Cadenza 2

Inhoudsopgave

Toelichting **4**

Hoofdstuk1 Inleiding **5**
1.1 Ligging en begrenzing 5
1.2 Aanleiding planherziening 5
1.3 Huidige juridische planologisch regime 6
1.4 Doel van het bestemmingsplan 7
1.5 Leeswijzer 7

Hoofdstuk2 Beleidskaders **8**
2.1 Rijksbeleid 8
2.2 Provinciaal beleid 10
2.3 Regionaal beleid 17
2.4 Gemeentelijk beleid 18
2.5 Conclusie beleid 29

Hoofdstuk3 Bestaande situatie **30**
3.1 Ontstaansgeschiedenis 30
3.2 Ruimtelijke en functionele analyse plangebied 30
3.3 Cultuurhistorie en archeologie 31

Hoofdstuk4 Beschrijving plan **32**
4.1 Projectplan 32
4.2 Ruimtelijke inpassing 32
4.3 Verkeer en vervoer 32

Hoofdstuk5 Milieu en leefkwaliteit **37**
5.1 Geluidhinder 37
5.2 Bodemkwaliteit 40
5.3 Luchtkwaliteit 41
5.4 Water 43
5.5 Bedrijven en milieuzonering 45
5.6 Externe Veiligheid 49
5.7 Ecologie 50
5.8 Windhinder 53
5.9 Bezonning 54
5.10 Bodemenergie 56
5.11 Kabels en leidingen 57
5.12 Strategische milieu-beoordeling 59

Hoofdstuk6 Juridische vormgeving **62**
6.1 Inleidende regels 62
6.2 Bestemmingsregels 62
6.3 Algemene regels 62

6.4 Overige regels 63
6.5 Overgangs- en slotregels 63

Hoofdstuk7 Uitvoerbaarheid 64
7.1 Financiële uitvoerbaarheid 64
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 64

Hoofdstuk8 Handhaving 66

Bijlagen

Bijlage 1 Akoestischonderzoek

Bijlage 2 Besluit Hogere waarden geluid

Bijlage 3 Bodem onderzoek

Bijlage 4 Onderzoek (externe) veiligheid

Bijlage 5 Akoestischonderzoek transformatorstation

Bijlage 6 Voorlopig ontwerp aanpassingen bestaand trafogebouw

Bijlage 7 Quickscan ecologie

Bijlage 8 Stikstofdepositieberekening

Bijlage 9 Windklimaatonderzoek

Bijlage 10 Bezonningstudie

Bijlage 11 Onderzoek EM-beïnvloeding

Bijlage 12 Onderzoek magneetveldzone 25 kV hoogspanningskabel

Bijlage 13 Eindverslag participatie Cadenza II

Bijlage 14 Nota van Beantwoording zienswijzen (geanonimiseerd)

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied is gelegen aan de Italiëlaan, in de binnenstad van de gemeente Zoetermeer aan de rand van het Stadshart.

Globaal gezien wordt de projectlocatie omsloten door:

1. De Italiëlaan (ten noorden);
2. De randstadrail (ten zuiden);
3. Jongeren appartementen (ten oosten);
4. Commerciële ruimten en woningen (ten westen).



Figuur 1.1 Begrenzing plangebied (bron: QGIS, eigen bewerking)

1.2 Aanleiding planherziening

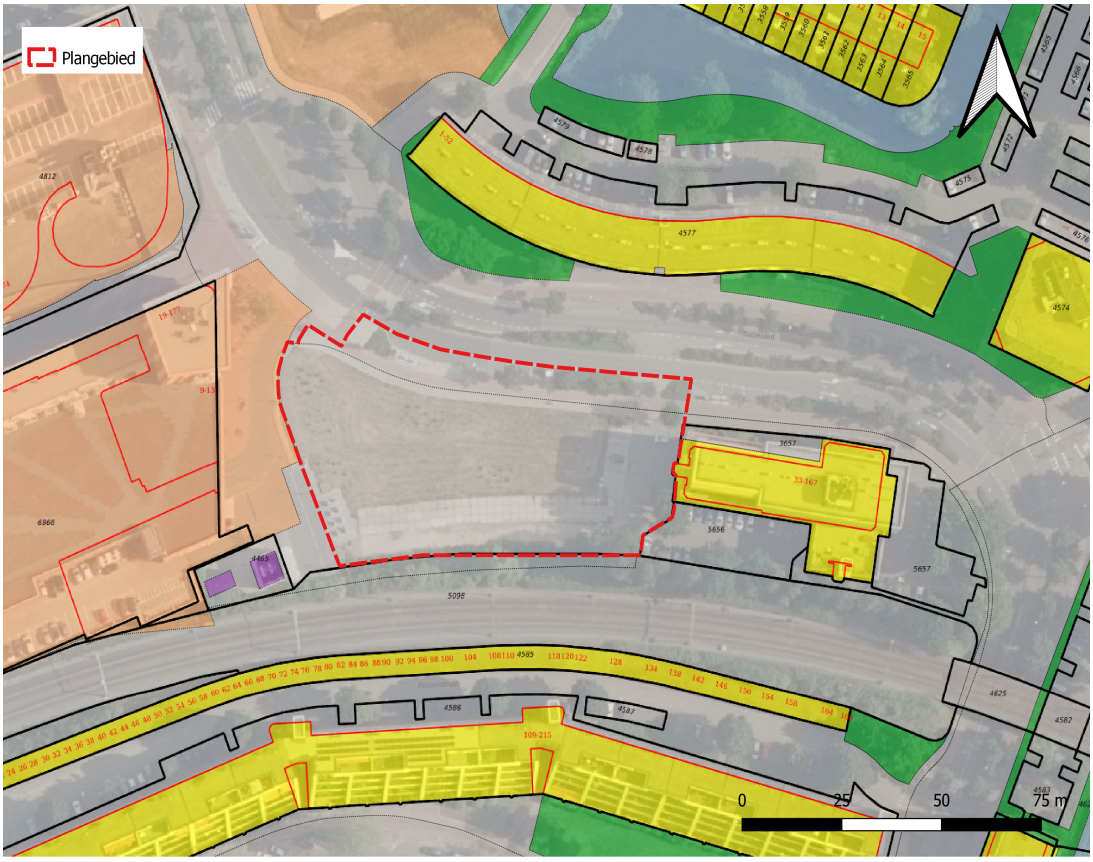
De locatie Cadenza 2 aan de Italiëlaan ligt in de binnenstad van Zoetermeer, aan de oostrand van het Stadshart. Het Stadshart is het jaren 80-deel dat samen met het Woonhart en de historische Dorpsstraat de binnenstad van Zoetermeer vormt. Dit kavel heeft een oppervlakte van circa 4.300 m^2 en ligt naast Cadenza I, dit is een deel van het stadshart met een mix van voorzieningen en woningen. Aan de oostkant grenst het aan het jongerencomplex Casa Italia.

Cadenza 2 is al enige jaren in beeld voor woningbouw. De gemeenteraad heeft in maart 2018 de uitgangspuntennotitie Cadenza 2 vastgesteld. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op de Visie Binnenstad 2030 (uit 2012) en op de groeiambities van de stad in het kader van het programma “Schaalsprong”. Met de Visie Binnenstad geeft de gemeente Zoetermeer richting aan hoe de kwaliteit van haar binnenstad behouden en verder versterkt kan worden. Zo heeft de gemeente de ambitie om ongeveer 2.000 woningen toe te voegen aan het centrum, vooral gericht op doelgroepen met een stedelijke levensstijl. Bijzondere aandacht wordt daarbij gegeven aan jongeren. Zo is de wens van de raad om op Cadenza 2 jongerenwoningen en

appartementen te realiseren. Om dit te kunnen doen moet de huidige Verkeers-bestemming van de locatie, gewijzigd worden in een Woon-bestemming.

1.3 Huidige juridische planologisch regime

Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan "Stadscentrum/Dorpsstraat", vastgesteld door de gemeenteraad van Zoetermeer op 14 mei 2014. Ter plaatse van het plangebied vigeert tevens het bestemmingsplan "Parapluherziening Parkeren en Geluidsgevoelige objecten", vastgesteld door de gemeenteraad van Zoetermeer op 15 mei 2018. Het plangebied heeft de enkelbestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'.



Figuur 1.2 Vigerend bestemmingsplan (bron: QGIS, eigen bewerking).

Binnen de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' gelden op basis van het vigerende bestemmingsplan de volgende regels:

24.1 Bestemmingsomschrijving

24.1.1 Doeleindenomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. straten, erven en pleinen;
b. fiets- en voetpaden;
c. fietsenstallingen;
d. ongelijkvloerse kruisingen;
e. geluidoverdrachtbeperkende voorzieningen;
f. windbeperkende voorzieningen;
g. groenvoorzieningen;
h. kunstwerken;
i. nutsvoorzieningen;
j. objecten van beeldende kunst;
k. objecten voor reclame;

l. parkeervoorzieningen;
m. speelvoorzieningen;
n. vlaggenmasten en lichtmasten;
o. terrassen;
p. voorzieningen voor het openbaar vervoer;
q. waterpartijen en waterlopen;
r. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - openbaar vervoer station' tevens een openbaar vervoerstation met bijbehorende voorzieningen zoals wachtruimten, luifels, lift- en trapgebouwen;
s. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - evenemententerrein 2' tevens evenementen, met inachtneming van het gestelde in lid 24.5.2;
t. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' tevens een ondergrondse parkeergarage;
u. ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' tevens een ondergrondse ontsluitingsweg van/naar een parkeervoorziening;
v. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - fietsenstalling' tevens een ondergrondse fietsenstalling met bijbehorende (bovengrondse) voorzieningen;
w. ter plaatse van de aanduiding 'water' tevens water,

met de daarbij behorende bouwwerken.

Toetsing beoogde ontwikkeling aan vigerende bestemmingsplan
Het plan Cadenza 2 betreft de bouw van woningen in combinatie met andere functies in de plint van het gebouw. Binnen de vigerende bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied', is de functie 'Wonen' niet toegestaan. Het bouwvolume van de voorgenomen ontwikkeling bestaat uit twee volumes. Te weten een horizontaal en verticaal deel. Het horizontale deel bestaat uit 4 á 5 lagen. Het verticale deel heeft een hoogte van 70 meter plus of min 10%, dus minimaal 63 en maximaal 77 meter. De gewenste bebouwing is op basis van het vigerende bestemmingsplan evenmin toegestaan. Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken dient een planologische procedure doorlopen te worden.

1.4 Doel van het bestemmingsplan

Het doel is om ter plaatse van het plangebied woningbouw te realiseren met een aantal aanvullende commerciële functies in de plint. In de huidige planologische situatie is ter plaatse geen woonfunctie toegestaan. Voorliggend bestemmingsplan is primair bedoeld om de beoogde ontwikkelingen juridisch en planologisch mogelijk te maken.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 van voorliggend plan bevat de aanleiding van het project. In hoofdstuk 2 wordt het actueel beleidskader geschetst. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de bestaande situatie. In hoofdstuk 4 wordt de behoefte, stedenbouw en ruimtelijke impact behandeld. In hoofdstuk 5 worden de relevante randvoorwaarden en omgevingsaspecten ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling behandeld. Hoofdstuk 6 wordt de uitvoerbaarheid van voorliggend plan en de inspraak behandeld. Ten slotte wordt in hoofdstuk 7 een toelichting gegeven op de gekozen planvorm en de gedachten die ten grondslag liggen aan de juridische regeling zoals deze op de verbeelding en in de regels is opgenomen.

Hoofdstuk 2 Beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

Het kader voor een bestemmingsplan wordt gevormd door diverse nationale, provinciale, regionale, en (deel)gemeentelijke nota's. Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke beleidskaders (randvoorwaarden) aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor het plangebied waarmee rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk wordt voor het plangebied het relevante algemene beleid beknopt samengevat.

2.1.1 Barro (2011) en Nationale Omgevingsvisie

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 Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Deze omgevongsvisie bundelt het nationale ruimtelijke en infrastructuurbeleid in 21 nationale belangen. Met de uitbreiding van het Barro en het Bro is de juridische verankering van de NOVI nagenoeg compleet.

Relatie tot het plangebied
De ontwikkeling die middels voorliggend bestemmingplan mogelijk wordt gemaakt is een verdichting van het stedelijk gebied en derhalve niet in strijd met de nationale belangen op grond van het Barro en de NOVI.

2.1.2 Besluit ruimtelijke ordening (2012)

De Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro) is als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- Bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- Lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
- Lid 3: indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
- Lid 4: een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat het bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Toelichting op gebruik
De Ladder is in de Nota van Toelichting (Stb. 2017, 182) gemotiveerd: “Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting. Tevens wordt de mogelijkheid geboden in het derde lid, om de toepassing van de Ladder door te schuiven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. De verwachting is dat de Ladder hierdoor beter hanteerbaar zal zijn, beter aansluit bij het geheel aan vereisten aan een toelichting bij bestemmingsplannen en tot minder onderzoekslasten zal leiden.”

Relatie tot het plan
Indien sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, dient de Ladder voor duurzame verstedelijking te worden doorlopen. Voor de definitie van een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verwezen naar artikel 1.1.1 lid 1 sub i van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Onder andere de ruimtelijke ontwikkeling van een woningbouwlocatie is een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) heeft in haar overzichtsuitspraak over de Ladder voor duurzame verstedelijking geoordeeld dat de realisatie van 11 woningen – of minder – niet is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.1 lid 1 sub i Bro (ECLI:NL:RVS:2017:1724).

De provincie Zuid-Holland heeft begin 2014 ingestemd met het actueel en realiseerbaar woningbouwprogramma van de negen gemeenten in de regio Haaglanden. Dit programma gaat er van uit dat er in de periode 2010 tot 2019 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 woonvisie 2015 van Zoetermeer sluit aan op de visie van de provincie op het wonen en het gezamenlijke woningbouwprogramma van de gemeenten binnen de regio Haaglanden. De woningbouwprogrammering wordt jaarlijks op elkaar afgestemd.

Voor het plan geldt als uitgangspunt dat ten minste 60 jongeren woningen worden gerealiseerd. Dit plan wordt beschouwd als een goede versterking van het Zoetermeerse woonaanbod, omdat hiermee invulling wordt gegeven aan de bestaande behoefte aan woningen, zoals vermeld in de Woonvisie 2015 en vastgelegd met de prestatieafspraken Zoetermeer 2016-2019. De gemeenteraad heeft op 5 maart 2018 uitgangspunten vastgesteld voor het plangebied, waaronder de realisatie van ten minste 60 jongerenwoningen en commerciele woningen. Het voorgenomen project draagt door de realisatie van ten minste 60 jongeren woningen aan de ambitie om te voorzien in voldoende woningen. Cadenza II maakt

onderdeel uit van het bouwprogramma zoals genoemd in Regionale Woonvisie.

Geconcludeerd kan worden dat voorliggend plan past in de woningbehoefte van Zoetermeer en voorziet in de vraag naar woningen voor onder andere jongeren met een hoogstedelijke woonbehoefte. De meest recente opgave van het Zoetermeerse woningbouwprogramma is nog niet aanvaard door de provincie Zuid-Holland. In het voorjaar van 2020 wordt een oordeel van de provincie verwacht. Daarnaast zal de provincie Zuid-Holland om een reactie worden gevraagd in het vooroverleg. Het programma voegt kwaliteit toe aan de bestaande voorraad en de voornemens passen binnen het regionaal afgestemde kader. Het plan voldoet aan de voorwaarden voor duurzame verstedelijking.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Per 1 april 2019 is de Zuid-Hollandse Omgevingsvisie in werking getreden. In de Omgevingsvisie is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Er is daarom geen eindbeeld voor 2030 of 2050 opgenomen, maar de maatschappelijke opgaven zijn vertaald in ambities. In de Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving vastgesteld:

1. Naar een klimaatbestendige delta

Het inrichten van de fysieke leefomgeving op een manier waarop deze klimaatbestendig blijft. Voorbeelden daarvan zijn: meer ruimte bieden aan water en het rekening houden met de impact van klimaatverandering bij nieuwe ruimtelijke projecten.

2. Naar een nieuwe economie: the next level

De stap naar een circulaire economie in 2050, met grote gevolgen voor onder andere het haven-industrieel complex en de glastuinbouw. Er wordt ingezet op bijvoorbeeld digitalisering en een aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving.

3. Naar een levendige meerkernige metropool

De stap naar een gezonde, sociale en duurzame samenleving. Er moet een fors aantal woningen worden gerealiseerd en de woonvoorraad dient te worden verduurzaamd. Ook zullen steden met elkaar verbonden moeten worden tot één metropolitaan gebied. In dit gebied zullen we moeten inzetten op het versterken van het leef- en vestigingsklimaat.

4. Energievernieuwing

Zuid-Holland wil de fossiele bronnen vervangen door hernieuwbare bronnen. Er worden maatregelen genomen om energie te besparen en het gebruik van aardgas drastisch te verminderen. Ook wordt ingezet op innovatie: nieuwe mogelijkheden voor energiegebruik uit wind, zon, biomassa, water en aardwarmte.

5. Best bereikbare provincie

De provincie moet optimaal verbonden zijn en blijven met regionale, landelijke en internationale centra. Er worden verkeersknelpunten aangepakt en de mobiliteitssector kan schoner worden gemaakt en verduurzamen. Ook wordt ingezet op OV, gebruik van de fiets en vervoer over water.

6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Een groene leefomgeving draagt bij aan een gezonde leefstijl van de inwoners van de provincie, maar het landschap en de biodiversiteit staat ook onder druk door het groeiend aantal inwoners, economische ontwikkeling en klimaatverandering. De kwaliteit van de leefomgeving kan worden versterkt door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien.

Voor het realiseren van maatschappelijke belangen wordt vanuit bovenstaande vernieuwingsambities gewerkt en vanuit opgaven in gebieden. Daarnaast wordt vanuit twaalf

samenhangende opgaven de zorg voor een goede omgevingskwaliteit ingevuld. Per opgave zijn de beleidskeuzes aangegeven.

Beleid ruimtelijke kwaliteit

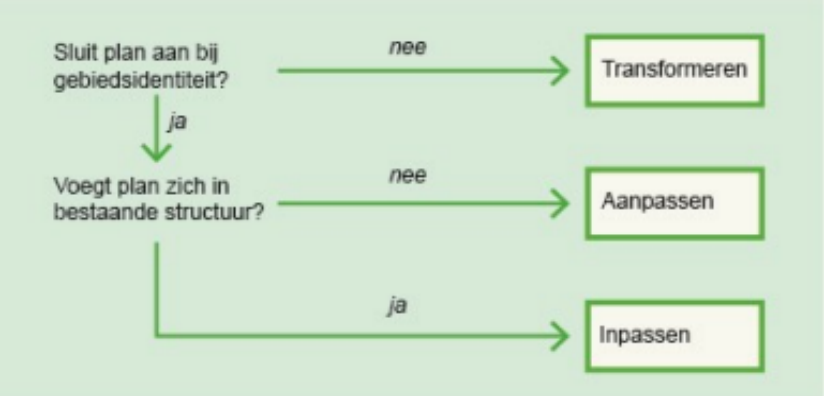
De inzet van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening ('handelingskader ruimtelijke kwaliteit'). De kwaliteitskaart en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten:

- De aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meer of mindere mate passend is. In een agrarisch gebied passen stedelijke functies als woonwijken of bedrijventerreinen niet bij de aard en zijn daarmee gebiedsvreemd. De schaal van een gebied ('korrelgrootte') bepaalt of een ontwikkeling al dan niet past bij die schaal. Het 'laadvermogen' van een coulisselandschap is immers anders dan dat van een open veenweidepolder.
- Een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van een gebied heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid.
- Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen. Dit geldt eveneens naarmate de kwaliteit van een gebied bijzonderder of kwetsbaarder is.
- De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is.

In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling.

- Inpassing. Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van het landschap. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of de herstructurering van een woonbuurt. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met bijzondere kwaliteit. Uitgangspunt is dat bij inpassing een ontwikkeling volledig past binnen de richtpunten.
- Aanpassing. Dit betreft een ontwikkeling die niet past bij de aard of de schaal van een gebied en daarmee niet geheel past binnen de richtpunten. Voorbeelden zijn een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied, een nieuw landgoed en de verbreding van een provinciale weg. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat, Ontwerpoptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen zijn nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.
- Transformatie. Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat een nieuw landschap of stedelijk gebied ontstaat. De ontwikkeling past niet bij de aard en schaal van het gebied. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerrein of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden. Bij transformatieopgaven is bijna altijd een provinciaal doel of belang in het geding en zal de betrokkenheid van de provincie zich richten op een actieve behartiging van provinciale doelen en een kwalitatief optimaal resultaat. Gelet op de verandering van het gebied is het reëel om aan te nemen dat niet aan alle richtpunten kan worden voldaan, maar dat door middel van een nieuw integraal ontwerp er een nieuwe ruimtelijke kwaliteit ontstaat. Ook hierbij kunnen ontwerpoptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen nodig zijn om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.



Figuur 2.1 Soorten ontwikkeling.

De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit vormen een uitwerking van de kwaliteitskaart en de richtpunten op gebiedsniveau, en zijn opgesteld in samenwerking met regionale partijen. Ze bieden een gebiedsspecifieke handreiking voor het omgaan met ruimtelijke kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast het generieke kwaliteitsbeleid, dat geldt voor de gehele provincie, wordt een tweetal beschermingscategorieën onderscheiden, waar onder voorwaarden van ruimtelijke kwaliteit ook ontwikkelingen mogelijk zijn, maar waar vanwege de kwetsbaarheid of bijzonderheid extra voorwaarden van toepassing zijn.

Relatie tot het plangebied
Bij de ontwikkeling zal onder andere rekening moeten worden gehouden met de impact op klimaatverandering, de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving. De ontwikkeling van woningen sluit aan op de opgave om een fors aantal (jongeren)woningen te realiseren. De bestaande braakliggende gronden worden zodoende beter benut en het bestaand stedelijk gebied wordt versterkt. Het plan kan hiermee beschouwd worden als een inpassingsontwikkeling binnen het centrumgebied van de gemeente Zoetermeer. Het gebouw, bestaande uit een horizontale en verticale bouwlaag, dient door zijn vormgeving (architectuur, bouwmassa, hoogte) de entree van het Stadshart te markeren. Er wordt aangesloten bij de karakteristieke kenmerken van de omgevingsbebouwing binnen het Stadshart en omgeving van het plangebied. Hiermee voldoet het plan aan de van toepassing zijnde richtpunten en daarmee aan het ruimtelijke kwaliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland.

2.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Per 1 april 2019 is, naast de Omgevingsvisie, ook de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening in werking getreden. De inhoud van de omgevingsvisie is voor een groot deel leidend voor de inhoud van de omgevingsverordening. In de verordening van provinciale staten van Zuid-Holland zijn de regels opgenomen voor het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving. Voor voorliggend plan is met name afdeling '6.2 Bestemmingsplannen' van de omgevingsverordening van belang.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Hoe groot die ruimtelijke impact is, wordt in specifieke gevallen bepaald aan de hand van gebiedsprofielen en door onderscheid te maken in drie soorten ontwikkeling: inpassing, aanpassing en transformatie. Gelet op het uitgangspunt dat de ruimtelijke kwaliteit als gevolg van ontwikkeling per saldo niet afneemt, dient de toetsing aan ruimtelijke kwaliteit een integraal onderdeel te vormen van de planvorming en afweging.

Artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit

Een bestemmingsplan kan 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 ten minste 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 als 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 als bedoeld in het derde lid.

Artikel 6.10 Stedelijke ontwikkelingen

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet 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.

7. 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.
8. Gedeputeerde staten kunnen een regionale visie voor wonen of bedrijventerreinen vaststellen. Een bestemmingsplan bevat geen bestemmingen die in strijd zijn met de door gedeputeerde staten vastgestelde regionale visie.

Stedelijke ontwikkelingen

Uitgangspunt van de strategie voor de bebouwde ruimte is betere benutting van het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Stedelijke ontwikkeling vindt daarom primair plaats binnen BSD. Onbebouwd gebied kan soms worden beschouwd als 'bestaand stads- en dorpsgebied', met name als het een terrein betreft dat grotendeels is omringd door wel gebouwd gebied. Niet alle vraag naar wonen en werken kan en hoeft te worden opgevangen binnen BSD. De ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (2012) (Bro) bevat het handelingskader.

Voor de onderbouwing van de actuele behoefte wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van voorliggend plan.

Relatie tot het plangebied

Zoals reeds in paragraaf 2.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland is geconstateerd, past de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet het aan de richtpunten van de kwaliteitskaart. Hiermee wordt voldaan aan de Omgevingsvisie en aan artikel 6.9 van de Omgevingsverordening en is het niet noodzakelijk om een beeldkwaliteitsparagraaf in het bestemmingsplan op te nemen. Het plan betreft een stedelijke ontwikkeling binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. In onderhavig plan wordt in paragraaf

2.1 de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen, waarmee voldaan wordt aan artikel 6.10 van de Omgevingsverordening.



Figuur 2.2 Bestaand stads- en dorpsgebied 2018.

2.2.3 Programma ruimte

De Visie Ruimte Mobiliteit kende het 'Programma ruimte', welke de operationele doelen en de realisatiemix om doelen te (doen) bereiken beschreef. Delen van dit programma zijn naar het visiedeel omgezet en het resterende deel is onderdeel geworden van het Omgevingsbeleid per 1 april 2019. Het gehele Omgevingsbeleid is alleen redactioneel gewijzigd, de beleidsinhoud is niet veranderd.

De realisatiemix uit het programma ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet. Het Programma Ruimte speelt in onderhavig project een belangrijke rol bij de motivatie van de regionale behoefte aan (extra) woningen. Gemeente Zoetermeer is gelegen binnen de regio Haaglanden. In 2019 is een nieuwe Woningbehoefteraming gemaakt door de provincie Zuid-Holland. Volgens die raming is tot 2040 behoefte aan nieuwe woningen binnen de regio Haaglanden en meer specifiek binnen de gemeente Zoetermeer waartoe voorliggend plangebied behoort. De woning behoefteramring (WBR) wordt uitgedrukt in de gewenste woningvoorraadtoename en bedraagt voor de gemeente Zoetermeer tot 2030 in totaal 3.300 woningen. Binnen de woningmarktregio Haaglanden bedraagt de WBR 65.866. Het cumulatieve woningbouwprogramma van de gemeenten uit de woningmarktregio bedraagt 67.398 woningen. Dit is ruim binnen de ruimte die de Provincie Zuid-Holland biedt voor overprogrammering (130% van de WBR). De gemeente Zoetermeer wordt gestreefd streeft naar meer woningen dan eerder genoemd aantalde WBR. De gemeente beoogt hiermee vooral te bouwen voor de regionale woningbehoefte naar stedelijke woonmilieus. De voorgenomen ontwikkeling “Cadenza II” draagt bij aan het vervullen van die regionale behoefte.

			2019	2020-2025	2025-2030	2030-2035	2035-2040
Zuid-Holland	Den Haag (regio)	Delft	1.160	4.090	3.140	2.530	2.110
		Den Haag	5.680	21.950	19.860	18.220	16.540
		Leidschendam-Voorburg	170	260	-170	-290	-340
		Midden-Delfland	10	260	200	110	60
		Pijnacker-Nootdorp	230	960	940	540	160
		Rijswijk	80	-180	290	310	290
		Wassenaar	20	-350	-670	-800	-800
		Westland	610	2.810	1.180	1.250	680
		Zoetermeer	480	1.600	1.250	710	490
		Totaal Regio	8.440	31.400	26.020	22.580	19.190
	Totaal Provincie		8.440	31.400	26.020	22.580	19.190

Tabel 2.1 Woningbehoefteraming (WBR) uitgedrukt in gewenste woningvoorraadtoename.

Relatie tot het plangebied

In de Omgevingsvisie (paragraaf 2.2.1), geeft de provincie aan dat zij voor de bebouwde ruimte streeft naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied. De provincie zet ten eerste in op verdichting, concentratie en specialisatie binnen het bestaand stads- en dorpsgebied en ten tweede op een hiërarchie van knooppunten en centra met een goede onderlinge bereikbaarheid. Aangezien het plangebied gelegen is in de binnenstad van Zoetermeer, aan de rand van het Stadshart, kan geconcludeerd worden dat het plan in lijn is met de Omgevingsvisie en het Programma Ruimte. Hierin wordt in gezet op een verdichting van het bestaand stads- en dorpsgebied.

Daarnaast is gebleken dat tot 2040 behoefte is aan nieuwe woningen binnen de regio Haaglanden en meer specifiek binnen de gemeente Zoetermeer. Dat betekent dat er vanuit de provincie in zijn algemeenheid geen beperkingen worden opgelegd aan de voorgenomen ontwikkeling Cadenza 2, aan de Italiëlaan te Zoetermeer.

2.2.4 Convenant klimaatadaptief bouwen in Zuid-Holland

Nieuwbouwlocaties in Zuid-Holland worden zoveel mogelijk klimaatadaptief gebouwd, zodat ze bestand zijn tegen weersextremen als gevolg van klimaatverandering. Deze ambitie is vastgelegd in het convenant Klimaatadaptief bouwen. Dit is ondertekend door onder meer bouwbedrijven, gemeenten (waaronder de gemeente Zoetermeer), de provincie, waterschappen, maatschappelijke organisaties, financiers en projectontwikkelaars.

Klimaatadaptief bouwen moet leiden tot:

- minder wateroverlast;
- minder hittestress;
- minder nadelige gevolgen van langdurige droogte en bodemdaling, en
- meer biodiversiteit.

Deze principes zijn vastgelegd in een programma van eisen voor klimaatadaptief bouwen.

Doel (Omgevingsvisie) Meer info: zie bijsluiter	Eis (Omgevingsplan)	Range
Hevige neerslag leidt niet tot schade aan infrastructuur, gebouwen, eigendommen of groen in de bebouwde omgeving.	N1: Een groot deel van de neerslag (50 mm) van een korte hevige bui (1/100 jaar, 70 mm in 1 uur) op privaat terrein wordt op dit terrein opgevangen en vertraagd afgevoerd. De berging is niet eerder dan in 24 uur leeg en is in maximaal 48 uur weer beschikbaar, of wordt gestuurd.	40-70 mm
	N2: In het plangebied treedt geen schade op aan bebouwing en voorzieningen bij extreem hevige neerslag (1/250 jaar, 90 mm/u).	
Langdurige droogte leidt niet tot verdroging of schade aan de bebouwde omgeving.	D1: De inrichting van het plangebied is afgestemd op de verwachte grondwaterstanden en de zoetwaterbeschikbaarheid tijdens droogte.	
	D2: In het plangebied wordt 50% (450 mm) van de jaarlijkse neerslag geïnfiltreerd.	20-100%
Tijdens hitte biedt de bebouwde omgeving een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.	H1: Tenminste 50% schaduw in het plangebied op de hoogste zonnestand voor verblijfsplekken en gebieden waar langzaam verkeer zich verplaatst.	20-60%
	H2: Tenminste 40% van alle oppervlakken wordt warmtewerend of verkoelend ingericht/gebouwd om opwarming van het stedelijk gebied verminderen.	30-80%
	H3: Koeling van gebouwen leidt niet tot opwarming van de (verblijfs-)ruimte in de directe omgeving.	
Bodemdaling in bebouwd gebied blijft beperkt en betaalbaar.	Bo1: Maatregelen die schade door bodemdaling tegengaan en kosteneffectief zijn over de levensduur van 60 jaar worden in het ontwerp opgenomen.	
Groenblauwe structuur en biodiversiteit worden versterkt op de planlocatie en in de directe stedelijke omgeving.	B1: Het horizontale en verticale oppervlak wordt in samenhang met de groenblauwe structuren in de bredere omgeving ingericht en creëert een hoogwaardige habitat voor ten minste gebouw bewonende soorten.	1-3 Soorten-categorieën
De bebouwde omgeving is bestand tegen **overstromingen.**	V1: Voor overstromingen met een waterdiepte tot 20 cm treedt geen schade aan gebouwen op en blijven hoofdwegen begaanbaar.	
	V2: Voor overstromingen met een waterdiepte tot 50 cm worden maatregelen getroffen om schade aan gebouwen te beperken, als deze doelmatig zijn.	
	V3: Voor overstromingen met een waterdiepte tot 200 cm worden maatregelen getroffen om vitale infrastructuur en kwetsbare objecten te beschermen.	
	V4: Voor overstromingen met een waterdiepte boven 200 cm worden maatregelen getroffen om veilig te kunnen schuilen in het overstroomde gebied.	

Figuur 2.6: Programma van eisen klimaatadaptief bouwen

Relatie tot bestemmingsplan

Stadswaarde hecht dezelfde waarde aan natuurontwikkeling in de stad als aan de ontwikkeling van ‘stenen’ en woonprogramma’s. De daken zullen waar mogelijk worden voorzien van extensieve groene retentiedaken die niet alleen water vasthouden, maar ook bijdragen aan de biodiversiteit in de stad Zoetermeer. Het slim omgaan met de daken draagt bij aan de oplossing van stedelijke problematiek ten aanzien van wateroverlast, droogte en hittestress. Daarnaast zorgen intensief groene ruimtes aan het gebouw voor luchtzuivering, koeling en waterretentie. Overstekken, diepe negges en lichte kleuren dragen vervolgens bij aan natuurlijke koeling.

Doordat het groen ten opzichte van het maaiveld op hoogte groeit, gelden voor de beplanting bijzondere randvoorwaarden. Veel planten en stadsbeesten hebben maar een kleine biotoop nodig, waardoor zich planten en insecten kunnen nestelen in de het aangebrachte groen op de daken. Door slim om te gaan met deze beplanting, verscheidenheid van ruimtes en het toepassen van een mix van gesloten en poreuze oppervlakten, worden de groene terrassen een robuuste basis voor een biodivers gebouw. Afhankelijk van hoogte en oriëntatie worden nestkasten voor gierzwaluwen en vleermuizen geïntegreerd. Om de kans op succes te vergroten zal een stadsecoloog worden betrokken bij de praktische invulling.

De tuin van het gebouw wordt in samenwerking met een stadsecoloog ingericht, waarbij soorten gekozen worden op hun bijdrage aan de biodiversiteit, de waterbehoefte en de fijnstofopname. Belangrijk groenelement in de tuin is de groene wand, waar eveneens ruimte zal zijn voornestkasten. De diverse dakterrassen bieden tevens een groen landschap voor bewoners. Het talud van het spoor geeft kansen om het daar aanwezig groen te optimaliseren. Echter deze grond behoord niet tot het plan.

Door de combinatie van waterbergend groen en een retentiesysteem, wordt het mogelijk om regenwater lokaal te bufferen op de daken, de lokale beplanting te bevloeien in tijden met beperkte regenval en het waternetwerk van de stad ontlasten. Het water wordt daarmee geleidelijk naar het riool afgevoerd en er wordt een bijdrage geleverd aan de biodiversiteit van Zoetermeer.

Conform het convenant Klimaatadaptief bouwen wordt op de daken 50mm regenwater opgevangen. De schade aan gebouwen bij droogte wordt voorkomen door de fundering op

palen. Daarnaast wordt gedacht aan het aanbrengen van infiltratie kratten onder de parkeerlaag. De fundering op palen zorgt er tevens voor dat bodemdaling eveneens niet leidt tot schade aan en/of beperking van de bruikbaarheid van de gebouwen.Bij de inrit van de parkeergarage worden daaarom stootplaten toegepast zodat bij enige daling van de bodem toch goed naar binnen gereden kan worden.
Het gebouw zelf draagt bij aan het voorkomen van hittestress. Het gebouw is zo ontworpen dat de verblijfsplekken en langzaam verkeersroutes ter plaatse van de Italielaan in de schaduw liggen. Daarnaast wordt door het toepassen van WKO de omgeving bij koeling niet opgewarmd. De warmte wordt namelijk in de bodem opgeslagen voor de winterperiode.

Doordat het hoogbouw betreft zijn praktisch alle woningen boven de 2 meter boven maaiveld gelegen. Van de 223 woningen zijn 6 stuks op de begane grond gelegen en deze woningen zullen dus bij een overstroming schade oplopen. Overigens hebben deze woningen een eerste verdieping waar veilig geschuild kan worden bij een overstroming.

Door het nemen van bovenstaande maatregelen sluit het plan goed aan bij ambities van de provincie Zuid-Holland m.b.t. klimaat adaptief bouwen.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Woonvisie Woningmarktregio Haaglanden 2017-2021

Als belangrijkste doel van de nieuwe regionale woonvisie zien de gemeenten het samen verder versterken van de woningmarktregio Haaglanden, het toekomst-proof maken van dit woongebied. De regionale woonvisie is richtinggevend voor gemeenten bij hun lokale woonbeleid.

Tot 2025 komen er, zo is de verwachting, ruim 50.000 huishoudens bij in de regio Haaglanden. Onder hen bevinden zich met name veel jonge huishoudens in de leeftijd van 25 tot 40 jaar (circa 14.000), jonge ouderen van 55 tot 75 jaar (27.351) en ouderen van 75 jaar en ouder (circa 22.000). Het aantal huishoudens in de leeftijd van 40 tot 55 jaar neemt daarentegen juist met circa 11.000 af. Voor jonge huishoudens geldt over het algemeen dat deze doelgroep op zoek is naar relatief goedkopere woningen in vergelijking met ouderen.

Voor de regio betekenen deze cijfers dat er in de komende jaren een aanzienlijke bouwopgave ligt om iedereen aan een goede woning te helpen. Een opgave waarbij de focus niet alleen op eengezinswoningen, maar ook op gestapelde woningbouw gericht dient te zijn. Dit laatste vanwege de verwachte toename van het aantal kleinere huishoudens.

Relatie tot het plangebied
Het plan voorziet in een woningbouwontwikkeling, waarbij als uitgangspunt geldt dat ten minste 60 jongerenappartementen gerealiseerd dienen te worden. Het plan sluit zodoende aan bij de regionale woonvisie. Hieruit blijkt dat de ambitie is om voldoende woningvoorraad te realiseren op basis van de verwachte provinciale prognose van 50.000 woningen tot 2025.

2.3.2 Hoogheemraadschap Rijnland

Het beleid van het Hoogheemraadschap Rijnland is vastgelegd in het waterbeheerplan 5 'Waardevol water 2016-2021', de Keur, peilbesluiten en de leggers. Rijnland wil samen met zijn omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. De watertaak betreft de volgende doelen:

- Waterveiligheid: Bescherming tegen overstromingen vanuit zee en de rivieren.
- Voldoende Water: Er is voldoende water. Niet te veel en niet te weinig, passend bij het gebruik.
- Schoon en gezond water: Rijnlands water is schoon, zodat de mens, de natuur en economie er optimaal gebruik van kunnen maken.
- Waterketen: Het afvalwater wordt optimaal gezuiverd en de grondstoffen hergebruikt.

Voor ontwikkelingen is het waterbeheerplan 5 Waardevol water 2016 – 2021 van het hoogheemraadschap van belang. Ontwikkelingen gaan vaak gepaard met een toename van

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

Waterplan Zoetermeer
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. Het plan wordt in paragraaf 2.4.13 Waterplan Zoetermeer (2002) van deze plantoelichting nader toegelicht.

Relatie tot het plangebied
In paragraaf 5.4 Water van voorliggend plan zal nader op het wateraspect worden ingegaan.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Omgevingsvisie Zoetermeer 2040

De Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 is de toekomstvisie voor de stad. Een visie voor de komende twintig jaar. Het schetst een integraal lange termijn perspectief voor sociale, economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Een perspectief waarin een aantal dalende trends, zoals een afnemende woonaantrekkelijkheid en sociaaleconomische kracht zijn gekeerd en een opwaartse beweging voor de stad in gang is gezet. Een visie voor een stad en samenleving die werken aan een sterker fundament en beter in balans komt. De Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 is ook de omgevingsvisie voor de gemeente Zoetermeer in het kader van de Omgevingswet. In de Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 zijn de volgende zes hoofdlijnen beschreven:

1. Zoetermeer is mijn thuis

In 2040 is Zoetermeer een stad in balans. Een stad waarin iedereen zich welkom en thuis voelt. De stad heeft een breed palet aan inwoners met verschillende leefstijlen. Zij vormen een levendige en inclusieve samenleving.

Nieuwbouw zal met meer precisie worden ingezet. In de nieuwbouwproductie stapt gemeente Zoetermeer af van de standaard verdeling van percentages sociale huurwoningen, vrije sector huurwoningen en vrije sector koopwoningen. Ze gaat naar een meer precieze verdeling, waarbij maatwerk per wijk of project wordt geleverd. Daarbij wordt meer spreiding en diversiteit van verschillende typen woningbouw in elke wijk gecreëerd, en wordt gezorgd dat er in de stad voldoende woningen bijkomen in elk segment .

2. Duurzame stad in en tussen de parken

In 2040 onderscheidt Zoetermeer zich in de regio als groene suburbane stad. De stad is dooraderd met een netwerk van groenzones, parken en water. Zij vormen een aansluitend geheel met de groengebieden die de stad omringen. Dit groene karakter vormt in 2040 dé identiteit van Zoetermeer. In 2040 wil gemeente Zoetermeer dat het groen functioneel gebruikt wordt en meer is dan decor.

3. Palet van wijken en buurten

Elke wijk geeft in 2040 invulling aan zijn eigenheid. Elke plek schrijft - stap voor stap - zijn eigen historie en verhaal. Hiervan zijn de inwoners, ondernemers en organisaties de auteur.

Nieuwe ontwikkelingen dienen het fundament van de stad te versterken: oftewel de kracht van bestaande wijken laten toenemen. Het gaat om nieuwbouwprojecten die leiden tot

sociaaleconomische impulsen van de omliggende buurten en wijken. Of bijdragen aan de bestaansbasis van voorzieningen in de bestaande wijken en buurten.

4. Doorlopende ontplooiingskansen voor iedereen

In 2040 heeft iedere Zoetermeerder – ongeacht zijn of haar achtergrond en afkomst – kansen om zich te blijven ontwikkelen en stappen te zetten op de sociaaleconomische ladder.

5. Stad van toegepaste innovatie

In 2040 heeft Zoetermeer het profiel als stad van de toegepaste innovaties. Een profiel dat is geworteld in de oorsprong van de stad. Een stad en samenleving, die niet geremd worden door oude inzichten en behoudende tradities.

6. Zoetermeer regiostad

In 2040 profiteert Zoetermeer van de regio en de regio profiteert van Zoetermeer. Dit raakt een keur aan onderwerpen zoals wonen, arbeidsmarkt, economie, cultuur, natuur en bereikbaarheid.

Relatie tot het plangebied

Voorliggend plan voorziet in de bouw van gestapelde woningen met een mix aan woningtypen: jongeren woningen, huur- en koopappartementen. Gemeente Zoetermeer levert conform de omgevingsvisie maatwerk voor deze locatie door voorwaarden over de verschillende type woningen in de koop-/realisatie-overeenkomst vast te leggen. Zo dienen minimaal 60 tot maximaal 80 huurwoningen voor jongeren te worden gerealiseerd en dient dit aangevuld te worden met commerciële appartementen (vrije-sector-huur- of koopwoningen). Daarnaast dient de plint van het gebouw te voorzien in een stedelijk programma met maatschappelijke/ commerciële voorzieningen m.u.v. horeca en detailhandel. Dit draagt bij aan het versterken van het fundament van de stad.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt in overeenstemming met de Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 maatwerk geleverd aan de behoefte op deze locatie.

2.4.2 Strategische agenda Zoetermeer 2040

De Strategische agenda 2040 slaat de brug tussen de ontwerp Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 en de uitvoering op lange termijn. In de strategische agenda staan de programma's opgenomen waaraan de komende jaren wordt gewerkt. In de bijlage van de strategische agenda wordt ook ingegaan op de wijze waarop we de participatie bij de uitvoering gaan opzetten. De agenda wordt regelmatig bijgewerkt. Hierdoor kan gemeente Zoetermeer stap voor stap de visie uitwerken en goed reageren op nieuwe inzichten en omstandigheden.

Het college zet de strategische agenda ‘in de steigers’ door middel van de onderstaande drie sporen:

1. Het doorlichten en bijstellen van het huidige beleid op basis van de Omgevingsvisie Zoetermeer 2040.
2. Het actualiseren van lopende programma's, projecten en acties op basis van de ingrediënten uit de Omgevingsvisie Zoetermeer 2040.
3. Direct aan de slag met programmavoorstellen voor twee pijlers uit de Omgevingsvisie Zoetermeer 2040. Het betreffen de pijlers:
    a. wijken voor de toekomst; en
    b. woningbouw als katalysator voor een sociaaleconomisch krachtige stad.

Voor pijler b geldt dat vooral gaat om de juiste woningen toe te voegen aan de stad, waarbij gestuurd wordt op kwaliteit (meer diversiteit, groter aandeel koop, duurder segment, empty nesters). Het gaat om het toevoegen van woningen, die zorgen voor een grotere diversiteit in de stad. Woningen en een woonomgeving die zorgen voor het vergroten van het eigenaarschap in de stad. De binnenstad en (nieuwe) ontwikkelgebieden, zoals Entreegebied en Kwadrant worden ingezet om de omliggende buurten en wijken een impuls te geven. Deze gebieden gaan ‘schuifruimte’ bieden voor de naastgelegen wijken.

Relatie tot het plangebied

Voorliggend plan draagt bij aan het vergroten van diversiteit met woningen in het huur- en koopsegment bestemt voor onder andere jongeren, maar ook met woningtypen geschikt voor empty nesters (nultredenwoningen met volop voorzieningen op loopafstand). Cadenza 2 maakt daarnaast deel uit van de Binnenstad waarbij het plan omliggende buurten een impuls kan geven door het bieden van schuifruimte en faciliteiten in de plint.

2.4.3 Visie Binnenstad 2040

De binnenstad staat voor nieuwe uitdagingen door onder meer de opgave om woningen toe te voegen, de concurrentie met de regio als het gaat om wonen en winkelen, maar ook door de sociaal-economische positie van Zoetermeer.

Een geactualiseerde visie op de ontwikkeling van de binnenstad is daarom noodzakelijk. De binnenstad is er om te winkelen, wonen, werken, verblijven. Het gaat niet alleen om het stapelen van stenen, het toevoegen van woningen in de binnenstad, maar ook om het realiseren van een hogere kwaliteit voor de binnenstad.

Het resultaat dat gemeente Zoetermeer wilt zien is een binnenstad met hoogwaardige stedelijke woonmilieus, in het oog springende architectuur, een breed aanbod van maatschappelijke en culturele voorzieningen, een levendig straatbeeld, een veilige, mooie en prettige openbare ruimte en groen. Er worden tenminste 2.000 woningen toegevoegd. Ook is er meer ruimte voor de fietser en de voetganger.

De uitwerking van de visie volgt op basis van concrete voorstellen. De lopende projecten zoals Markt 10, Centraal Park, Inleiding Upgrade, Cadenza 2, versnellingslocaties in de binnenstad worden nu al voorbereid en de komende jaren uitgevoerd.

In de Visie Binnenstad 2040 is voor Cadenza 2 opgenomen dat in 2018 de uitgangspunten zijn vastgesteld door de gemeenteraad van Zoetermeer. Hier worden (jongeren)woningen ontwikkeld.

Relatie tot het plangebied
Het plangebied ligt in de binnenstad van Zoetermeer aan de rand van het Stadshart. Eén van de ambities betreft het inzetten op stedelijke woonmilieus en daar draagt onderhavig initiatief aan bij door het bestaande braakliggende gebied te herontwikkeling tot een levendig gebied met een intensief woonprogramma, voor onder andere jongeren, en een markant gebouw.

2.4.4 Woonvisie Zoetermeer (2015)

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

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

Relatie tot het plangebied
Dit bestemmingsplan draagt bij aan de opgaven en ambities die in de Woonvisie zijn

benoemd, namelijk de bouw van duurzame en betaalbare woningen voor jongeren met een stedelijke levensstijl. In de Woonvisie streeft de gemeente naar het toevoegen van 200 extra jongerenwoningen op meerdere binnenstedelijke locaties in de stad. De ontwikkeling van Cadenza 2 draagt direct bij aan deze doelstelling. Tevens wordt middels voorliggend plan bijgedragen aan het levensloop bestendig maken van de woningvoorraad in Zoetermeer.

2.4.5 Woningbouwagenda 2017

De woningbouwagenda voorziet in een leidraad voor de gemeente om in de komende jaren richting te kunnen geven aan de kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwopgave van de stad. De vastgestelde woningbouwagenda Zoetermeer vormt de basis voor verdere groei in de komende 10 tot 15 jaar met 10.000 woningen en een zoekopgave tot 16.000 woningen.Ter verlichting van de woningnood dient in de eerste 3 tot 5 jaar een extra inspanning te worden verricht, met name voor die woningzoekenden die momenteel te weinig kans maken (zoals starters, en mensen die zijn aangewezen op de 'goedkope' vrije (huur- sector).

Relatie tot het plangebied
Voorliggend plan voorziet in de realisatie van jongerenappartementen en commerciële appartementen en draagt hiermee bij aan de verlichting van de bestaande woningnood.

2.4.6 Versnellingsagenda woningbouw 2018

De druk op de woningmarkt in Zoetermeer is groot en neemt snel toe. Met de Versnellingsagenda worden acties voorgesteld om de woningbouwproductie te versnellen.

Onderdeel van de Versnellingsagenda is om 14 extra woningbouwlocaties aan te wijzen. Voor deze 14 woningbouwlocaties zijn uitgangspunten geformuleerd ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling, onder andere op het gebied van doelgroepen, parkeren en bouwhoogte. Daarnaast wordt in de Versnellingsagenda een verdere verfijning van het in 2017 vastgestelde Woningbouwprogramma voorgesteld. Ten aanzien van doelgroepen richt de Versnellingsagenda zich met name op jongeren, middeninkomens en empty-nesters. Daarnaast is het voorstel om de nieuwbouw te verdelen in 27% goedkope huur, 25% midden huur en 48% koopwoningen, waarvan een beperkt percentage dure huur.

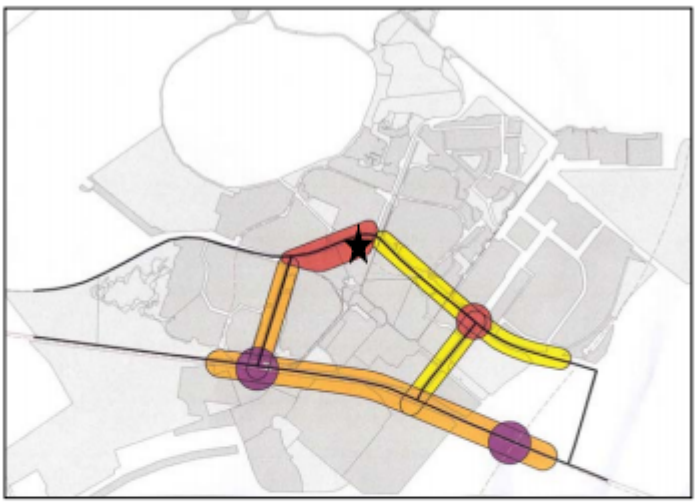
Relatie tot het plangebied
De raad van de gemeente Zoetermeer heeft op 5 maart 2018 de uitgangspunten vastgesteld voor de ontwikkeling van de locatie Cadenza 2, gelegen aan de Italiëlaan tussen Cadenza I en Casa Italia. Het betreft de realisatie van onder andere jongerenwoningen, één van de doelgroepen waarop de Versnellingsagende woningbouw zich richt. Geconcludeerd kan worden dat voorliggend plan in lijn is met de Versnellingsagenda.

2.4.7 Hoogbouwvisie

De Hoogbouwvisie Zoetermeer is vastgesteld op 1 juni 2004. De visie speelt in op de vraag naar hoogbouw vanuit de markt en geeft kaders waar hoogbouw wenselijk is. Hoogbouw bepaalt onder andere de ruimtelijke structuur van de stad en is dominant aanwezig. Hoogbouw in de stad is niet op alle plaatsen een wenselijke ontwikkeling. Maar ook andersom kan hoogbouw op bepaalde plekken in de stad een verrijking voor de stad zijn. Het kan zowel de ruimtelijke structuur als de economische structuur van de stad verbeteren.

In de Hoogbouwvisie zijn zones aangegeven waar ontwikkeling van hoogbouw in de toekomst mogelijk is. De consequenties van hoogbouw voor de omgeving (o.a. windhinder, bezonning, uitzicht, privacy en zichtlijnen) dienen in de planvorming aan de orde te komen.

Relatie tot het plangebied
Het plangebied ligt in het stadscentrum en kan worden beschouwd als een 'secundair knooppunt', met een indicatieve maximale bouwhoogte van 90 meter.



XVI. indicatie maximale bouwhoogte in knooppunten en assen

	primaire knooppunten:	max. bouwhoogte 120m.
	secundaire knooppunten:	max. bouwhoogte 90m.
	primaire assen:	max. bouwhoogte 90m.
	secundaire assen:	max. bouwhoogte 60m.

Figuur 2.4 Utisnede Hoogbouwvisie Zoetermeer (planhebied gemarkeerd als ster).

Er is al een concentratie van hoge bebouwing te vinden die tot de hoogste van de stad behoren. Ter plaatse van het secundaire knooppunt is verdere ontwikkeling tot hoogbouwlocatie mogelijk. Hoge bebouwing levert een bijdrage aan het aangeven van het centrumgebied in relatie tot de overige delen van de stad. Het plan past derhalve binnen de Hoogbouwvisie van Zoetermeer.

2.4.8 Uitgangspuntennotitie Cadenza 2

De locatie Cadenza 2 aan de Italiëlaan is al enige jaren in beeld voor woningbouw. De gemeenteraad heeft in maart 2018 de uitgangspuntennotitie Cadenza 2 vastgesteld. De wens is om hier jongerenwoningen en appartementen te realiseren.

De uitgangspunten voor de ontwikkeling van de locatie Cadenza 2, gelegen aan de Italiëlaan tussen Cadenza I en Casa Italia betreffen:

a. een intensief woonprogramma van tenminste 60 jongerenwoningen aangevuld met commerciële appartementen, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan de ambities van de Visie Binnenstad en de Schaalsprong;
b. een markant gebouw, dat door zijn vormgeving (architectuur, bouwmassa, hoogte) de entree van het Stadshart markeert;
c. zorgvuldige inpassing in de omgeving, wat inhoudt dat het volume en de positie van het gebouw op een optimale manier afgestemd dienen te worden op de bebouwing in de omgeving;
d. levendig straatbeeld, dus het gebouw moet qua uitstraling en programma in de plint bijdragen aan een aangenaam en levendig straatbeeld;
e. parkeren:

- uit het zicht, dat wil zeggen dat parkeren zoveel mogelijk wordt ondergebracht in het gebouw;
- dat voldoet aan de parkeernormen, enkel onderbouwd en na een besluit van de gemeenteraad kan worden afgeweken van de maximale parkeernorm;

f. een duurzaam en gasloos gebouw als belangrijk onderdeel voor nieuwbouw in de toekomst;
g. auto-ontsluiting:
- niet direct op de Italiëlaan;
- niet aan de zijde van de parkeergarage van Cadenza I;
- naast Casa Italia;

h. de beleving op maaiveld, rekening houdend met:
- de vorm van de Italiëlaan en de woningen aan de Athenestraat;
- de aansluiting op de entree van het Stadshart aan het Oostwaarts;
- de bestaande breedte van het trottoir, welke gehandhaafd dient te blijven;

i. de positie van het gebouw:
- in de zichtlijn van de Denemarkenlaan en Italiëlaan;
- Qua architectuur een optisch slanke toren;

j. Het bouwvolume en de hoogte;
- twee bouwvolumes, een horizontaal deel en en verticaal deel;
- het verticale deel wordt teruggelegen gepositioneerd en heeft een hoogte van 70 meter of meer.

Relatie tot het plangebied

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van een intensief woonprogramma met voorzieningen in de plint mogelijk waarbij bovengenoemde uitgangspunten worden gewaarborgd. Hierbij dient opgemerkt te worden dat vanwege de hoge bouwkosten vanaf 70 meter, i.v.m. de brandveiligheid, in de regels is opgenomen dat er plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding- hoogteaccent' één hoogteaccent mag worden gebouwd met een minimale bouwhoogte van 63 meter, een maximale bouwhoogte van 77 meter en een footprint met een maximum brutovloeroppervlakte (bvo) van 660 m^2.

2.4.9 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.



Figuur 2.5 Groenkaart Zoetermeer.

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.

Relatie tot het plangebied
Op de Groenkaart is het plangebied aangeduid als 'stadsgroen hoog dynamisch'. Hiervoor geldt het principe van groencompensatie in het gebied zelf, om de kwaliteit van het groen op standsniveau zo veel mogelijk te behouden en waar mogelijk te vergroten. Groencompensatie gaat om investeren in een goede openbare ruimte met sterke verbindingen en meer geconcentreerd groen met een hoge kwaliteit. Bij de verdere uitwerking van het gebouw zal rekening worden gehouden met het instandhouden en versterken van de biodiversiteit. Dit kan bijvoorbeeld door muskasten aan de zijde van de Randstadrail in te bouwen. Dit draagt bij aan het in stand houden en versterken van de robuuste groene verbinding aan deze zijde, naast de Randstadrail.

2.4.10 Mobiliteitsvisie

In de 'Mobiliteitsvisie 2030' (2017) is beschreven op welke manier verkeer bijdraagt aan een vitaal en leefbaar Zoetermeer. Om Zoetermeer leefbaar en vitaal te houden, is een zestal ambities (met opgaven) geformuleerd:

1. Mobiliteitssysteem en ruimtelijke ambities gaan hand in hand.
2. Versterken onderlinge verbondenheid gebieden rond Stadsring.
3. Verder verbeteren. van de verkeersveiligheid.'Maak van de nul een punt'.
4. Kwalitatief krachtig en robuust OV-netwerk opgebouwd vanuit drie hoofdknooppunten.
5. Fietsen en lopen stimuleren door goede netwerken en stallingen.
6. Innovatie en duurzaamheid maximaal stimuleren.

Relatie tot het plangebied
Voorliggend bestemmingsplan vormt geen belemmering voor de ambities van de Mobiliteitsvisie. In paragraaf 4.3 Verkeer en vervoer van voorliggend plan wordt het aspect verkeer en parkeren nader beschouwd.

2.4.11 Parkeerbeleid 2019

Op 16 december 2019 heeft de gemeenteraad de Actualisatie Parkeerbeleid Zoetermeer 2019 en de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 vastgesteld.

In het geactualiseerde parkeerbeleid zijn de laatste inzichten ten aanzien van het parkeren en de toetsing op parkeernormen meegenomen. Voor alle functies zijn duidelijke vaste minimale parkeernormen per zone opgenomen. Hiervan kan in principe niet naar beneden afgeweken worden.

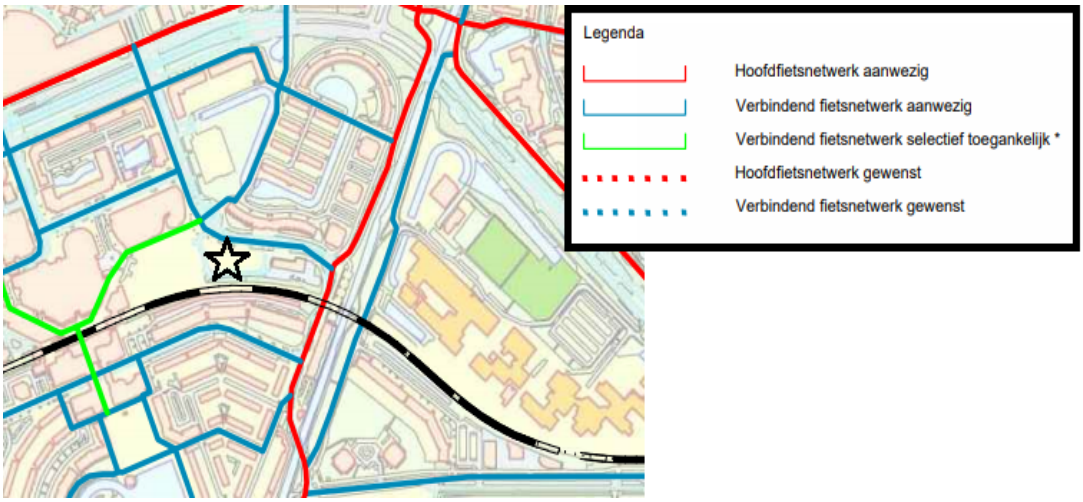
Voor zeer kleine woonvormen, jongerenwoningen, studentenwoningen, zorgwoningen en sociale/goedkope huurwoningen zijn specifieke parkeernormen opgenomen. Hiermee is het parkeerbeleid doelgroepgericht. Verder verschilt de parkeernorm bij nieuwe ontwikkelingen afhankelijk van de locatie in de stad waar deze ontwikkeling wordt voorzien. Het parkeerbeleid is gebiedsgericht. Rekening is gehouden met een hoog, gemiddeld of laag autobezit, gebiedskenmerken zoals OV-bereikbaarheid, aanbod aan voorzieningen alsmede de ambities voor het gebied in de toekomst vanuit gewenst ruimtegebruik, duurzaamheid en leefbaarheid.

Relatie tot het plangebied
In paragraaf 4.3 Verkeer en vervoer van voorliggend plan wordt nader ingegaan op het aspect parkeren en wordt het vastgestelde parkeerbeleid nader beschouwd.

2.4.12 Actieplan Fiets 2014

Zoetermeer kent een fijnmazig uitgebouwd fietsroutenetwerk. de gekozen stedenbouwkundige opzet van de stad zorgt voor een solitair, vrijliggend en barrièrevrij fietsnetwerk en daardoor een voor fietsers snelle, verkeersveilige en comfortabele bereikbaarheid van de voorzieningen, winkel- en werkgebieden, onderwijslocaties en woonwijken onderling. Desondanks bestaan er nog diverse hindernissen die de gemeente graag wegneemt. Met het Actieplan Fiets wil Zoetermeer de bewuste keuzemogelijkheden voor de verschillende vervoerswijzen vergroten door de laatste hindernissen weg te nemen en het fietsgebruik onder zowel bestaande als nieuwe inwoners en bezoekers verder stimuleren.

Relatie tot het plangebied
Rondom het plangebied zijn veel fietspaden gelegen, zoals op onderstaand figuur 2.6 wordt weergegeven. Direct grenzend aan het plangebied is een 'verbindend fietsnetwerk' aanwezig die in zowel een 'hoofdfietsnetwerk' als 'verbindend fietsnetwerk selectief toegankelijk' over gaat. Binnen het plangebied zijn geen ontbrekende schakels, dan wel gewenste fietsroutes gelegen.



Figuur 2.6 Uitsnede Actieplan Fiets 2014 (projectlocatie gemarkeerd als ster).

2.4.13 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.

Relatie tot het plangebied
In paragraaf 5.4 Water wordt dit aspect nader beschouwd.

2.4.14 Programma Duurzaam Zoetermeer 2030

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.

Relatie tot het plangebied
Voor Stadswaarde is een gebouw pas echt duurzaam als het ook gezond is, vanuit de overtuiging dat de gebouwde omgeving kan bijdragen aan de levensstijl van haar gebruikers. Ze doen dat uiteraard door het toepassen van de laatste stand der techniek, maar ook door: (1) te zorgen voor voldoende frisse lucht, (2) gebruik te maken van haar ligging ten opzichte van de zon, (3) daglicht te laten doordringen tot in het gebouw en (4) het te maken van een natuur-inclusief ontwerp.

Deze geïntegreerde aanpak is noodzakelijk:

- om uitputting van grondstoffen en natuurlijke hulpbronnen te beperken;
- om voor gebruikers een duurzame en gezonde woonomgeving te maken, én
- om voor zowel Zoetermeer, gebruikers als investeerders duurzame waarde te realiseren: Stadswaarde.

De woningen worden conform de BENG normering uitgewerkt. Om dit mogelijk te maken wordt een WKO met photovoltaïsche panelen geïnstalleerd.

In het ontwerp wordt grote aandacht besteed aan de gebouwschil met hoge isolatiewaarden van glas en gevel. Het terugdringen van energiebehoefte betekent ook slim omgaan met verlichting. Met sterke nadruk op beperking van lichtverontreiniging naar de omgeving en met bewuste aansturing op basis van het moment van de dag, wordt het dagritme beter ervaren. Naast het beperken van de energievraag door de schil, wordt tevens energie teruggewonnen. Door maatregelen als warmteterugwinning uit ventilatiesystemen.

Er zijn veel verschillende inzichten in de wijze waarop circulariteit kan worden aangevlogen. Stadswaarde probeert circulariteit zo concreet mogelijk te maken en hanteert de volgende drie pijlers in haar besluitvorming:

1. Minder materiaalgebruik in alle fasen. (Voor de gevel van de hoogbouw wordt gezocht naar een light weight gevelbeplating, gemaakt van duurzaam materiaal. De lichtere gevelconstructie zorgt ervoor dat er minder beton nodig is om het gebouw te dragen.).
2. Zoveel mogelijk gebruik van onuitputtelijke bronnen. (De gevel van de onderbouw zal een

meer traditioneel karakter krijgen en zal bestaan uit metselwerk en drie dubbel glas.)
3. Zo efficiënt mogelijk gebruik van eindige bronnen.(Het is niet nodig om gebruik te maken van (fossiele) delfstoffen als er alternatieven voorhanden zijn. Het toepassen van een WKO-installatie draagt daar uiteraard al stevig aan bij. Ook in de materialisering wordt bij iedere beslissing de afweging gemaakt of alle mogelijkheden zijn benut om fossiele grondstoffen te vermijden.)

Tot slot is in paragraaf 2.2.4 Convenant klimaatadaptief bouwen in Zuid-Holland reeds aangetoond dat het plan veel maatregelen neemt om de biodiversiteit binnen het plangebied te vergroten.

Het plan sluit hiermee aan bij de ambities van gemeente Zoetermeer op het gebied van duurzaamheid.

2.4.15 Beleidskader Ruimte geven!

De Speelruimtenota 2016-2026 'Ruimte geven!' is opgesteld om voldoende speelruimte in relatie tot de leeftijdsopbouw en stedenbouwkundige opzet van de wijken te kunnen garanderen. Uit de inventarisatie blijkt dat er in het centrum in de huidige situatie voldoende speelplekken aanwezig zijn in vergelijking met het basisvoorzieningen-niveau. Er is wel sprake van te kleine en weinig uitdagende speelplekken.

Relatie tot het plangebied
Het project ligt in het stadscentrum en gaat niet ten koste van bestaande speelplekken. In de omgeving van het plangebied zijn voldoende speelplekken aanwezig.

2.4.16 Welstandsnota

In april 2012 is de nieuwe Welstandsnota Zoetermeer van kracht geworden. In de Welstandsnota staan de criteria waarop de Stadsbouwmeester zijn advies over bouwplannen baseert. Er worden drie beleidsniveaus onderscheiden, die aan een gebied kunnen worden toegekend, te weten; intensief, regulier en een luw welstandsbeleid. Deze drie niveaus geven de kwalitatieve ambities en de mate van vrijheid aan in het omgaan met de bestaande structuur en het bebouwingsbeeld, stedenbouwkundig en architectonisch. Ze zijn vertaald in algemene criteria, die naar gelang het niveau hoger is, uitgebreider worden.

Relatie tot het plangebied
Het plangebied grenst direct aan het centrumgebied waar een intensief welstandsbeleid van kracht is. Voor het plangebied zelf geldt het regulier welstsandsbeleid, zoals op onderstaand figuur 2.7 wordt weergegeven.



Figuur 2.7 Uitsnede Welstandsnota Zoetermeer.

Binnen het reguliere welstandsbeleid geldt dat een bouwwerk of verbouwing voldoet aan redelijke eisen van welstand wanneer:

1. het volume, maat, schaal en verschijningsvorm past in zijn omgeving en daarmee in harmonie is (verwantschap) of zorgvuldig contrasteert;
2. het een positieve bijdrage levert aan de kwaliteit van de omgeving en de openbare ruimte;
3. het zich duidelijk herkenbaar richt op zijn omgeving en zich daar niet vanaf keert;
4. het is afgestemd op stedenbouwkundige en architectonische typologie van het gebied;
5. het evenwicht en beheerst is vormgegeven in goede maatverhoudingen en compositie van de onderdelen, daarin begrepen het materiaalgebruik, de constructie en het daklandschap;
6. het rekening houdt met de vorm, de kleur en het materiaalgebruik van de omliggende gebouwen;
7. het consistent is in de gekozen bouwstijl.

Welstandsintensief beleid geldt voor: het winkelgebied (het Stadshart). Het gebied is in cultuurhistorisch opzicht waardevol als zeer vroeg voorbeeld van dubbel grondgebruik en vanwege het goed uitgewerkte concept van een moderne ‘historische’ binnenstad. Belangrijke nieuwe ontwikkelingen zijn de komst van meer hoogbouw en cultuur én het verbeteren van het verband met de Dorpsstraat.

Er gelden aanvullende specifieke (gebieds)criteria. Het zich rekenschap geven van:

- de betekenis voor het grotere geheel van de stad;
- het verband met direct omringende gebieden;
- de duidelijke herkenbaarheid van stadsranden;
- de sky line van de stad, als het gaat om toevoeging van hoogbouw;
- de kwetsbaarheid van de openbare ruimte, met name ook de ‘onderwereld’.

Voor de Dorpskern en het Stadscentrum zijn in de Welstandsnota ook gebiedsbeschrijvingen opgenomen met aanvullende specifieke (gebieds)criteria ten aanzien van het ontwerp en de

relatie tot de omgeving. De aanvullende speciefieke (gebiedscriteria) zijn te weten:

1. de betekenis voor het grotere geheel van de stad;
2. het verband met direct omringende gebieden;
3. de duidelijke herkenbaarheid van stadsranden;
4. de sky line van de stad, als het gaat om toevoeging van hoogbouw;
5. de kwetsbaarheid van de openbare ruimte, met name ook de ‘onderwereld’.

Het beoogde bouwplan zal aan bovenstaande criteria getoetst worden en vindt zijn weg in het traject van de omgevingsvergunning.

2.5 Conclusie beleid

Het voorgenomen plan is getoets aan het geldende Rijks-, provinciale-, regionale- en gemeentelijk beleid. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het plan niet in strijd is met het geldende beleid. Het plangebied is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied en er zijn geen nationale belangen van invloed. Het plan voorziet in woningbouw en derhalve wordt een bijdrage geleverd aan de bestaande vraag naar woningen en wordt bijgedragen aan de schaalsprong.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Ontstaansgeschiedenis

Zoetermeer is ontstaan rondom de Dorpsstraat. Uit opgravingen blijkt dat er al in de 13de eeuw mensen aan de Dorpsstraat woonden. Sinds die tijd ontwikkelde de Dorpsstraat zich tot een belangrijk verkeersknooppunt. De straat maakte namelijk onderdeel uit van de doorgaande weg tussen Den Haag en Gouda en kruiste de vaarroute tussen Leiden en Delft. De knooppuntfunctie is van grote economische betekenis geweest voor de Dorpsstraat. Verschillende handels- en nijverheidsbedrijfjes vestigden zich aan de Dorpsstraat. In de jaren '50 van de vorige eeuw, nog voordat Zoetermeer de status van groeikern kreeg, is de eerste uitbreidingswijk van Zoetermeer gebouwd: het Dorp. De Dorpsstraat vormde in die jaren het voorzieningencentrum van het Dorp.

In de jaren '70 begon de planvorming voor de bouw van een nieuw stadscentrum. Er werd gekozen voor een structuur van een historische binnenstad. Smalle straten met beschutte plekken met een mix van winkels, woningen, bedrijven en recreatieve voorzieningen. Een bijzonder element in het plan was een maaiveld op palen voor het langzaam verkeer en winkelend publiek. Het autoverkeer, het parkeren en de Zoetermeerse stadslijn kregen een plek onder het verhoogde maaiveld en aan de randen van het centrum. Verder werd besloten dat de Dorpsstraat geen onderdeel zou uitmaken van het nieuwe stadscentrum, maar als voorzieningencentrum voor de wijk Dorp zou blijven fungeren. Het vergroten van de Dobbe was onderdeel van dit besluit.

Vanaf begin jaren' 80 vorderde de bouw van het nieuwe stadscentrum gestaag. Naast het winkelgebied met erboven gelegen woningen en kantoren werd aan de oostzijde een nieuwe woonbuurt gebouwd; de Griekse buurt. In de jaren '90 volgde de bouw van het stadstheater, de bioscoop, de realisatie van verschillende woontorens en een winkelgalerij langs de Warande. Al deze centrumontwikkelingen kregen de naam 'Stadshart Zoetermeer'. In de tweede helft van de jaren '90 kwam min of meer los van het Stadshart nog een nieuwe centrumontwikkeling tot stand: het Woonhart aan de Europaweg. Het Woonhart bestaat uit een concentratie van grootschalige detailhandelszaken gericht op het thema 'wonen' met daarboven een aantal appartemententorens.

3.2 Ruimtelijke en functionele analyse plangebied

Het plangebied is gelegen aan de rand van het Stadscentrum van de gemeente Zoetermeer. Het Stadscentrum vormt een compacte driehoekige ruimte in het centrum van Zoetermeer, dat werd ingevuld na de bouw van de eerste zes wijken. Het bestaat uit een centraal winkelgebied, aangeduid met de niet-officiële term Stadshart, een woonbuurt, een kantorenstrook en een centrum voor grootschalige detailhandel (het Woonhart).

Het is een omgeving met een daarbij behorende stedelijke uitstraling. Het stadshart fungeert als gemakscentrum, waar alles te koop is en waar men snel en gemakkelijk de (dagelijkse) aankopen kan doen. Tevens zijn meerdere horecavoorzieningen aanwezig.

Het stadscentrum heeft een sterke oost-west gerichte structuur. De Promenade vormt hierin de centrale ontwikkelingsas. Aan de primaire winkelstraat zijn dan ook de meeste en belangrijkste winkels gevestigd. Voor het optimaal functioneren van een langgerekte winkelstructuur zijn aan beide uiteinden krachtige publiekstrekkers noodzakelijk. Dit zorgt voor een evenwichtige voetgangersstroom. Aan de westzijde functioneert het (bus)station en Spazio (shoppingcenter) als trekker. Het plangebied is gelegen aan de oostzijde en het markante gebouw zal dienen als trekker in dit gebied.

3.3 Cultuurhistorie en archeologie

Op basis van de Beleidskaart van Zoetermeer blijkt dat het plangebied niet staat aangemerkt als archeologisch beschermd. Tevens kent het plangebied op basis van het vigerende bestemmingsplan geen dubbelbestemming 'Waarde - archeologie'. Het aspect archeologie vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde woningbouwontwikkeling ter plaatse van het plangebied.



Figuur 3.1 Uitsnede Beleidskaart archeologie Zoetermeer (plangebied als ster gemarkeerd).

Het plangebied is in de huidige situatie onbebouwd en braakliggend. Er zijn ter plaatse geen gemeentelijke-, provinciale dan wel Rijksmonumenten aanwezig. Het aspect cultuurhistorie vormt derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling waar voorliggend plan in voorziet. In het geval van een vondst waarvan redelijkerwijs wordt vermoed dat het een archeologische vondst betreft, dan wordt dit op grond van artikel 5.10 Erfgoedwet zo spoedig mogelijk gemeld (Algemene meldingsplicht).

Hoofdstuk 4 Beschrijving plan

4.1 Projectplan

De raad van de gemeente Zoetermeer heeft de uitgangspunten voor de locatie 'Cadenza 2", gelegen aan de Italiëlaan tussen 'Cadenza I' en 'Casa Italia', op 5 maart 2018 vastgesteld.

Het plan voorziet in de realisatie van een woontoren met een hoogte van 70 meter, met een mogelijkheid om plus of min 10% daarvan af te wijken. De hoogte bedraagt dus minimaal 63 en maximaal 77 meter. Voor de woontoren is een zoekgebied opgenomen. De voetprint van de toren mag maximaal 660 m^2 bedragen. Voor het overige deel van het plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 19,5 meter. In dit deel zijn woningen en parkeergelegenheid toegestaan. In de plint van het gebouw zijn daarnaast ook maatschappelijke en commerciële functies toegestaan, met uitzondering van detailhandel en horeca. Voor het ontwerp-bestemmingsplan is rekening gehouden met een redelijke invulling van de planologische maximale invulling. Hiermee kunnen de maximale ruimtelijke effecten t.a.v. bijvoorbeeld parkeren en verkeersgeneratie inzichtelijk worden gemaakt en kan worden aangetoond dat het plan ruimtelijk inpasbaar is. Het voorlopige indicatieve programma waar in dit bestemmingsplan mee gerekend wordt, is:

- 61 jongeren woningen < 50 m^2;
- 27 koopappartementen van 100 m^2;
- 142 huurappartementen van gemiddeld 70 m^2;
- Maatschappelijke en/of commerciële ruimte:circa 297 m^2,inclusief ondergeschikte horeca.

4.2 Ruimtelijke inpassing

Stedenbouwkundige inpassing

Het plangebied is gelegen aan de rand van het Stadshart, een omgeving met een stedelijke uitstraling. Als uitgangspunt geldt dat de bebouwing, programmatische invulling en inrichting van de openbare ruimte van het plangebied aan dient te sluiten bij de stedelijke centrumsfeer. Deze wordt gekenmerkt door een intensieve binnenstedelijke bebouwing. Het Stadshart omvat een mix aan stedelijke functies, waaronder wonen, winkels, horeca, kantoren, het Stadhuis en diverse bus- en randstadrailhaltes. Er is één doorgaande route, die in oost-westrichting door het Stadshart loopt. Het winkelgebied wordt aan de westelijke zijde begrensd door Centrum-West en aan de oostelijke zijde door Cadenza I. De gebouwen staan aaneengesloten langs smalle straten.

Een groot deel van de woningen in het Stadscentrum betreft appartementen met een hoogstedelijk karakter. Aan de oostzijde van het plangebied is het bestaande vastgoed reeds getransformeerd tot woongebouw met jongerenappartementen.

4.3 Verkeer en vervoer

4.3.1 Autoverkeer

In Zoetermeer worden de wegen volgens het principe van Duurzaam Veilig vormgegeven. Dit is vastgelegd in de Nota Duurzaam Veilig 1e fase uit 1998 en het Actieplan Verkeersveiligheid 2013. Het betekent dat wegen worden verdeeld in wegcategorieën. Aan deze wegcategorieën zijn snelheid, gebruik en inrichting gekoppeld. Doel is het verhogen van de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid. De volgende wegcategorieën worden onderscheiden:

Stroomwegen
Stroomwegen zijn onderdeel van het hoofdwegennet van Zoetermeer. De wegen hebben als functie het snel afwikkelen van grote hoeveelheden doorgaand verkeer. Deze wegen verbinden wijken met elkaar en leiden het verkeer naar de A12 en de provinciale wegen. De maximum

toegestane snelheid op stroomwegen bedraagt 70 km/uur. Daarnaast fungeert de Rijksweg A12 als stroomweg op het schaalniveau van het Rijk. Langzaam verkeer wordt niet via de stroomwegen afgewikkeld en kruist de stroomwegen uitsluitend ongelijkvloers of via verkeerslichten (verkeersregelinstallaties).

Gebiedsontsluitingswegen
Gebiedsontsluitingswegen hebben als functie het verdelen en verzamelen van verkeer en woningen en bedrijven bereikbaar te maken. Het langzaam verkeer moet zoveel mogelijk gebruik maken van vrijliggende fiets- en voetpaden. Er is geen parkeergelegenheid op of terzijde van de rijbaan. De maximum snelheid bedraagt 50 km/uur. Er wordt binnen de gemeente Zoetermeer onderscheid gemaakt tussen 'drukke gebiedsontsluitingswegen' en 'stille gebiedsontsluitingswegen', waarbij het onderscheid o.a. gemaakt wordt door de verkeersintensiteit (meer respectievelijk minder dan ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal).

Erftoegangswegen
Dit type wegen is onderdeel van een woon- of verblijfsgebied en heeft als belangrijkste functie het rechtstreeks ontsluiten van particuliere en openbare percelen. Op erftoegangswegen staat de verblijfsfunctie voorop en niet de verkeersfunctie. Er is geen sprake van een hoog percentage doorgaand verkeer. Fietsers rijden in principe over de rijbaan. Dit type wegen heeft een 30 km/h regime of is een woonerf. De interne wegen binnen het plangebied zullen bestaan uit erftoegangswegen met een 30 km/h regime.

Relatie tot het plangebied
Het plangebied is gelegen aan de Italiëlaan welke via de Denemarkenlaan aansluiting geeft op de Europaweg. Op deze wegen is een maximale snelheid toegestaan van 50 km/uur.

In de uitgangspunten is vastgelegd dat de ontsluiting voor auto's niet direct vanaf de Italiëlaan mag plaats vinden en evenmin aan de zijde van de parkeergarage van Cadenza I. De ontsluiting dient naast Casa Italia plaats te vinden op de hier reeds aanwezige toegangsweg. Het plangebied wordt aangemerkt als 'zeer sterk stedelijk gebied' als onderdeel van het Centrum van Zoetermeer. Op basis van de beschreven uitgangspunten in paragraaf 4.1 (voorlopige indicatieve programma) en de CROW-publicatie 317 is de verkeersgeneratie berekend. De verkeersgeneratie bedraagt in **totaal 536 motorvoertuigbewegingen per etmaal** (mvt/etmaal). Het totale aantal is als volgt onderverdeeld:

Voor de 61 jongerenwoningen en 142 appartementen van gemiddeld 70 m^2 is aangesloten bij het type 'huur, etage, midden/goedkoop', (norm 1,6 per eenheid). De verkeersgeneratie bedraagt **325 mvt/etmaal.**

De verkeersgeneratie van de 27 koopappartementen van 100 m^2 bedraagt **143 mvt/etmaal.** Hierbij is uitgegaan van dure koop (norm 5,3 per eenheid).

Voor de maatschappelijk c.q. commerciële ruimte in de plint van circa 300 m^2 is aangesloten bij het type kinderdagverblijf met een bijbehorende verkeersgeneratie van 22,7 per 100 m^2 bvo binnen. De verkeersgeneratie bedraagt zodoende **68 mvt/etmaal.**

Een verkeersgeneratie van 536 mvt/etmaal is nog goed af te wikkelen via het aanwezige wegennet. Aanvullende infrastructurele ingrepen zijn dan ook niet nodig als gevolg van de planontwikkeling.

4.3.2 Fietsverkeer

Zoetermeer beschikt over een fietsnetwerk dat bestaat uit een hoofdnetwerk, een verbindend netwerk en overige onderliggende voedende fietsroutes. Deze functionele indeling is doelmatig, omdat hierdoor een bepaalde hiërarchie tussen verschillende fietsroutes wordt aangeduid. Ook de daarmee samenhangende kwaliteitscriteria zijn anders. Om het fietsen aantrekkelijk te maken, moeten beide fietsnetwerken aan een aantal kwaliteitseisen voldoen.

Op basis van het Actieplan fiets 2014-2030 blijkt dat in Zoetermeer goede condities aanwezig zijn voor verdere verhoging van het fietsgebruik. Het doel van Zoetermeer (en het Stadsgewest

Haaglanden) is om het aantal fietsverplaatsingen in 2030 te laten stijgen met 50% ten opzichte van 2012. Dit kan eveneens leiden tot een toename van het aandeel fiets in de vervoerwijzekeuze (modal split) van enkele procenten. Om deze ambitie te realiseren wordt ingezet op gerichte acties en maatregelen om het fietsgebruik onder de verschillende doelgroepen te verhogen.

In paragraaf 2.4.12 Actieplan Fiets 2014 is het bestaande fietsnetwerk rondom het plangebied reeds beschreven.

4.3.3 Openbaar vervoer

Railgebonden openbaar vervoer

De dragers van het openbaar vervoer in Zoetermeer zijn de spoorlijn Den Haag - Gouda en de RandstadRaillijnen 3 en 4. Daarnaast rijden binnen de gemeente Zoetermeer bussen.

RandstadRail is een netwerk van sneltramverbindingen in de regio Haaglanden/Rotterdam. Op de halte Leidschenveen kan overgestapt worden op de lijn naar Rotterdam.

In een straal van 200 meter van het plangebied zijn meerdere bushaltes gelegen. Aan de westzijde van het Stadshart bevindt zich bus- en randstadrailhalte Centrum West. Binnen circa 500 meter loopafstand ligt de randstadrailhalte Zoetermeer. Tevens is het treinstation Zoetermeer eenvoudig per fiets te bereiken.

4.3.4 Parkeren

Op 16 december 2019 heeft de gemeenteraad de Actualisatie Parkeerbeleid Zoetermeer 2019 en de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 vastgesteld.

In het geactualiseerde parkeerbeleid zijn de laatste inzichten ten aanzien van het parkeren en de toetsing op parkeernormen meegenomen. Voor alle functies zijn duidelijke vaste minimale parkeernormen per zone opgenomen. Hiervan kan niet naar beneden afgeweken worden.

Voor zeer kleine woonvormen, jongerenwoningen, studentenwoningen, zorgwoningen en sociale/goedkope huurwoningen zijn specifieke parkeernormen opgenomen. Hiermee is het parkeerbeleid doelgroepgericht. Verder verschilt de parkeernorm bij nieuwe ontwikkelingen afhankelijk van de locatie in de stad waar deze ontwikkeling wordt voorzien. Het parkeerbeleid is gebiedsgericht. Rekening is gehouden met een hoog, gemiddeld of laag autobezit, gebiedskenmerken zoals OV-bereikbaarheid, aanbod aan voorzieningen alsmede de ambities voor het gebied in de toekomst vanuit gewenst ruimtegebruik, duurzaamheid en leefbaarheid.

De op basis van het parkeerbeleid uit 2019 te hanteren acceptabele loopafstanden voor de verschillende functies binnen de zones zorgen voor een ruimer zoekgebied, waardoor meer openbare ruimte beschikbaar blijft voor groen, speelplekken, fietsers en voetgangers. Daarbij wordt ook rekening gehouden met aanwezige vervoersalternatieven zoals OV en fiets.

Het geactualiseerde parkeerbeleid maakt verder de inzet van deelmobiliteit mogelijk bij nieuwe projecten en legt ook fietsparkeernormen vast. Hiermee wordt de inzet van deelauto's en deelfietsen en het gebruik van eigen fietsen in Zoetermeer gestimuleerd.

De exacte parkeernorm hangt daarbij telkens af van de oppervlakte van de woning of het type woning zodat afhankelijk van de invulling van de ontwikkeling maatwerk tot stand komt en de uiteindelijke gemiddelde parkeernorm per project kan verschillen. Uitgangspunt is “sturen” waar dat moet en “vraagvolgend” waar dat kan. In zone A wordt dan ook “sturend” parkeerbeleid gevoerd waarbij de parkeernorm lager is dan in Zone B en Zone C. In zone B en zone C is de norm meer “vraagvolgend”.

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

- hoogwaardige OV-knooppunten in de directe nabijheid met RandstadRailhalte of treinstation op loopafstand en busdiensten die verbinding geven met minimaal 1 treinstation
- de aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur en centrale grootschalige fietsstallingen

- een ruim aanbod aan (dagelijkse)voorzieningen en zorgvoorzieningen.
- een gemiddeld autobezit van < 0,90 auto per huishouden in de afgelopen 5 jaar.

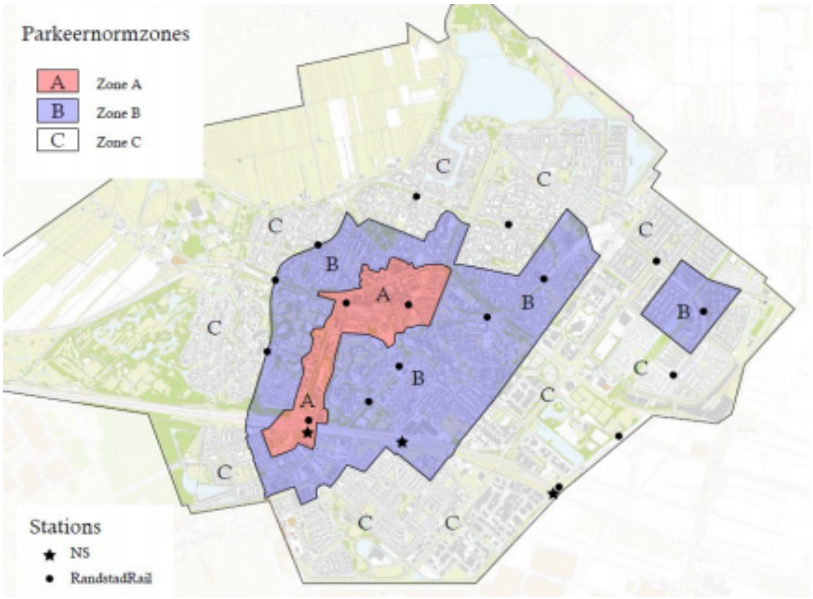
Zone B, een gebied in de schil van het centrumgebied, met een gemiddelde autoafhankelijkheid welke zich kenmerkt door:

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

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

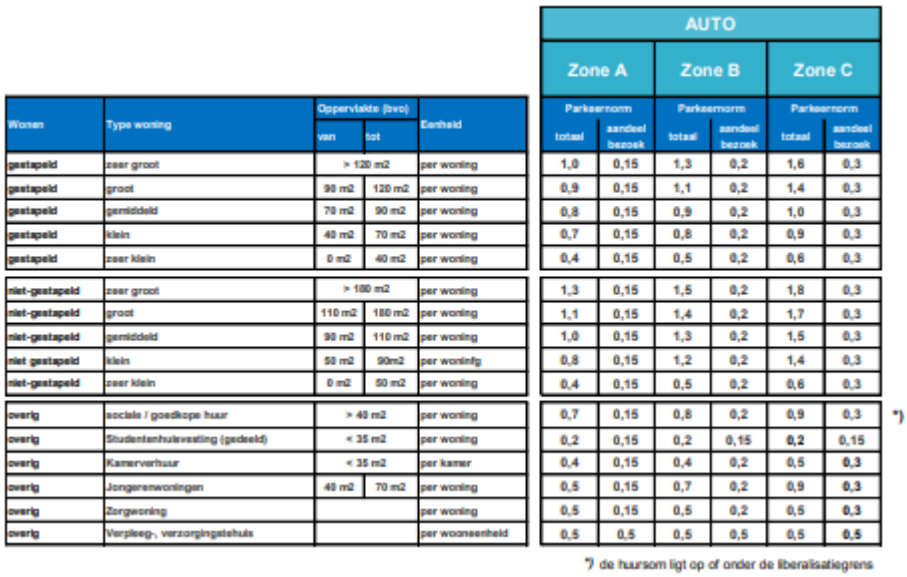
- relatief weinig openbaar vervoer aanbod in de directe nabijheid
- de aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur maar met grotere fietsafstanden naar centrumgebied
- een relatief laag aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen.
- een gemiddeld autobezit van > 1,10 auto per huishouden in de afgelopen 5 jaar.

Het plangebied is gelegen binnen parkeernormzone A (het Stadshart en het Entreegebied).



Figuur 4.3 Uitsnede Parkeernota 2019.

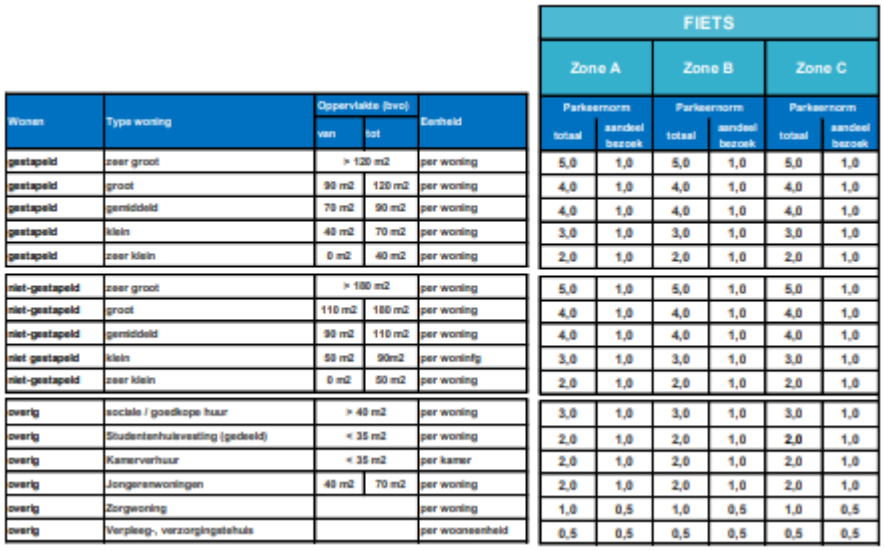
De parkeernormen zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 worden op onderstaand figuur 3.3 weergegeven.



Wonen	Type woning	Oppervlakte (bvo) van	Oppervlakte (bvo) tot	Eenheid	AUTO Zone A Parkeernorm totaal	AUTO Zone A Parkeernorm aandeel bezoek	AUTO Zone B Parkeernorm totaal	AUTO Zone B Parkeernorm aandeel bezoek	AUTO Zone C Parkeernorm totaal	AUTO Zone C Parkeernorm aandeel bezoek	
gestapeld	zeer groot	> 120 m2		per woning	1,0	0,15	1,3	0,2	1,6	0,3	
gestapeld	groot	90 m2	120 m2	per woning	0,9	0,15	1,1	0,2	1,4	0,3	
gestapeld	gemiddeld	70 m2	90 m2	per woning	0,8	0,15	0,9	0,2	1,0	0,3	
gestapeld	klein	40 m2	70 m2	per woning	0,7	0,15	0,8	0,2	0,9	0,3	
gestapeld	zeer klein	0 m2	40 m2	per woning	0,4	0,15	0,5	0,2	0,6	0,3	
niet-gestapeld	zeer groot	> 180 m2		per woning	1,3	0,15	1,5	0,2	1,8	0,3	
niet-gestapeld	groot	110 m2	180 m2	per woning	1,1	0,15	1,4	0,2	1,7	0,3	
niet-gestapeld	gemiddeld	90 m2	110 m2	per woning	1,0	0,15	1,3	0,2	1,5	0,3	
niet gestapeld	klein	50 m2	90m2	per woninfg	0,8	0,15	1,2	0,2	1,4	0,3	
niet-gestapeld	zeer klein	0 m2	50 m2	per woning	0,4	0,15	0,5	0,2	0,6	0,3	
overig	sociale / goedkope huur	> 40 m2		per woning	0,7	0,15	0,8	0,2	0,9	0,3	*)
overig	Studentenhuisvesting (gedeeld)	< 35 m2		per woning	0,2	0,15	0,2	0,15	0,2	0,15	
overig	Kamerverhuur	< 35 m2		per kamer	0,4	0,15	0,4	0,2	0,5	0,3	
overig	Jongerenwoningen	40 m2	70 m2	per woning	0,5	0,15	0,7	0,2	0,9	0,3	
overig	Zorgwoning			per woning	0,5	0,15	0,5	0,2	0,5	0,3	
overig	Verpleeg-, verzorgingstehuis			per woonseenheid	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	

*) de huursom ligt op of onder de liberalisatiegrens

Figuur 4.4 Uitsnede Parkeernota en Uitvoeringsregels 2019 (autoparkeernormen functie 'wonen').



Wonen	Type woning	Oppervlakte (bvo) van	Oppervlakte (bvo) tot	Eenheid	FIETS Zone A Parkeernorm totaal	FIETS Zone A Parkeernorm aandeel bezoek	FIETS Zone B Parkeernorm totaal	FIETS Zone B Parkeernorm aandeel bezoek	FIETS Zone C Parkeernorm totaal	FIETS Zone C Parkeernorm aandeel bezoek
gestapeld	zeer groot	> 120 m2		per woning	5,0	1,0	5,0	1,0	5,0	1,0
gestapeld	groot	90 m2	120 m2	per woning	4,0	1,0	4,0	1,0	4,0	1,0
gestapeld	gemiddeld	70 m2	90 m2	per woning	4,0	1,0	4,0	1,0	4,0	1,0
gestapeld	klein	40 m2	70 m2	per woning	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0
gestapeld	zeer klein	0 m2	40 m2	per woning	2,0	1,0	2,0	1,0	2,0	1,0
niet-gestapeld	zeer groot	> 180 m2		per woning	5,0	1,0	5,0	1,0	5,0	1,0
niet-gestapeld	groot	110 m2	180 m2	per woning	4,0	1,0	4,0	1,0	4,0	1,0
niet-gestapeld	gemiddeld	90 m2	110 m2	per woning	4,0	1,0	4,0	1,0	4,0	1,0
niet gestapeld	klein	50 m2	90m2	per woninfg	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0
niet-gestapeld	zeer klein	0 m2	50 m2	per woning	2,0	1,0	2,0	1,0	2,0	1,0
overig	sociale / goedkope huur	> 40 m2		per woning	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0
overig	Studentenhuisvesting (gedeeld)	< 35 m2		per woning	2,0	1,0	2,0	1,0	2,0	1,0
overig	Kamerverhuur	< 35 m2		per kamer	2,0	1,0	2,0	1,0	2,0	1,0
overig	Jongerenwoningen	40 m2	70 m2	per woning	2,0	1,0	2,0	1,0	2,0	1,0
overig	Zorgwoning			per woning	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5
overig	Verpleeg-, verzorgingstehuis			per woonseenheid	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

Figuur 4.5 Uitsnede Parkeernota en Uitvoeringsregels 2019 (fietsparkeernormen functie 'wonen').

Tevens zijn in de Nota 2019 normen vastgelegd ten aanzien van fietsparkeren. Als uitgangspunt geldt dat het plan ten minste in de realisatie van 60 jongerenwoningen voorziet. Onder jongerenwoning wordt in de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 het volgende verstaan:

"Een volwaardige woning die bewoond wordt door een persoon in de leeftijd van 18 tot maximaal 26 jaar. De initiatiefnemer dient bij de aanvraag omgevingsvergunning aantoonbaar en controleerbaar te maken dat deze leeftijdsgrens in de verhuur van de woning wordt toegepast."

Middels artikel 6.1 van onderhavig bestemmingsplan is geborgd dat het bevoegd gezag slechts een omgevingsvergunning kan verlenen indien voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt en getoetst is aan de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019.

Hoofdstuk 5 Milieu en leefkwaliteit

5.1 Geluidhinder

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

5.1.1 Akoestisch onderzoek

Verplicht akoestisch onderzoek
Bij de realisatie van woningen en overige geluidgevoelige objecten 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 dient te 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 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. In onderdeel D, Bijlage 1 Besluit omgevingsrecht zijn de "grote lawaaimakers" volgens de Wet geluidhinder aangewezen.

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 (bijvoorbeeld geluidsreducerend wegdek), dan in de overdracht (bijvoorbeeld geluidsschermen) en dan pas bij het 'ontvangend' object (bijvoorbeeld. 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' van 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 m2);
- 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'. Voor nieuwbouwsituaties in (krappe) binnenstedelijke omgevingen zijn de volgende beleidsregels opgenomen (citaat):

- 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.

Voor onderhavig plan is door Peutz akoestisch onderzoek verricht naar het wegverkeerslawaai. De resultaten worden hieronder weergegeven.De gehele rapportage is als bijlage toegevoegd (Bijlage 1 Akoestisch onderzoek).

5.1.2 Rail- en wegverkeerslawaai

Het deel van de RandstadRail dat langs de planlocaties gelegen is, is aangegeven op de zonekaart spoorwegen en dient derhalve apart als railverkeer beoordeeld te worden. De beoordeling van de RandstadRail wordt dus getoetst aan de maximale grenswaarden voor railverkeer uit de Wet geluidhinder.

Langs spoorwegen die zijn opgenomen in de zonekaart spoorwegen liggen van rechtswege zones. De breedte van deze zones is afhankelijk van het geluidproductieplafond zoals is aangegeven in het geluidregister spoor. Voor spoorwegen die wel zijn opgenomen in de zonekaart spoorwegen maar niet in het geluidregister spoor is een zonebreedte opgegeven in de regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder. Deze zone wordt gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. Voor de RandstadRail in de gemeente Zoetermeer geldt een zonebreedte van 100 meter.

Langs wegen liggen van rechtswege zones. De breedte van deze zones is afhankelijk van het aantal rijstroken en de wegclassificatie. Ten aanzien van de wegverkeersgegevens voor wegverkeer is uitgegaan van het door de gemeente Zoetermeer aangeleverde basis wegverkeersmodel. In het basis wegverkeersmodel zijn alle intensiteiten van de relevante wegen ingevoerd op basis van het door de gemeente Zoetermeer in 2019 aangeleverde shape-bestand met verkeersprognose voor peiljaar 2030. Hiermee zijn voor de beschouwde wegen voor de wegvakken ter hoogte van het plangebied de volgende etmaalintensiteiten gehanteerd:

- Italiëlaan: 2.970 motorvoertuigen per etmaal;
- Denemarkenlaan: 5.060 motorvoertuigen per etmaal;
- Duitslandlaan: 6.950 motorvoertuigen per etmaal;
- Europaweg 25.600 motorvoertuigen per etmaal;
- Frankrijklaan: 2.760 motorvoertuigen per etmaal;
- Griekenlandlaan: 1.570 motorvoertuigen per etmaal;
- RandstadRail lijn 3: 36, 24 en 3 bakken per uur voor de dag-, avond- en nachtperiode.

De hoogste berekende geluidbelasting per weg, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt:

- Australiëweg: 49 dB;
- Denemarkenlaan: 42 dB;
- Duitslandlaan: 37 dB;
- Europaweg: 49 dB;
- Frankrijklaan: 39 dB;
- Griekenlandlaan: 33 dB;
- Italiëlaan: 54 dB.

Vanuit het gemeentelijk hogere waardenbeleid gelden extra voorwaarden voor woningbouw bij een geluidbelasting van meer dan 53 dB. Uitsluitend ten gevolge van de Italiëlaan wordt op delen van het plangebied een geluidbelasting van 54 dB berekend. Met name de laagbouw is hierbij het hoogst belast.

De hoogste berekende geluidbelasting op het plangebied ten gevolge van de RandstadRail bedraagt 60 dB. Vanuit het gemeentelijk hogere waardenbeleid gelden extra voorwaarden voor woningbouw bij een geluidbelasting ten gevolge van een spoorweg van meer dan 60 dB. Voor alle gevels bedraagt de berekende geluidbelasting lager dan 60 dB en zijn aanvullende voorwaarden aldus niet van toepassing.

5.1.3 Conclusie

Uit het onderzoek (Peutz, Rapportnummer OA 16345-2-RA-003 d.d. 20 september 2021) blijkt dat de berekende geluidbelasting ten gevolge van de Duitslandlaan en Denemarkenlaan ter plaatse van het plangebied ten hoogste 48 dB bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de Australiëweg bedraagt ten hoogste 49 dB, waarmee de voornoemde voorkeursgrenswaarde (voor drie appartementen) wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder van 63 dB wordt niet overschreden.

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de Europaweg bedraagt ten hoogste 49 dB (voor 14 appartementen), waarmee de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de Italiëlaan bedraagt ten hoogste 54 dB, waarmee de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

Ten aanzien van het aspect wegverkeerslawaai is de planontwikkeling mogelijk na aanvraag van een hogere waarde voor de Australiëweg (49 dB), Europaweg (49 dB) en Italiëlaan (tot en met 54 dB). Het aantal aan te vragen hogere waarden bedraagt 82 van de in totaal 226 woningen. Van dit aantal is voor 14 woningen sprake van een geluidbelasting ten gevolge van de Italiëlaan van meer dan 53 dB, namelijk ten hoogste 54 dB.

Voor geplande woningen waar de geluidbelasting ten gevolge van de Italiëlaan meer dan 53 dB bedraagt dient voldaan te worden aan de aanvullende eisen uit het hogere waardenbeleid van de gemeente Zoetermeer. Dit betekent voornamelijk dat voorzien dient te worden in een geluidluwe zijde. In hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek is grafisch weergegeven voor welke appartementen (6% van het totaal aantal appartementen) dit geldt.

Aangezien het eenzijdig georiënteerde appartementen betreft kan in deze situatie niet

voorzien worden in een geluidluwe zijde. Gezien het beperkte aantal appartementen dat dit betreft (slechts 6%) zou gebruik kunnen worden gemaakt van de zogenaamde uitzonderingsregel. Gemeente Zoetermeer gaat hierin echter niet mee, zodat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. In hoofdstuk 5 van het akoestisch onderzoek van Peutz is een nadere beoordeling hiervan gegeven, inclusief maatregelen teneinde voor de betreffende woningen in een geluidluwe buitenruimte te kunnen voorzien.

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de RandstadRail (railverkeerslawaai) bedraagt ten hoogste 60 dB. Hiermee wordt de voorkeurswaarde van 55 dB uit de Wet geluidhinder overschreden. De maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder van 68 dB wordt niet overschreden. Ten aanzien van het aspect railverkeerslawaai is de planontwikkeling mogelijk na aanvraag van een hogere waarde voor de spoorweg tot 60 dB. Voor 55 woningen dient een hogere waarde te worden aangevraagd. De aanvullende eisen conform het hogere waardenbeleid gelden bij een geluidbelasting vanwege een spoorweg van meer dan 60 dB en zijn derhalve hier niet van toepassing.

De gecumuleerde geluidbelasting wordt aan de zuidzijde van het plangebied bepaald door het railverkeer en aan de noordzijde van het plangebied door de Italiëlaan en bedraagt ten hoogste 60 dB. Het akoestisch woon- en leefklimaat conform de RIVM-tabel (zie hoofdstuk 2) is voor bijna alle appartementen te classificeren als 'redelijk' tot 'slecht'. Middels een relatief standaard gevelopbouw kan echter eenvoudig een goed akoestisch binnenklimaat worden gerealiseerd. Voor een klein aantal appartementen is de gecumuleerde geluidbelasting lager en wordt de geluidbelasting geclassificeerd als 'goed'.

Op verzoek van de ontwikkelaar Stadswaarde is een ontwerpbesluit Hogere waarden Geluid opgesteld met daarin opgenomen de nadere voorwaarden waar het bouwplan aan zal moeten voldoen. Het ontwerpbesluit heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen, tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan. Er zijn geen zienswijzen tegen het ontwerpbesluit Hogere waarden geluid ingediend. Het college heeft het Besluit Hogere waarden geluid vastgesteld. Het besluit is opgenomen in Bijlage 2.

5.2 Bodemkwaliteit

5.2.1 Regelgeving en beleid

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

Wet bodembescherming

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

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

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

Door adviesbureau Van der Helm Milieubeheer is een verkennend milieukundig bodem- en

verhardingsonderzoek uitgevoerd. De resultaten worden hieronder weergegeven. De gehele rapportage is als bijlage toegevoegd (Bijlage 3 Bodem onderzoek).

5.2.2 Situatie in het plangebied

De projectlocatie ter plaatse van de Italiëlaan te Zoetermeer is in de huidige situatie braakliggend met een oppervlakte van circa 2.900 m^2. Het oostelijke gedeelte van de onderzoekslocatie is met asfalt
verhard. Hiernaast is een gedeelte verhard met stelconplaten, dit gedeelte loopt door het zuidelijke deel van het terrein. Het midden van de onderzoeksterrein is vermoedelijk opgehoogd gezien dit deel plaatselijk 0,5 meter hoger ligt.

5.2.3 Conclusie

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken zijn er geen directe belemmeringen tot de voorgenomen herinrichting en geschiktheid. Hieronder wordt, per onderzoek, nog een toelichting gegeven van de onderzoeksresultaten:

Verkennend milieukundig bodemonderzoek:

- de boven- en ondergrond is licht verontreinigd en op basis van indicatieve toetsing aan het Besluit Bodemkwaliteit is de grond indicatief 'Altijd toepasbaar';
- de zintuiglijk schone grond onder de halfverharding alsmede de zandlaag direct onder de rijbaan is licht verontreinigd met minerale olie. Deze grond is op basis van het Besluit Bodemkwaliteit indicatief als klasse 'Industrie' toepasbaar;
- het grondwater is maximaal licht verontreinigd met de onderzochte parameters;
- zowel zintuiglijk als analytisch geen asbest is aangetoond;
- de boven- en ondergrond op basis van toetsing aan het Tijdelijk Handelingskader PFAS indicatief toepasbaar is als klasse Landbouw / Natuur;
- voor de gemeten concentraties in de bodem (grond en grondwater), zijn op basis van de indicatieve toetsing aan de CROW 400, geen aanvullende veiligheidsmaatregelen noodzakelijk.

Verhardingsonderzoek

- het asfaltpakket is niet teerhoudend en herbruikbaar als bouwstof;
- het funderingsmateriaal dat bestaat uit gebonden menggranulaat voldoet aan de samenstellingswaarde en is herbruikbaar als bouwstof. Tevens is in het funderingsmateriaal geen asbest aangetoond.

Op basis van de CROW Publicatie 400 'Werken in of met verontreinigde bodem' zijn voor de voorgenomen werkzaamheden geen aanvullende veiligheidsmaatregelen met betrekking tot de grond noodzakelijk.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Regelgeving en beleid

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 'niet in betekenende 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.

5.3.2 Toetsing beoogde ontwikkeling aan het NIBM

Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling niet in betekenende waarde uitgewerkt in concrete voorbeelden. Voor woningbouw geldt dat de realisatie van 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Zodoende kan voor het plan, dat voorziet in de realisatie van maximaal 200 woningen, geconcludeerd worden, dat het niet in betekende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied en directe omgeving.

5.3.3 Goed woon- en leefklimaat

Met behulp van www.nsl-monitoring.nl is vastgesteld wat de achtergrondconcentraties fijnstof en stikstofdioxide zijn ter plaatse van het plangebied. Dit om te bepalen of het realiseren van de beoogde woonfunctie op deze specifieke plek in het kader van een goed leefklimaat te motiveren is, gelet op de verkeersaantrekkende werking die uitgaat van het project.

Het dichtstbijzijnde rekenpunt is punt 125002 gelegen aan de Duitslandlaan. Uit de resultaten van monitoringstool blijkt dat de achtergrondconcentraties voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ onder de grenswaarden van 40 µg/m^3 voor NO_2 en PM_{10} en 25 µg/m^3 voor $PM_{2,5}$ liggen. Zie hiertoe onderstaand figuur 5.4.

Jaar	GCN-achtergrondconcentratie		
	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m^3)	PM2,5 (µg/m^3)
2020	24,966	20,825	12,299
2030	16,983	18,218	10,01
Grenswaarden	**40**	**40**	**25**

Figuur 5.1: achtergrondconcentraties in 2020 en 2030 (bron: www.nsl-monitoring.nl)

5.3.4 Conclusie

De beoogde ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Bovendien is sprake van een goed woon- en leefklimaat, gelet op de achtergrondconcentraties en de verkeersaantrekkende werking van het project. Luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

5.4 Water

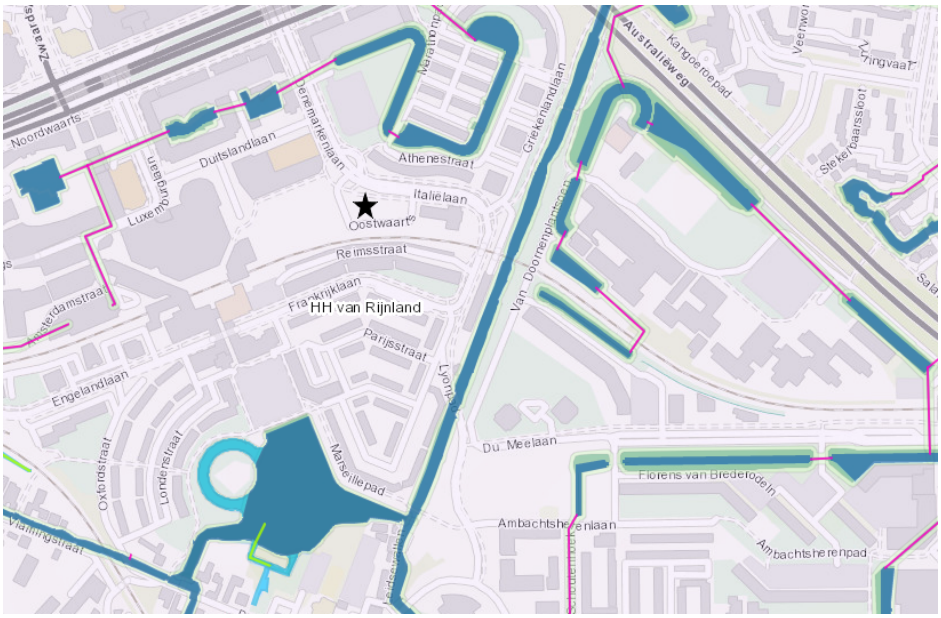
5.4.1 Regelgeving en beleid

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is de waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheerder in het plangebied. Samen met gemeente Zoetermeer en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpener-waard heeft Rijnland het Waterplan Zoetermeer opgesteld met als doelstelling het behouden en versterken van een duurzaam watersysteem.

Onder de verantwoordelijkheden vallen onder andere beveiliging tegen hoog water, peilbeheer en aan- en afvoer van water. Daarnaast wordt geadviseerd hoe om te gaan met hemelwater. In het algemeen zoekt het waterschap naar duurzame oplossingen. Uitgangspunt is dat het water zoveel mogelijk binnen een plangebied wordt vastgehouden en dat relatief schoon water ook relatief schoon blijft. Een toename van het verharde oppervlak in risicogebieden moet worden gecompenseerd met extra waterberging. Daarbij geldt dat het regenwater, dat op verharde oppervlaktes valt en schoon genoeg is (zoals van gevels en daken), zoveel mogelijk wordt vastgehouden of wordt geborgen.

In verband met de waterkwaliteit dient de te realiseren bebouwing geen uitloogbare materialen toe te passen die in contact kunnen komen met het hemelwater. Tevens dient een gescheiden rioolstelsel te worden aangelegd. Het schone hemelwater van verharde oppervlakken kan op deze wijze via het hemelwaterriool worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.

In de nabijheid van het plangebied zijn geen watergangen aanwezig. In de Legger van het Hoogheemraadschap zijn tevens geen gegevens vermeld over beschermde gebieden ter plaatse van het plangebied.



Figuur 5.2. Uitsnede legger Hoogheemraadschap Rijnland

5.4.2 Watertoets

Op basis van de Keur van Rijnland geldt een vrijstellingsgrens voor ontwikkelingen met een toename van het verhard oppervlak tot 500 m^2. In de huidige situatie is sprake van een grasveld. Het bestemmingsplan maakt hier een woontoren en de noodzakelijke herinrichting van het omliggende terrein nodig. Daarmee wordt meer dan 500 m^2 van de locatie verhard, namelijk een totaal van 1.925 m^2 (footprint woontoren en bestrating omliggend terrein). Aangezien de vrijstellingsgrens overschreden wordt, is mogelijk een watervergunning noodzakelijk op basis van artikel 3.2 van de Keur. Daarnaast zal moeten worden voorzien in extra waterberging, bij voorkeur elders binnen hetzelfde peilgebied.

Voor de berekening van de benodigde watercompensatie wordt gerekend met de totale toename van het verhard oppervlak. De maatregelen worden daarmee berekend over een oppervlakte van 1.925 m^2. 15% hiervan dient te worden gecompenseerd middels het realiseren van extra waterberging. De te realiseren extra waterberging komt daarmee op ca. 290 m^2 (288,75 m^2).

Het voorzien in extra waterberging dient in beginsel op eigen terrein te gebeuren. Indien dit niet mogelijk blijkt, kan worden gezocht naar andere oplossingen in hetzelfde peilgebied. Een mogelijkheid kan zijn gebruik te maken van de Berging Rekening Courant van de gemeente Zoetermeer bij het Hoogheemraadschap van Rijnland. Dit betekent dat, indien beschikbaar en met instemming van de gemeente, gebruik kan worden gemaakt van een surplus elders in het peilgebied. In voorliggende bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Berging Rekening Courant van de gemeente Zoetermeer bij het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland geeft aan dat gebleken is dat de beoogde activiteit voldoet aan;

- algemene regel 11; Versnelde afvoer bij toename verhard oppervlak
- algemene regel 19; Bouwen in kwelgevoelige gebieden
- algemene regel 20; Grondverzet

Dit houdt in dat geen watervergunning noodzakelijk is. Wel dient voldaan te worden aan de voorschriften uit de van toepassing zijnde algemene regels.

5.4.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect water geen belemmering vormt voor voorliggend plan.

5.5 Bedrijven en milieuzonering

5.5.1 Begrip milieuzonering

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

Deze milieuzonering dient aldus twee doelen:

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

Een vergaande scheiding van functies kan echter ook leiden tot inefficiënt ruimtegebruik en een verlies aan ruimtelijke kwaliteit. Een gemengd gebied met een mix van wonen en werken, winkels en horeca stimuleert een levendig straatbeeld, een hogere sociale veiligheid en extra draagvlak voor voorzieningen.

5.5.2 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.

milieucategorie	richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk	richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Figuur 5.3 Richtafstanden handreiking VNG

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

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

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

In bijlage 4 van de VNG-brochure is een voorbeeld-Staat-van-Bedrijfsactiviteiten voor gebieden met functiemenging opgenomen, die specifiek gericht is op de toelaatbaarheid van milieubelastende activiteiten binnen gebieden met functiemenging. Deze voorbeeld-Staat-van-Bedrijfsactiviteiten bevat geen richtafstanden maar categorieën A, B en C die aangeven onder welke omstandigheden activiteiten inpasbaar zijn.

- Categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen.
- Categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen.
- Categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg.

Voor de toelaatbaarheid van deze activiteiten gelden de volgende randvoorwaarden:

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

5.5.3 Milieuzonering in het plan

Op basis van het vigerende bestemmingsplan "Stadscentrum / Dorpsstraat" wordt gesproken van een gebied met functiemenging. Hierbinnen gelden geen richtafstanden maar categorieën A, B en C die aangeven onder welke omstandigheden activiteiten inpasbaar zijn.

Relatie tot het plangebied
Het voormalig kantoorpand ten oosten van het plangebied, gelegen aan de Italiëlaan 33, is reeds getransformeerd tot complex met jongerenwoningen. Ten westen van het plangebied zijn de gronden bestemd als 'gemengd' op basis van het bestemmingsplan "Stadscentrum Oost / Cadenza" en is tevens sprake van functiemenging. Indien sprake is van functiemening

gelden geen richtafstanden maar categorieën. De woningen dienen bouwkundige afgescheiden te zijn van de overige aanwezige functies, waardoor er geen negatieve invloed is op het woon- en leefklimaat van de omliggende woningen.

Het plan voorziet zelf in een gemengde bestemming met functiemenging. De woningen worden bouwkundig afgescheiden van de overige functies, waardoor geconcludeerd kan worden dat dit aspect geen belemmering vormt voor het plan.

Wel dient rekening te worden gehouden met een nutsvoorziening van Stedin die ten zuidwesten van het plan, op circa 15 m afstand van de woontoren, is gelegen. Dit betreft een transformatorstation bestaande uit één ommuurde transformator met een schijnbaar vermogen van 18 MVA. Het transformatorstation valt vanwege zijn vermogen onder SBI-2008 code 35, nummer C2 (10-100 MVA). Een dergelijke transformator behoort tot milieucategorie 3.1, met de bijbehorende richtafstanden van 30 mt voor het aspect gevaar en 50 meter voor het aspect geluid.

Veiligheid

Door Witteveen+Bos is in het onderzoek van 9 juli 2021 met referentie 125852/21-010.835 (zie Bijlage 4) het aspect veiligheid m.b.t. de transformator nader beschouwd. In dit onderzoek wordt aangegeven dat afwijken van de richtafstand kan door bijvoorbeeld nader te kijken naar de precieze omvang van de activiteit en de aanwezige voorzieningen. De richtafstand voor gevaar is namelijk gebaseerd op een gemiddelde activiteit van dat type. Ook gaat de VNG-publicatie er vanuit dat nader gekeken kan worden naar de afstanden, omdat in de praktijk nagenoeg altijd (m.u.v. kerncentrales en schietbanen) getoetst dient te worden aan het Bevi en daarmee risicoberekeningen voorhanden zijn. In deze situatie is dit echter niet mogelijk, omdat het transformatorstation niet getoetst kan worden aan het Bevi. Aangezien de richtafstand echter afgeleid is van de gemiddelde activiteit van dat type, kun je concluderen dat de richtafstand zich specifiek verhoudt tot een schijnbaar opgesteld vermogen van 55 MVA (gemiddelde van 10-100) MVA. Het schijnbaar opgestelde vermogen en huidig gerealiseerd vermogen benadert meer de lagere categorie (SBI-2008 code 35, nummer C1; <10 MVA). Daarbij hoort een richtafstand van 10 meter. De richtafstand van dit transformatorstation zal in deze motivatie daarom in de ordegrootte 10-30 meter liggen, waarbij de geplande afstand van circa 15 meter passend lijkt.

Daarnaast is het maatgevende incidentscenario bij transformatorstations een plasbrand. De handreiking ‘Verantwoorde brandweer advisering externe veiligheid’1 stelt dat de zelfredzaamheid bij plasbranden hoog is door de lange ontwikkelingsduur, waardoor de kans op dodelijke slachtoffers gereduceerd wordt. Vanuit de geschetste toekomstige situatie verwacht Witteveen+Bos ook dat er voldoende ruimte en bereikbaarheid is voor hulpdiensten om een voorspoedige incidentbestrijding te realiseren. Uitgangspunt is dat in deze stedelijke omgeving voldoende bluswater voorhanden is. Hieruit lijkt er geen noodzaak voor het treffen van aanvullende maatregelen of voorzieningen.

Geluid

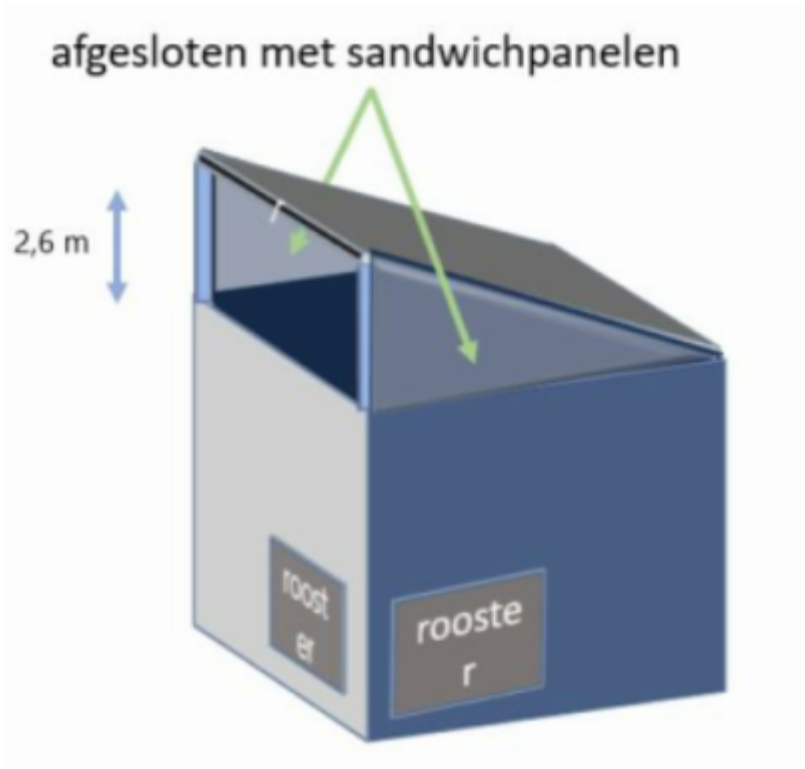
Door Witteveen+Bos is in het onderzoek van 9 februari 2021 met referentie 124294/21-002.143 (zie Bijlage 5) het aspect geluid m.b.t. de transformator nader beschouwd. In berekeningen is rekening gehouden met de toekomstige uitbreiding van de transformator. Hiervoor is een toeslag van 6 dB(A) gehanteerd. Daarnaast is een straffactor van 5 dB(A) ten gevolge van tonaal karakter van het geluid afkomstig van het transformator-station toegepast in de avond- en nachtperiode. Dit omdat het omgevingsgeluidniveau in de avond en nacht lager ligt en daarmee het tonale component van de transformator beter en verder hoorbaar is. Uit de resultaten blijkt dat niet kan worden voldaan aan de normering van het Activiteitenbesluit. De overschrijding bedraagt maximaal 12 dB(A) in de nachtperiode. Ook in de avondperiode vinden er relevante overschrijdingen plaats van maximaal 7 dB(A).

Om deze overschrijdingen op te lossen kan gedacht worden aan het nemen van geluidreducerende maatregelen. Stedin, de eigenaar van het transformatorstation geeft aan dat zij openstaan voor mogelijke geluidreducerende maatregelen aan het transformatorstation. Op basis van onderzoeken van de verschillende disciplines is men gekomen tot een voorlopig

ontwerp (Bijlage 6 Voorlopig ontwerp aanpassingen bestaand trafogebouw, referentie 127821/21-014.916, datum 5 oktober 2021) voor de aanpassingen van het transformator-station. Hierbij is besloten om de transformatorcel passief te koelen. De uiteindelijke maatregel betreft een schuin dak, met de opening aan de westzijde van de transformatorcel. Zodoende is de geluiduitstraling van de transformator van de nieuwbouwlocatie af gericht. De kosten van deze aanpassing komen geheel voor rekening van de gemeente Zoetermeer.

De hoogte ten opzichte van de bestaande muur bedraagt 2,6 m. De dakconstructie bestaat uit een stalen dak met 30 mm isolatie met dakbedekking; als materiaaltype gaan wij uit van type DS1 uit de HMRI. De zijkanten van het dak zijn afgesloten met sandwichpanelen met enkele cm isolatie (overeenkomstig GC7 uit de HMRI). Aan de onderzijde van de transformatorcel worden twee luchtinlaatroosters geplaatst.

Afbeelding 5.4 presenteert een schematisering van de voorziene maatregel. Deze maatregel voldoet ook aan de benodigde ventilatie.



Figuur 5.4 Schematisering van de gekozen maatregel

De maatregelen zijn doorgevoerd in het akoestisch rekenmodel, zie bijlage II.

Uit de resultaten blijkt dat na het toepassen van de maatregel bij de nieuwbouwlocatie wordt voldaan aan de normen van het Activiteitenbesluit. De geluidbelasting op de gevel van het bestaande appartementencomplex aan de zuidzijde van de transformatorcel bedraagt 39 dB(A) in zowel de dag-, avond- als nachtperiode inclusief straftoeslag en voldoet daarmee eveneens (nog steeds) aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit.

5.5.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

5.6 Externe Veiligheid

5.6.1 Regelgeving en beleid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en ondergrondse buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

Plaatsgebonden risico (PR):
Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.

Groepsrisico (GR):
Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een verantwoordingsplicht, kan afwijken. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen en risico-ontvangers zijn aangegeven. Op de risicokaart staan gegevens die met risico te maken hebben, zoals risico veroorzakende bedrijven (inrichtingen) die gevaarlijke stoffen gebruiken, produceren of opslaan en ook het vervoer/transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Gevaarlijke stoffen zijn in dit geval stoffen die een schadelijke invloed hebben op de gezondheid en het milieu.

5.6.2 Inrichtingen

In het plangebied bevinden zich geen inrichtingen of contouren van inrichtingen waarop het Bevi van toepassing is. Het plan voorziet niet in de realisatie van een risicovolle inrichting.

5.6.3 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. Aangenomen kan worden dat er over de Europaweg transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit transport zal dusdanig laag zijn, omdat in de nabijheid van het plangebied geen inrichtingen gelegen zijn waar gevaarlijke stoffen naar getransporteerd worden. Vanuit dit oogpunt bezien is het risico risico verwaarloosbaar klein. Bovendien is het plan gebied gelegen op meer dan 200 meter afstand (circa 230), de afstand waarbinnen eventueel ruimtelijke beperkingen gelden, gelegen van de Europaweg. In de nabijheid van het plangebied zijn eveneens geen LPG-tankstations gesitueerd.

5.6.4 Buisleidingen

In het plangebied bevinden zich geen buisleidingen of contouren van buisleidingen waarop het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing is.

5.6.5 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor het plan.

5.7 Ecologie

5.7.1 Beleid en normstelling

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming
Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieen, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan de provincie ervoor kiezen om een gebied aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied- of landschap of als Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Nationaal Natuurnetwerk
De term EHS werd in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan (NBP) van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. In 2013 veranderde de naam van Ecologische Hofdstructuur naar Nationaal Natuurnetwerk (NNN). NNN is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in of in de nabijheid van het NNN gelegen is, verlangt de provincie een "nee-tenzij-toets".

5.7.2 Natuurwaardenonderzoek

Door Bureau Stadsnatuur is een verkennend natuurwaardenonderzoek (quick scan) uitgevoerd ter plaatse van het plangebied. Deze rapportage is als Bijlage 7 toegevoegd.

Flora
In het plangebied zijn op grond van de aanwezige habitats geen plantensoorten te verwachten die een strikte bescherming genieten onder Wnb artikel 3.5 of 3.10 (zie Stichting Floron 2011). Er zijn geen potenties voor plantensoorten die de Gemeente Zoetermeer beschouwt als 'Veldgidssoort' waarvan lokale instandhouding wenselijk is (zie Vos & Szegedi 2011).

Weekdieren
In het plangebied zijn op grond van de aanwezige habitats geen weekdieren te verwachten die een strikte bescherming genieten onder Wnb artikel 3.1 of 3.10.

Insecten
In het plangebied zijn op grond van de aanwezige habitats geen populaties van insectensoorten te verwachten die een strikte bescherming genieten onder Wnb artikel 3.5 of 3.10.

Vissen
In het plangebied zijn geen watergangen aanwezig; het voorkomen van vissen is derhalve uitgesloten.

Amfibieën
In Zoetermeer komt de Rugstreeppad Epidalea calamita (Wnb 3.5) voor. Een kleine, maar afnemende populatie bevindt zich in de wijk Oosterheem op kilometers afstand en gescheiden van het plangebied door stedelijk gebied. In het plangebied en de nabijheid ervan zijn geen geschikte habitats aanwezig. Derhalve is vestiging van de Rugstreeppad bij veranderend terreininrichting niet aannemelijk. De bosschages op het spoortalud vormen een mogelijke landhabitat voor amfibieën. Alle overige mogelijk/ incidenteel in het plangebied voorkomende soorten amfibieën (vijf soorten, cf. Creemers & Van Delft 2009) zijn vrijgesteld van de verbodsbepalingen in de Wnb. Voor deze soorten geldt echter wel de zorgplicht.

Reptielen
In het plangebied komen geen inheemse soorten reptielen voor en deze zijn hier op grond van aanwezige habitats en natuurlijke arealen van soorten niet te verwachten.

Vogels
In het plangebied zijn broedende vogels te verwachten in struwelen en bomen. Op overige plaatsen is vestiging uitgesloten als gevolg van de intensieve betreding en gebrek aan schuilmogelijkheden. Aan de westkant van het plangebied is een oud nest van Zwarte kraai aangetroffen. In struweel op het spoortalud is een oud nest van Houtduif aangetroffen. Daarnaast was hier een zingend mannetje Winterkoning aanwezig. Van deze soort, alsmede van enkele andere soorten zangvogels, mag worden aangenomen dat deze kunnen nestelen in de genoemde struwelen.

Vogelsoorten met een jaarrond beschermd nest worden niet verwacht; het nest van Zwarte kraai zit in een redelijk geïsoleerde boom, op afstand van meer solide groenstructuren en is omringd door bebouwing. Gebruik van het nest door incidenteel in de bebouwde kom van Zoetermeer broedende paren van Buizerd en Boomvalk is daarom onwaarschijnlijk.

Vleermuizen
Rustplaatsen
In het plangebied bevinden zich geen mogelijke rustplaatsen voor vleermuizen gelet op het ontbreken van daartoe geschikte bebouwing of bomen. Mogelijke rustplaatsen in de omgeving bevinden zich buiten de invloedsfeer van eventuele activiteiten in het plangebied.

Foerageergebieden
Het is niet uitgesloten dat vleermuizen het plangebied incidenteel gebruiken om te foerageren. De bosschage op het spoortalud kan in de zomermaanden een insectenrijke donkere plaats

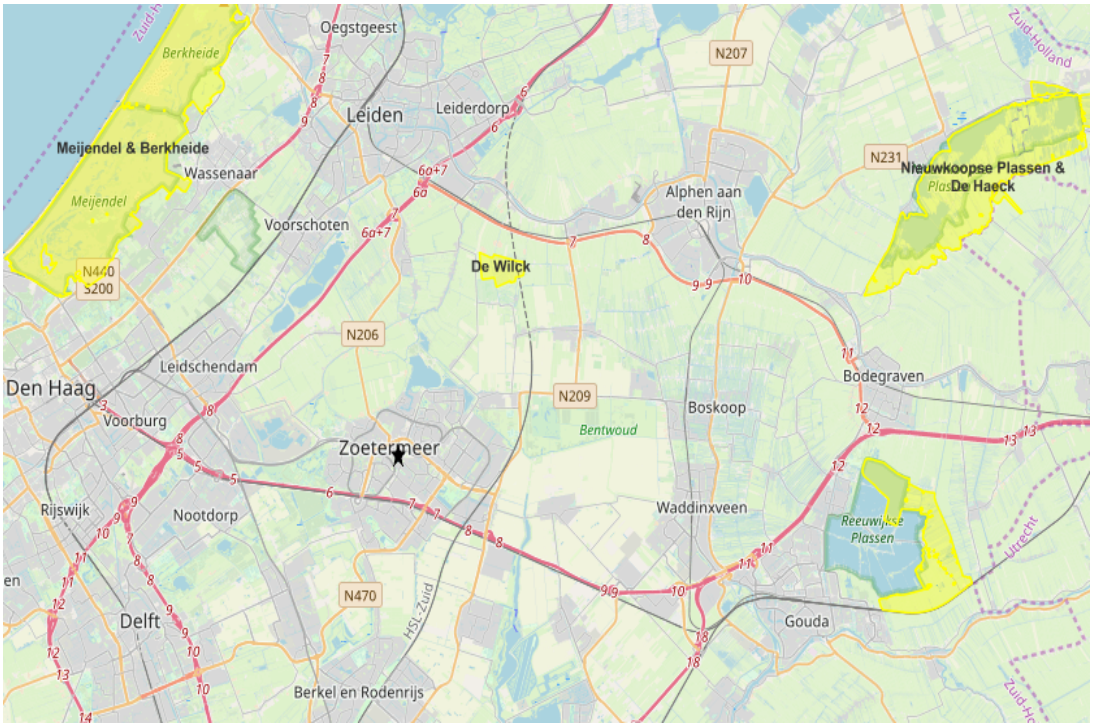
zijn die zich hiervoor leent. In de context van het stedelijk gebied van Zoetermeer zijn de Gewone dwergvleermuis en de Ruige dwergvleermuis de enige soorten die op een dergelijke locatie regelmatig te verwachten zijn (zie Mostert & Bakker 2010). Omdat er binnen het plangebied geen sprake is van open water en het een geringe oppervlakte betreft, is uitgesloten dat hier sprake is van essentieel foerageergebied. Dat wil zeggen dat verwijdering van de struwelen in kwestie niet zal leiden tot een effect op de gunstige staat van instandhouding van populaties van vleermuissoorten.

Vliegroutes
Gelet op het open karakter van het plangebied, waarin geen hoge boomkronen in laanverband voorkomen, is aantasting van een potent iele vliegroute op voorhand uitgesloten. De spoordijk, feitelijk vallend buiten het plangebied, blijft behouden, dus een mogelijke functie hiervan als geleidend element voor vleermuizen is niet in het geding wanneer het plangebied wordt bebouwd.

Overige zoogdieren
Overige strikt beschermde soorten zoogdieren zijn op grond van de aanwezige habitats niet te verwachten.

Beschermde gebieden
Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het dichstbijzijnde Natura 2000-gebied is "De Wilck" en is gelegen op circa 6,3 kilometer. Dit gebied is niet stikstofgevoelig.

Op circa 12 kilometer van het plangebied is het Natura 2000-gebied "Meijendel & Berkheide" gelegen. Op circa 17,5 kilometer van de projectlocatie ligt zowel het Natura 2000-gebied "Nieuwkoopse Plassen & De Haeck" als "Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein". Voor het Natura 2000-gebied "Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein geldt dat dit gebied niet stikstofgevoelig is. Met inachtneming van uitspraak ECLI:NL:RVS:2019:1603 van Raad van State d.d. 29 mei 2019, is het Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS) onverbindend verklaard. In het verlengde hiervan heeft de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit op 16 september 2019 een herziene rekentool 'Aerius Calculator' beschikbaar gesteld. Deze is inmiddels weer vervangen door de Aerius Calculator 2021.



Figuur 5.4 Afstand tot Natura 2000-gebieden (uitsnede synbiosys.alterra.nl)

Het plangebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland en Groene

Hoofdstructuur (GHS). Deze gebieden liggen op zeer grote afstand van het plangebied. De ontwikkelingen binnen het plangebied leiden dan ook niet tot negatieve effecten op deze gebieden.

Door Mees Ruimte en Milieu is onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op de nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden met behulp van de laatste Aerius Calculator 2021. De resultaten worden hieronder weergegeven. De gehele rapportage is als bijlage toegevoegd, zie Bijlage 8.

De NOx en NH3 emissies gedurende de gebruiksfase zijn in kaart gebracht met de AERIUS-calculator 2021.

Aan de hand van de uitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 4.1 Projectplan van onderhavig plan is de verkeersaantrekkende werking berekend voor de gebruiksfase. Er wordt uitgegaan van ingebruikname van het gebouw in 2025. Het gebouw wordt gasloos uitgevoerd dus er wordt geen emissie als gevolg van aardgasgebruik meegenomen in de berekening tijdens de gebruiksfase. De verkeersgeneratie bedraagt in totaal 536 motorvoertuigbewegingen per etmaal zoals berekend in paragraaf 4.3 Verkeer en vervoer van onderhavig plan.

De AERIUS-calculator 2021 geeft als uitkomst van de berekening dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn. Het aspect stikstof vormt daarom geen belemmering bij de realisatie van het voorgenomen initiatief. Het aanvragen van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is dan ook niet noodzakelijk.

5.7.3 Conclusie

Op basis van de condities aangetroffen tijdens de quick scan is geen aanvullende ontheffing van de Wnb noodzakelijk om tot ingebruikname van de bouwkavel over te gaan. Aanvullend onderzoek is bovendien niet nodig omdat de functionaliteit voor beschermde soorten voldoende inzichtelijk is. Daarnaast blijkt dat op grond van de AERIUS-calculator 2021 er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/j. Derhalve kan geconcludeerd worden dat het aspect ecologie geen belemmering vormt voor het plan.

5.8 Windhinder

5.8.1 Regelgeving en beleid

In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder staat in art. 3.1 Wro, de zorg voor een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar en deze betrekken in de beoordeling nodig.

In de NEN 8100; 2006 nl 'Windhinder en gevaar in de gebouwde omgeving' is aangegeven wanneer er aanleiding is om een onderzoek te doen naar windhinder. Hierin wordt gewerkt met uurgemiddelde windsnelheden (m/s) gerelateerd aan de overschrijdingskans in percentage van uren per jaar. In een tabel is voor verschillende situaties en activiteiten (doorlopen, slenteren, langdurig zitten) een beoordeling van het windklimaat gegeven (slecht, matig, goed).

In deze norm is een beslismodel weergeven wanneer een windonderzoek mogelijk nodig kan zijn:

- gebouwen hoger dan 30 meter, windonderzoek noodzakelijk;
- beschut gelegen gebouwen met een hoogte van 15 tot 30 meter, specialist beoordeelt in hoeverre windonderzoek nodig is;
- onbeschut gelegen gebouwen met een hoogte hoogte tot 30 meter specialist beoordeelt of windonderzoek nodig is.

Aangezien voorliggend bestemmingsplan gebouwen hoger dan 30 meter mogelijk maakt is windonderzoek noodzakelijk.

5.8.2 Windhinderonderzoek

In het kader van de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening is door bureau Peutz een windhinderonderzoek uitgevoerd. Een dergelijk onderzoek wordt conform het beslismodel in de norm NEN 8100 noodzakelijk geacht bij een bouwhoogte van meer dan 30 meter. Gelet op de geplande bouwhoogte van de woontoren, is het windklimaat en mogelijk windgevaar onderzocht. De rapportage met rapportnummer: OA 16345-5-RA-001 d.d. en datum 30 augustus 2021 is opgenomen in Bijlage 9 bij deze toelichting.

Uit het onderzoek blijkt dat rond de geplande nieuwbouw overwegend sprake is van een goed windklimaat. Ten zuiden en noordwesten van het gebouw is het te verwachten windklimaat echter in een fors gebied matig. Ten zuiden van het plan zal dit niet leiden tot hinder, gezien het feit dat hier geen voetgangers of fietsers komen.

Aan de noordwestzijde van het plan is lokaal een slecht windklimaat te verwachten voor doorlopen, waarbij zeer lokaal een beperkt risico op windgevaar aanwezig kan zijn. Aangezien de gevaarkans voor het criterium doorlopen niet wordt overschreden mag dit worden geaccepteerd.

Voor het plaatsen van gebouwentrees dient gestreefd te worden naar een hinderkans van lager dan 5%, hetgeen overeenkomend met een beoordeling goed voor het criterium slenteren.Wanneer de gebouwentree is gepland op een positie met een hogere hinderkans, wordt er geadviseerd om lokale wind afschermende maatregelen te treffen, zoals het plaatsen van schermen of het verdiepen van de entree in de gevel.

5.8.3 Conclusie

Gelet op de uitkomsten van het onderzoek, vormt windhinder geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Er wordt voldaan aan het criterium voor windgevoelige functies.

5.9 Bezonning

5.9.1 Regelgeving en beleid

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.

In het document Hoogbouw Effect Rapportage Binnenstad, vastgesteld door het college van B&W op 14 juli 2020, en deel uitmakend van de door de raad op 21 september 2020 vastgestelde Visie Binnenstad 2040, zijn onder meer bezonningsnormen opgenomen. De toetsing dient volgens het voorstel als volgt te worden uitgevoerd:

- Toetsingsperiode vanaf 19 februari tot 21 oktober.
- Minimale zonshoogte 10°.
- Minimale potentiële bezonningsduur van 2 uur per dag.
- Geen verdere verslechtering in situaties met minder dan 2 mogelijke zonuren.
- Meetpunt op 1 meter hoogte in het midden van de gevel van de onderste woonlaag, in geval van woning op verdieping 0,75m boven vloerpeil.
- Maximale afname bezonningsduur als gevolg van nieuwbouw is 50%.
- Bezonningsduur ter plaatse van voor- en achtergevel mogen bij elkaar worden opgeteld.
- Bij dakopbouw: maximale afname bezonningsduur 50%
- Voorts is de norm van toepassing op openbare en semi-openbare ruimten met een recreatieve functie en op buitenruimten bij scholen en kindercentra. Er is hier in de berekening van de bezonningsduur sprake van voldoende bezonning als meer dan 50%

van de oppervlakte in de zon ligt.

Daarnaast vraagt de gemeente de bezonning op enkele maatgevende dagen in het jaar in beeld te brengen. Het betreft 19 februari (vergelijkbaar 21 oktober) alsmede op 21 juni, de langste dag met de hoogste zonnestand. Op deze dagen wordt van zonsopgang tot zononder gang per uur de situatie in beeld gebracht.

5.9.2 Bezonningsstudie

Bureau Peutz heeft een bezonningstudie uitgevoerd (zie Bijlage 10) met referentie: EdB/LA/ /OA 16345-6-NO-001, d.d. 30 augustus 2021, waarbij de schaduwsituatie van de nieuwe situatie in beeld is gebracht. De mogelijke bezonningsduur op de gevels van de rondom het plan gelegen woningen is bepaald voor de data 19 februari (gelijk aan 21 oktober) en 21 juni.

De bezonningsnorm houdt onder meer in dat bestaande woningen minimaal 2 uur direct zonlicht per dag moeten krijgen, vanaf half februari tot half oktober, én dat bestaande woningen die nu al niet voldoen aan de norm er niet verder op achteruit mogen gaan. Uit het onderzoek blijkt dat niet alle omliggende woningen aan deze normen voldoen.

- 6 Bestaande woningen (meetpunt 15) in Cadenza 1 voldoen als gevolg van de geplande woontoren niet geheel aan het criterium uit de Hoogbouw Effect Rapportage (HER) van minimaal 2 uur direct zonlicht per dag. Hier gaat de bezonningsduur op 19 februari van 3.40 uur naar 1.35 uur, (een afname van ruim 2 uur). Vanaf ca. 7 maart tot 5 oktober (in totaal 7 maanden) voldoen de woningen wel aan de norm. De laatste weken van oktober is de situatie weer identiek aan de situatie in februari. De wintermaanden worden niet beschouwd.

-Daarnaast voldoen 8 bestaande woningen (in verzorgingshuis Leliënborgh) aan de Berlijnstraat (meetpunt 6 en 7) nu al niet aan de bezonningsnorm. Als gevolg van de bouw van Cadenza 2 gaat de bezonningsduur hier op 19 februari van ca. 1.20 uur/1.05 uur, naar ca. 0.45 uur, (een afname van 20 tot 35 minuten). Vanaf ca. 7 maart tot 5 oktober voldoen ook hier de woningen wel aan de norm.

Ontwikkelaar Stadswaarde verzoekt gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid uit de HER. In de HER is opgenomen dat het college mag afwijken van de normen indien het stedelijk belang voldoende is aangetoond.

Er is eerst bezien of het bouwplan van Stadswaarde nog aangepast kan worden, door het verschuiven van de toren binnen de grenzen van het ontwerpbestemmingsplan. Het verminderen van het aantal bouwlagen tot een bouwhoogte van 63 meter heeft geen effect omdat de woningen in de Berlijnstraat er dan nog steeds op achteruit gaan. Daarnaast is in de verkoopprocedure vastgelegd dat de toren minimaal 70 meter hoog moet zijn. Het bestemmingsplan biedt een beperkte mogelijkheid om de toren nog te verschuiven. Een verschuiving van ca 10 à 15 meter in oostelijke richting zou betekenen dat de 6 woningen in Cadenza 1 in februari wel kunnen voldoen aan de norm. Maar ook hier heeft het echter geen effect op de woningen aan de Berlijnstraat.

Een verschuiving van de toren heeft voorts vergaande consequenties voor de indeling en plattegronden van het bouwplan. Het VO-bouwplan dient namelijk in zijn geheel opnieuw te worden ontworpen. Dit betekent extra onvoorziene plankosten van ca. 200.000 euro. Tevens zal dit een vertraging voor het bouwtraject met zich brengen hetgeen grote financiële consequenties met zich brengt vanwege de stijgende bouwkosten. En waarschijnlijk zal het niet lukken om de parkeeropgave geheel intern op te lossen omdat onder de toren constructie-technisch in dit geval geen parkeergarage kan worden gerealiseerd.

Kortom, er kan geen bouwplan worden ontworpen dat voldoet aan de kaders van de verkoopprocedure én aan de Zoetermeerse bezonningsnorm.

Vervolgens is bezien hoe groot de afwijking van het bezonningscriterium is.

Er kan in principe worden afgeweken van het beleid, mits goed gemotiveerd. Om te kunnen afwijken dient het belang van de woningbouwambitie te worden afgezet tegen het belang van omwonenden.

Als we het bezonningsseizoen beschouwen dan loopt dat van 19 februari tot 21 oktober. Dat is een periode van 8 maanden. De resterende wintermaanden worden niet in beschouwing genomen.

Uit het bezonningsonderzoek kan geconcludeerd worden dat gedurende die 8 maanden (32 weken) ca 2 ½ week in februari en ca 2 ½ week in oktober niet voldaan kan worden aan de norm. Gesteld kan worden dat dit een beperkte afname is, verspreid over het jaar. De kans op direct zonlicht is in die weken statistisch gezien ook erg laag (in februari/oktober is dat gemiddeld ca. 3 van de 10 uur theoretisch mogelijke bezonningsduur per dag). Het overgrote deel van het jaar, van begin maart tot eind september wordt voldaan aan de norm.

Gezien de grote behoefte aan nieuwe woningen in Zoetermeer en het gebrek aan uitbreidingsruimte, is het logisch om potentiële woningbouwlocaties in het Stadscentrum van Zoetermeer optimaal te benutten door de hoogte op te zoeken. Dit is in lijn met de Visie Binnenstad. Er kunnen hier ca 230 woningen gerealiseerd worden, met commerciële functies in de plint en een interne parkeergarage. Dit project draagt bij aan de gemeentelijke ambitie om tegemoet te komen aan de grote vraag naar woningen. Zoals hiervoor geschetst is de afwijking van de Zoetermeerse bezonningsnorm uit de HER relatief beperkt zowel qua duur van de afwijking als qua aantal woningen.

Gezien het stedelijke belang van de nieuwbouw en de beperkte afwijking van de HER heeft het college van B&W op 8 februari 2022 besloten in te stemmen met het verzoek om afwijking van de Zoetermeerse bezonningsnorm.

5.9.3 Conclusie

Bezonning vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan Cadenza 2.

5.10 Bodemenergie

5.10.1 Beleid

Nieuwbouwprojecten zullen niet meer worden aangesloten op het gasnet. De gemeente gaat geen medewerking verlenen aan een verzoek om een gebiedsaanwijzing zoals bedoeld in de ‘ministeriële regeling gebiedsaanwijzing gasaansluitplicht’

Een van de meest voor de hand liggende alternatieve energievoorzieningen zijn warmtepompen die gebruik maken van bodemenergie ter plaatse. In de binnenstad zijn al enkele bodemenergiesystemen en er zijn ook meerdere systemen in voorbereiding. Mogelijk worden op termijn ook delen van de bestaande binnenstad aangesloten op een bodemenergiesysteem als de woningen van het aardgas worden gehaald.

Onderzoek heeft aangetoond dat de capaciteit van de bodem op langere termijn niet voldoende is als er niet regulerend wordt opgetreden. Naar verwachting eind november 2021 wordt de binnenstad aangewezen als interferentiegebied op grond van de Verordening interferentiegebieden Zoetermeer door de gemeenteraad.

Het college heeft eveneens beleidsregels opgesteld, afgeleid uit het bodemenergieplan Binnenstad, die in werking treden zodra de Verordening interferentiegebieden in werking is getreden. De warmte en koude bronnen dienen in de stroken die aangegeven zijn in het bodemenergieplan te worden gerealiseerd. Bij voorkeur op eigen grond of van de buren. De gemeente ziet liever niet bronnen in de openbare ruimte, maar indien toch noodzakelijk dan is de Verordening Algemene Voorschriften Ondergrondse Infra van toepassing.

5.10.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect (bodem)energie geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

5.11 Kabels en leidingen

5.11.1 Algemeen

Voor sommige kabels en leidingen is het belangrijk deze op te nemen in het bestemmingsplan. Het gaat dan niet om de algemene nutsleidingen, maar om de leidingen waarbij bijvoorbeeld een veiligheidszone geldt of leidingen die een risico zijn als ze bij werkzaamheden geraakt worden. Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in een bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaald bevoegd gezag of dit wenselijk is, dit is bijvoorbeeld steeds vaker het geval bij ondergrondse hoogspanningsverbindingen. Dergelijke leidingen kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van de omgeving. De (planologische relevante) leidingen dienen als zodanig te worden bestemd en daarbij dient de afstand die moet worden vrijgehouden van bebouwing ter bescherming van de leiding, te worden aangeduid. Dit betreft de zogeheten beschermingszone.

Naast planologisch relevante leidingen kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die planologisch niet relevant zijn, maar waar met de beheerder van de kabels en leidingen afstemming dient plaats te vinden over het beschermen dan wel verleggen van in en nabij een ontwikkellocatie gelegen kabels en leidingen.

Buisleidingen
Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang. Binnen het toepassingsbereik van het Bevb vallen:

- buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor brandbare stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor vergiftige stoffen.
- buisleidingen voor specifieke stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.

Voor de realisatie van een buisleiding of een kwetsbaar object dient voldaan te worden aan de grenswaarde voor het PR, terwijl het GR verantwoord moet worden.

Bovengrondse hoogspanningslijnen en ondergrondse hoogspanningsverbindingen
Bij transport van stroom door een hoogspanningsverbinding ontstaat een magneetveld. De sterkte ervan hangt vooral af van de hoeveelheid stroom die wordt vervoerd en van de afstand tot de verbinding. Over de mogelijk nadelige gevolgen van deze velden voor de gezondheid bestaat onduidelijkheid. Onduidelijk zijn

vooral de langetermijneffecten van blootstelling aan de veldsterkte die optreedt in woningen die zich in de buurt van het hoogspanningsnet bevinden.

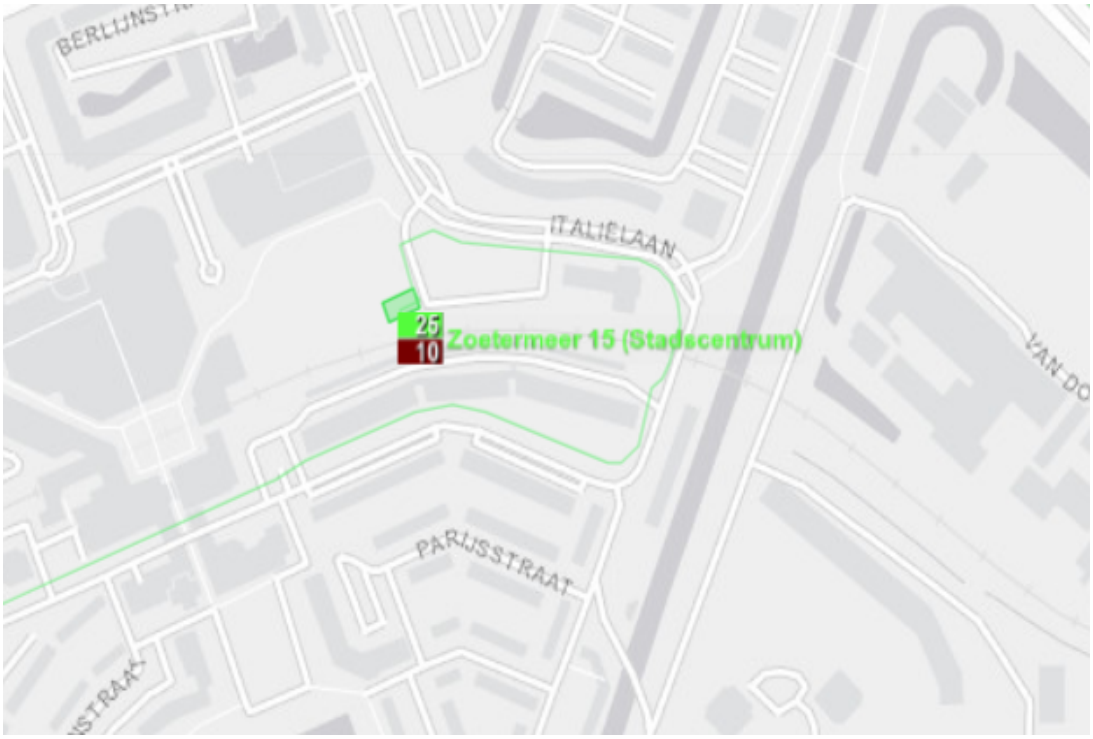
Sinds 2005 adviseert de Nederlandse rijksoverheid een voorzorgsprincipe voor bovengrondse

hoogspanningslijnen. Bij de planning van nieuwe woningen, scholen en kinderopvangplaatsen is het advies zoveel mogelijk te voorkomen dat kinderen langdurig blootgesteld worden aan magneetvelden die gemiddeld over een jaar sterker zijn dan 0,4 microtesla. De aanleiding hiervoor is dat epidemiologisch onderzoek laat zien dat kinderen in de leeftijd tot 15 jaar, die bij bovengrondse hoogspanningslijnen wonen, mogelijk een verhoogde kans hebben leukemie. Deze mogelijk verhoogde kans zou zich voordoen bij langdurige blootstelling aan een veldsterkte van meer dan 0,4 microtesla. Of de velden leukemie veroorzaken en hoe dan, is onbekend. Voor leukemie bij kinderen tot 15 jaar geldt dat er wel een statistisch verband op wordt gevonden met de afstand tot een hoogspanningslijn en, daarvan afgeleid, met de hoogte van het magneetveld. Er is echter geen verklaring voor die samenhang. De oorzaak kan het magneetveld zijn, iets anders dat met afstand tot een hoogspanningslijn samenhangt of toeval.

De GGD heeft het Rijksadvies verbreed naar alle situaties waar het veld de jaargemiddelde waarde van 0,4 microtesla overschrijdt. Verder oordeelde de bestuursrechter in 2017 dat de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het beleidsadvies over bovengrondse hoogspanningslijnen, in beginsel ook voor ondergrondse hoogspanningskabels van toepassing zijn. Zowel de Commissie mer als de Gezondheidsraad hebben dit advies overgenomen, waardoor het voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen ook van toepassen is op ondergrondse kabels, transformatorhuisjes, wijkverdeelstations en andere bronnen van langdurige blootstelling aan magneetvelden uit het elektriciteitsnetwerk.

5.11.2 Leidingenonderzoek

Conform de HoogspanningsNet Netkaart is ter plaatse van de Italiëlaan een ondergrondse 25-10 kV hoogspanningsleiding gelegen.



Figuur 5.5 HoogspanningsNet Netkaart (uitsnede https://webkaart.hoogspanningsnet.com/index2.php#6/51.998/5.164)

Witteveen+Bos heeft zowel onderzoek gedaan naar de invloed van de hoogspanningskabel op het nieuwe milieueiland (Bijlage 11 Onderzoek EM-beïnvloeding) als naar de invloed van de hoogspanningskabel op het nieuwe woongebouw (Bijlage 12 Onderzoek magneetveldzone 25 kV hoogspanningskabel).

Milieueiland
Om te bepalen of er ontoelaatbare beïnvloeding bestaat tussen de hoogspanningskabels en

het milieueiland wordt, conform NEN 3654, gekeken naar drie verschillende soorten beïnvloeding. Het gaat om capacitieve, weerstands- en inductieve beïnvloeding.

Capacitieve beïnvloeding
Het hoogspanningssysteem is ondergronds opgesteld waardoor de afvalcontainers niet tussen het hoogspanningssysteem en de aarde staan en er dus geen sprake is van capacitieve spanningsdeling. Er vindt daarom geen ontoelaatbare capacitieve beïnvloeding plaats.

Weerstandsbeïnvloeding
Op basis van het stappenplan van de NEN 3654 en de manier van aarden van de hoogspanningskabel kan worden geconcludeerd dat er geen ontoelaatbare weerstandsbeïnvloeding plaatsvindt.

Inductieve beïnvloeding
Op basis van de criteria voor inductieve beïnvloeding, conform NEN 3654, kan worden geconcludeerd dat de hoogspanningskabel geen van de afvalcontainers ontoelaatbaar beïnvloedt.

Conclusie
Daar alle soorten beïnvloeding voor verschillende situaties geen ontoelaatbare beïnvloeding veroorzaken, zijn mitigerende maatregelen voor het milieueiland niet noodzakelijk.

Woongebouw
Het doel van het onderzoek van Witteveen+Bos is om de specifieke magneetveldzone voor de hoogspanningsverbinding nabij Cadenza II (doelgebied) in kaart te brengen. De specifieke magneetveldzone wordt berekend met behulp van het WB-FIELD1 conform de vigerende handreiking van het RIVM (versie 4.1). Hiermee wordt de sterkte van het magnetisch veld rondom een ondergrondse kabel vertaald naar een zone waarbinnen het jaargemiddelde hoger is dan 0,4 microtesla. Aan de hand van de resultaten wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre het doelgebied zich in deze specifieke magneetveldzone van de nabij gelegen hoogspanningsverbinding bevindt.

Voor de 25 kV hoogspanningskabel ZTM10 (TZ020) – ZTM15 (TT070) nabij het te realiseren appartementencomplex Cadenza II bedraagt de specifieke magneetveldzone (jaargemiddelde van 0,4 microtesla) aan beide zijden van de hoogspanningsverbinding 5 meter. Door buiten deze zone te blijven worden te hoge sterktes van magneetvelden voorkomen.

5.11.3 Conclusie

Kabels en leidingen vormen geen belemmering voor het vaststellen van voorliggend bestemmingsplan.

5.12 Strategische milieu-beoordeling

5.12.1 Wet- en regelgeving

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

De voorgenomen ontwikkeling kan gezien worden als een stedelijk ontwikkelingsproject (figuur 5.6).

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. Een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

figuur 5.6: relevant onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 t/m 7.20 van de wet van toepassing is.

De beoogde ontwikkeling valt niet binnen de richtwaarden van het Besluit m.e.r. ten aanzien van projecten waarbij milieusignificantie een rol speelt (kolom 2). De aard en omvang van het beoogde
initiatief is zeer beperkt t.o.v. de richtwaarden van het Besluit m.e.r.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen, dient een toets uitgevoerd te worden of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

5.12.2 Vorm-vrije m.e.r.

De vorm van een vorm-vrije m.e.r. is niet bepaald, maar de inhoud waar een m.e.r.-beoordeling aan dientte voldoen is wel bepaald (Bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU). In de vormvrije m.e.r. dient de volgende inhoud zijn vermeld:

1. Kenmerken van de projecten.
2. Plaats van de projecten.
3. Kenmerken van het potentiële effect.

Kenmerken van het project
Het plangebied is gelegen aan de Italiëlaan te Zoetermeer. Het gebied maakt onderdeel uit van de binnenstad en ligt aan de rand van het Stadshart. De gronden ter plaatse waren bestemd als 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Het plan omvat de ontwikkeling van een woontoren van maximaal 77 meter met een maximale foorprint van 660 m^2. Het programma voorziet in de toevoeging van maximaal 230 appartementen. Daarnaast wordt voorzien in een maatschappelijk c.q. commerciële (sport, leisure, dienstverlening, kantoor en ambachtelijke bedrijven) plint, waarbinnen zelstandige horeca en detailhandel is uitgesloten Het plan ligt hiermee ruim onder de grens van 2.000 woningen en 200.000 m^2 bedrijfsvloeroppervlakte. Het plan is daarmee niet MER-plichtig.

Plaats van het project
Het plangebied is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. De locatie ligt niet in een gevoelig gebied, zoals een Natura 2000-gebied of het Natuurnetwerk Nederland. Het plangebied is niet gelegen binnen een gebied met archeologische verwachtingswaarde en tevens maakt het geen onderdeel uit van een beschermd stads- of dorpsgebied. Ter plaatse zijn bovendien geen Rijks-, provinciale-, of gemeentelijke monumenten aanwezig. De plaats van het plangebied rechtvaardigt geen MER.

Kenmerken van het potentiële effect
De voorgenomen ontwikkeling heeft geen belangrijke uitstraling van milieueffecten naar de omgeving. De te verwachten effecten hangen onder meer samen met de verkeersaantrekkende werking van het plan. Het aantal motorvoertuigbewegingen pet etmaal als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zal toenemen. Doordat de huidige luchtkwaliteit en achtergrondconcentraties ruim onder de geldende grenswaarden zijn gelegen en de bijdrage van het verkeer er niet toe leidt dat de grenswaarden overschreden worden, heeft de voorgenomen woningbouwontwikkeling geen significante gevolgen voor de milieukwaliteit.

Aangezien de projectlocatie gelegen in de nabijheid van onder andere de Randstadrail kunnen akoestische maatregelen of een hogere waarde nodig zijn. Aangezien de extra verharding van

het plangebied wordt gecompenseerd middels de bergingsrekeningcourant en retentiedaken deel uitmaken van de plannen, zijn er nagenoeg geen effecten op de waterhuishouding. Op basis van het ecologisch stikstofdepositie-onderzoek vormen soorten- en gebiedsbescherming geen belemmering voor het beoogde plan. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt bij de toetsing aan milieu- en omgevingsaspecten nader ingegaan op de effecten van de woningbouwontwikkeling op het milieu en de omgeving. Er zijn geen kenmerken die een MER rechtvaardigen.

5.12.3 Conclusie

Gelet op de aard en omvang van de woningbouwontwikkeling, de plaats en de kenmerken van de potentiële effecten kan op voorhand worden geconcludeerd dat er geen significante negatieve milieueffecten te verwachten zijn die een MER rechtvaardigen.

Hoofdstuk 6 Juridische vormgeving

6.1 Inleidende regels

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en een toelichting. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De regels bepalen de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden. De bestemming is zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden. In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het plan is opgesteld op basis van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).

Het bestemmingsplan is primair bedoeld om de beoogde ontwikkelingen juridisch-planologisch mogelijk te maken. Het bestemmingsplan betreft dan ook een ontwikkelingsplan. De ruimtelijke en functionele kaders zijn voldoende duidelijk, waardoor gekozen is voor directe bouwtitels.

6.1.1 Begrippen

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

6.1.2 Wijze van meten

In artikel 2 wordt weergegeven hoe de in de regels opgenomen maten van een bouwwerk moeten worden gemeten.

6.2 Bestemmingsregels

6.2.1 Gemengd

Binnen de bestemming 'Gemengd' is een menging aan functies mogelijk gemaakt. De functies zijn gemaximaliseerd om de invloed op de omgeving te kunnen verantwoorden. Gebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd. Voor de bebouwing is een maximale hoogte opgenomen waarbinnen de in de Nota van Uitgangspunten voorziene toren vorm kan krijgen zonder deze bij voorbaat tot in detail vast te leggen. Op deze manier kan zo flexibel mogelijk worden omgegaan met bouwinitiatieven.

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van maximaal 230 woningen, op de verdiepingen.

Op de begane grond, in de plint aan de zijde van de Italiëlaan, zijn dienstverlenings-, kantoor-, sport-, leisure- en/of maatschappelijke functies toegestaan.

Aan de achterzijde is de parkeergelegenheid toegestaan.

Tevens zijn woon-werkunits toegestaan in de plint aan de zijde van de Italiëlaan, tot 50 % van de oppervlakte van dat deel van de begane grond waar zich de commerciële functies mogen bevinden. Dus met uitzondering van het gedeelte dat door de parkeergarage wordt ingenomen.

6.3 Algemene regels

6.3.1 Antidubbeltelregel

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

6.3.2 Algemene afwijkingsregels

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

6.4 Overige regels

In dit artikel zijn de algemene bouw- en gebruiksregels opgenomen over parkeernormen overeenkomstig de gemeentelijke parkeernota, zoals deze geldt op het moment van indienen van een aanvraag omgevingsvergunning.

6.5 Overgangs- en slotregels

6.5.1 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 met de bouwregels, gebruiksregels of beide.

6.5.2 Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

7.1.1 Grondexploitatie (artikel 6.12 Wro)

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

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

1. het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd (bijvoorbeeld via gronduitgifte, een anterieure overeenkomst over grondexploitatie);
2. het niet noodzakelijk is een tijdvak voor de exploitatie, dan wel een fasering in de uitvoering van werken, werkzaamheden, maatregelen en bouwplannen vast te stellen;
3. het stellen van eisen voor de werken en werkzaamheden voor het 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.

De gronden waarop in het onderhavige bestemmingsplan een bouwplan, als bedoeld in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, is voorgenomen, zijn in eigendom bij de gemeente. Het verhaal van kosten van grondexploitatie is hierdoor anderszins verzekerd via de gronduitgifte. Indien er een noodzaak bestaat om locatie-eisen of een fasering vast te stellen, dan zal dit eveneens worden gedaan via de gronduitgifte.

7.1.2 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.

De (financiële) uitvoering van het bestemmingsplan vindt volledig plaats via een gemeentelijke grondexploitatie. De grondexploitatie heeft een nadelig resultaat. De gemeenteraad heeft een verliesvoorziening getroffen ter hoogte van het nadelige saldo waarmee de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is geborgd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatie

Op 22 april 2021 is een online participatiebijeenkomst georganiseerd via Zoom waarbij het schetsontwerp woningbouwplan is gepresenteerd aan omwonenden, belanghebbenden en geïnteresseerden. Ongeveer 700 omwonenden werden per brief hiervoor uitgenodigd. Ook via het online participatieplatform van de gemeente, doemee.zoetermeer.nl, werden inwoners en andere geïnteresseerden uitgenodigd voor de bijeenkomst. Via het online platform Doe Mee kregen geïnteresseerden ook de mogelijkheid om voorafgaand aan de bijeenkomst hun vragen te stellen en/of opmerkingen mee te geven.

De aanwezigen konden voor, tijdens en na de bijeenkomst via e-mail en Doe Mee tot en met 6

mei 2021 reageren op het woningbouwplan. Er zijn voorafgaand aan de bijeenkomst via Doe Mee en per e-mail 16 reacties ontvangen. Ook zijn er tijdens de participatiebijeenkomst een aantal aanvullende vragen gesteld. Na de bijeenkomst zijn er geen vragen meer binnengekomen.

Alle reacties zijn gebundeld en door de gemeente, in overleg met de ontwikkelaar, beoordeeld en beantwoord in het participatieverslag (Bijlage 13 Eindverslag participatie Cadenza II).

Bestuurlijk vooroverleg

Het voorontwerp-bestemmingsplan is op grond van artikel 3.1.1 Bro opgestuurd naar verschillende overheden en instanties.

Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan is ter inzage gelegd gedurende 6 weken, van 18 februari 2022 t/m 31 maart 2022.

Gedurende de periode van terinzagelegging zijn er 3 zienswijzen ingediend.

De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de Nota beantwoording zienswijzen. Deze is opgenomen als Bijlage 14 bij deze toelichting. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 8 Handhaving

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

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

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

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