Sea Tower, Engelandlaan 270

Zoetermeer

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.0637.BP00106-0003

projectnummer:

planstatus

datum:

18-07-2021

status:

concept

ontwerp

vastgesteld

opdrachtleider:

R.A. Sips

Inhoudsopgave

Toelichting **5**

Hoofdstuk1 Inleiding **6**
1.1 Aanleiding en doel 6
1.2 Ligging plangebied 6
1.3 Geldend bestemmingsplan 7

Hoofdstuk2 Planbeschrijving **8**
2.1 Huidige situatie 8
2.2 Beoogde ontwikkeling 9

Hoofdstuk3 Beleidskaders **13**
3.1 Rijksbeleid 13
3.2 Provinciaal beleid 15
3.3 Regionaal beleid 18
3.4 Gemeentelijk beleid 19
3.5 Conclusie 27

Hoofdstuk4 Omgevingsaspecten **28**
4.1 Inleiding 28
4.2 Verkeer en parkeren 28
4.3 Water 29
4.4 (Spoor)wegverkeerslawaai 32
4.5 Luchtkwaliteit 33
4.6 Bedrijven en milieuhinder 35
4.7 Externe veiligheid 36
4.8 Ecologie 37
4.9 Bodem 40
4.10 Archeologie en cultuurhistorie 40
4.11 Kabels en leidingen 41
4.12 Hoogbouw effect rapportage (HER) 41
4.13 Vormvrije mer-beoordeling 42

Hoofdstuk5 Juridische vormgeving **44**
5.1 Inleidende regels 44
5.2 Bestemmingsregels 44
5.3 Algemene regels 44
5.4 Overgangsrecht en slotregels 45

Hoofdstuk6 Uitvoerbaarheid **46**
6.1 Economische uitvoerbaarheid 46
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 46

Hoofdstuk7 Handhaving **47**

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Aan de Engelandlaan in Zoetermeer stonden enkele kantoorgebouwen langs het spoor van de RandstadRail. De meeste van deze gebouwen zijn al getransformeerd naar woongebouw om de kantoorleegstand in de stad terug te dringen en in te spelen op de toenemende woningvraag. Eén gebouw is nog niet getransformeerd, namelijk het pand aan de Engelandlaan 270 (Ypsilon House). De initiatiefnemer heeft een alternatief plan opgesteld om dit bestaande gebouw te slopen en te vervangen door een woontoren van 70 mt hoog bestaande uit 150 wooneenheden verdeeld over 22 bouwlagen.

Het bouwplan is in strijd met het vigerende bestemmingsplan 'Stadscentrum Zuid (Culturele As)' omdat de woonfunctie niet past binnen de geldende kantoorbestemming, de grens van het bouwvlak wordt overschreden en het beoogde woongebouw hoger is dan de toegestane bouwhoogte. Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken is dit bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt tegen het stadscentrum van Zoetermeer. Het perceel ligt ingeklemd tussen het spoor van de RandstadRail aan de noordzijde en de Engelandlaan aan de zuidzijde. Ten noorden van het spoor ligt het stadscentrum. Aan de zuidkant van de Engelandlaan bevinden zich woningen. Direct ten oosten en westen bevinden zich ook woningen, namelijk de voormalige kantoorgebouwen die zijn verbouwd tot woningen. In figuur 1.1 is de globale ligging van het plangebied weergegeven.



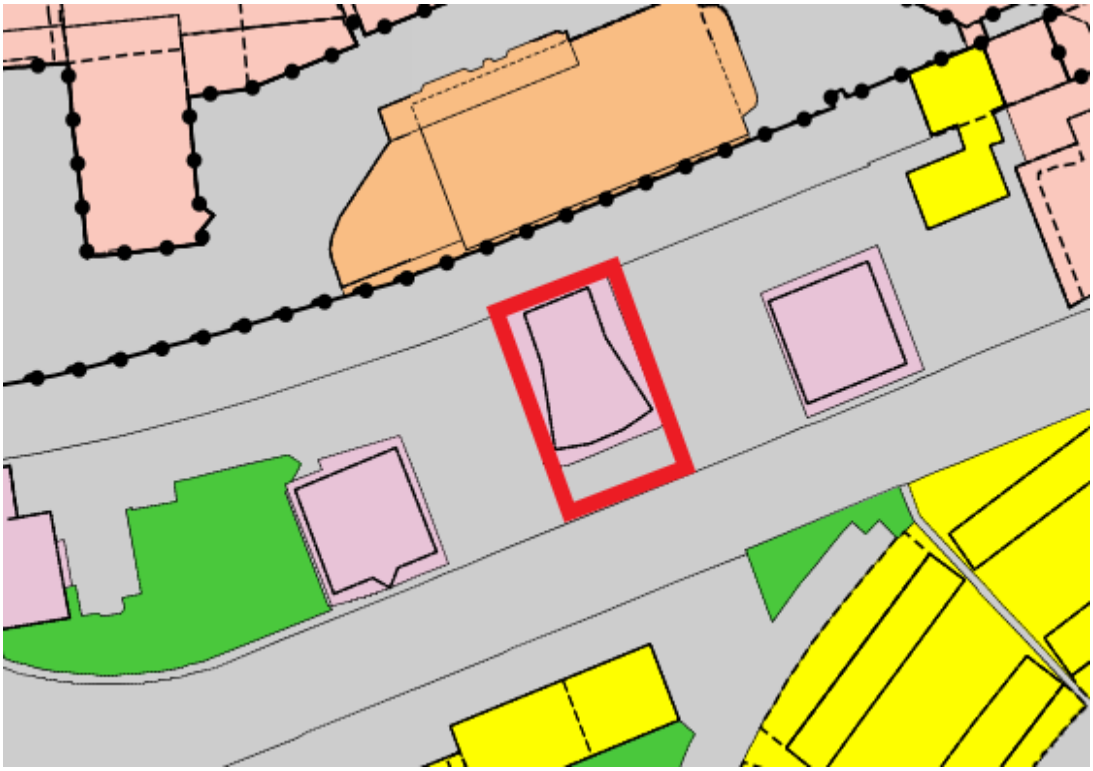
Figuur 1.1 Globale ligging plangebied

1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Stadscentrum Zuid (Culturele As)', vastgesteld op 10 juni 2013. Figuur 1.2 bevat een uitsnede van de verbeelding.

Aan het plangebied zijn de bestemmingen 'Kantoor' en 'Verkeer - Verblijfsgebied' toegekend. Binnen het bouwvlak zijn kantoorgebouwen toegestaan met een maximum bouwhoogte van 22 meter. Het bouwvlak mag helemaal worden gebouwd.

Zowel voor wat betreft functie- als bouwmogelijkheden past de beoogde ontwikkeling niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan.



Figuur 1.2 Uitsnede geldend bestemmingsplan 'Stadscentrum Zuid (Culturele As)'

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Omgeving plangebied

Het huidige kantoorgebouw staat in de Engelse buurt, deelgebied van het Stadscentrum. De Engelse buurt dateert uit het einde van de jaren '80 en bestaat uit een mix van laagbouw en gestapelde bouw. Langs de Engelandlaan wordt het beeld bepaald door bouwblokken met gestapelde woningen aan de zuidzijde en kantoren aan de noordzijde. Bijna alle kantoorgebouwen zijn al getransformeerd naar woongebouwen. In het naastgelegen pand 'Nieuw Soetermeer' aan de oostzijde (Engelandlaan 350) zijn recentelijk 22 appartementen opgeleverd. Ook in het Dutch Port gebouw direct ten westen van het plangebied zijn appartementen gerealiseerd. De solitaire gebouwen staan te midden van groen en parkeerterreinen aan de Engelandlaan.

Aan de noordzijde grenst het plangebied aan het spoor van de randstadrail. Aan de overzijde van het spoor ligt het winkelcentrum van Zoetermeer. Direct tegenover het plangebied staat een parkeergarage aan de Amsterdamstraat. In dit gebouw zijn ook enkele centrumfuncties gevestigd zoals een nagelstudio en een fysiotherapie.

Plangebied

Het plangebied is onderdeel van een ensemble van kantoorgebouwen dat getransformeerd wordt naar woongebied. Het gebouw op het perceel Engelandlaan 270 (Ypsilon House) is zes bouwlagen hoog en bestaat uit beton en (spiegel)glas. De entree is architectonisch aangezet door veel glas en een hoogte accent. De grond rond het kantoorgebouw is ingericht als parkeerterrein.



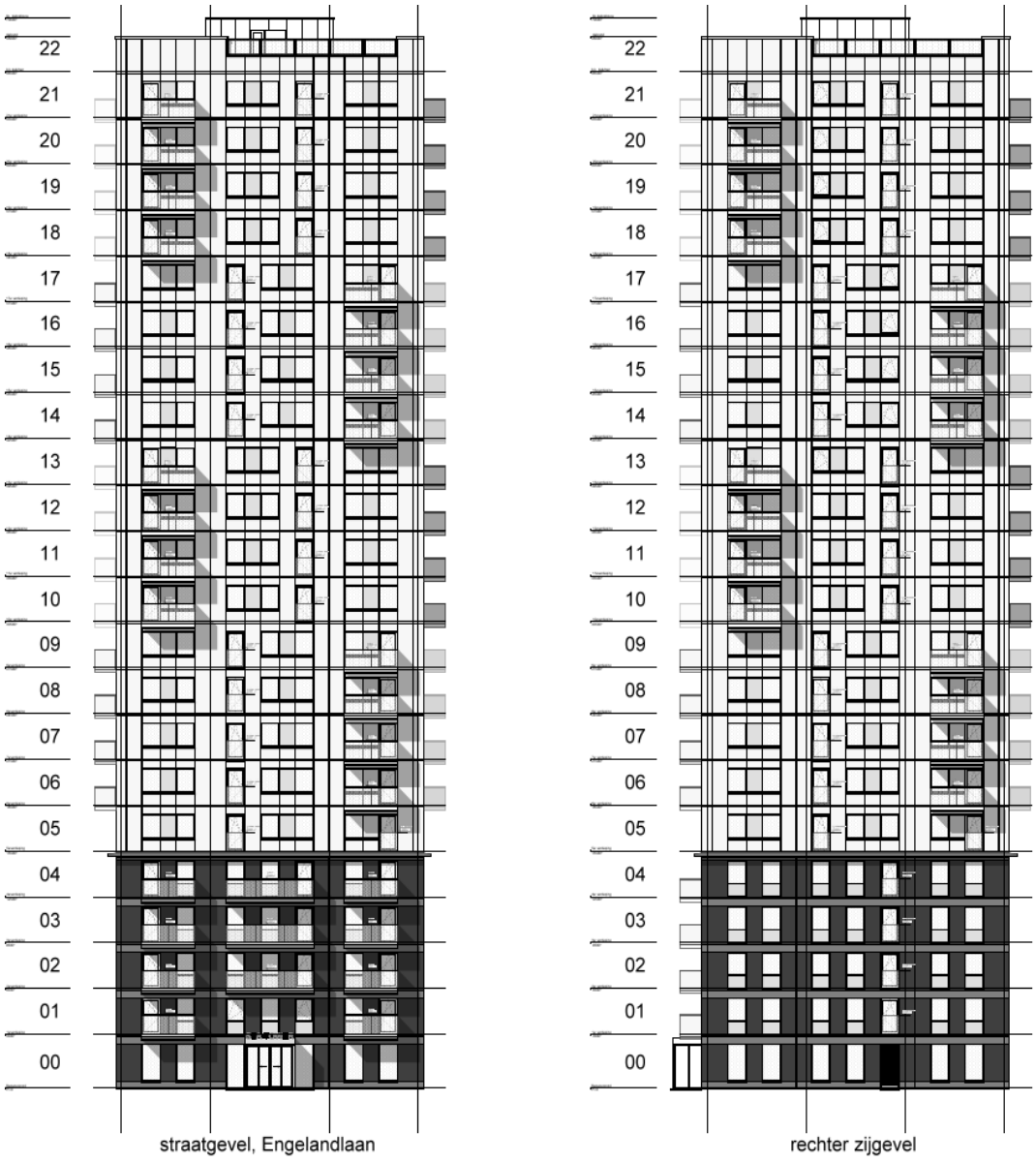
Figuur 2.1 Plangebied gezien vanuit het zuiden (Engelandlaan) met parkeren om het gebouw heen

2.2 Beoogde ontwikkeling

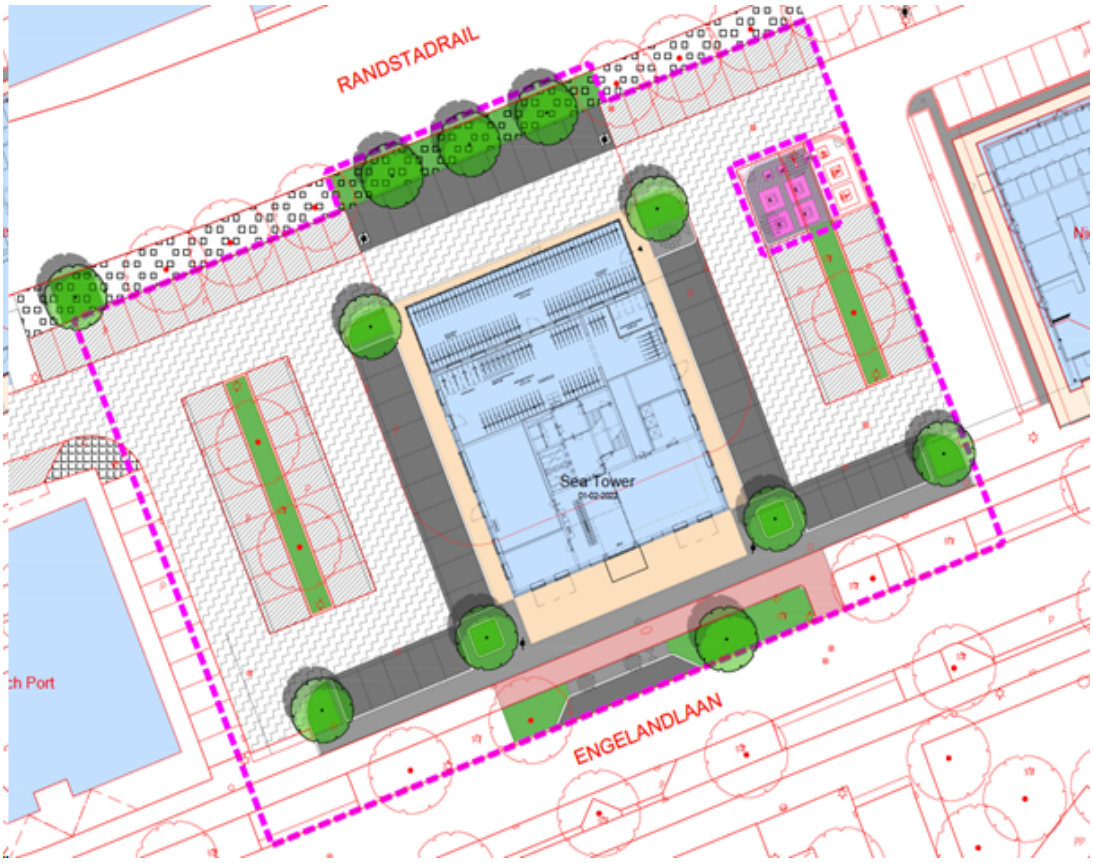
Stedenbouwkundige opzet

Het huidige kantoorgebouw wordt gesloopt en vervangen door een woontoren bestaande uit 150 wooneenheden verdeeld over 22 bouwlagen (zie figuur 2.2). De bouwhoogte bedraagt 70 meter. De woontoren is georiënteerd op de Engelandlaan. De voorgevelrooilijn van het gebouw komt gelijk te liggen aan de bebouwing gelegen aan de weerszijden aan de Engelandlaan. De eerste bouwlaag bestaat uit de hoofdentree richting de Engelandlaan en een entree voor fietsers aan de achterzijde van het gebouw. De eerste 5 bouwlagen hebben allen een donkere gevelbekleding en de balkons zijn gericht naar de Engelandlaan.

De bouwlagen hierboven hebben een lichtere gevelbekleding. De balkons op deze bouwlagen bevinden zich aan alle zijden van het gebouw. Deze balkons zijn verspringend links en rechts op de gevel gepositioneerd. Op het dak is voorzien in een dakterras en enkele technische installaties. Rondom de woontoren wordt de buitenruimte heringericht zodat deze aansluit op de positionering van het gebouw (zie figuur 2.3).



Figuur 2.2 Gevelaanzichten beoogde ontwikkeling Sea Tower



Figuur 2.3 Situatietekening beoogde ontwikkeling Sea Tower

Woningbouwprogramma

In totaal komen er 133 studio's en 17 appartementen in het gebouw. De begane grond is gereserveerd voor diverse ruimten, namelijk: entreehal, fietsenstalling, lounge, fitness, wasserette en technische ruimten. Op de 1e tot en met de 12e verdieping worden 8 studio's per laag gerealiseerd en op de 13e tot en met de 21e verdieping 4 studio's en 2 appartementen per laag. Op elke verdieping liggen de appartementen rondom een middengebied, gereserveerd voor technische ruimten en algemene ruimten.

Alle studio's hebben een oppervlakte tussen de 35,6 m^2 en 41,1 m^2 en zijn voorzien van eigen sanitair en keuken. De appartementen hebben een grootte van 77,3 m^2. en zijn voorzien van eigen sanitair, twee slaapkamers en een woonkeuken. De doelgroep van de woningen betreft met name starters, studenten en overige eenpersoonshuishoudens.

Ontsluiting en parkeren

Het plangebied is goed bereikbaar met auto, fiets en openbaar vervoer. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer vindt plaats via de Engelandlaan, een gebiedsontsluitingsweg.

De parkeerbehoefte wordt opgelost in de directe omgeving. Tevens worden er twee gezamenlijke fietsenstalling op de begane grond van het gebouw gerealiseerd. In paragraaf 4.2 wordt verder ingegaan op de verkeersaspecten.

Groen

Door de herinrichting van het bestaande parkeerterrein ontstaat er ruimte voor de aanplant van nieuwe bomen aan de voor- en achterzijde van het gebouw.

Stedenbouwkundige inpassing

Het 22 bouwlagen tellende woongebouw is aanzienlijk hoger dan de naastgelegen panden die een vergelijkbare hoogte hebben als het huidige kantoorgebouw. Richting het winkelgebied loopt de bouwhoogte op met een woongebouw van 9 bouwlagen naast de kantorenstrip tot 15 bouwlagen van de voormalige stadhuistoren (nu ook woningen) (55 meter). De nieuwe woontoren wordt dus hoger dan die toren. Het stadscentrum is een plek waar op meerdere plekken verdicht kan worden. Het centrum wordt hiermee gemarkeerd, herkenbaar en benut de nabije ligging van het openbaar vervoer.

De zone langs het spoor is een goede locatie om de variatie in hoogte op te zoeken. In een wat groter verband ontstaat door de ontwikkeling van locaties langs het spoor een hogere rand langs het centrum van Zoetermeer. Zo is ten westen van de locatie aan de overzijde van het spoor aan de Nederlandlaan (de torens bij Spazio) ook hogere bebouwing toegepast (60 à 65 m.) die het centrum aan de westzijde markeert. Aan de noordzijde (70 LUX) en oostzijde van het centrum (Cadenza2) zijn eveneens 2 nieuwe woontorens in ontwikkeling (beide 70 mt hoog). Door ontwikkeling van de nieuwe toren Sea Tower wordt ook het Stadshart aan de zuidzijde gemarkeerd, samen met een geplande woontoren aan de Markt 10.

Het beoogde woongebouw 'Sea Tower' is anders gepositioneerd ten opzichte van het voormalige kantoorgebouw Ypsilon. Deze verschuiving richting de Engelandlaan brengt een aantal ruimtelijke voordelen met zich mee. Zo is het gebouw op een grotere afstand gelegen van de RandstadRail. Dit zorgt enerzijds voor een geluidstechnisch voordeel voor de nieuw te bouwen woningen. Anderzijds zorgt dit ook voor een vergroting van de ruimtelijke beleving vanaf de RandstadRail en de kwalitatieve entree vanuit het OV. Er is immers niet meer sprake van een achterkantsituatie. Daarnaast ligt het gebouw 'Sea Tower' daardoor in lijn met de naastgelegen woonbebouwing, is het alzijdig benaderbaar en verbetert het de herkenbaarheid vanaf de Engelandlaan.

Aan de overzijde van de Engelandlaan staat een appartementengebouw van 6 tot 8 bouwlagen hoog met daarachter grondgebonden woningen. Mede door het brede wegprofiel van de Engelandlaan staat dit gebouw op een afstand van ca. 35 meter. De nieuwe woontoren staat ten noorden van het woongebied waardoor ten aanzien van de bezonning geen nadelige effecten zullen plaatsvinden richting die woningen en bijbehorende tuinen. Doordat de voorzijden van de woningen richting de Engelandlaan liggen en de relatief grote afstand is er ook vanuit het oogpunt van privacy nauwelijks effect. Daarachter ligt een woonwijk met grondgebonden woningen met voornamelijk twee bouwlagen met kap. Deze woningen liggen voor het grootste deel in de tweede linie gezien vanuit de nieuwe toren.

In de HoogbouwEffectrapportage (HER) zie bijlage 8, wordt nader ingegaan op de privacy, bezonnings- en windhinderaspecten, die gepaard gaan met deze ontwikkeling, met name voor de naastgelegen woongebouwen.

In paragraaf 3.4.4 wordt het hoogbouwbeleid van de gemeente Zoetermeer beschreven zoals dat is vastgesteld in de Hoogbouwvisie. Op basis van deze visie is hoogbouw in principe mogelijk in de centrumzone langs het spoor en in de nabijheid van het station. De Hoogbouwvisie geeft een indicatieve bouwhoogte van 90 meter in deze gebieden. Mede gezien de ligging op voldoende afstand van de woningen aan de zuidzijde, de bouwhoogten in de omgeving en de resulatten van de HoogbouwEffectrapportage, is een bouwhoogte van 70 meter stedenbouwkundig aanvaardbaar.

Hoofdstuk 3 Beleidskaders

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op Rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen we in gebieden komen tot betere, meer geïntegreerde keuzes. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Toetsing

Voorliggend project zet in op verdichting van het centrumgebied van Zoetermeer. Dit sluit aan bij de doelstelling uit de NOVI om primair binnen bestaande steden en stedelijke regio's locaties te zoeken om te wonen en te werken. De beoogde ontiwkkeling is in lijn met de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is de juridisch bindende vertaling van de Omgevingsvisie naar lagere overheden. Onder de vlag van de Omgevingswet wordt dit Besluit vervangen door zogenoemde *instructieregels*, maar vooralsnog geldt het Barro.

Hiermee wordt de visie, waarmee op Rijksniveau een toekomstperspectief wordt geschetst, vertaald in bindende regels waar lagere overheden zich bij het opstellen en vergunnen van plannen aan te houden hebben. Voorbeelden van zaken die geregeld zijn in het Barro zijn Rijksvaarwegen, hoofdwegen, het 380 kV-netwerk, buisleidingen en militaire objecten.

Toetsing

Bij de toetsing aan het Barro is de ligging van de ontwikkeling het uitgangspunt. De zaken die in het Barro geregeld c.q. beschermd zijn, zijn namelijk veelal locatiegebonden. Uit de kaarten behorend bij het Barro, komen ter plaatse van het projectgebied geen beschermde objecten of structuren naar voren. De ontwikkeling is daarom in lijn met het Barro.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (2012, actualisering 2017)

Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

Zorgvuldig ruimtegebruik is het uitgangspunt van de (rijks)overheid. Om dit principe beter te

borgen is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6). Hieruit volgt dat alle ruimtelijke besluiten die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, aandacht moeten besteden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik moet een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Stedelijke ontwikkeling

Uit de handreiking ladder voor duurzame verstedelijking (bron: Infomil) blijkt dat voor wonen de lijn is, dat er vanaf 12 woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Omdat in dit geval meer woningen mogelijk worden gemaakt, wordt geconcludeerd dat sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

Bestaand stedelijk gebied

In de algemene bepalingen van het Besluit ruimtelijke ordening (1.1.1 lid 1 onder h) is de volgende definitie opgenomen voor 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'.

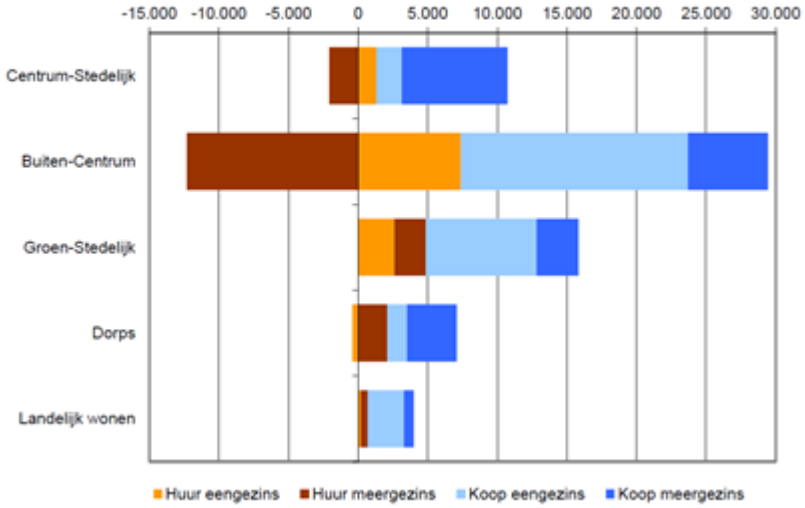
De locatie is onderdeel van het bestaand stedelijk gebied door de ligging midden in Zoetermeer. Het gebied is volledig omsloten door bebouwd gebied.

Toetsing

De woningbehoefte blijkt uit de provinciale woningbehoefteraming WBR 2019 en de Woonvisie woningmarktregio Haaglanden 2017-2021. De door de provincie berekende woningbehoefte van Zoetermeer in de periode 2020-2030 is ruim 2.850 woningen.

Verder blijkt uit de Woningmarktverkenning Regio's Zuid-Holland 2016 (ABF-research) dat er in centrumstedelijke woonmilieus vooral behoefte is aan meergezins huurwoningen.

Figuur 7-5: Mutaties woningbehoefte naar woonmilieu en type, 2017-2030



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. Deze nieuwe huishoudens zijn gemiddeld kleiner, bestaan wat minder uit (klassieke) gezinnen en zijn (iets) vaker éénverdieners. 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.

De regio heeft afgesproken om tot en met 2020 jaarlijks tenminste 5.000 kwalitatief hoogwaardige woningen aan de woningvoorraad van Haaglanden toevoegen.

Inzet van de regionale woonvisie is een ongedeelde regio, waarin voor alle inwoners voldoende betaalbare en gewenste woningen verspreid over de gemeenten in de regio beschikbaar zijn. Naast de sociale doelgroep willen de regiogemeenten zich ook gezamenlijk inspannen om de positie van de groep lage middeninkomens (huishoudens met een bruto jaarinkomen tussen de € 35.739,- en € 45.075,-) in de komende jaren te verbeteren. Dit door het woningaanbod in de middeldure marktsegmenten te vergroten. De regio stimuleert ontwikkelaars en beleggers om extra aantallen woningen in het betaalbare en middeldure huursegment te realiseren. Dit plan geeft daar mede invulling aan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid Holland

Verstedelijking en wonen

De provincie voorziet op regionaal niveau, samen met gemeenten, marktpartijen en woningbouwcorporaties, in voldoende en passende woningen voor de verschillende doelgroepen, waaronder de doelgroepen van het huurbeleid. Hierbij gaat de voorkeur uit naar nieuwe woningbouw binnen bestaand stads- en dorpsgebied en georiënteerd op hoogwaardig openbaar vervoer. De provincie is terughoudend over het toevoegen van nieuwe woningbouwlocaties buiten bestaand stads- en dorpsgebied en vraagt om de bodemdalingsgevoeligheid van een gebied expliciet mee te wegen.

De provincie heeft de ambitie om alle woningen in Zuid-Holland in 2035 CO_2-neutraal en vóór 2050 klimaatrobuust ingericht en ingepast te laten zijn. Nieuwe woningen dragen bij aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving in Zuid-Holland. Nieuwe woningen zijn energieneutraal of leveren energie en zijn toegerust op de gevolgen van klimaatverandering (heftige regenbuien, perioden van droogte en hittestress) en bodemdaling. Gemeenten maken in samenspraak met de provincie regionale woonvisies en regionale woningbouwprogramma's waarin bovengenoemde doelstellingen zijn uitgewerkt.

Om gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, is het van belang dat wonen en werken zoveel mogelijk plaatsvindt nabij HOV en juist daar de hoogste dichtheden worden gerealiseerd. Meer mensen kunnen dan gebruik maken van het openbaar vervoer.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling wordt gerealiseerd op een locatie binnen het bestaande stadsgezicht van Zoetermeer, nabij hoogwaardig openbaar vervoer (Randstadrail). Verder voorziet het in de behoefte naar woningen in het middeldure huursegment. De beoogde ontwikkeling sluit aan bij het beleid uit de Omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid Holland (geconsolideerde versie maart 2022)

In samenhang met de Omgevingsvisie Zuid Holland is de Omgevingsverordening opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen. Het volgende artikel is relevant voor de beoogde ontwikkeling.

Artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit

1. 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.

Lid 2 t/m 7 van artikel 6.9 zijn niet van toepassing.

Toetsing

Gelet op het karakter van de ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied kan in dit geval worden gesproken van inpassen. De ontwikkeling past binnen de richtpunten van de kwaliteitskaart 'laag van de stedelijke occupatie', waarin het gebied is aangemerkt als 'stedelijk concentratiegebied'.

Artikel 6.10 Stedelijke ontwikkelingen

1. 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.
2. 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.
3. 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.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling is in 3.1.3 getoetst aan de ladder. De ontwikkeling is voorzien op een inbreidingslocatie binnen bestaand stedelijk gebied. Woningbouw wordt in regionaal verband afgestemd (zie paragraaf 3.3.1)

Artikel 6.10c Parkeernorm stationsomgevingen

1. Een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe woningen in een stationsomgeving, waarvan de geometrische begrenzing is vastgelegd op kaart 22 in bijlage II, hanteert een parkeernorm van maximaal 0,7 autoparkeerplaats per woning.
2. In afwijking van het eerste lid kan een andere parkeernorm worden gehanteerd, als de gemeente op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren heeft vastgesteld.

Toetsing

Op het aspect parkeren wordt in paragraaf 4.2 ingegaan. De parkeerbehoefte is berekend volgens de vastgestelde gemeentelijke parkeernormen en wordt opgevangen in de daarvoor bestemde parkeervoorzieningen op het maaiveld.

Artikel 6.10d Bereikbaarheid

Een bestemmingsplan voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling houdt rekening met de gevolgen van die ontwikkeling voor de bereikbaarheid.

Toetsing

Op het aspect verkeer en vervoer wordt in paragraaf 4.2 ingegaan. Hierin wordt geconcludeerd dat dit aspect voldoende is gewaarborgd in de beoogde ontwikkeling.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Woonvisie woningmarktregio Haaglanden 2017 - 2021 (2016)

Voldoende betaalbare woningen, duurzaam bouwen in de regio, en prettige en leefbare woonwijken. Dat zijn enkele van de concrete ambities van de nieuwe woonvisie Woningmarktregio Haaglanden. Sinds 2014 herstelt de woningmarkt zich, en de druk in de Randstad neemt toe. De visie speelt hier op in en kijkt naar de toekomst. De concrete ambities en maatregelen zijn gericht voor de korte termijn: de periode 2017 tot en met 2021.

Concrete ambities

In de woonvisie Woningmarktregio Haaglanden staan vijf belangrijke ambities:

- het opstellen van een regionaal woningbouwprogramma;
- regionaal voldoende betaalbare woningen aanbieden;
- duurzaam bouwen en renoveren in Haaglanden;
- de regio levensloopgeschikt maken;
- werken aan leefbare en prettige woonwijken.

Verwachte woningbehoefte

De gemeenten streven ernaar om aan de verwachte behoefte van ruim 50.000 nieuwe woningen in 2025 te voldoen. Daarbij zal uiteraard nieuwbouw plaatsvinden, maar ze kijken ook naar de mogelijkheden die leegstaande kantoren en bedrijventerreinen bieden voor nieuwe woningen. De focus ligt meer op woonvormen voor jonge, oudere en kleinere huishoudens, omdat in deze groep de vraag toeneemt. Ook spelen de gemeenten in op de behoefte aan betaalbare, sociale huurwoningen.

Toetsing

Het toevoegen van 150 woningen voor kleine huishoudens in Zoetermeer, draagt bij aan het terugdringen van het woningtekort in de Haagse regio.

3.3.2 Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland

Het algemeen bestuur van Rijnland heeft op 9 maart 2016 het nieuwe Waterbeheerplan 'Waardevol Water' (WBP5) vastgesteld. In het WBP5 wordt richting gegeven aan het waterbeheer in de periode 2016 -2021. Daarmee realiseert Rijnland de ambities uit het coalitieakkoord, zodat het gebied nu en in de toekomst goed beschermd wordt tegen overstromingen en wateroverlast, er een goede waterkwaliteit ontstaat, het afvalwater op duurzame wijze wordt gezuiverd en de grondstoffen worden hergebruikt. In het WBP5 staat samen werken met de omgeving aan water centraal. Rijnland wil samen met zijn omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Op grond van de Waterwet is Rijnland als waterschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden. Sinds 2020 heeft Rijnland een nieuwe Keur. De Keur en uitvoeringsregels zijn te vinden op: https://www.rijnland.net/regels.

Het Hoogheemraadschap Rijnland heeft in samenwerking met de gemeente Zoetermeer, het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard en het Waterschap Wilck en

Wiericke het Waterplan Zoetermeer opgesteld dat in februari 2002 door de raad is vastgesteld.

Toetsing

In de paragraaf 4.3 wordt verder ingegaan op welke wijze in dit plan rekening is gehouden met het aspect water. De conclusie is dat dit plan geen nadelige gevolgen heeft voor het behouden en het versterken van een duurzaam watersysteem. In paragraaf 3.4.5 wordt nader ingegaan op het Waterplan Zoetermeer.

3.3.3 Nota bodembeheer Midden-Holland en Zoetermeer (2016)

In de Nota Bodembeheer zijn milieuhygiënische eisen opgenomen voor het nuttig hergebruik van grond en bagger. Uitgangspunten hierbij zijn de karakterisering van de regio en de opgaven waar de regio voor staat:

- als gevolg van bodemdaling is veel grond benodigd ten behoeve van ophogingen, terwijl er weinig gebiedseigen grond beschikbaar is. De Nota voorziet erin om grond zo optimaal mogelijk her te gebruiken in nuttige toepassingen;
- voor een goede afwatering is er veel oppervlaktewater, dat op diepte wordt gehouden door te baggeren. Hierbij komt veel bagger vrij. De Nota voorziet erin om zo veel mogelijk bagger te kunnen hergebruiken zonder dat er risico's ontstaan;
- voor grond wordt aangesloten bij de functie: in woonwijken moet toe te passen grond voldoen aan de Klasse Wonen, op bedrijfsterreinen aan Klasse Industrie en in het landelijk gebied mag alleen grond worden toegepast die voldoet aan de Klasse Landbouw/Natuur. Het maakt hierbij niet uit of de grond van binnen of buiten de regio afkomstig is. Wel is van belang dat de toepassing nuttig is. Bewijsmiddel voor de kwaliteit van vrijkomende grond is een partijkeuring of een bodemkwaliteitskaart.

Toetsing

Op dit aspect wordt ingegaan in paragraaf 4.9.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Zoetermeer 2040 (2022)

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 werkt 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: kleine studio's voor starters en jongeren (studenten), en een aantal grotere appartementen voor overiige een- of tweepersoonshuishoudens. Hier is grote behoefte aan en dit type woningzoekenden wil graag in het stadscentrum wonen. 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.

3.4.2 Visie Binnenstad 2040 (2020)

De Visie Binnenstad 2040 vormt het integrale kader voor de ontwikkeling van de binnenstad van Zoetermeer die de onderlinge samenhang en afweging borgt. Het doorontwikkelen van een levendige en aantrekkelijke binnenstad met een goede verblijfs- en woonkwaliteit is dé ambitie waar de gemeente samen met alle betrokkenen – inwoners, eigenaren, ondernemers en instellingen – in de komende jaren voor wil gaan. Op veel verschillende aspecten is daartoe een kwaliteitsinjectie nodig.

In de visie is de binnenstad opgesplitst in potentiële ontwikkellocaties. De beoogde ontwikkeling maakt deel uit van het deelgebied Zuidflank Engelandlaan (5b). In dit deelgebied zijn een aantal solitaire kantoorblokken omgebouwd tot woningen, of worden nog omgebouwd.

Voor de Engelandlaan wordt een toekomstbeeld geschetst waarbij de verbinding met het Stadshart wordt versterkt door middel van een nieuwe langzaam verkeersverbinding over de RandstadRail en samengestelde alzijdige stedelijke bouwblokken langs de Engelandlaan. Hierbij transformeert de Engelandlaan naar een aantrekkelijker centrum-stedelijk woonmilieu met enkele hoogteaccenten, bestaande uit kwalitatieve stedelijke bouwblokken met stedelijke

plinten en representatieve gevels (inclusief uitnodigend programma) en op termijn parkeren uit het zicht.

Het bouwplan Engelandlaan 270 houdt hier rekening mee door de nieuwe (verschoven) positie aan de Engelandlaan. Het (incidentele) hoogte-accent van de toren sluit goed aan bij de ruimtelijke context en begeleidt de nieuwe overgang naar het Stadshart. De beperkte plot leidt tot een ranke toren, waarbij beperkte ruimte overblijft voor groen rondom het gebouw. Wel benut het gebouw het beschikbare dakoppervlak optimaal: door er zowel een collectief dakterras te bieden en zonne-panelen te integreren. Door in de opbouw van het gebouw rekening te houden met een onderscheidende stedelijk plint van 5 bouwlagen, reageert het plan zowel op de huidige naastgelegen bouwvolumes aan de Engelandlaan, en biedt het de mogelijkheid om in de toekomst aan te sluiten bij het stedelijke bouwblok van diezelfde bouwhoogte. De begane grond van de toren, biedt door een mix aan functies (collectief en sport) en de herkenbare dubbelhoge entree een goede invulling van de plint, nu en in de toekomst als hoek van het stedelijke bouwblok.

De beoogde ontwikkeling kan in de toekomst goed onderdeel zijn van een meer stedelijk bouwblok en maakt het geschetste toekomstbeeld voor de Engelandlaan zoals beschreven in de Visie Binnenstad 2040 op voorhand in ieder geval niet onmogelijk.

Bij hoogbouwplannen schrijf de Visie Binnenstad een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) voor. Deze rapportage dient in te gaan op 13 vragen met betrekking tot hoogbouw. Zodoende worden de effecten van de hoogbouw op de omgeving (bezonning, windhinder, privacy, etc) inzichtelijk gemaakt.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling is in de visie reeds opgenomen voor de ontwikkellocatie Zuidflank Engelandlaan. Hiermee sluit de ontwikkeling dan ook naadloos aan op hetgeen met de visie wordt geambieerd. Vanwege de bouwhoogte van de ontwikkeling is er een Hoogbouw Effect Rapportage opgesteld. Hier wordt in paragraaf 4.12 nader op ingegaan.

3.4.3 Woonvisie (2015)

De Woonvisie vormt een basis voor verschillende uitvoeringsplannen van de gemeente op het gebied van wonen.

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

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

Toetsing

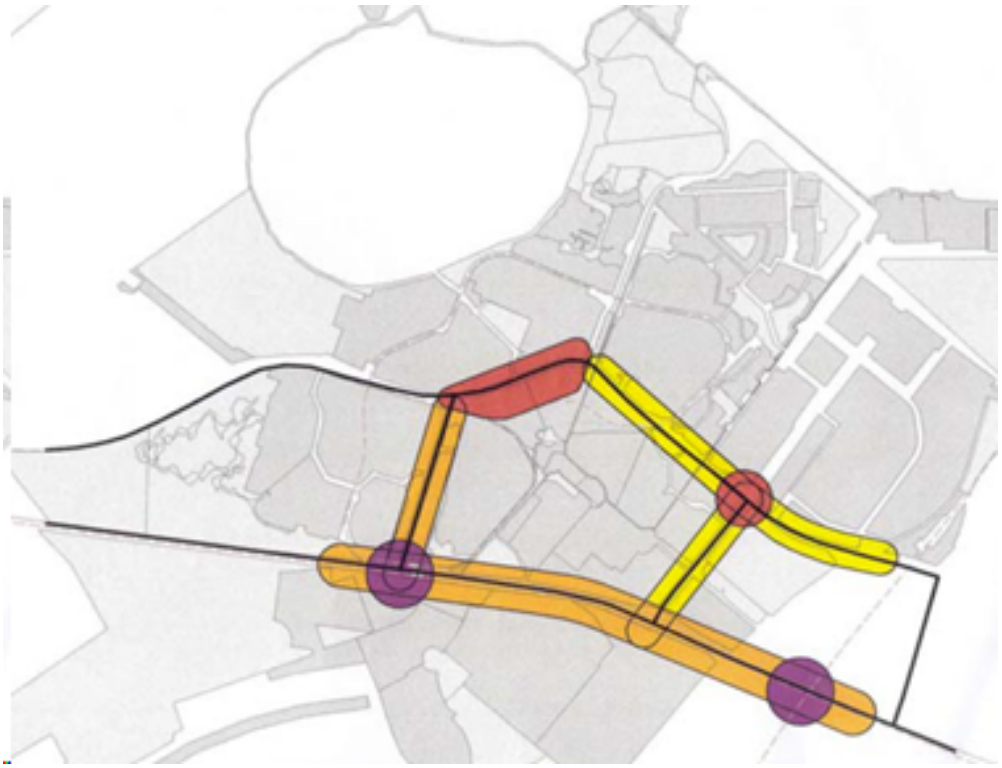
De beoogde ontwikkeling voorziet in nieuwe woningen. Het woningbouwprogramma is afgestemd op de behoefte aan betaalbare woningen en past daarmee binnen de algemene kaders van de Woonvisie.

3.4.4 Hoogbouwvisie (2004)

Hoogbouw is kenmerkend, beeldbepalend en beeldvormend in de stad. Hoogbouw is dominant in het stadsbeeld aanwezig en bepaalt als zodanig het silhouet van de stad. Het kan zowel de ruimtelijke structuur als de economische structuur van de stad verbeteren. Hoogbouw is echter niet op alle plaatsen een wenselijke ontwikkeling. De Hoogbouwvisie omvat een hoogbouwmodel in de vorm van een zoneringsplan waarin zones zijn aangegeven waar ontwikkeling van hoogbouw in de toekomst in principe mogelijk, gewenst of niet gewenst is. In het hoogbouwmodel worden tevens knooppunten en assen benoemd die zich lenen voor accentuering met hoogbouw. In de nota wordt bebouwing vanaf 30 m beschouwd als hoogbouw.



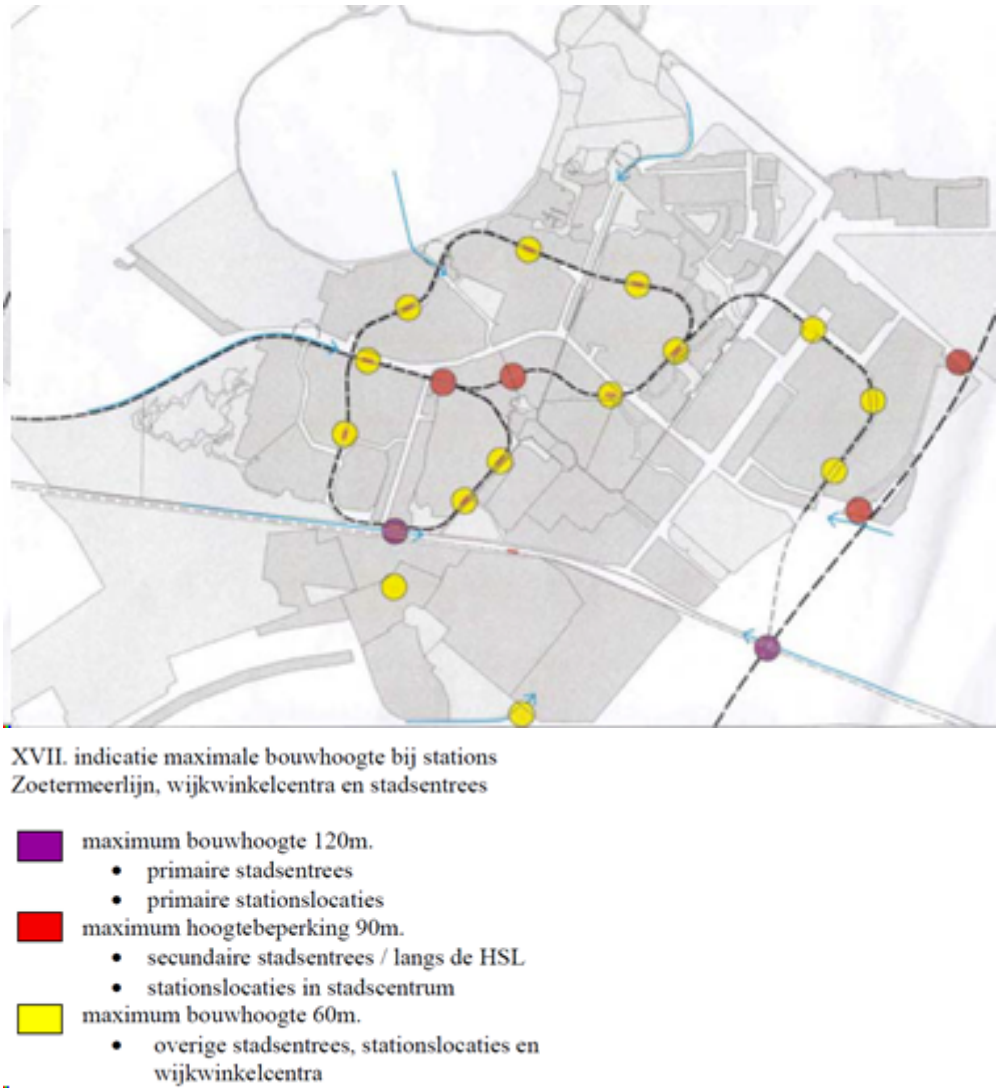
Figuur 3.3 Hoogbouwvisie principe zonering



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 3.4 Hoogbouwvisie indicatie maximale bouwhoogte in knooppunten en assen



Figuur 3.5 Hoogbouwvisie indicatie maximale bouwhoogte bij stations, wijkwinkelcentra en stadsentrees

Toetsing

In figuur 3.5 (kaart XV van de Hoogbouwvisie) is het plangebied aangeduid als 'stedelijke kernzone: hoogbouw mogelijk'. In de figuren 3.6 (kaart XVI van de Hoogbouwvisie) en 3.7 (kaart XVII van de Hoogbouwvisie) is 90 meter als indicatieve bouwhoogte aangegeven voor locaties in de nabijheid van het station. Het bouwplan gaat uit van een maximale hoogte van 70 meter.

3.4.5 Waterplan Zoetermeer

Het Waterplan Zoetermeer is opgesteld door de gemeente Zoetermeer, het indertijd nog bestaande 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 er meer ruimte voor water worden gerealiseerd. 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. In het Waterplan Zoetermeer is tevens aangegeven dat er gestreefd wordt naar een hoge belevingswaarde van het water. Hiermee wordt water bedoeld dat er aantrekkelijk uitziet, goed zichtbaar is, niet stinkt en past in de stedelijke omgeving. Water biedt aantrekkelijke recreatiemogelijkheden en zorgt voor afwisseling in het landschap. Door variatie van de oevers kan de belevingswaarde van het water vergroot worden.

Toetsing

In de paragraaf 4.3 wordt verder ingegaan op welke wijze in dit plan rekening is gehouden met het aspect water. De conclusie is dat de beoogde ontwikkeling geen nadelige gevolgen heeft voor het behouden en het versterken van een duurzaam watersysteem.

3.4.6 Nota Duurzaam Bouwen (2009)

De Nota Duurzaam Bouwen besteedt aandacht aan nieuwbouw, bestaande bouw en gemeentelijke gebouwen. Daarnaast wordt specifiek aandacht besteed aan klimaatbeleid, omdat het een speerpunt is binnen het Programma Duurzaam Zoetermeer. In de Nota is bepaald dat voor projecten vanaf 25 woningen of vergelijkbare grootte de ontwikkelaar van het vastgoed een energievisie moet uitwerken. Daarnaast geldt voor nieuwbouwlocaties met meer dan 1 woning dat GPR-gebouw wordt toegepast. Voor overige locaties zal voor alle labels van het instrument GPR een ambitieniveau van minimaal 7 worden gehanteerd. Voor 6 locaties die in het programma Duurzaam Zoetermeer waren aangewezen als innovatieve gebieden of projecten (Stadsboerderij Oosterheem, Paltelaan, Denemarkenlaan, Bleizo, Culturele as en Vlek A Oosterheem) blijven scherpe ambities gelden op energiegebied.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling betreft niet één van de genoemde projecten. De uitvoering van de nota Duurzaam Bouwen zal doorgang vinden in het traject van de omgevingsvergunning.

3.4.7 Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 (2017)

Zoetermeer wil een aantrekkelijke en uitstekend bereikbare en verkeersveilige stad zijn voor haar inwoners, werknemers en bezoekers. Om dat te kunnen zijn, is er behoefte aan een prettige woon- en leefomgeving. Bereikbaarheid en mobiliteit staan niet op zichzelf, maar leveren daar een belangrijke bijdrage aan. Ze zijn onderdeel van het ruimtelijk, economisch en maatschappelijk speelveld. Binnen dat speelveld gaan de ontwikkelingen snel. Zoetermeer wil groeien en aantrekkelijk blijven voor alle bevolkingsgroepen.

Toetsing

Op het aspect verkeer en vervoer is in paragraaf 4.2 ingegaan.

3.4.8 Actieplan Verkeersveiligheid (2013)

Het Actieplan Verkeersveiligheid beoogt om met concrete projecten invulling te geven aan het verder verbeteren van de verkeersveiligheid. De projecten zijn onderverdeeld naar participatie, voorlichting, handhaving, educatie en infrastructuur. Het Actieplan Verkeersveiligheid is in 2013 door de gemeenteraad vastgesteld.

Toetsing

Op het aspect verkeer wordt in paragraaf 4.2 verder ingegaan.

3.4.9 Actieplan Fiets 2014-2030 (2014)

Het Actieplan Verkeersveiligheid beoogt om met concrete projecten invulling te geven aan het verder verbeteren van de verkeersveiligheid. De projecten zijn onderverdeeld naar participatie, voorlichting, handhaving, educatie en infrastructuur. Het Actieplan Verkeersveiligheid is in 2013 door de gemeenteraad vastgesteld.

Toetsing

Op het aspect verkeer wordt in paragraaf 4.2 verder ingegaan.

3.4.10 Welstandsnota (2012)

De kwaliteit van onze leefomgeving wordt voor een belangrijk deel bepaald door het uiterlijk van de bouwwerken die daarin aangetroffen kunnen worden. In een langlopend maatschappelijk proces, waarvan het begin al voor 1900 ligt, heeft zich het besef ontwikkeld dat de overheid niet afzijdig mag blijven bij het op peil houden van die leefomgeving. Dit proces heeft geleid tot het welstandstoezicht zoals men dat nu kent.

Toetsing

Voor het plangebied geldt een regulier welstandsbeleid. De locatie valt onder gebied 2 'centrum'. De toetsing aan de welstandsnota zal doorgang vinden in het traject van de omgevingsvergunning.

3.4.11 De beschermde archeologische monumenten in Zoetermeer (2003)

In deze rapportage zijn de archeologisch waardevolle gebieden in de gemeente Zoetermeer beschreven en in kaart gebracht. In deze gebieden is het op grond van de Erfgoedverordening Zoetermeer zonder omgevingsvergunning verboden om de bodem dieper dan 50 cm onder de oppervlakte te verstoren.

Toetsing

Het plangebied behoort niet tot een archeologisch waardevol gebied (zie paragraaf 4.10).

3.4.12 Nota Grondbeleid (2011)

De Nota Grondbeleid schetst de uitgangspunten van het grondbeleid van de gemeente Zoetermeer, binnen de kaders van het ruimtelijk en sectoraal beleid. In de Nota staat hoe de gemeente omgaat met grondverwerving, gronduitgifte, kostenverhaal en risicomanagement. Ook staat in de nota hoe ruimtelijk-fysieke ontwikkelingen financieel worden beheerd. Ten slotte is in de Nota vastgelegd hoe winst uit het Grondbedrijf wordt genomen en op welke manier de gemeente verliesgevende projecten financiert.

Toetsing

Op het aspect financiële uitvoerbaarheid is ingegaan in paragraaf 6.1.

3.4.13 Groenkaart Zoetermeer

De Groenkaart heeft een relatie met twee andere beleidsdocumenten. Gelijktijdig met de Groenkaart is ook de Visie Biodiversiteit vastgesteld en in 2011 is het Bomenbeleid vastgesteld door de gemeenteraad. Samen vormen deze documenten als het ware de 'groentrilogie' van Zoetermeer.

De Groenkaart zet in op een duurzame, samenhangende recreatieve en ecologische groenstructuur voor de stad, die is verbonden met het regionale netwerk. Dit gebeurt door:

- gerichte kwaliteitsimpulsen voor de parken;
- het versterken van de samenhang van de groene ruimte;
- het verbeteren van de bereikbaarheid en vindbaarheid van de parken;
- het verhogen van de biodiversiteit.

Om deze groene ambitie te realiseren zijn de vier deelambities uitgewerkt:

- gerichte kwaliteitsimpulsen voor de parken;
- het versterken van de samenhang van de groene ruimte;
- het verbeteren van de bereikbaarheid en vindbaarheid van de parken;
- het verhogen van de biodiversiteit.

Toetsing

Bij de realisatie van een nieuw woongebouw is het van belang dat ook de buitenruimte meer kwaliteit krijgt. Door de nieuwe positionering van het gebouw ontstaat er langs het spoor aan de noordzijde ruimte voor een doorlopende groenstrook inclusief bomenrij.

3.5 Conclusie

In dit hoofdstuk is de beoogde ontwikkeling getoetst aan het relevante beleid en is de woningbehoefte beschreven. Hieruit blijkt dat er behoefte is aan woningen in Zoetermeer en dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de beleidsuitgangspunten.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de sectorale aspecten beschreven die voor dit plan relevant zijn. De resultaten en conclusies zijn per aspect opgenomen in de betreffende paragraaf.

4.2 Verkeer en parkeren

Normstelling en beleid

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de verkeersgeneratie berekend op basis van kencijfers uit CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig Parkeren). Voor het juiste kencijfer / parkeernorm wordt een ligging in het centrum aangehouden, de gemeente heeft een sterk stedelijk karakter op basis van de adressendichtheid. Er wordt bij de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van de gemiddelde kencijfers die publicatie 381 noemt.

De parkeerbehoefte wordt doorgaans berekend op basis van de meest recente gemeentelijke parkeernormen (Gemeente Zoetermeer, Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels, 2019). Het parkeerbeleid is verder vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid (auto en fiets) Zoetermeer 2019.

Uit de gebiedsindeling auto- en parkeernormen uit dit gemeentelijk parkeerbeleid blijkt dat het plangebied zich in Zone A (Stadshart en de Entree) bevindt. Deze zone ligt centraal in de stad, is goed bereikbaar per OV en fiets en kent een hoog voorzieningenniveau. Voor nieuwe bewoners van dit gebied wordt een duurzaam mobiliteitsprofiel nagestreefd.

Onderzoek

In een afzonderlijke mobiliteitstoets is nader ingegaan op de verkeerstructuur (gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer), de verkeersgeneratie en de toekomstige parkeerbehoefte. Deze Mobiliteitstoets en Parkeeronderzoek is opgenomen als Bijlage 1

Het plangebied is goed bereikbaar met auto, fiets en openbaar vervoer. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer vindt plaats via de Engelandlaan, een gebiedsontsluitingsweg. In beide richtingen kan de Europaweg bereikt worden. De Europaweg maakt onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Zoetermeer. De huidige kantoorfunctie heeft een verkeersgeneratie van 71 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. De verkeersgeneratie van het beoogde woningbouwprogramma is berekend op 366 mvt/etmaal op een werkdag. De verkeerstoename van 295 mvt/etmaal is beperkt en zal opgaan in het heersende verkeersbeeld van de omliggende wegvakken en kruispunten.

Met betrekking tot parkeren wordt gebruik gemaakt van de gemeentelijke parkeernormen. Voor de ontwikkeling is er met het toepassen van deelauto's een parkeerbehoefte van 61 parkeerplaatsen (waarvan 3 deelautoplaatsen) voor bewoners en 23 parkeerplaatsen voor bezoekers. Uit het onderzoek blijkt dat, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages

uit de Nota Parkeernormen 2019, op het maatgevende moment (in dit geval de werkdag avond) een parkeerbehoefte moet worden opgelost van 76 parkeerplaatsen totaal.

Aangezien er geen extra parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd is een parkeertelling uitgevoerd naar de beschikbare restcapaciteit binnen de maximaal aanvaardbare loopafstand van 300 mt rondom de locatie. Hieruit blijkt dat er voldoende restcapaciteit aanwezig is om de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling (76 pp.) op te vangen; er zijn op donderdagavond nog 265 pp. beschikbaar.

Op basis hiervan heeft het college van B&W, conform het stappenplan uit de Nota Parkeernormen 2019, ingestemd met het verzoek van de ontwikkelaar om de parkeerbehoefte in openbaar gebied op te lossen.

In het gemeentelijk parkeerbeleid zijn fietsparkeernormen opgenomen. Tevens is het Bouwbesluit 2012 bepalend, die een (fietsen)berging voorschrijft bij nieuwbouw van woningen. De (fietsen)berging moet voldoen aan verschillende eisen. Bij woningen die kleiner zijn dan 50 m² volstaat een gemeenschappelijke berging van minimaal 1,5 m² per woning. Bij woningen groter dan 50 m² geldt een individuele berging van minimaal 5 m². Van de eis voor individuele (fietsen)berging kan worden afgeweken door toepassing van de regels uit de gemeentelijke bouwbrief, waarin is beschreven dat een gezamenlijke fietsenstalling volstaat mits wordt voldaan aan de gemeentelijke fietsparkeernormen.

Voor de 133 kleinere woningen (< 50 m2 bvo) wordt een gemeenschappelijke berging van 200,1 m2 gerealiseerd. Ten behoeve van de 17 grotere woningen worden in een gezamenlijke fietsberging 68 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 52 dubbellaags, 4 bakfiets-parkeerplaatsen en 12 buitenmodel dubbellaags. Tevens worden er 3 scootmobielplaatsen gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan de eisen vanuit het Bouwbesluit voor de woningen kleiner dan 50 m² en aan de Beleidsregel gelijkwaardige oplossing bergingen bij woongebouwen Zoetermeer 2020 voor de woningen groter dan 50 m².

Conclusie

De ontsluiting van het plangebied is goed voor de verschillende vervoerswijzen. De ontwikkeling leidt niet tot een significante verkeerstoename en het verkeer kan zodoende goed worden afgewikkeld over de ontsluitingswegen. Het aspect verkeer staat de ontwikkeling daarom niet in de weg.

De parkeerbehoefte is berekend voor de ontwikkeling aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. De toekomstige parkeerbehoefte kan niet op de ontwikkelkavel zelf worden opgelost. Op basis van het parkeeronderzoek is aangetoond dat de parkeerbehoefte kan worden opgelost in het openbaar gebied rond de beoogde ontwikkeling.

4.3 Water

Waterbeheer en watertoets

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van deze ruimtelijke onderbouwing wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over de voorgestane ontwikkeling.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het Hoogheemraadschap nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

Voor het beleid van het Hoogheemraadschap en het Waterplan Zoetermeer wordt verwezen naar paragraaf 3.3.2 respectievelijk paragraaf 3.4.5.

Huidige situatie

Algemeen

Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit een kantoorpand en een omliggend parkeerterrein. Het plangebied is grotendeels verhard.

Bodem en grondwater

Het plangebied valt in de Nieuwe Driemanspolder van het Hoogheemraadschap van Rijnland en heeft een polderpeil van -5,82 NAP. Omdat het plangebied in de bebouwde kom van Zoetermeer ligt is het plangebied niet gekarteerd. In de omgeving van Zoetermeer bestaat de grond volgens de Bodemkaart van Nederland voornamelijk uit kalkrijke poldervaaggronden. De maaiveldhoogte ter plaatse bedraagt circa -2,5 m NAP.

Waterkwantiteit

In en rond het plangebied zijn geen watergangen aanwezig op basis van de legger. Het plangebied valt dan ook niet binnen een beschermingszones van een watergang.

Veiligheid en waterkeringen

Het plangebied ligt niet in de kern- of beschermingszone van een waterkering.

Afvalwaterketen en riolering

Het plangebied is aangesloten op het gemeentelijk rioleringsstelsel. Dit is een gescheiden rioolstelsel.

Toekomstige situatie

Algemeen

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de sloop van het bestaande kantoorgebouw en de bouw van een appartementencomplex. Daarnaast zal het omliggende terrein worden heringericht. Het gebied voor de entree en een zone langs het spoor wordt deels groen ingericht.

Waterkwantiteit

Bij een toename verhard oppervlak van 500 m² of meer geldt een compensatie eis vanuit het Hoogheemraadschap. In de huidige situatie is het plangebied grotendeels verhard. Daarnaast wordt in de beoogde situatie een groene zone langs het spoor gerealiseerd. Er is dan ook geen sprake van toename van verharding van 500 m² of meer. Watercompenserende maatregelen zijn niet nodig.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitloogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Veiligheid en waterkeringen

De ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op de waterveiligheid en waterkeringen.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend Hoogheemraadschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gescheiden rioolstelsel. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar AWZI.

Waterbeheer

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het Hoogheemraadschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de 'Keur'. Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het Hoogheemraadschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de 'Keur'. Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is geen vergunning op basis van de Keur noodzakelijk.

Conclusie

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

4.4 (Spoor)wegverkeerslawaai

Normstelling en beleid

Langs alle wegen (met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven) bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones. Voor geluidsgevoelige functies die binnen deze geluidszones mogelijk worden gemaakt dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van een binnen- of buitenstedelijke ligging. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij 30 km/h-wegen de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting te worden onderbouwd. De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat Lden (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Nieuwe situaties

Voor de geluidbelasting aan de buitengevels van woningen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Binnen de wettelijke geluidszone van een spoorlijn geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximale ontheffingswaarde niet te boven gaan. Voor de beoogde binnenstedelijke ontwikkeling geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB (wegverkeerslawaai). De maximale ontheffingswaarde voor nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de geluidszone van een spoorweg bedraagt 68 dB.

De geluidswaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm. Volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden.

Onderzoek en conclusie

Het plan voorziet in de realisatie van nieuwe woningen. Woningen zijn volgens de Wet geluidhinder (Wgh) aangewezen als geluidsgevoelige objecten. Hiervoor dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden indien deze liggen binnen de geluidszone van wettelijk gezoneerde wegen. De planlocatie is gelegen binnen de bebouwde kom (binnenstedelijk). In het kader van de Wet geluidhinder is de planlocatie gelegen binnen de geluidszone van:

- De Engelandlaan, Amsterdamstraat en Nederlandlaan. Deze hebben ter hoogte van de planlocatie 2 rijstroken. De zonebreedte bedraagt 200 meter zodat de planlocatie binnen deze zone is gelegen.
- De Europaweg heeft ter hoogte van de planlocatie meer dan 3 rijstroken. De zonebreedte bedraagt 350 meter zodat de planlocatie binnen deze zone is gelegen.
- Randstadrail is aangeduid als trajectcode 542 en heeft een zonebreedte van 100 meter. De afstand tot het pand bedraagt circa 26 meter. De te onderzoeken locatie ligt binnen de geluidszone van Randstadrail.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is akoestisch onderzoek uitgevoerd door Cauberg Huygen. De resultaten van dit onderzoek (d.d. 28-02-2020) zijn bijgevoegd in Bijlage

2. In Bijlage 3 is een aanvullende notitie van Caubergh Huygen opgenomen waarin wordt ingegaan op de noodzakelijke maatregel voor 1 specifieke woning gelegen boven de entree van het nieuwe gebouw.

Uit het onderzoeken blijkt dat:

- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Engelandlaan wordt overschreden voor 67 woningen.
- De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 55 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de overige wegen wordt niet overschreden. Door de Wet geluidhinder worden geen restricties gesteld ten aanzien van deze wegen.
- De voorkeurgrenswaarde ten gevolge van het railverkeer wordt overschreden voor 17 woningen. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 56 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB niet wordt overschreden.
- Bron- of overdrachtsmaatregelen om de geluidbelasting te reduceren tot onder de voorkeursgrenswaarde zijn niet doelmatig.
- In totaal zijn voor 84 woningen hogere grenswaarden nodig.
- Bij 11 van de 150 woningen wordt de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer met meer dan 5 dB overschreden. Conform het gemeentelijke hogere waarden beleid dienen deze woningen aan de aanvullende eisen uit het gemeentelijk beleid te voldoen:
  1. 11 woningen krijgen daarom een geluidluwe zijde in de vorm van gesloten balustrades t.p.v. de balkons, 1e verdieping: 1,30 meter, 2e t/m 4e verdieping: 1,20 meter).
  2. Op het dak wordt een gemeenschappelijk dakterras gerealiseerd. Dit dakterras is geluidluw.
  3. Voor alle woningen (met hogere waarden) is het noodzakelijk om een aanvullend onderzoek naar de gevel geluidwering uit te voeren en te toetsen aan de eisen conform artikel 3.1 uit het Bouwbesluit.

Voor de woning direct boven de entree van het gebouw, waarvoor een ontheffing dient te worden aangevraagd, is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar maatregelen om de geluidbelasting te reduceren tot max. 53 dB, waardoor de plicht tot de aanwezigheid van een geluidluwe zijde komt te vervallen. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 3.

In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat door de letters van de naam van het gebouw te projecteren/monteren op een glazen of andersoortige dichte afscherming, voldoende geluidreductie wordt bewerkstelligd om de eerder berekende geluidbelasting ten gevolge van de Engelandlaan te reduceren van 55 naar 53 dB Lden. Voor deze woning dient een hogere waarde aangevraagd te worden.

Geconcludeerd wordt dat na uitvoering van diverse maatregelen voor 84 woningen een hogere waarde aangevraagd dient te worden, variërend van 53 dB tot 55 dB vanwege wegverkeer en 56 dB vanwege spoorwegverkeer. Op …… heeft het College van B&W van Zoetermeer het Besluit Hogere waarden geluid vastgesteld. Het besluit is bijgevoegd in Bijlage 4.

De ontwikkeling voldoet hiermee aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijke geluidbeleid.

4.5 Luchtkwaliteit

Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2, van de Wet milieubeheer. De Wet milieubeheer bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide

(jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Stof	**Toetsing van**	**Grenswaarde**
Stikstofdioxide (NO_2)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	Uurgemiddelde concentratie	Max. 18 keer p.j. meer dan 200 µg/m³
Fijn stof (PM_{10})	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. Meer dan 50 µg / m³
Fijn stof ($PM_{2,5}$)	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m³

Tabel 4.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

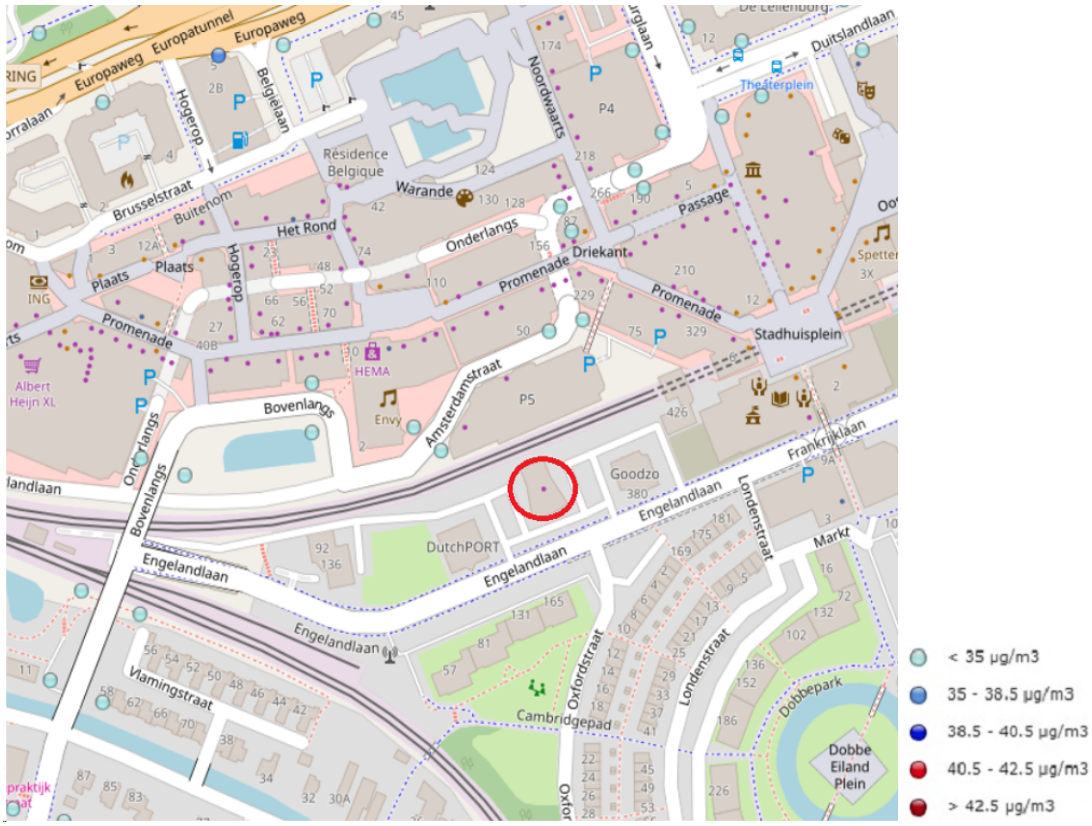
In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO_2 en PM_{10} (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m^2 bij één ontsluitingsweg en 200.000 m^2 bij twee ontsluitingswegen.

Onderzoek

Ter plaatse van het plangebied worden 150 woningen gerealiseerd. Een dergelijke ontwikkeling valt onder het Besluit niet in betekenende mate, onder de categorie woningbouw tot 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg. Dit betekent dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit ter plaatse en dat nader onderzoek niet noodzakelijk is.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2019 (http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Amsterdamstraat. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2018 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs de Amsterdamstraat ruimschoots onder de grenswaarden lagen: 26,5 µg/m³ voor NO_2, 21 µg/m³ voor PM_{10} en 12,9 µg/m³ voor $PM_{2,5}$. Het maximaal aantal overschrijdingsdagen van het 24-uurs gemiddelde voor fijnstof bedraagt 8,7 dagen.



Figuur 4.2 Uitsnede NSL-monitoringstool met plangebied in rood (bron: NSL-monitoringstool)

Omdat direct langs de Amsterdamstraat aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het plangebied het geval zijn.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.6 Bedrijven en milieuhinder

Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Voor het omgevingstype 'gemengd gebied' gelden kleinere afstanden. De richtafstanden gelden voor de aangegeven bedrijfsactiviteiten in het algemeen. Op basis van onderzoek naar de specifieke

milieusituatie van een bedrijf kunnen kleinere aan te houden afstanden gerechtvaardigd zijn. Hiermee kan dan onderbouwd worden afgeweken van de richtafstanden indien de specifieke bedrijfsvoering van het betreffende bedrijf daar aanleiding toe geeft.

Onderzoek

Door de ligging dichtbij het spoor en het centrum van Zoetermeer, kan het gebied het best getypeerd worden als 'gemengd gebied'. Op circa 30 meter ten noorden van het plangebied, aan de overzijde van het spoor, is de parkeergarage in het geldende bestemmingsplan 'Stadscentrum/Dorpsstraat' voorzien van de bestemming 'Gemengd - 5'. Deze bestemming biedt ruimte aan detailhandel, maatschappelijke voorzieningen (t/m categorie A) en horeca. Planologisch zijn bedrijfsactiviteiten tot milieucategorie 2 mogelijk. Hiervoor geldt een richtafstand van 10 meter in gemengd gebied. Aan de richtafstand wordt voldaan.

In de naastgelegen kantoorgebouwen zijn ook woningen gerealiseerd maar geldt nog een kantoorbestemming. De afstand tot de naastgelegen percelen bedraagt circa 29 meter. Voor kantoren geldt een milieucategorie 1 met een richtafstand van 10 meter in een rustige woonwijk. Aan de richtafstand wordt in beide gevallen voldaan.

Verder zijn in de omgeving geen bedrijven aanwezig die een belemmering vormen voor de milieusituatie ter plaatse van het plangebied, of die door de beoogde ontwikkeling worden belemmerd in hun bedrijfsvoering.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat ter plaatse van de (nog te realiseren) woningen sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarnaast worden omliggende milieuhinderlijke functies niet in de eigen bedrijfsvoering beperkt. Het aspect bedrijven en milieuhinder staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

4.7 Externe veiligheid

Normstelling en beleid

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Onderzoek en conclusie

Overeenkomstig de professionele risicokaart (https://nederlandprof.risicokaart.nl) waarin relevante risicobronnen worden getoond, liggen geen risicovolle inrichtingen in de buurt van het

plangebied. Ook vindt volgens de professionele risicokaart in de omgeving van het plangebied geen vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, spoor, water of door buisleidingen plaats. Het plangebied ligt dus niet in een PR 10^{-6} contour van een risicobron. Ook ligt het plangebied niet binnen het invloedsgebied van het groepsrisico van een risicobron. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Ecologie

Normstelling en beleid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland de uitvoering van het ruimtelijk plan niet in de weg staan. In elk geval moet aannemelijk zijn dat vergunning of ontheffing van de bij of krachtens deze wet geldende verbodsbepalingen kan worden verkregen voor de activiteiten die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden:

- Natuurnetwerk Nederland (NNN) en,
- Natura 2000 gebieden.

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Voor ieder Natura 2000 gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn) opgesteld. De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn, soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn en de bescherming van overige soorten. De provincie kan ontheffing verlenen van de verboden voor overige soorten ofwel soorten van de lijst Nationaal beschermde soorten behorende bij artikel 3.10 van de Wnb.

In de provincie Zuid-Holland geldt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden en bestendig beheer en onderhoud een vrijstelling voor een groot deel van de 'overig' beschermde soorten. Het betreft de meest algemene soorten amfibieën en zoogdieren. Voor de Europees

beschermde soorten (Vogel- en Habitatrichtlijn) is er geen beleidsruimte en is de bescherming onveranderd.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen deel uit van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 (figuur 4.3). Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Natuur Netwerk Nederland (NNN) zoals weergegeven in figuur 4.4. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'De Wilck' ligt op een afstand van circa 6,5 kilometer. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied met stikstofgevoelige habitatsoorten (Meijendel & Berkheide) ligt op een afstand van circa 11 kilometer. Het dichtstbijzijnde NNN gebied ligt op een afstand van circa 3 kilometer.



Figuur 4.3 Plangebied (rode cirkel) t.o.v. Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS calculator)



Figuur 4.4 Plangebied (rode cirkel) ten opzichte van NNN (bron: Provincie Zuid-Holland)

Het plangebied ligt niet in beschermde natuurgebieden. Directe effecten als areaalverlies en versnippering kunnen derhalve worden uitgesloten. Gezien de afstand kunnen tevens effecten als verstoring en effecten op de waterhuishouding worden uitgesloten.

Om stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden tijdens de gebruiksfase van de beoogde ontwikkeling uit te sluiten is er een stikstofberekening uitgevoerd. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling. Dit is 330 mvt/etmaal op een weekdag (150 woningen * 2,2). Er wordt uitgegaan dat het verkeer zich 50/50 afwikkelt richting het oosten en westen. Tevens is er rekening gehouden met een aandeel van 3 mvt/etmaal aan vrachtverkeer (0,02 * 150). Het overige verkeer is aangegeven als licht verkeer.

De stikstofberekening van de gebruiksfase is opgenomen in Bijlage 5.

De stikstofberekening voor de bouw- en sloopfase is opgenomen in Bijlage 6.

Beide berekeningen concluderen dat er geen depositiebijdrage binnen Natura 2000-gebieden is berekend. Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar.

Het voorgaande concludeert dat er voor de ontwikkeling geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is vereist.

Soortenbescherming

Voor het plangebied is door bureau Faunax een quickscan ecologie uitgevoerd (15 november 2018). Deze quickscan is opgenomen als Bijlage 7. Hieruit blijkt dat ter plaatse van het plangebied geen (zwaar) beschermde soorten voor komen. Wel dient rekening gehouden te worden met broedvogels. Dit is mogelijk door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Indien dit niet mogelijk is, kan voor aanvang van het broedseizoen de vegetatie worden verwijderd en voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelcheck worden uitgevoerd. Indien aan de hand van de broedvogelcheck kan worden vastgesteld dat geen vogels broeden in het plangebied kunnen de werkzaamheden tijdens het broedseizoen doorgang vinden.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op beschermde natuurgebieden of beschermde soorten. Wel dient rekening gehouden te worden met broedvogels. Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.9 Bodem

Normstelling en beleid

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek en conclusie

Omdat de beoogde ontwikkeling voorziet in een functiewijziging, is er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Moerdijk Bodemsanering BV (MBS) (d.d. 01-11-2018) . De rapportage is opgenomen als Bijlage 8. Tijdens het onderzoek is geen bodemverontreiniging aangetroffen. Nader onderzoek of andere maatregelen worden niet noodzakelijk geacht. Het aspect bodem staat de ontwikkeling niet in de weg.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

Normstelling en beleid

Erfgoedwet

Sinds 1 juli 2016 is de Wet op de archeologische monumentenzorg vervangen door de Erfgoedwet. De uitgangspunten uit het 'Verdrag van Malta' blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Besluit ruimtelijke ordening

Op basis van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in de toelichting van elk ruimtelijk plan een beschrijving te worden gegeven van de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden.

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid zoals vastgelegd in 'De beschermde archeologische monumenten in

Zoetermeer' is beschreven in paragraaf 3.4.11.

Onderzoek en conclusie

Archeologie

De locatie ligt niet in een gebied waar archeologische verwachtingswaarden gelden. Archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Cultuurhistorie

Ter plaatse van het plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig zoals monumenten.

4.11 Kabels en leidingen

Normstelling en beleid

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

a. gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;
b. aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
c. defensiebrandstoffen;
d. warmte en afvalwater, ruwwater of halffabrikaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

Onderzoek en conclusie

Er zijn in (de omgeving van) het plangebied geen planologisch relevante buisleidingen of hoogspanningsverbindingen aanwezig. Met eventueel aanwezige overige planologisch gezien niet-relevante leidingen (zoals rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) in of nabij het plangebied hoeft geen rekening te worden gehouden.

4.12 Hoogbouw effect rapportage (HER)

Toetsingskader

De Visie Binnenstad 2040, zoals reeds behandeld in paragraaf 3.4.2, geeft kaders mee aan de realisatie van hoogbouwinitiatieven in de binnenstad van Zoetermeer. Er is sprake van hoogbouw bij plannen van minimaal 30 mt hoogte. Daarom is hier een HER noodzakelijk. Met deze HER wil de gemeente Zoetermeer twee zaken duidelijk maken: de normering die de gemeente hanteert en de aard en de kwaliteit van de gegevens en onderzoeken die moeten worden aangeleverd bij een hoogbouwinitiatief. Aan de hand van 13 vragen komen de consequenties van hoogbouw voor de omgeving aan de orde. aandacht wordt besteed aan windhinder, bezonning, uitzicht, privacy, zichtlijnen, enzovoort.

Onderzoek en conclusie

Deze HER is opgesteld als separaat document en is opgenomen in Bijlage 9.

Uit de resultaten van de HER blijkt dat de consequenties van deze ontwikkeling een geringe impact op het woon- en leefklimaat van de omgeving hebben. De stedenbouwkundige inpasbaarheid is tekstueel onderbouwd en de onderzoeksresultaten van de deelaspecten zoals bezonning, windhinder en zichtlijnen geven geen aanleiding tot onacceptabele effecten. Uit de resultaten is wel gebleken dat op twee onderdelen een beperkte afwijking van het

gemeentelijk beleid noodzakelijk is:

- Privacy. Er is gebleken dat de twee hoogste verdiepingen van de nieuwe toren niet voldoen aan de 45-graden regeling. De afstand tot de bestaande woningen aan de overzijde (Oxfordstraat) is echter dusdanig groot (60 meter) dat een goede waarneming op een dergelijk grote afstand, zeer lastig is. Daarbij komt dat de woonkamer en de tuin (de voor privacy meest gevoelige ruimtes) van die bestaande woningen, ten opzichte van de toren, aan de achterzijde van die bestaande woningen liggen. Inkijk vanuit de toren in de woonkamer en tuin is daarom niet of nauwelijks mogelijk. Tevens staan er bomen (10 à 15 mt hoog) vóór de bestaande woningen (max 9 mt hoog) die het zicht verder beperken.
- Bezonning. De bestaande woongebouwen ter weerszijden van de nieuwe toren voldoen aan de bezonningsnorm uit de HER. Er is wel sprake van een lichte overschrijding van de bezonningsnorm ter plaatse van een klein deel van de westgevel van het gebouw Engelandlaan 400-498. Gebleken is dat van 19 februari tot 24 februari op een klein deel van de westgevel niet geheel kan worden voldaan aan de bezonningsnorm van minimaal 2 uur zonlicht per dag. Van 24 februari tot 17 oktober wordt echter wel voldaan aan de bezonningsnorm. En vanaf 17 oktober tot 21 oktober is er ook minder dan 2 uur zonlicht per dag. Dit betekent dat op 235 dagen van de 245 dagen (= 96% van de periode 19 februari – 21 oktober) wel meer dan 2 uur bezonning mogelijk is. Daarnaast blijkt dat er tussen 21 april en 23 augustus helemaal geen invloed is van de geplande woontoren op de betreffende gevels.

Gezien deze beperkte afwijking, afgezet tegen het stedelijk belang van het bouwen van voldoende woningen, heeft het College van B&W op 6 december 2022 besloten om af te wijken van de 45-graden regeling en de bezonningsnormen, zoals opgenomen in de HER.

4.13 Vormvrije mer-beoordeling

Normstelling en beleid

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

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

Per 16 mei 2017 is de regelgeving voor de MER en m.e.r.-beoordeling gewijzigd met daarin een nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

- Door het bevoegd gezag moet een m.e.r-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.
- Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde komt moet de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie opstellen, waarbij ook mitigerende maatregelen mogen worden meegenomen.

Onderzoek

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject mer-beoordelingsplichtig is indien (Besluit

milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2);

- de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een appartementengebouw ter plaatse van een bestaand kantoor. Binnen het appartementengebouw worden 150 woningen gerealiseerd waarmee de drempelwaarden niet worden overschreden. Opgemerkt dient te worden dat voor activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, toch dient te worden nagegaan of er sprake kan zijn van belangrijke gevolgen voor het milieu. Hierom is een aanmeldnotitie voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld, zie Bijlage 10. In deze notitie wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

Conclusie.

De beoogde ontwikkeling is vormvrij m.e.r.-beoordelingsplichtig. Er zijn geen ernstige milieugevolgen te verwachten die het nodig maken volledige m.e.r.-procedure te volgen.

Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving

5.1 Inleidende regels

5.1.1 Begrippen

In artikel 1 worden de begrippen die in de regels worden gebruikt omschreven. 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.

5.1.2 Wijze van meten

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

5.2 Bestemmingsregels

Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' is gelegd op de buurt- en erfontsluitingswegen met de daaraan of daarlangs gelegen paden, (fiets)parkeervoorzieningen, groen- en waterelementen. Deze wegen zijn uitsluitend van belang voor het buurtverkeer. Verder zijn binnen de ruime begrenzing van de bestemming ook gebouwde nutsvoorzieningen met een beperkte omvang toegestaan.

Wonen

Binnen de bestemming 'Wonen" is een bouwvlak aangegeven, waarbinnen het hoofdgebouw mag worden gebouwd. Er mogen maximaal 150 woningen worden gerealiseerd in het hoofdgebouw.

In het bouwvlak is de maximale bouwhoogte van het woongebouw, zijnde 70 mt, met een aanduiding aangegeven.

Ten behoeve van de woningen zijn ook gemeenschappelijke voorzieningen toegestaan zoals een fietsenberging, studieruimte, fitnessruimte, etc.

Aan huis verbonden beroep of bedrijf

Woningen mogen gedeeltelijk gebruikt worden voor een aan huis verbonden beroep of bedrijf, indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

De voorwaarden hebben tot doel om het beroep of bedrijf zodanig te reguleren dat het wonen de hoofdfunctie van de woning blijft. Met andere woorden, het beroep of bedrijf mag niet de overhand krijgen.

De ruimtelijke uitwerking en uitstraling van een aan huis verbonden beroep of bedrijf moet passen binnen de woonomgeving.

Daarnaast kunnen - om parkeeroverlast in de woonomgeving te voorkomen - aan de omgevingsvergunning voorwaarden worden gesteld ten aanzien van de realisering en situering van parkeervoorzieningen op eigen terrein.

5.3 Algemene regels

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

De antidubbeltelregel strekt er toe dat gronden die eenmaal in aanmerking zijn genomen bij de verlening van een omgevingsvergunning voor het bouwen, bij de beoordeling van een latere

omgevingsvergunning voor het bouwen buiten beschouwing moeten worden gelaten.

Artikel 6 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden de algemene gebruikelijke afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Deze afwijkingsmogelijkheden gelden voor het gehele plangebied.

Zo gelden er een aantal algemene afwijkingsregels om, na een belangenafweging, eventueel mee te kunnen werken aan kleine afwijkingen van de regels.

Tevens gelden er speciale afwijkingsregels voor telecommunicatievoorzieningen. Zo kan worden voorkomen dat een teveel aan GSM-masten en installaties een stedenbouwkundig onwenselijke situatie oplevert. Daarnaast spelen op de achtergrond (in planologisch opzicht niet relevant) klachten op het gebied van de volksgezondheid. Hoewel de meetbare straling voldoende in kaart is gebracht en aan voldoende objectieve normen kan worden getoetst, lijken (nog) niet alle aspecten op het gebied van gezondheid glashelder in beeld te zijn. Vooralsnog heeft de gemeente Zoetermeer besloten vast te houden aan de thans beschikbare wetenschappelijke kennis en het rijksstandpunt. Het beleid voor telecommunicatie is hierop gebaseerd.

De afwijkingsregels houden in dat het - onder voorwaarden - mogelijk is om een omgevingsvergunning te verlenen voor het plaatsen van een antennemast met een maximum hoogte van 40 m.

Artikel 7 Algemene wijzigingsregels

Het is mogelijk om, onder voorwaarden en in beperkte mate, en na een bestemmings-wijziging, af te wijken van de begrenzing van bouwvlakken en/of bestemmingsvlakken, binnen de gestelde kaders.

De voorwaarden waaronder de wijzigingsbevoegdheden kunnen worden toegepast zijn per locatie opgesomd.

5.4 Overgangsrecht en slotregels

In artikel 3.2.1 Bro zijn standaardregels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik. Deze maken onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ook is een strafbepaling opgenomen voor overtreding van de gebruiksbepalingen. Deze regels zijn opgenomen in artikel 8. In artikel 9 is de slotregel opgenomen.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

In de Wro is in afdeling 6.4 de regelgeving rondom grondexploitatie opgenomen. Centrale doelstelling daarvan is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijke regie bij locatieontwikkeling.

In artikel 6.12 Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vast moet stellen voor gronden waarop een bij Algemene Maatregel van Bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Dat is hier het geval omdat sprake is van de bouw van één of meer woningen. Er kan echter worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

De gemeente heeft met de ontwikkelaar van het plangebied een anterieure overeenkomst gesloten waardoor het kostenverhaal op die manier anderszins is verzekerd. Er is geen exploitatieplan nodig. Het is ook niet nodig aanvullende regels en eisen op te nemen. De kosten van de plintverlegging komen voor rekening van de gemeente en de gemeenteraad heeft hiervoor een krediet beschikbaar gesteld.

De kosten van het bouwplan komen voor rekening van de ontwikkelaar.

Hiermede is aangetoond dat het plan economisch uitvoerbaar is.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorbereiding

Volgens artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan in januari 2021 toegezonden aan een aantal overlegpartijen zoals de provincie Zuid-Holland, de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH), Gasunie, Stedin, TenneT en het Hoogheemraadschap Rijnland. De reacties luidden instemmend en hebben niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan geleid.

Tevens is met betrekking tot het bouwplan een participatietraject doorlopen.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan met de daarbij behorende stukken heeft gedurende een periode van 6 weken, van 16 december 2022 tot en met 26 januari 2023 ter inzage gelegen. Het was voor iedereen mogelijk om een mondelinge of schriftelijke zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan te geven. Gedurende deze periode zijn er geen zienswijzen ingediend.

Hoofdstuk 7 Handhaving

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

Voor de handhaving is een prioritering ingevoerd. Daarbij zijn weegfactoren benoemd op basis waarvan de onderwerpen die het belangrijkst worden gevonden, het zwaarst worden gewogen. Fysieke veiligheid geldt als belangrijkste weegfactor. Natuur en duurzaamheid zijn de minst zware weegfactoren. 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.