stoffen niet vastgesteld wat tot gevolg heeft dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in principe altijd via de snelste weg moet plaatsvinden.

Op circa 1,2 kilometer afstand van het plangebied bevindt zich de A12, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Conform de risicokaart ligt het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar op 0 meter. Aangezien de beoogde ontwikkeling op meer dan 200 meter afstand van deze weg is gelegen dienen de externe veiligheidsrisico's niet nader inzichtelijk gemaakt te worden. Over de A12 worden brandbare gassen (categorie GF3) vervoerd, welke een invloedsgebied van 355 meter kennen. Tevens worden er brandbare en toxische vloeistoffen (categorie LF1, LF2, LT1 en LT2) getransporteerd over de A12. Deze stoffen kennen allen een invloedsgebied kleiner dan 880 meter. De A12 vormt aldus geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.7.3 Buisleidingen

In de omgeving van het plangebied bevindt zich de aardgasbuisleiding met kenmerk W-514-19. Voor deze aardgasbuisleiding geldt een inventarisatieafstand van 95 meter. Deze aardgasbuisleiding is op circa 630 meter afstand gelegen, waardoor een verdere beschouwing van de externe veiligheidsrisico's niet aan de orde is. Tevens bevindt zich een gasontvangststation aan de Amerikaweg 40. Dit is geen inrichting in het kader van het Bevi, echter gelden hiervoor conform het Activiteitenbesluit veiligheidsafstanden tot buiten de inrichting gelegen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Voor het gasontvangststation geldt een afstand van 15 of 25 meter, afhankelijk van het volume aardgas, tot kwetsbare objecten. Aangezien dit station op circa 630 meter afstand is gelegen vormt dit geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.7.4 Ammoniakinstallatie Snowworld

Op circa 1,2 kilometer afstand bevindt zich een ammoniakkoelinstallatie. Dit betreft een ammoniakinstallatie van SnowWorld Zoetermeer en is geen risicovolle inrichting in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar van deze ammoniakkoelinstallatie ligt op 0 meter en vormt aldus geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.7.5 LPG tankstation Voorweg

Het LPG-tankstation aan de Voorweg 208 is op een afstand van circa 650 meter tot het plangebied gelegen. Het tankstation kent een invloedsgebied van 150 meter. Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied. Het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar volgt uit de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) en is niet gelegen in het plangebied. Voor respectievelijk het vulpunt, het ondergronds reservoir en de afleverzuil bedraagt deze afstand 40 meter, 25 meter en 15 meter. Het LPG-tankstation vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Uit de risicokaart volgt dat er verder in de nabije omgeving van het plangebied geen relevante risicobronnen zijn gelegen. Geconcludeerd kan worden dat de voornoemde risicobronnen op een dusdanige afstand zijn gelegen dat dit geen belemmering oplevert voor de beoogde ontwikkeling.

Tevens wordt opgemerkt dat zich aan de westzijde van de beoogde ontwikkeling een onbemand tankstation bevindt. Ter plaatse van het tankstation wordt benzine en diesel afgeleverd. Van het afleveren van LPG is geen sprake. Voor tankstations zonder LPG geldt geen minimale afstandseis tot externe (beperkt) kwetsbare objecten. Wel is een onbemand tankstation vergunningplichtig, conform categorie 5.4 onder e van Bijlage I van het Bor, indien er zich een (beperkt) kwetsbaar object binnen 20 meter van de afleverzuil bevindt. In de huidige situatie is sprake van de aanwezigheid van bedrijfsbebouwing op minder dan 20 meter afstand van de afleverzuilen. Dit betreft het autobedrijf ter plaatse van het plangebied. Het tankstation is in de huidige situatie aldus reeds vergunningplichtig. Door de sloop van het autobedrijf zal de vergunningplicht van het tankstation komen te vervallen. De beoogde woningen zijn namelijk op meer dan 20 meter van de afleverzuil geprojecteerd. Aangezien de afstand tussen de afleverzuil en de beoogde woningen meer dan 20 meter bedraagt is er sprake van een acceptabel en voldoende veilige situatie.

4.7.6 Conclusie

Het aspect externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Natuurwaarden

4.8.1 Wet Natuurbescherming

Vanaf 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming ingegaan. Deze wet heeft 3 wetten samengevoegd: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Door hier één wet van te maken wordt deze makkelijker en duidelijker om toe te passen. Voor eenvoudige activiteiten (bijvoorbeeld reguliere onderhoudswerkzaamheden) is er voortaan een meldplicht. Voor activiteiten waar een omgevingsvergunning nodig blijft, moet die binnen 13 weken worden gegeven. Bovendien bepalen vanaf 1 januari 2017 de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied. Ook zorgen de provincies vanaf deze datum voor vergunningen en ontheffingen.

Veel verschillende planten- en dierensoorten zorgen ervoor dat de natuur tegen een stootje kan. Sommige soorten, zoals vleermuizen, gierzwaluwen en steenuilen zijn kwetsbaar, goede natuurbescherming is daarom belangrijk. Wanneer het met de natuur goed gaat, is er ook meer ruimte voor economische en andere maatschappelijke activiteiten. In de Wet natuurbescherming is sprake van een brede soortenbescherming van dieren en planten, ook buiten de aangemelde beschermingszones. Er geldt een algemene zorgplicht voor alle planten- en dierensoorten.

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan of bij een plan tot afwijking van het bestemmingsplan dient eerst onderzoek verricht te worden naar het effect van de ontwikkeling op beschermde flora en fauna. Hierbij wordt onderzocht welke soorten dieren en planten aanwezig zijn in het plangebied. Wanneer planten- en dierensoorten, dan wel hun nesten of rustplaatsen worden aangetast kan ontheffing aangevraagd worden conform artikel 3 van de Wet natuurbescherming. In bepaalde gevallen en onder bepaalde voorwaarden kan er ook vrijstelling verleend worden.

Natura 2000-gebieden

Specifieke gebieden, genaamd Natura 2000-gebieden worden beschermd op basis van Europese richtlijnen. Voor deze juridisch beschermde gebieden gelden per gebied specifieke instandhoudingsdoelen voor de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor beschermde natuur is een vergunning nodig. De beoogde ontwikkeling ligt echter niet in of nabij een gebied dat is aangewezen als Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is De Wilck, gelegen op ca 7,5 km afstand.

Ecologische hoofdstructuur

Gebieden behorend tot het Nationaal Natuurnetwerk (NNN) worden beschermd via regelgeving onder de Wet ruimtelijke ordening. Het rijksbeleid ten aanzien van de begrenzing en de bescherming van het NNN is vastgelegd in de Nota Ruimte. De beoogde ontwikkeling ligt niet in een gebied dat is aangewezen als beschermd gebied.

4.8.2 Beoordeling

Het plangebied ligt op circa 7,5 kilometer van het Natura 2000-gebied De Wilck. Het plangebied ligt tevens niet in de nabijheid van het NNN. Op een dergelijke afstand kan alleen het aspect stikstofdepositie nog om aandacht vragen. Het meest nabijgelegen voor stikstof gevoelig natuurgebied betreft het gebied 'Meijendel & Berkheide' en is op meer dan 10 kilometer afstand gelegen. Aangezien de beoogde ontwikkeling niet op aardgas zal worden aangesloten wordt de stikstofdepositie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling in hoofdzaak gevormd door de emissie van gemotoriseerd verkeer van en naar de beoogde ontwikkeling. Daarom is een onderzoek naar de stikstofdepostie uitgevoerd door bureau Peutz. Voor de rapportage wordt verwezen naar Bijlage 9.

Uit het onderzoek blijkt dat de stikstofdepositie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling niet tot negatieve effecten zal leiden.

De beoogde ontwikkeling kan echter wel tot verstoring van de lokale flora en fauna leiden. Om de betekenis van het plangebied voor flora en fauna te bepalen is in 2018 een quick scan flora & fauna uitgevoerd door Bureau Waardenburg. Deze quick scan is als Bijlage 10 opgenomen bij deze toelichting. Uit dit onderzoek volgt dat het plangebied geen betekenis heeft voor vleermuizen en vogelsoorten met een jaarrond beschermd nest. Wel heeft het pand mogelijk een functie als nestplaats voor algemene soorten zoals de zilvermeeuw. Indien de werkzaamheden buiten het broedseizoen worden uitgevoerd, wordt overtreding van verbodsbepalingen voorkomen en is ontheffing niet nodig.

Het plangebied heeft geen betekenis voor andere beschermde dieren- en plantensoorten. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet nodig voor de beoogde ontwikkeling. Wel dient opgemerkt te worden dat voor algemene soorten de zorgplicht geldt. Bovendien moet het vernietigen van nesten van algemeen voorkomende vogels die in gebruik zijn en het verstoren van in gebruik zijnde nesten hierbij worden voorkomen.

4.8.3 Conclusie

Het aspect ecologie levert geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 Duurzame verstedelijking

4.9.1 Wettelijk kader

Voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen dient volgens provinciaal en Rijksbeleid te worden aangetoond dat er behoefte bestaat aan de beoogde ontwikkeling, oftewel de 'Ladder' dient te worden doorlopen. Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. Voor situaties waarbij sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dienen de volgende twee stappen doorlopen te worden:

1. beschrijving/beoordeling van de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt;
2. indien de ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied plaatsvindt, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Ook wanneer de Ladder niet van toepassing is, zal gemotiveerd moeten worden dat de

ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. In het kader van uitvoerbaarheid moet daarom aandacht worden besteed aan de behoefte aan het plan.

4.9.2 Beoordeling

Voordat wordt getoetst aan de Ladder, dient te worden vastgesteld of het plan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De beoogde ontwikkeling omvat de realisatie van meer dan 11 woningen ten opzichte van de planologische mogelijkheden, wat conform jurisprudentie als ondergrens voor de definitie van nieuwe stedelijke ontwikkeling geldt. Thans is ter plaatse van het plan bedrijvigheid toegestaan. Onderstaand worden daarom de stappen van de Ladder doorlopen voor de beoogde ontwikkeling.

Beschrijving/beoordeling van de behoefte

Tot en met 2020 wil de regio Haaglanden jaarlijks tenminste 5.000 kwalitatief hoogwaardige woningen aan de woningvoorraad toevoegen. In de regio is daarom zeker een vraag naar nieuwe woningen. In de woonvisie Zoetermeer wordt bovendien opgenomen dat de woningvoorraad in Zoetermeer thans zeer eenzijdig is. De voorraad is hoofdzakelijk afgestemd op gezinnen met kinderen en te weinig op jongeren en ouderen. Deze huishoudens zijn vaak kleiner, wat tevens gepaard gaat met andere woonwensen. De beoogde ontwikkeling, welke voorziet in appartementen, is uitermate geschikt voor deze doelgroepen.

Onderzoeksbureau Fakton heeft in opdracht van de gemeente Zoetermeer de omvang van de vraag naar nieuwe woningen in Zoetermeer in beeld gebracht (10 juni 2016). Aan de hand van de demografische ontwikkelingen, een analyse van de bestaande woonvoorraad en de verhuisbewegingen komt uit het onderzoek van Fakton naar voren dat de lokale vraag naar nieuwe woningen in Zoetermeer de komende jaren per jaar gemiddeld ongeveer 700 woningen zal bedragen. Door de realisatie van de beoogde woningen wordt voorzien in de toenemende vraag naar woningen in Zoetermeer.

Bovendien is in het woningbouwprogramma van Haaglanden opgenomen dat kleine binnenstedelijke plannen bij voorbaat als regionaal afgestemd mogen worden beschouwd. Dit betreft kleinschalige ontwikkelingen van maximaal 50 woningen binnen bestaand stedelijk gebied. Aangezien de beoogde ontwikkeling de realisatie van 46 appartementen binnen bestaand stedelijk gebied betreft kan deze ontwikkeling als regionaal afgestemd worden beschouwd.

Ontwikkeling binnen/buiten bestaand stedelijk gebied

De locatie bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied.

4.9.3 Conclusie

Er kan gesteld worden dat er een behoefte is aan nieuwe woningen binnen de gemeente Zoetermeer. Aangezien deze behoefte kan worden opgevangen binnen bestaand stedelijk gebied is sprake van een duurzame stedelijke ontwikkeling.

4.10 Bezonning

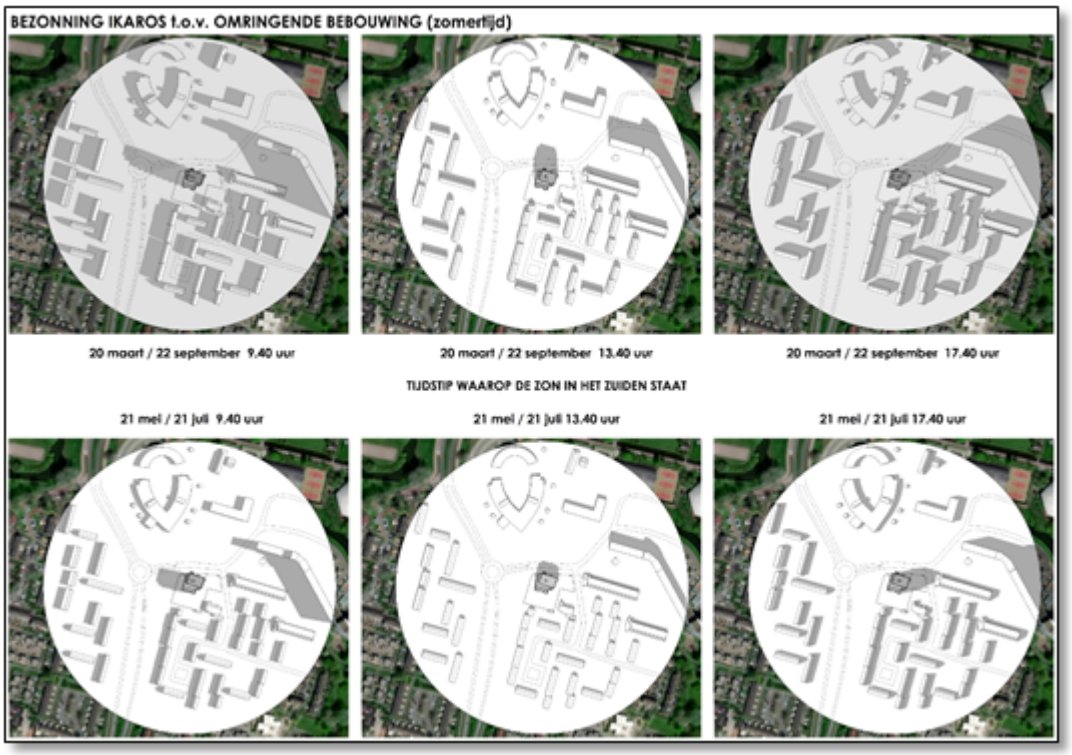
4.10.1 Algemeen

De realisatie van hoogbouw kan gevolgen hebben voor de schaduwwerking in de omgeving. Binnen Nederland worden er geen formele eisen gesteld aan de bezonning van woningen of andere bouwwerken. Gemeenten zijn dus vrij om hun eigen eisen te stellen aan de bezonning. Wel bestaan er de zogenaamde 'lichte' en 'strenge' TNO-norm voor bezonning van woonkamers. Deze vinden hun oorsprong in het woonwaarderingsstelsel uit 1962. Volgens de lichte TNO-norm is er sprake van een voldoende bezonning bij tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari t/m 21 oktober (gedurende 8 maanden) ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. Volgens de strenge TNO-norm is er sprake van een goede bezonning bij tenminste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari t/m tot 22 november (gedurende 10 maanden) ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. De gemeente Zoetermeer conformeert zich aan de TNO-normen om te bepalen of al dan niet sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing op dit aspect.

4.10.2 Beoordeling

Om te bepalen of het bouwplan voldoet aan de TNO-normen is een bezonningsonderzoek uitgevoerd door Peutz. De 2 onderzoeken zijn bijgevoegd als Bijlage 11 en Bijlage 12. De TNO-normen voor bezonning van woonkamers zijn algemeen geaccepteerd en worden door veel gementen gehanteerd bij de vraag of al dan niet sprake is van goede ruimtelijke ordening.

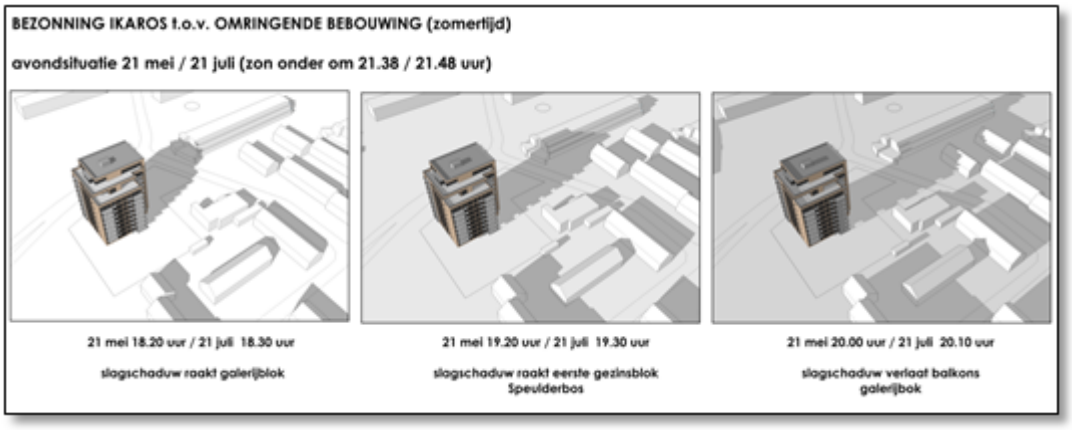
In figuur 12 wordt de bezonning in de omgeving op een divers aantal toetsingsmomenten weergegeven.



figuur 12. Bezonning omgeving op diverse tijdstippen.

Uit het bezonningsonderzoek volgt dat de beoogde ontwikkeling slechts een beperkte invloed

heeft op de bezonning in de omgeving. Ten noorden van de beoogde ontwikkeling zijn geen woningen gelegen die in de schaduw van de beoogde bebouwing zijn gesitueerd. Van belang is de schaduwwerking in de avond ter plaatse van de eengezinswoningen aan het Speulderbos en de lage galerijflat aan het Vreebos. Tussen half september en eind maart is de zon al onder voordat de slagschaduw de eerste woningen aan het Speulderbos (nr 2-4-6-8) raakt. Op 21 juni werpt de beoogde ontwikkeling in de avond ongeveer 1,5 uur lang een schaduw op één punt van de voorgevel van Speulderbos 2 (van 2,5 uur tot 1 uur vóór zonsondergang). In figuur 13 wordt de bezonningssituatie in de avonduren ter plaatse van deze woning weergeven.



Figuur 13. Bezonning in avonduren ter plaatse van nabijgelegen woningen

Uit het onderzoek volgt dat de beoogde ontwikkeling voor slechts een beperkt deel van de avond tot meer schaduw leidt ter plaatse van de nabijgelegen woningen. Aan de strenge TNO norm wordt voldaan.

4.10.3 Conclusie

De beoogde ontwikkeling zal niet leiden tot een onacceptabele schaduwwerking in de omgeving van de beoogde bebouwing. Er resteert meer dan 3 uur mogelijke bezonningsuren per dag op de gevel van omliggende woningen. Het aspect bezonning levert hiermee geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

4.11 Klimaatadaptief bouwen

4.11.1 Algemeen

Zoetermeer heeft zich geconformeerd aan het Convenant klimaatadaptief bouwen. Hierbij is een programma van eisen geformuleerd, dat de ambitie duidelijk weergeeft. De onderwerpen worden verdeeld in het verminderen van wateroverlast, hittestress, droogte, bodemdaling, en het vergroten van biodiversiteit. Per onderwerp is bekeken welke maatregelen in de planontwikkeling meegenomen kunnen worden om klimaatadaptief bouwen in het ontwerp waar te maken.

In het rapport van Wiebenga Architecten, d.d. 21 april 2021, zie Bijlage 13 worden de maatregelen besproken.

De belangrijkste maatregelen die in het plan worden toegepast zijn:

- het toepassen van zonnepanelen op het dak;

- zorgen voor een vertraagde waterafvoer;

- het aanplanten van nieuwe bomen en struiken op het terrein;

- het toepassen van halfverharding (grastegels) voor het parkeerterrein;

- het opnemen van nestgelegenheden voor vogels/vleermuizen in de gevels van het nieuwe gebouw;

- het toepassen van warmtewerende beglazing.

4.11.2 Conclusie

Met het toepassen van deze maatregelen wordt voldoende tegemoet gekomen aan de ambitie uit het Convenant Klimaatbestendig bouwen.

4.12 Wind

4.12.1 Algemeen

Voor het project ‘Ikaros’ te Zoetermeer is een verkennende Windhinderstudie uitgevoerd. Met de verkennende windhinderstudie wordt een indruk gegeven van de te verwachte windhinder voor de gebruikers van de voetpaden en fietspaden (openbaar gebied) en voor de bezoekers aan het gebouw (privaat gebied).

De Windhinderstudie d.d. 26 april 2021, uitgevoerd door Blonk Advies BV, treft u aan in Bijlage 14 bij deze plantoelichting.

De verkennende Windhinderstudie is geen windtunnelonderzoek of CFD-berekening conform de NEN 8100. Op basis van een theoretische beoordeling wordt een goede inschatting gemaakt waar en in welke mate er windhinder kan ontstaan. Tevens wordt aan de hand van de resultaten maatregelen voorgesteld die het windklimaat op de kritieke locaties verbeteren.

4.12.2 Conclusie

In de studie wordt uitgegaan van de belangrijkste overheersende windrichtingen uit West/Zuidwest, Zuid/Zuidwest en West.

Uit de studie blijkt dat door het bouwplan aan de noordwestzijde van het gebouw het windklimaat op de voet- en fietspaden ter plaatse negatief wordt beïnvloed.

Er zal geen 'windgevaar' optreden, maar wel een 'beperkt risico' conform de definitie uit de NEN 8100. Voorgesteld wordt daarom om de windhinder op de voet- en fietspaden te beperken door een groenblijvende haag/schutting te plaatsen van 2 m hoog zoals aangegeven in de studie en de gevelopening in de loggia dicht te zetten (verglazen). Zie figuur 3.4.4 en figuur 3.4.5 in de Windhinderstudie.

Opgemerkt wordt dat de gesitueerde bomen voor de noordwestgevel ook een vermindering geven van de windhinder. De voorgestelde maatregelen verbeteren ook het windklimaat ter plaatse van de hoofdentree.

Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving

5.1 Inleidende regels

5.1.1 Begrippen

In artikel 1 worden de begrippen die in de regels worden gebruikt omschreven. Er wordt verwezen naar de begrippen uit het moederplan "Meerzicht-Westerpark".

5.2 Bestemmingsregels

5.2.1 Bedrijf

Op het bestaande tankstation aan het Zalkerbos in de wijk Meerzicht ligt de bestemming 'Bedrijf'. Binnen deze bestemming is een tankstation (zonder LPG) met een wasserij toegestaan. Tevens is een overkapping tot 8 mt hoog toegestaan binnen het aanduidingsvlak 'overkapping'. Dat blijft zo.

In verband met de bouw van een nieuw wooncomplex naast het tankstation zal echter een geluidsscherm worden gerealiseerd onder de overkapping. Dat is al mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan maar voor de zekerheid zal het aanduidingsvlak iets vergroot worden zodat zeker is dat het geluidsscherm binnen het vlak valt.

5.2.2 Verkeer-Verblijfsgebied

De bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' is gelegd op de buurt- en erfontsluitingswegen met de daaraan of daarlangs gelegen paden, woonstraten, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor het openbaar vervoer, groen- en waterelementen. Deze wegen zijn uitsluitend van belang voor het buurtverkeer. Verder zijn binnen de ruime begrenzing van de bestemming ook overdekte fietsenstallingen mogelijk en gebouwde nutsvoorzieningen met een beperkte omvang.

5.2.3 Wonen

Binnen de bestemming 'Wonen' mogen uitsluitend woningen worden gebouwd. Een aan huis verbonden bedrijf of beroep is onder voorwaarden toegestaan.

Binnen het bouwvlak is een aanduiding 'gestapeld' opgenomen waarmee wordt aangegeven dat uitsluitend gestapelde woningen zijn toegelaten.

Binnen het bouwvlak is tevens de maximale bouwhoogte aangegeven, zijnde maximaal 32 mt.

Het bouwvlak wordt redelijk strak om de geplande bebouwing gelegd. Daarbuiten ligt geen privegrond die zou kunnen worden gebruikt ten behoeve van de woningen. Er is daarom geen erfbebouwingsregeling opgenomen.

In lid 5.3.1 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee de ingebruikname van het wooncomplex wordt gekoppeld aan het realiseren van een geluidsscherm ter plaatse van het naastgelegen tankstation. Tevens dient het éénrichtingsverkeer op het naastgelegen terrein van het tankstation én het vrachtwagenverbod te zijn geborgd middels een verkeersbesluit of anderszins en dient te zijn geborgd dat in de nachtperiode (21.00 uur tot 7.00 uur, conform artikel 2.17 lid 4 Activiteitenbesluit en tabel 2.17D Activiteitenbesluit) enkel pomp 3 en 4 in gebruik zijn.

Dit zijn verplichte maatregelen, voortvloeiend uit het akoestisch onderzoek (zie Bijlage 7 van de toelichting) die moeten worden uitgevoerd om te kunnen voldoen aan de voorwaarden

waaronder het college van B&W het besluit Hogere waarden Geluid heeft genomen.

5.3 Overgangs- en slotregels

5.3.1 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.

5.3.2 Slotregel

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

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

6.1.1 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 bouwrijpmaken 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.

Het verhaal van de kosten is anderszins verzekerd via een anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar van de grond. Er is geen noodzaak om locatie-eisen of een fasering vast te stellen.

6.1.2 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van het bepaalde in artikel 3.1.6 onder f. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in deze toelichting inzicht te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Deze uitvoerbaarheid heeft in het bijzonder betrekking op de financieel economische uitvoerbaarheid. Initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de financieel economische uitvoerbaarheid. Door het sluiten van een anterieure overeenkomst zijn gemeentelijke kosten gedekt en zijn de planning en uitvoering vastgelegd. Ten behoeve van het bestemmingsplan hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

6.1.3 Planschade

Er is een planschaderisico analyse opgesteld in opdracht van de ontwikkelaar.

De conclusie uit dit onderzoek luidt dat mede vanwege de verdwijnende bedrijfsfunctie en de omstandigheid dat het nieuwe appartementengebouw in feite alleen enige invloed heeft op de privacy van de omliggende woningen, maar bijvoorbeeld geen relevante schaduwwerking zal veroorzaken, geen rekening wordt gehouden met een risico op voor vergoeding in aanmerking komend planologisch nadeel.

Eventueel gerechtvaardigde planschadeclaims komen voor rekening van de ontwikkelaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op 9 januari 2019 heeft het college een Samenspraakbesluit Zalkerbos 1 genomen. Na het samenspraakproces over het concept bouwplan is op 5 maart 2019 het Samenspraakverslag vastgesteld.

Het college van B&W heeft op 5 januari 2021 besloten dat er ingestemd kan worden met het voorontwerp bestemmingsplan Zalkerbos 1. Tevens heeft ze ingestemd met het starten van het vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro, het toepassen van de gemeentelijke coördinatieprocedure, het publiceren van de kennisgeving ex art. 1.3.1 Bro waarmee wordt aangekondigd dat een bestemmingsplan wordt voorbereid, dat geen samenspraak op het voorontwerp wordt gehouden en dat de gemeenteraad via een raadsmemo om aandachtspunten wordt gevraagd.

In januari 2021 is het verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro gevoerd over het VO bestemmingsplan met de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap Rijnland, De Gasunie, Tennet, Stedin en de Veiligheidsregio Haaglanden. De geraadpleegde instanties kunnen instemmen met de plannen en hebben geen reacties gegeven die hebben geleid tot wijzigingen in het ontwerp bestemmingsplan.

Op 8 juni 2021 heeft het college van B&W ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerpbesluit hogere waarden geluid en de ontwerp omgevingsvergunning.

Het ontwerpbestemmingsplan is vervolgens ter visie gelegd van 18 juni 2021 tot en met 29 juli 2021.

Er zijn 11 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Deze zijn samengevat en beantwoord in de Nota van Beantwoording zienswijzen. Deze is opgenomen in Bijlage 15 van deze plantoelichting.

De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 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.