Engelandlaan 140

Inhoudsopgave

Toelichting **4**

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

Hoofdstuk 2 Beleidskaders **8**
2.1 Rijksbeleid 8
2.2 Provinciaal Omgevingsbeleid 10
2.3 Regionaal beleid 19
2.4 Gemeentelijk beleid 20

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie **36**
3.1 Ontstaansgeschiedenis 36
3.2 Ruimtelijke en functionele analyse plangebied 37

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving **40**
4.1 Beoogd programma 40
4.2 Omschrijving behoefte 42
4.3 Verkeer en parkeren 43

Hoofdstuk 5 Milieu en leefkwaliteit **48**
5.1 Cultuurhistorie en archeologie 48
5.2 Geluidhinder 48
5.3 Bodemkwaliteit 52
5.4 Luchtkwaliteit 53
5.5 Water 55
5.6 Bedrijven en milieuzonering 56
5.7 Externe Veiligheid 57
5.8 Natuurwaarden 59
5.9 Windhinder 61
5.10 Bezonning 62
5.11 Bodemenergie 63
5.12 Strategische milieu-beoordeling 64

Hoofdstuk 6 Juridische vormgeving **66**
6.1 Inleidende regels 66
6.2 Bestemmingsregels 66
6.3 Algemene regels 67
6.4 Overige regels 67
6.5 Overgangs- en slotregels 67

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid **68**
7.1 Financiële uitvoerbaarheid 68

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 68

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

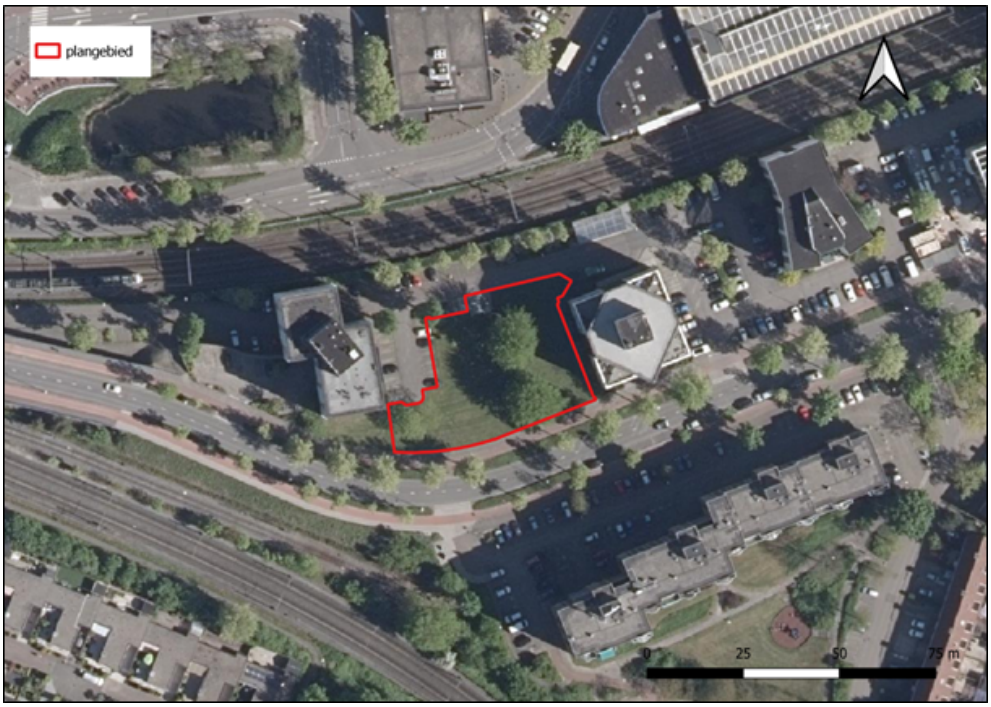
Woonstichting De Goede Woning is voornemens een nieuwe woontoren te ontwikkelen in het centrumgebied van Zoetermeer. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een actueel planologisch kader voor de beoogde ontwikkeling, die plaatsvindt op het perceel gelegen aan de Engelandlaan 140 te Zoetermeer. Het plangebied betreft in de huidige situatie een groenkavel in een gebied waar de laatste jaren middels transformatie diverse woningbouwontwikkelingen hebben plaatsgevonden of op dit moment nog in ontwikkeling zijn. Het kavel leent zich goed voor de verdere uitbreiding van de woningvoorraad in het hoogstedelijk gebied van Zoetermeer en biedt daarmee kansen voor het completeren van de woonas langs de Engelandlaan. Het huidige bestemmingsplan biedt hier echter geen planologische mogelijkheden toe. Om die reden wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld dat de benodigde ruimte biedt voor de beoogde ontwikkeling. Voorliggend document betreft de toelichting als onderdeel van het bestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in het centrumgebied van Zoetermeer en betreft een onbebouwd kavel aan de Engelandlaan (kadastraal object Zoetermeer C 6897). De locatie ligt globaal temidden van:

- noordzijde: spoorzone Lightrail en Amsterdamstraat, met daarachter het Zoetermeerse stadscentrum Stadshart;
- oostzijde: bestaande woontoren Engelandlaan 164 - 268 (kadastraal object Zoetermeer C 4762), met verder richting het oosten het gemeentehuis;
- zuidoostzijde: de Grote Dobbe;
- zuidzijde: Engelandlaan;
- zuidwestzijde: spoorzone NS RandstadRail
- westzijde: bestaande woontoren Engelandlaan 20 -118 (kadastraal object Zoetermeer C4761).

Figuur 1.1 geeft de situering en begrenzing van het plangebied weer.



Figuur 1.1: Situering en begrenzing plangebied (bron: afbeelding opgemaakt in QGIS)

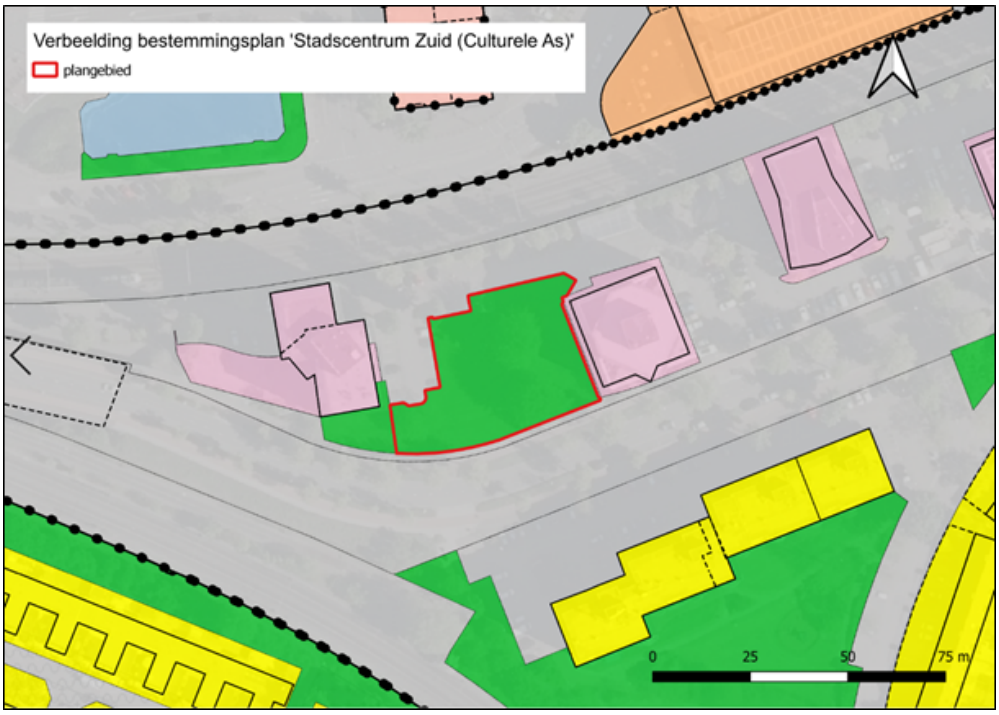
1.3 Huidige juridische planregelingen

Voor het plangebied zijn op dit moment de juridische plannen van kracht zoals weergegeven in tabel 1.1. Deze worden voor zover relevant gedeeltelijk vervangen door onderhavig bestemmingsplan "Engelandlaan 140".

Nr.	IMRO	Bestemmingsplan	Vaststelling Raad	Onherroepelijk
8	NL.IMRO0637.NP00008-004	Stadscentrum Zuid (Culturele As)	10 juni 2013	22 januari 2014
74	NL.IMRO.0637.BP00074-0003	Parapluherziening Parkeren en Geluidsgevoelige objecten	14 mei 2018	

Tabel 1.1: Overzicht geldende bestemmingsplannen

In figuur 1.2 is de verbeelding behorende bij het momenteel vigerende bestemmingsplan opgenomen. Daarbij wordt opgemerkt dat het Parapluplan Parkeren en Geluidsgevoelige objecten geen specifieke bestemmingen en/of aanduidingen aan de locatie toekent. Wel gelden op basis van dat plan een aantal regels die relevant zijn voor de geplande woningbouwontwikkeling.



Figuur 1.2: Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan (bron: verbeelding opgemaakt in QGIS)

Relatie tot planontwikkeling

Ter plaatse van de ontwikkellocatie is de bestemming 'Groen' van kracht. Binnen deze bestemming is de woonfunctie niet toegestaan. Ook de noodzakelijke verkeer- en parkeervoorzieningen zijn niet mogelijk binnen de groenbestemming. De geplande ontwikkeling is derhalve strijdig met de gebruiksmogelijkheden op basis van bestemmingsplan 'Stadscentrum Zuid (Culturele As).

Om de genoemde strijdigheid weg te nemen wordt een planologische procedure doorlopen. Voorliggend bestemmingsplan biedt het planologisch kader voor de voorgenomen ontwikkeling. Het vigerende bestemmingsplan "Stadcentrum Zuid (Culturele As)" wordt daarmee gedeeltelijk vervangen door dit bestemmingsplan.

Aanvullend daarop zijn de bepalingen uit de parapluherziening "Parkeren en Geluidsgevoelige objecten" relevant. Het daarin opgenomen onderdeel ten aanzien van parkeren wordt conform

de regels overgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Voor het realiseren van geluidgevoelige objecten geldt dat deze voor zover gelegen binnen een geluidszone, alleen mogelijk zijn indien wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder dan wel aan het besluit hogere waarden geluid dat bij dit ruimtelijke plan is gevoegd, met inbegrip van de in dat besluit opgenomen voorwaarden en maatregelen.

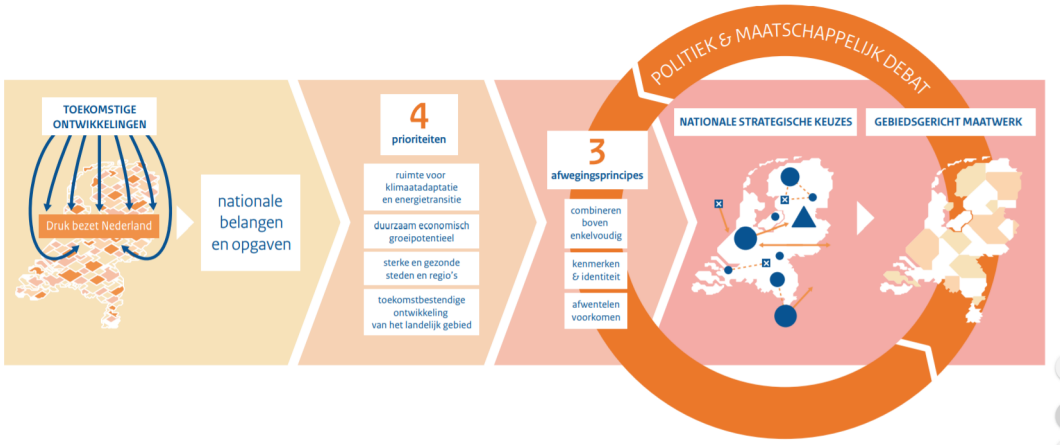
Hoofdstuk 2 Beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.



Figuur 2.1: Afwegen met de NOVI. Bron: Nationale Omgevingsvisie.

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De NOVI benoemt de volgende nationale belangen:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO2-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.

14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

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

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combineren boven enkelvoudig
2. Kenmerken & identiteit
3. Afwentelen voorkomen

Relatie tot bestemmingsplan

De beoogde erftoegangsweg behoort tot een nieuwe woningbouwontwikkeling.

Uit de uitwerking van prioriteit 3 (Sterke en gezonde steden en regio's) volgt onder andere dat sprake dient te zijn van een duurzame stedelijke ontwikkeling en dat het woningaanbod moet aansluiten bij de vraag. Daarnaast is één van de beleidskeuzes (beleidskeuze 3.3.) onder prioriteit 3 “Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Het woningaanbod in de regio's sluit daarbij aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse”. Onderhavig plan sluit aan op prioriteit 3 en de beleidskeuze door woningen te realiseren binnen het bestaand stedelijk gebied, conform een programma waar grote behoefte naar bestaat en is afgestemd op de vraag.

Verder worden in de NOVI onder andere de nationale belangen “Waarborgen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving” (4) en “Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte” (5) benoemd. In onderhavig plan wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke aspecten en inpassing van het plan zodat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (fysieke leefomgeving) wordt gerealiseerd, zie hiervoor hoofdstuk 5. De opgave bij Nationaal belang 5 is het vergroten van de woningvoorraad in een fijne leefomgeving om te voorzien in de huidige

behoefte aan woningen. De beoogde woningen dragen bij aan de woningbehoefte binnen de gemeente Zoetermeer en ter plaatse van de projectlocatie is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

Relatie tot bestemmingsplan
Het Barro voorziet niet in specifieke regels die in voorliggend bestemmingsplan dienen te worden opgenomen of restricties opleggen aan de voorgenomen ontwikkeling.

2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De relevante onderwerpen voor dit bestemmingsplan worden behandeld in hoofdstuk 4 en 5. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan het Bro.

2.2 Provinciaal Omgevingsbeleid

Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving.Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Daarnaast zijn in ons Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie zelf invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en –plannen, zoals bijvoorbeeld het Programma Ruimte**.**

2.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Per 1 april 2019 is de Zuid-Hollandse Omgevingsvisie in werking getreden. In de omgevingsvisie is het al bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. De Omgevingsvisie omvat de volgende wettelijk verplichte plannen:

- de provinciale ruimtelijke structuurvisie, artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro);
- het milieubeleidsplan, artikel 4.9 van de Wet milieubeheer (Wm);
- het regionale waterplan, artikel 4.4 van de Waterwet (Ww);
- het verkeers- en vervoersplan, artikel 5 van de Planwet verkeer en vervoer;
- de natuurvisie, artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming (Wnb).

De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Er is daarom geen eindbeeld voor 2030 of 2050 opgenomen, maar de maatschappelijke opgaven zijn vertaald in ambities. In de Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving vastgesteld:

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

- Naar een nieuwe economie: the next level:
  De stap van fossiele economie naar een circulaire economie in 2050, met grote gevolgen voor onder andere het haven-industrieel complex en de glastuinbouw. Er wordt ingezet op bijvoorbeeld digitalisering en een aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving.
- Naar een levendige meerkernige metropool
  De stap naar een gezonde, sociale en duurzame samenleving. Er moet een fors aantal woningen worden gerealiseerd en de woonvoorraad dient te worden verduurzaamd. Ook zullen steden met elkaar verbonden moeten worden tot één metropolitaan gebied. In dit gebied zullen we moeten inzetten op het versterken van het leef- en vestigingsklimaat.
- Energievernieuwing:
  Zuid-Holland wil de fossiele bronnen vervangen door hernieuwbare bronnen. Er worden maatregelen genomen om energie te besparen en het gebruik van aardgas drastisch te verminderen. Ook wordt ingezet op innovatie: nieuwe mogelijkheden voor energiegebruik uit wind, zon, biomassa, water en aardwarmte.
- Best bereikbare provincie:
  De provincie moet optimaal verbonden zijn en blijven met regionale, landelijke en internationale centra. Er worden verkeersknelpunten aangepakt en de mobiliteitssector kan schoner worden gemaakt en verduurzaamd. Ook wordt ingezet op OV, gebruik van de fiets en vervoer over water.
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving:
  Een groene leefomgeving draagt bij aan een gezonde leefstijl van de inwoners van de provincie, maar het landschap en de biodiversiteit staat ook onder druk door het groeiend aantal inwoners, economische ontwikkeling en klimaatverandering. De kwaliteit van de leefomgeving kan worden versterkt door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien.

Voor het realiseren van maatschappelijke belangen wordt vanuit bovenstaande vernieuwingsambities gewerkt alsmede vanuit opgaven in gebieden. Daarnaast wordt vanuit twaalf samenhangende opgaven de zorg voor een goede omgevingskwaliteit ingevuld. Per opgave zijn de beleidskeuzes aangegeven.

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

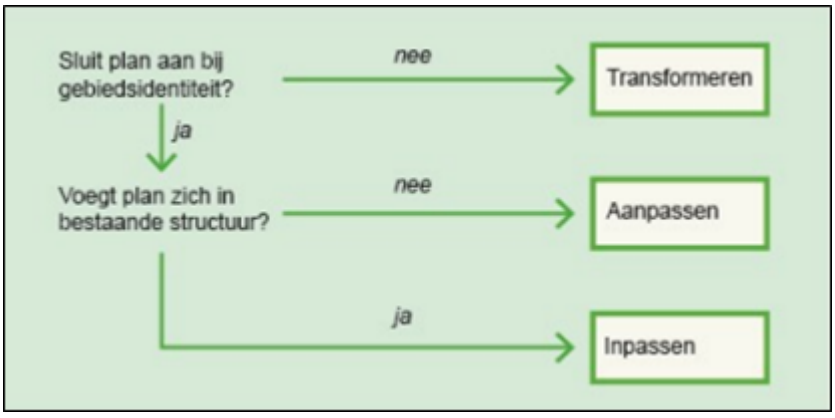
Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten:

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

De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is. In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie

soorten ontwikkelingen:

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



Figuur 2.2: Soorten ontwikkeling (bron: omgevingsvisie Zuid-Holland)

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

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

Kwaliteitskaart
Beoogd wordt om binnen het plangebied een woontoren te realiseren. Om te beoordelen of de ruimtelijke ontwikkeling passend is, wordt het plan hieronder getoetst aan de gebiedsprofielen

ruimtelijke kwaliteit. Op basis van de kwaliteitskaart zijn de volgende richtpunten van belang voor de ruimtelijke kwaliteit van het bestemmingsplangebied.

I Laag van ondergrond
Het projectgebied is gelegen in 'Veencomplex – Oude zeeklei'.



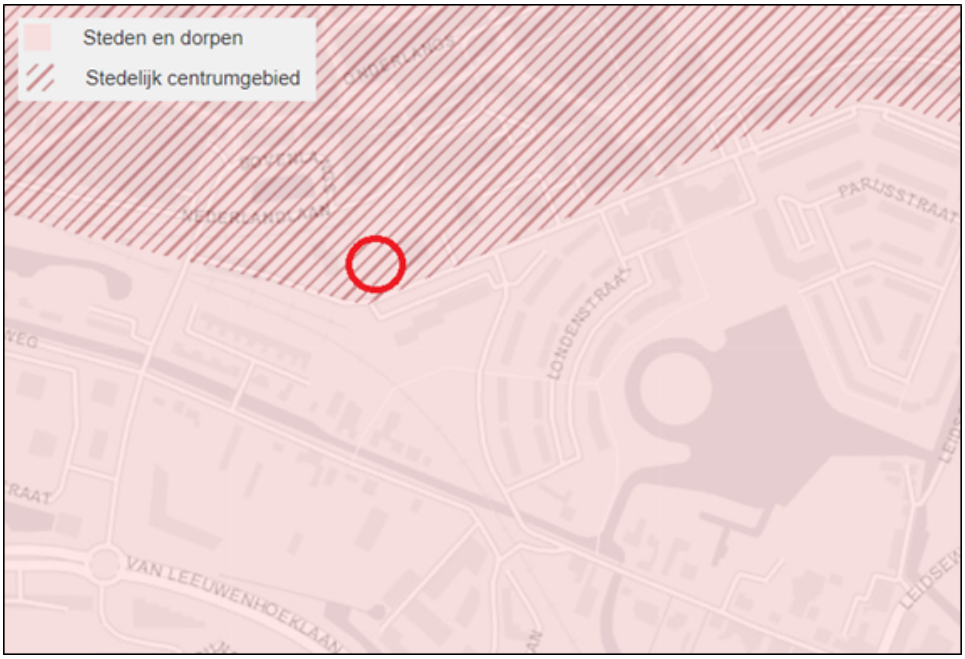
Figuur 2.3: Kwaliteitskaart 'Laag van ondergrond' projectlocatie globaal rood omlijnd

Het richtpunt binnen dit gebied is:

- Ontwikkelingen in droogmakerijen leveren een bijdrage aan een duurzame waterhuishouding.

II Laag van de cultuur- en natuurlandschappen
Het projectgebied is niet gelegen in één van de door de kwaliteitskaart 'laag van de cultuur- en natuurlandschappen' aangewezen gebieden. De richtlijnen die horen bij voornoemde kaart zijn niet van toepassing op de beoogde ontwikkeling.

III Laag van stedelijke occupatie
Het projectgebied is gelegen in 'Steden en Dorpen' en op de rand van het 'Stedelijk centrumgebied'.



Figuur 2.4: Kwaliteitskaart 'Laag van stedelijke occupatie' projectlocatie globaal rood omlijnd.

De richtpunten voor ontwikkelingen in dit gebied zijn:

- ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp;
- hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur;
- daar waar hoogbouw niet samenvalt met “zwaartepunten” in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving;
- ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur;
- een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand;
- cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd;
- het eigen karakter van het historisch centrum wordt versterkt;
- historische centra en kernen blijven ervaarbaar vanuit het omringende gebied;
- bij bedrijventerreinen krijgt de beeldkwaliteit van de randen, een goede ontsluiting en de samenhang met de omgeving extra aandacht.

IV Laag van de beleving

Het projectgebied is niet gelegen in één van de door de kwaliteitskaart 'laag van de beleving' aangewezen gebieden. De richtlijnen die horen bij voornoemde kaart zijn niet van toepassing op de beoogde ontwikkeling.

Soort ontwikkeling

Zoals eerder benoemd wordt onderscheid gemaakt ik drie soorten ontwikkeling: inpassen, aanpassen en transformeren. De ontwikkeling sluit aan bij de huidige gebiedsidentiteit, gezien reeds woningen in de omgeving gelegen zijn. Daarnaast voegt het plan zich in de bestaande structuur. Hoewel omliggende bebouwing lager is dan de geplande woontoren, is hoogbouw in stedelijk gebied een veel voorkomend concept en is in de directe omgeving van het plangebied ook hoogbouw gesitueerd. Om deze reden is sprake van een inpassingsontwikkeling. Uitgangspunt is dat bij inpassing een ontwikkeling volledig past binnen de richtpunten. Bij de herontwikkeling binnen het plangebied zijn de richtpunten zoals voortgekomen uit toets aan de kwaliteitskaart van belang voor de beoordeling van het effect op de ruimtelijke kwaliteit als

gevolg van het plan.

Beschermingscategorieën
Naast het generieke kwaliteitsbeleid, dat geldt voor de gehele provincie, wordt een tweetal beschermingscategorieën onderscheiden. Beschermingscategorie 1 en 2. Het projectgebied is niet gelegen binnen één van de gronden aangewezen met beschermingscategorie 1 of 2. Aanvullende of restrictieve regels in verband met deze beschermingscategorieën zijn dan ook niet van toepassing op het plangebied.

2.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

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

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

Onderstaande artikelen zijn van toepassing op het plangebied.

Artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit
Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

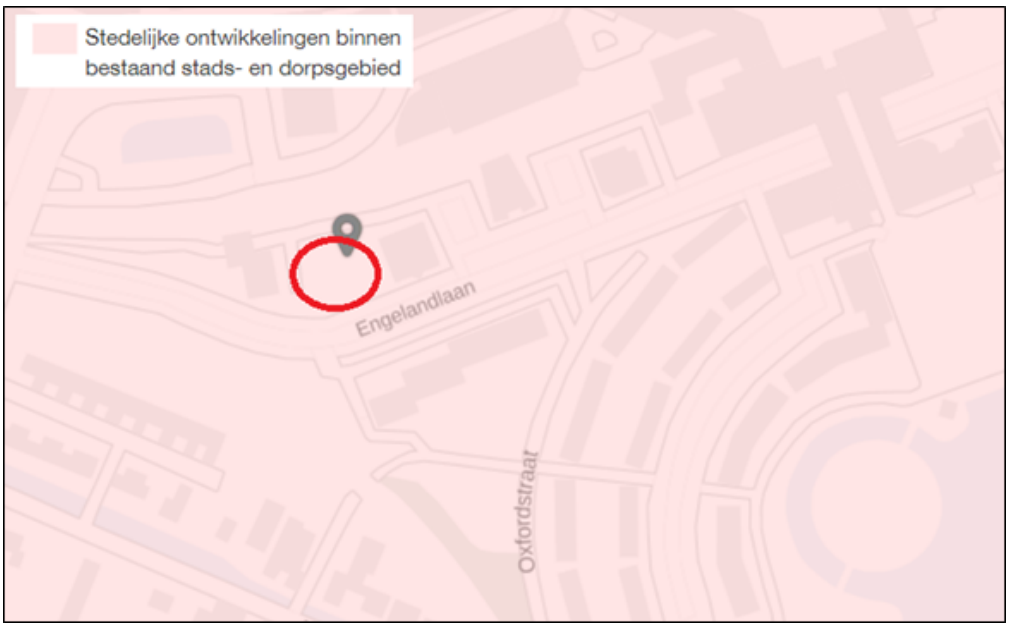
a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit,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

Artikel 6.10 Stedelijke ontwikkelingen

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.

Uitgangspunt voor de strategie voor de bebouwde ruimte is een betere benutting van het

bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Stedelijke ontwikkelingen vinden daardoor primair plaats binnen BSD. Op onderstaand figuur is te zien dat de projectlocatie is gelegen binnen BSD.



Figuur 2.5: Bestaand stads- en dorpsgebied, projectlocatie globaal rood omlijnd

Relatie tot bestemmingsplan
De beoogde ontwikkeling dient in lijn te zijn met de bepalingen voor ruimtelijke kwaliteit en stedelijke ontwikkelingen.

Ruimtelijke kwaliteit
Ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit geldt dat voorliggend bestemmingsplan voorziet in een inpassingsontwikkeling. Het realiseren van een woontoren is een gebiedseigen ontwikkeling, passend binnen het stedelijk gebied van Zoetermeer. Uit de behandeling van de kwaliteitskaart blijkt dat de kaartlagen 'Laag van de ondergrond' en 'Laag van de Stedelijke Occupatie' van toepassing zijn. Omdat sprake is van een inpassingsontwikkeling, dient de ontwikkeling volledig binnen de relevante richtpunten uit de kwaliteitskaart te passen. Uit voorgaande paragraaf is reeds gebleken dat daar sprake van is. Het bestemmingsplan is dan ook in lijn met de bepalingen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit.

Stedelijke ontwikkelingen
Het planologisch kader dat geboden wordt met voorliggend bestemmingsplan, voorziet in een ontwikkeling dat te typeren is als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het plangebied is gelegen binnen BSD, waardoor het doorlopen van de Ladder voor duurzame verstedelijking volstaat. Een toets aan de 3 hectarekaart kan achterwege blijven.

Conclusie
Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met de relevante bepalingen uit de provinciale Omgevingsverordening. Voor het overige is het daarmee niet in strijd.

2.2.3 Programma ruimte

Het Programma Ruimte (20 februari 2019) is parallel aan de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening opgesteld. Het Programma Ruimte bevat een nadere invulling en operationalisering van ruimtelijk relevante onderdelen van de Omgevingsvisie. Het gaat dan bijvoorbeeld om een locatiespecifieke of programmatische invulling van beleidsbeslissingen uit de Omgevingsvisie. Ook kan het gaan om taken en bevoegdheden van Gedeputeerde Staten. Een breed scala van onderwerpen uit de vorige Programma Ruimte is echter overgeheveld naar de Omgevingsvisie. Voor voorliggend project is daarmee enkel nog het bepaalde ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen bij Stedenbaanstations relevant. Voor het overige wordt verwezen naar de behandeling van de Omgevingsvisie en -verordening.

Ruimtelijke ontwikkelingen bij Stedenbaanstations
Gemeenten en regio's stimuleren om ruimtelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied zoveel mogelijk te realiseren binnen de invloedsgebieden van de stations en haltes van Stedenbaan. De doelstelling van Stedenbaan is het verhogen van het aantal reizigers per openbaar vervoer door het verkorten, versnellen en veraangenamen van de reis, waardoor deze aantrekkelijker wordt. Dit draagt bij aan de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad.

Relatie tot bestemmingsplan
Uit het Programma Ruimte wordt duidelijk dat gemeenten en regio's ontwikkelaars en initiatiefnemers stimuleren om ruimtelijke ontwikkelingen binnen stedelijk gebied zoveel mogelijk te realiseren binnen invloedsgebieden van de stations en haltes van Stedenbaan. De projectlocatie is gelegen binnen het invloedsgebied van stations en haltes, en is daarmee een locatie waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen worden gestimuleerd.

2.2.4 Convenant klimaatadaptief bouwen in Zuid-Holland

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

Klimaatadaptief bouwen moet leiden tot:

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

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

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

Figuur 2.6: Programma van eisen klimaatadaptief bouwen

Relatie tot bestemmingsplan

Voor het bouwplan Engelandlaan met een hoogte van ca 46 meter, waarbij de footprint van het gebouw in eigendom zal komen bij de initiatiefnemer, beperkt de inspanning van de initiatiefnemer zich tot de onderwerpen wateroverlast, hittestress en biodiversiteit. Zie Bijlage 1, Notitie Klimaatadaptief bouwen d.d. 15-10-2021, van EenTien Architecten. Alle andere onderwerpen kunnen alleen in het openbare deel van het inrichtingsplan of via compensaties aangepakt worden.

Waterberging op het dak van het gebouw is niet mogelijk omdat het dak volledig gebruikt zal voor installaties en zonnepanelen. Het dak van de woontoren wordt voorzien van een groendak in combinatie met PV-panelen. Hierdoor is het dak in staat om enigszins regenwater te bergen.

Doordat er in de directe omgeving veel hoge gebouwen staan is er in het openbaar gebied veel schaduw aanwezig (zie ook de bezonningsstudie). Het nieuwe gebouw wordt voornamelijk opgetrokken uit metselwerk. De gevelopeningen van glas worden niet spiegelend uitgevoerd. Daarnaast dragen de vorm en grootte van de balkons bij aan het verminderen van hittestress. Enkele balkons beschaduwen pui en gevel. Daarnaast worden de balkons met plantenbakken opgeleverd en zullen langs de metselwerkgevels op de begane grond / gevelplint planten op een rek worden aangebracht. Door beplanting wordt eveneens beschaduwing van pui en gevel bewerkstelligd. Planten dragen daarnaast ook bij aan de opvang van CO2.

Het dak zal worden voorzien van PV-panelen, mogelijk in combinatie met een pergola. Hiermee wordt directe zonbelasting van het dak tegen gegaan.

Het gebouw zal worden verwarmd met warmtepompen. De bron is een WKO (warmtekoude opslag), een gesloten bodemenergiesysteem, welke waarschijnlijk gecombineerd wordt met de ontwikkeling aan de Engelandlaan 270 (Sea Tower). De woningen hebben standaard de mogelijkheid om te koelen via de warmtepomp.

In het gebouw worden nestkasten voor vogels en vleermuizen opgenomen om bij te dragen aan verhoging van de biodiversiteit.

Zoals hierboven is vermeld is gemeente Zoetermeer verantwoordelijk voor de inrichting van de

openbare ruimte.Het voornemen van gemeente Zoetermeer is om meer bomen terug te plaatsen dan er nu staan. Een deel van het groengebied word bebouwd en verhard met bestrating voor wegen, stoepen en parkeerplaatsen. Er zal worden bezien in hoeverre halfverharding kan worden toegepast, om water langer vast te houden in het gebied. Gemeente Zoetermeer dient hier intern nog een besluit over nemen.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Woonvisie Woningmarktregio Haaglanden 2017-2021

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

Tot 2025 komen er, zo is de verwachting, ruim 50.000 huishoudens bij in de regio Haaglanden. Onder hen bevinden zich met name veel jonge huishoudens in de leeftijd van 25 tot 40 jaar (circa 14.000), jonge ouderen van 55 tot 75 jaar (27.351) en ouderen van 75 jaar en ouder (circa 22.000). Het aantal huishoudens in de leeftijd van 40 tot 55 jaar neemt daarentegen juist met circa 11.000 af.

Voor 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.

Een van de ambities uit de woonvisie is regionaal voldoende betaalbare woningen aan te bieden voor de sociale doelgroep (maximaal bruto jaarinkomen € 30.050,- (prijspeil 2016)) en de groep lage middeninkomens (huishoudens met een bruto jaarinkomen tussen de € 35.739,- en € 45.075,- (prijspeil 2016)).

Relatie tot bestemmingsplan
De beoogde woontoren is een initiatief van woonstichting De Goede Woning. In totaal wordt voorzien in 85 wooneenheden, bestemd voor de sociale verhuur. De appartementen betreffen allen gelijkvloerse appartementen. Daarnaast is de woontoren gelegen in het centrumgebied van Zoetermeer. Dit maakt de appartementen bijzonder geschikt voor jong en oud, terwijl het de zogeheten tussenliggende doelgroepen niet uitsluit.

Conclusie
Het bestemmingsplan is in lijn met de regionale Woonvisie Woningmarktregio Haaglanden 2017-2021.

2.3.2 Hoogheemraadschap van Rijnland

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Rijnland is vastgelegd in het waterbeheerplan 5 (WBP5). In dit plan geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De vier hoofddoelen zijn: veiligheid tegen overstromingen, voldoende water, gezond water en de waterketen.

Per 1 juli 2020 is een nieuwe Keur en zijn de daarbij horende uitvoeringsregels in werking getreden. De Keur is benodigd vanuit de Waterwet. Samengevat maakt de Keur en uitvoeringsregels het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatswerken. De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. In de Uitvoeringsregels is het beleid van het hoogheemraadschap van Rijnland nader uitgewerkt.

Nota Waterkeringen

Door de bevolkingsgroei, klimaatontwikkeling, zeespiegelstijging en bodemdaling neemt de druk op de schaarse ruimte binnen Rijnland toe. Tegelijkertijd worden waterkeringen ook steeds meer gebruikt voor andere functies als recreatie, natuur, infrastructuur en wonen. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft daarom onder meer de Nota Waterkeringen opgesteld, gericht op de primaire en regionale keringen.

Toename verharding

Binnen het beheergebied van het hoogheemraadschap van Rijnland gelden regels om onbebouwde grond te verharden. Bij toename van verharding van de onbebouwde gronden met meer dan 500 m^2 is compensatie van verharding door middel van extra te graven vierkante meters water verplicht. Er dient bij toename van verharding met meer dan 500 m^2 een vergunning aan te worden gevraagd bij het hoogheemraadschap van Rijnland.

Waterplan Zoetermeer
Het Hoogheemraadschap heeft in samenwerking met de gemeente Zoetermeer en het Hoogheemraadschap van Schieland/Krimpenerwaard het Waterplan Zoetermeer opgesteld dat in februari 2002 door de raad is vastgesteld. Het plan wordt in paragraaf 2.4.11 Waterplan Zoetermeer (2002) van deze plantoelichting nader toegelicht.

Relatie tot ontwikkeling
In paragraaf 5.5 Water zal nader op het wateraspect van het plan worden ingegaan.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Stadsvisie 2030

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

In het kader van dit bestemmingsplan zijn de opgaven die een raakvlak kennen met woningbouw relevant. Daarnaast is gezien de ligging in het centrum ook de visie op de

ontwikkeling van het centrumgebied van belang. De relevante opgaven uit de Stadsvisie zijn:

- Opgave 1: Jongeren meer perspectief bieden.
- Opgave 3: Aard en omvang woningbouw afstemmen op de woningbehoefte.
- Opgave 6: Stadscentrum doorontwikkelen tot een sfeervolle, bruisende en veilige binnenstad.

Opgave 1: Jongeren meer perspectief bieden
Zoetermeer wil dat jongeren zich thuis voelen op school, in hun buurt en in de stad en dat zij zich verbonden voelen met Zoetermeer en hierdoor willen blijven wonen. Hierdoor is het noodzakelijk dat hen zicht wordt geboden op mogelijkheden voor een woning, een baan, aantrekkelijke vrije tijdsbestedingen op het gebied van sport, uitgaan en cultuur, en goed onderwijs. Deze opgave gaat dan ook verder dan het voorzien in geschikte woningen voor starters alleen. Er is echter ook een duidelijke connectie tussen het toekomstperspectief van jongeren en de uitbreiding van de woningvoorraad.

Opgave 3: Aard en omvang woningbouw afstemmen op woningbehoefte
Zoetermeer wil een aantrekkelijke woonstad blijven. Van de kwaliteit van het beperkte toekomstige aanbod zal afhangen of er voldoende doorstroming op de Zoetermeerse woningmarkt blijft bestaan. Bij een goede doorstroming komt iedereen aan zijn trekken; mensen die een volgende stap in hun wooncarrière willen zetten en jongeren die hun wooncarrière in Zoetermeer willen starten. De vergrijzing leidt bovendien tot meer vraag naar appartementen, terwijl ook de vraag naar grondgebonden woningen blijft bestaan. De omvang van de woningbouwontwikkeling in Zoetermeer dient daarom altijd te worden afgestemd op de behoefte. Hierbij gaat kwaliteit bovendien voor kwantiteit. Zoetermeer zet daarbij in op de volgende resultaten:

1. Alle groepen starters komen binnen een acceptabele tijd aan woonruimte.
2. Bij de in het besluit Bouwen aan Zoetermeer beschikbaar gestelde woningbouwlocaties is het woningbouwprogramma afgestemd op de vraag. Hierbij worden de vraag vanuit de buurt én de vraag vanuit de stad betrokken.
3. Het toevoegen van nieuwe woon typologieën; die mede de concurrentie met de traditionele laagbouw aankunnen.
4. De woon- en bouwtechnische kwaliteit van de woningen is op orde.

Opgave 6: Stadscentrum doorontwikkelen tot een sfeervolle, bruisende en veilige binnenstad
Een binnenstad moet ruimtelijk en functioneel een eenheid vormen. Zoetermeer heeft zich als doel gesteld de samenhang tussen het Stadshart, Woonhart en Dorpsstraat te versterken. Voor het Stadscentrum zijn er daarom diverse opgaven ter verbetering van de ruimtelijke, economische en sociale kwaliteit. Doelen zijn onder andere het creëren van een echte binnenstad, het intensiveren van het grondgebruik en het versterken van het kerngebied.

Relatie tot ontwikkeling
Het bestemmingsplan maakt 85 nieuwbouwappartementen mogelijk. Het betreft een initiatief van woonstichting De Goede Woning, die het aanbod aan betaalbare woningen in Zoetermeer wil uitbreiden. De geplande typologie zorgt ervoor dat de woningen geschikt zijn voor jong en oud. De ligging in het stadscentrum en nabij OV-verbindingen versterkt dit. Dit betekent dat starters een plek kunnen krijgen in de woontoren, terwijl andere doelgroepen niet worden uitgesloten. Het gemêleerd gezelschap aan gebruikers dat daarmee tot stand komt, leidt tot een kwalitatief en veelzijdig woonmilieu en vergroot de sociale cohesie in de stad. Dit heeft ook een directe doorwerking in de opgave die is gesteld voor de doorontwikkeling van de binnenstad. Een nadere uitwerking van deze opgave heeft vorm gekregen in de 'Visie Binnenstad'. Deze visie wordt besproken in paragraaf 2.4.2. Intensivering van het grondgebruik door de toevoeging van de geplande woontoren draagt bij aan deze opgave.

Woningbouwontwikkelingen dienen afgestemd te worden op de huidige vraag. Daarbij zijn regionale en gemeentelijke woonvisies leidend. In paragraaf 2.3.1 is het bestemmingsplan

getoetst aan de regionale Woonvisie Woningmarktregio Haaglanden 2017-2021. Daaruit is gebleken dat de ontwikkeling past binnen de regionale woonbehoefte. In paragraaf 2.4.3 vindt de toetsing aan de gemeentelijke woonvisie plaats. Voor een inhoudelijke behandeling wordt verwezen naar de betreffende paragraaf. Kortheidshalve wordt hier vermeld dat de beoogde ontwikkeling ook past binnen het gemeentelijk woonbeleid.

Gelet op het voorgaande draagt dit bestemmingsplan bij aan de doelstellingen die Zoetermeer zich heeft gesteld in de Stadsvisie 2030.

Conclusie
Het bestemmingsplan is in lijn met de opgaven ten aanzien van woningbouw zoals verwoord in de gemeentelijke Stadsvisie 2030. De geplande ontwikkeling staat verwezenlijking van de overige opgaven bovendien niet in de weg. Het beleid staat vaststelling van voorliggend bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

2.4.2 Visie Binnenstad 2040

Eén van de opgaven die benoemd is in de Stadsvisie 2030 is: "Het Stadscentrum doorontwikkelen tot een sfeervolle, bruisende en veilige binnenstad". De ontwikkeling van de binnenstad is benoemd tot een van de speerpunten van Zoetermeer en uitgewerkt in de 'Visie Binnenstad 2040'.

Het doorontwikkelen van een levendige en aantrekkelijke binnenstad met een goede verblijfs- en woonkwaliteit is dé ambitie in deze visie. Het resultaat van de ambitie is een binnenstad met hoogwaardige stedelijke woonmilieus, in het oog springende architectuur, een breed aanbod van maatschappelijke en culturele voorzieningen, een levendig straatbeeld, een veilige, mooie en prettige openbare ruimte en groen. Er worden circa 2.000 woningen toegevoegd, er is meer ruimte voor de fietser en de voetganger, een verbeterde water- en groenstructuur en meer biodiversiteit.

Als basis voor alle nieuwbouw, transformatie en hergebruik van bestaande gebouwen zijn acht ruimtelijk-programmatische bouwstenen geformuleerd:

1. Bouw in (samengestelde) stedelijke blokken.

Van individuele gebouwen naar samenhangend stadsweefsel. Dat betekent dat de binnenstad is opgebouwd uit gesloten en/of samengestelde bouwblokken met een duidelijke representatieve voorkant aan de openbare ruimte en een achterkant aan de binnentuin of hof.

2. Het stedelijk blok heeft een representatieve voorkant aan de openbare ruimte.

Het stedelijk bouwblok en aanliggende openbare ruimte hebben een duidelijke relatie en versterken elkaar.

3. Het stedelijk blok heeft een stedelijke plint.

Functiemenging is essentieel om de binnenstad aantrekkelijk te maken. De stedelijke plint is de begane grondverdieping en eventueel de laag erboven. De plint wordt gevuld met commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen die ondersteunend zijn aan de centrum- en de woonfunctie van de binnenstad. Daarnaast kunnen sporadisch de voordeuren of ingangen van (meestal bovenliggende) woningen in de plint komen. Ook zijn woonwerk units en kantoren goed voorstelbaar.

4. De maat en schaal van het stedelijk blok.

In de binnenstad wordt uitgegaan van vier categorieën maat en schaal: categorie 1: hoogte tot 12 meter, categorie 2: 12-18 meter, categorie 3: 18-40 meter en categorie 4: hoger dan 40 meter tot een maximum van 90 meter.

5. Openbare ruimte is hoogwaardig ingericht met veel verblijfs- en gebruikskwaliteit.

Er ontstaat een netwerk van betekenisvolle openbare ruimtes. Elke ruimte heeft een duidelijke eigen identiteit. Er wordt gestreefd naar een palet van verschillende soorten openbare ruimtes waarbij de verblijfsen gebruikswaarde doorslaggevend is. Daarnaast wordt een parkeeroplossing gegeven. Er wordt altijd gestreefd naar een gebouwde parkeervoorziening.

6. Openbare ruimte wordt groen ingericht.

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt gebruik gemaakt van verschillende soorten groen en water die ook aansluit bij de natuurinclusieve bouw/gevels of tuinen.

7. De vijfde gevel (dak) optimaal benutten.

Het dak wordt zo optimaal mogelijk ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare en /of collectieve ruimte. Het dak heeft een goede toegang vanuit de openbare ruimte.

8. Klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair bouwen.

Klimaatadaptatie en circulair bouwen wordt zo veel mogelijk geïntegreerd in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) wordt bevorderd en gefaciliteerd.

Relatie tot het plangebied
Het plangebied ligt in het centrum van Zoetermeer, in de directe nabijheid van het Stadshart. Eén van de ambities betreft het inzetten op stedelijke woonmilieus. Daar draagt voorliggend bestemmingsplan aan bij door de open ruimte aan de Engelandlaan te benutten als woonlocatie. De ontwikkeling van een woontoren met gelijkvloerse appartementen past binnen dit gebied en completeert de ontwikkeling van de woonas, dat in werking is gezet door de transformatie van de bestaande kantoorgebouwen naar wooncomplexen, gelegen aan weerszijden van de geplande woontoren. Door het toevoegen van woonobjecten geschikt voor een brede doelgroep ontstaat een gemixt gezelschap in het gebied, wat de aantrekkelijkheid, veiligheid en sociale cohesie in het gebied vergroot. De geplande ontwikkeling past daarom binnen de opgaven die zijn gesteld voor de binnenstad en levert daaraan een waardevolle bijdragen.

Conclusie
Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met de 'Visie Binnenstad 2040'. Vaststelling van dit plan draagt daarom bij aan de doorontwikkeling van de binnenstad.

2.4.3 Woonvisie Zoetermeer (2015)

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

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

Relatie tot bestemmingsplan
De geplande woontoren binnen dit plangebied beantwoordt de gemeentelijke woonvraag op diverse manieren. Speerpunten binnen dit project zijn betaalbaarheid, beschikbaarheid, wooncomfort en duurzaamheid. Zodoende voorziet het programma in gelijkvloerse 2- en 3-kamerappartementen, met als primaire doelgroep de lage inkomensgroepen. De typologie in samenhang met de ligging in het stadscentrum en nabij OV-verbindingen, maakt de locatie bijzonder geschikt voor jonge starters en ouderen, maar ook andere kleine huishoudens, zoals bijvoorbeeld empty-nesters. Dit draagt bij aan de levensloopbestendigheid van het planvoornemen. Het gemêleerd gezelschap dat hierdoor tot stand komt draagt daarnaast bij

aan de sociale cohesie in het gebied en is daarmee onlosmakelijk verboden met een prettige woonbuurt. Een kwalitatieve buitenruimte in de vorm van strategisch uitgevoerde balkons vergroot het wooncomfort. Diverse maatregelen op het gebied van energieopwekking en -besparing leiden bovendien tot een duurzaam concept. Duurzaamheid wordt nader uitgewerkt in paragraaf 2.4.12 van deze toelichting. Voor dit planvoornemen wordt onder andere voorzien in PV-panelen op het dak en een gasloos uitgevoerd gebouw. Hoge isolatiewaarde en warmteregulatie maken eveneens onderdeel uit van het plan.

Conclusie
Het bestemmingsplan is in lijn met de Woonvisie Zoetermeer 2015.

2.4.4 Woningbouwagenda 2017

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

Relatie tot ontwikkeling
Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van 85 appartementen met als primaire doelgroep de lage inkomensgroep. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de benodigde inspanningen teneinde in voldoende woningen voor woningzoekenden te voorzien.

Conclusie
Het bestemmingsplan is in lijn met de Woningbouwagenda 2017. Vaststelling van het bestemmingsplan brengt de gemeente daarom een stap verder richting het behalen van de gestelde doelstellingen ten aanzien van de (kwantitatieve) woningvoorraad.

2.4.5 Versnellingsagenda woningbouw 2018

De druk op de woningmarkt in Zoetermeer is groot en neemt snel toe. Met de Versnellingsagenda worden acties voorgesteld om de woningbouwproductie te versnellen. Onderdeel van de Versnellingsagenda is om 14 extra woningbouwlocaties aan te wijzen. Voor deze 14 woningbouwlocaties zijn uitgangspunten geformuleerd in een zogeheten kavelpaspoort. Daarnaast wordt in de Versnellingsagenda een verdere verfijning van het in 2017 vastgestelde Woningbouwprogramma voorgesteld. Ten aanzien van doelgroepen richt de Versnellingsagenda zich met name op jongeren, middeninkomens en empty-nesters. Daarnaast is het voorstel om de nieuwbouw te verdelen in 27% goedkope huur, 25% midden huur en 48% koopwoningen en een beperkt percentage dure huur.

Relatie tot ontwikkeling
Het plangebied is aangewezen als één van de 14 woningbouwlocaties die door de gemeenteraad in 2018 zijn aangewezen voor een spoedige start van woningbouw om te kunnen voldoen aan de grote vraag naar woningen. Het betreft de locatie aan de Engelandlaan (grasveld). Voor de ontwikkeling op deze locatie is een kavelpaspoort opgesteld waarin de gewenste ontwikkelrichting uiteen is gezet. Het kavelpaspoort geeft de stedenbouwkundige randvoorwaarden waarbinnen de ontwikkeling plaats kan vinden.



figuur 2.7: Kavelpaspoort Engelandlaan (grasveld) (bron: www.zoetermeer.nl/inwoners/versnellingsagenda-woningbouw_48338/)

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van betaalbare huurwoningen (sociale huur) mogelijk. De primaire doelgroep betreft jongeren en starters maar ook andere personen die zijn aangewezen op dit type woningen, zoals empty-nesters. Het bestemmingsplan voorziet dan ook in woningen voor de doelgroepen waarop de Versnellingsagenda zich richt.

Het voorziene programma past binnen de kaders van het kavelpaspoort (60 tot 90 woningen). Daarnaast wordt zoals op deze locatie als kader is meegegeven, voorzien in hoogbouw. De maximale bouwhoogte van de woontoren bedraagt 50 meter (inclusief installaties op het dak). Het planvoornemen voorziet in 43 parkeerplaatsen. Daarmee wordt voldaan aan het parkeerbeleid 2019. Op parkeren wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan.

Conclusie
Het bestemmingsplan past binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden die de gemeente middels het Kavelpaspoort 'Engelandlaan (grasveld)' heeft meegegeven. Vaststelling van dit bestemmingsplan draagt daarom bij aan de verwezenlijking van de concrete doelstellingen en beleidsvoornemens uit de Versnellingsagenda woningbouw 2018.

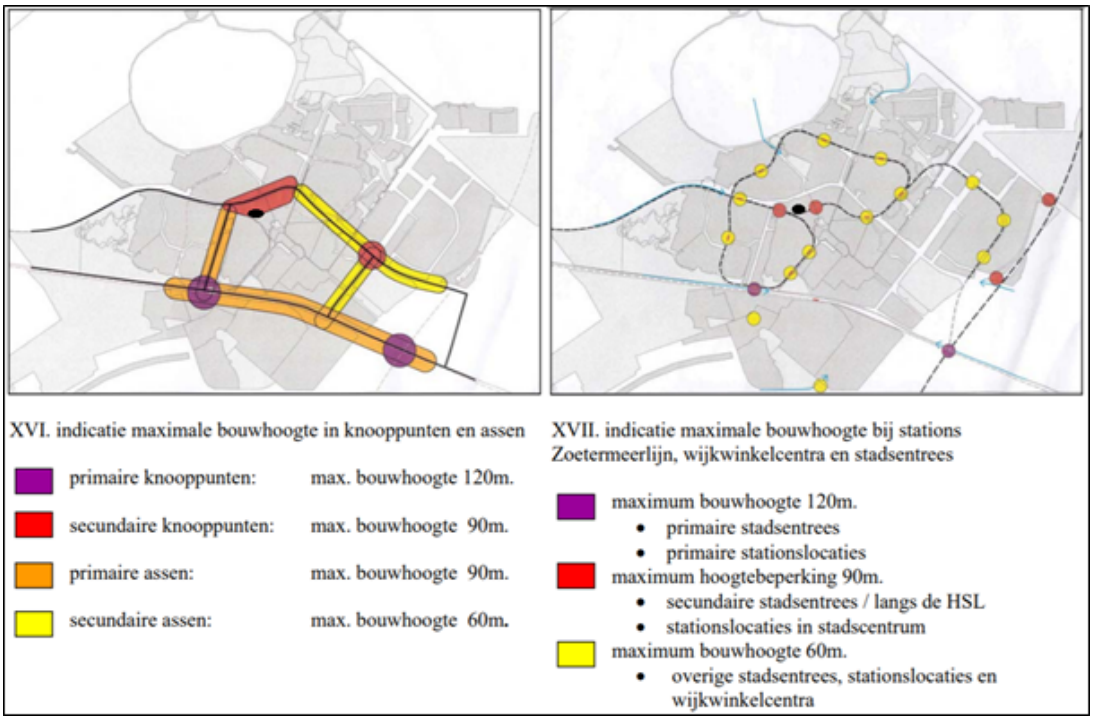
2.4.6 Hoogbouwvisie

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

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

Relatie tot het plangebied
Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een woontoren met een bouwhoogte van 46 meter

(50 meter inclusief installaties op het dak). Het plangebied ligt in het stadscentrum en kan worden beschouwd als een 'secundair knooppunt' en ligt bovendien ingeklemd tussen twee stationslocaties dan wel stadsentrees. Hier geldt op basis van de Hoogbouwvisie een maximale bouwhoogte van 90 meter.



Figuur 2.8: Utisnede Hoogbouwvisie Zoetermeer (plangebied globaal aangeduid met zwarte stip).

In het stadscentrum is al een concentratie van hoge bebouwing te vinden die tot de hoogste van de stad behoren. Hoge bebouwing levert een bijdrage aan het herkenbaar maken van het centrumgebied in relatie tot de overige delen van de stad. Verdere ontwikkeling tot hoogbouwlocatie is dan ook mogelijk ter hoogte van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.

Conclusie
Bestemmingsplan past met een maximale bouwhoogte van 50 meter binnen de Hoogbouwvisie van Zoetermeer.

2.4.7 Groentrilogie

De Groenkaart en de visie Biodiversiteit vormen samen met het bomenbeleid de zogeheten groentrilogie; de uitwerking van het collegeprogramma 2010-2014 voor het beleid rond het groen in de stad.

Visie Biodiversiteit
Zoetermeer heeft 180 beschermde plant- en diersoorten. Deze en alle andere soorten wil de gemeente behouden en waar mogelijk de verscheidenheid aan soorten vergroten. Om dit te bereiken heeft de gemeente de visie Biodiversiteit gemaakt. Komende jaren zet de gemeente zich in voor het behoud en vergroten van het leefgebied voor beschermde soorten die het moeilijk hebben, zoals gebouwbewonende vogel- en vleermuissoorten. Samen met de waterschappen gaat de gemeente zich ook inzetten voor het verbeteren van nat leefgebied voor soorten in en om het water waaronder moerasvogels, amfibieën en libellen. Op basis van de wijk en/of gebiedskenmerken en de analyse van de beschikbare natuurwaarnemingen zoals die in de loop der jaren zijn verzameld bleek dat er voor de biodiversiteit nog heel wat onbenutte kansen liggen. Om die in beeld te brengen zijn voor ieder gebied de meest kansrijke habitats op de kaart van Zoetermeer geprojecteerd. Het projectgebied is gelegen binnen het habitat 'struweel en hagen'.

Bomenbeleid
Het bomenbeleid is gericht op het handhaven van het groene karakter van de gemeente Zoetermeer. Dit houdt in dat zorgvuldig om wordt gegaan met alle bomen en boomstructuren in de stad. Ten aanzien van het kappen van bomen, geldt het 'nee-tenzij' principe. Algemeen uitgangspunt is dat vergunningplichtige bomen niet zonder reden worden gekapt. De aanvrager van de kapvergunning dient bij de aanvraag een duidelijke motivering te geven waarom bomen gekapt dienen te worden.

In het bomenbeleid zijn een aantal redenen benoemd waarom de kap van bomen plaatsvinden. Het gaat dan bijvoorbeeld om gevaar of ziektes maar ook ontwikkelingen, reconstructies en herinrichtingen kunnen de kap van bomen noodzakelijk maken. In een vroegtijdig stadium van een ontwikkeling dienen de gevolgen voor de aanwezige bomen in beeld te worden gebracht.

Groenkaart
De Groenkaart zet in op een duurzame, samenhangende recreatieve en ecologische groenstructuur voor de stad, die is verbonden met het regionale netwerk. Op de Groenkaart is het plangebied aangeduid als 'Stadsgroen hoog dynamisch'. Onder deze categorie valt het groen op stadsniveau. De functies van deze gebieden verschillen.



figuur 2.9: Groenkaart Zoetermeer, plangebied globaal aangeduid in zwart (bron:www.zoetermeer.nl/bestuur/natuur-en-milieu_47249/)

Op basis van de Bomenstructuurkaart ligt het plangebied ingeklemd tussen de Randstad Rail en een wijktoegangsweg. De wijktoegangen worden begeleid door lanen met bomen van een lagere orde dan de wijkontsluiting en/of singels. De continuïteit van de laan is uitgangspunt voor de boomstructuur.



figuur 2.10: Bomenstructuurkaart Zoetermeer, plangebied globaal aangeduid in zwart (bron: www.zoetermeer.nl/bestuur/natuur-en-milieu_47249/)

Binnen stadsgroen wordt in eerste instantie gezocht naar groencompensatie in het gebied zelf, om de kwaliteit van het groen op stadsniveau zoveel mogelijk te behouden en waar mogelijk te vergroten.

Groencompensatie is afdwingbaar bij ontwikkelingen in afwijking van het bestemmingsplan die ten koste gaan van de groenfunctie en/of de groenbeleving. Per gebiedstype geldt een eigen regime voor de mate waarin kan worden afgeweken van bestaande kaders (bestemmingsplan), en voor de mate van groencompensatie. De mate van compensatie varieert van gebied tot gebied, van beschermen, tot compenseren en inpassen. Als groencompensatie niet lukt, wordt financieel gecompenseerd.

Relatie tot bestemmingsplan
Voor de uitvoering van het project is herinrichting van het openbaar gebied noodzakelijk. Om ruimte te maken voor de woontoren, dienen een aantal bomen op het kavel te worden gekapt. Bij de herinrichting van het openbaar gebied wordt het weggenomen groen elders in de omgeving van de woontoren teruggebracht. Deels binnen de grenzen van voorliggend bestemmingsplan, maar ook deels daarbuiten. Dit laatste omdat het huidig planologisch kader voor delen van het her in te richten gebied een toereikend kader biedt. Daarbinnen is de aanleg van groen reeds mogelijk. Volgens de voorlopige plannen wordt voorzien in 10 nieuwe bomen rondom de woontoren. Hier ligt overigens ook een relatie met een geplande ontwikkeling aan richting het oosten (ontwikkeling Bluehouse), eveneens gelegen aan de Engelandlaan. Ook voor deze ontwikkeling is herontwikkeling van het openbaar gebied nodig. Voor het geheel wordt in totaal voorzien in de aanplant van 19 nieuwe bomen. De uiteindelijke inrichting van het openbaar gebied zal worden meegenomen in de grondexploitatie en/of een anterieure overeenkomst op basis van het stedenbouwkundig plan voor de ontwikkeling.

Op basis van de Visie Biodiversiteit geldt voor de locatie dat het gelegen is binnen het habitat 'bebouwing', en grenzend aan 'struweel en hagen'. In het kader van voorliggend bestemmingsplan is door onderzoeksbureau ATKB een Quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd. Daarin is ook getoetst aan het gemeentelijk beleid. Belemmeringen ten aanzien van soorten treden niet op. Groencompensatie is wel noodzakelijk. Dit is reeds hierboven besproken. Voor een nadere detaillering van de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar

bijlage 5. De Quickscan wordt tevens behandeld in paragraaf 5.8 van deze Toelichting.

Conclusie
Voor de voorgenomen ontwikkeling zijn ingrepen in het bestaande groen noodzakelijk, waardoor verplichte groencompensatie of anderssoortige compensatie aan de orde is. Bij de herinrichting van het openbaar gebied wordt groen elders rondom de woontoren teruggebracht. De uiteindelijke inrichting wordt via andere (juridische) wegen geborgd en vormt geen onderdeel van dit bestemmingsplan. De Groentrilogie vormt geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

2.4.8 Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030

In de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 (de Mobiliteitsvisie) is beschreven op welke wijze de gemeente de komende jaren wil omgaan met zaken als vervoer, parkeren, fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid. In de Mobiliteitsvisie wordt omschreven dat Zoetermeer een aantrekkelijke en uitstekend bereikbare en verkeersveilige stad zijn voor haar inwoners, werknemers en bezoekers. Om dit te kunnen bereiken is een prettige woon- en leefomgeving noodzakelijk. Daar leveren bereikbaarheid en mobiliteit een belangrijke bijdrage aan.

In de Mobiliteitsvisie wordt onder andere de koppeling gelegd met het Zoetermeerse woonbeleid. De woningbouwopgave van 10.000 tot 16.000 woningen leidt tot een te verwachten toename van ca. 30.000 inwoners. De voorgestane groei van de stad betekent een impuls van o.a. het voorzieningenniveau en de onderwijsmogelijkheden. Een goed verkeers- en vervoersnetwerk aangevuld met nieuwe en slimme mobiliteitsconcepten zijn daarbij cruciaal.

De Mobiliteitsvisie stelt vanuit de gestelde ambitie twee doelstellingen en een aantal daarmee samenhangende opgaven centraal:

1. Zoetermeer leefbaar en vitaal:
    a. mobiliteitssysteem en ruimtelijke ambities gaan hand in hand;
    b. versterken onderlinge verbondenheid gebieden rond de stadsring;
    c. verder verbeteren van de verkeersveiligheid;
    d. kwalitatief krachtig en robuust OV-netwerk opgebouwd vanuit drie hoofdknooppunten;
    e. fietsen en lopen stimuleren door goede netwerken en stallingen;
    f. innovatie en duurzaamheid maximaal stimuleren.
2. Zoetermeer centraal in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Randstad:
    a. samenwerking regionale en maatschappelijke partners intensiveren;
    b. versterken en robuuster maken OV-netwerk op regionaal niveau;
    c. nieuwe regionale noord-zuid autoverbinding onderzoeken;
    d. Zoetermeer laat zich zien binnen een aantrekkelijk regionaal fietsnetwerk.

De gestelde opgaven betreffen grotendeels een voortzetting van de opgaven zoals verwoord in de voormalige Mobiliteitsvisie 2017, aangevuld met nieuwe opgaven en verder vormgegeven als gevolg van kennis en inzichten van nu.

Relatie tot bestemmingsplan
De geplande ontwikkeling raakt niet aan de belangen zoals verwoord in de Mobiliteitsvisie. Het bestemmingsplan vormt bovendien geen belemmering voor het verwezenlijken van de doelen die met de visie worden nagestreefd. Wel geldt dat het toevoegen van 85 wooneenheden enkel kan plaatsvinden wanneer het mobiliteitsnetwerk deze toename op kan vangen en kan verwerken. Het plangebied is gelegen langs de Engelandlaan (wijktoegangsweg) en op loop- en fietsafstand verschillende OV-knooppunten. Hierdoor beweegt men zich gemakkelijk binnen de gemeentegrenzen, maar zijn omliggende dorpen- en steden, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Randstad eveneens goed bereikbaar. Dit maakt de locatie ook aantrekkelijk als woonlocatie voor forenzen. Met het het stadscentrum op korte afstand van de locatie zijn noodzakelijke voorzieningen bovendien ook te voet of per fiets goed bereikbaar. Vanuit het oogpunt van mobiliteit en bereikbaarheid betreft het plangebied een goede locatie voor het toevoegen van een woontoren.

Conclusie
Het bestemmingsplan levert niet direct een bijdrage aan het verwezenlijken van de doelstellingen en opgaven zoals verwoord in de Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030, maar is daarmee ook niet in strijd. Aanvullend geldt dat de locatie gelet op de situering in het stadscentrum en nabij het hoofdwegennet en OV-knooppunten een geschikte locatie is voor de realisatie van een woontoren.

2.4.9 Parkeerbeleid 2019

Het geactualiseerde parkeerbeleid Zoetermeer, zoals vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid Zoetermeer 2019 en de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019, is op 16 december 2019 door de gemeenteraad vastgesteld.

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

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

Relatie bestemmingsplan
De Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 is van toepassing. In paragraaf 4.3.2 van voorliggend plan wordt nader ingegaan op het aspect parkeren.

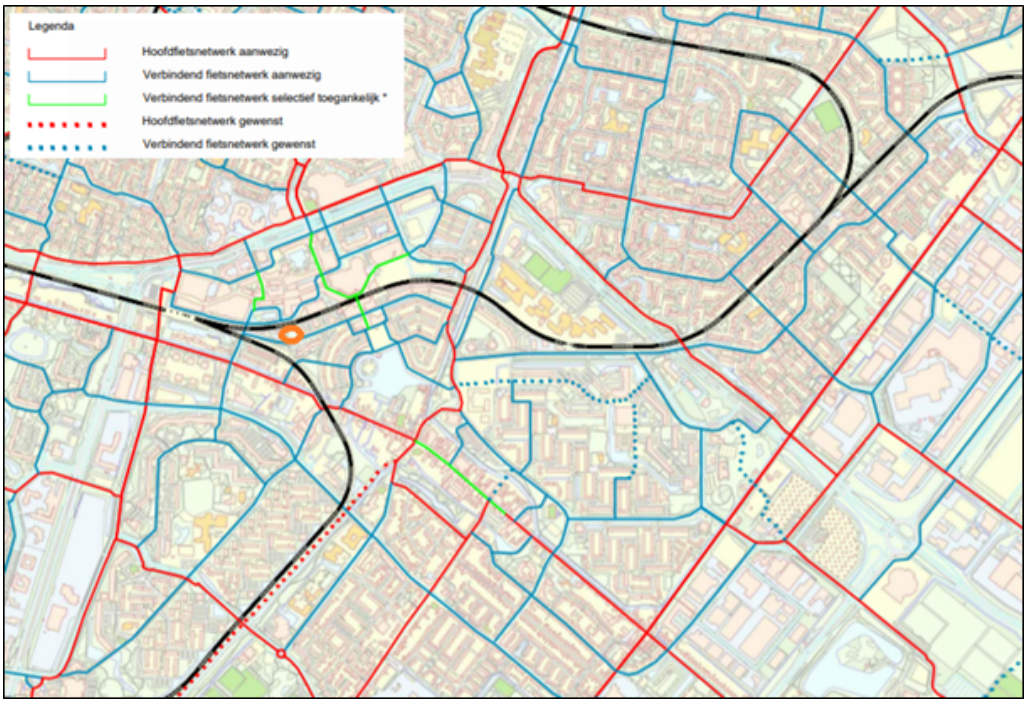
2.4.10 Actieplan Fiets 2014-2030

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

- het aantal fietsverplaatsingen per persoon binnen de stad in 2030 met 50% te verhogen ten opzichte van 2012;
- het gebruik van de fiets (als vervoerwijze) in het woonwerkverkeer met 5% verhogen ten opzichte van 2012;
- het gebruik van de fiets (als vervoerwijze) van en naar het Stadshart en Dorpsstraat met 5% verhogen ten opzichte van 2012;
- de concurrentiepositie van de fiets binnen Zoetermeer ten opzichte van andere vervoerwijzen te verbeteren;
- de fietsstallingsmogelijkheden zowel kwantitatief als kwalitatief optimaliseren;
- het comfort voor fietsers verhogen door een snel, veilig en hindernisvrij fietsnetwerk;
- innovatieve acties en maatregelen om het fietsgebruik onder verschillende doelgroepen te verhogen (onder andere fietsen leuk en aantrekkelijk maken, imago verbeteren).

Relatie tot bestemmingsplan
Voorliggend bestemmingsplan heeft in principe geen direct verband met het Actieplan Fiets. Zo worden bijvoorbeeld geen nieuwe fietsverbindingen aangelegd. Wel relevant om te benoemen is dat het plangebied direct gelegen is langs een zogeheten verbindend

fietsnetwerk. Dit maakt dat het plangebied voor gebruikers goed te bereiken is per fiets. De aanwezigheid van dit fietsnetwerk zorgt er ook voor dat omliggende voorzieningen in de directe omgeving van de woontoren alsmede in de rest van de stad bereikbaar zijn en zorgt tevens voor een goede aansluiting op het hoofdfietsnetwerk. Deze aansluiting maakt het bestemmings(fiets)verkeer toegankelijk, maar is ook vanuit recreatief oogpunt aantrekkelijk voor de toekomstige gebruikers van het plangebied.



figuur 2.11: Fietsnetwerkkaart, plangebied globaal aangeduid in oranje (bron: www.zoetermeer.nl/bestuur/verkeer-en-vervoer_47267)

Aanvullend geldt dat het plan als gevolg van een aantal maatregelen het fietsgebruik door bewoners van de woontoren stimuleert. Zo is sprake van een lagere parkeernorm, waardoor autogebruik in zekere mate wordt ontmoedigd. Daarnaast wordt voorzien in voldoende en hoogwaardige stallingsruimte voor de fiets. Daarbinnen wordt ook ruimte gecreëerd voor laadpalen voor elektrische fietsen.

Conclusie
Voorliggend bestemmingsplan kent enkele raakvlakken met het Actieplan Fiets 2014-2030 en draagt in beperkte mate bij aan de daarin gestelde doelstellingen. Zo kan gesproken worden van het stimuleren van fietsgebruik onder de toekomstige gebruikers van de woontoren. Daar levert ook de gunstige ligging binnen het fietsnetwerk een bijdrage aan. Voor het overige is het plan niet in strijd met het fietsbeleid.

2.4.11 Waterplan Zoetermeer (2002)

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

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

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

Relatie tot bestemmingsplan
Voor dit plan is de wettelijk verplichte watertoets doorlopen, aan de hand waarvan het planvoornemen is afgestemd met het waterschap. In paragraaf 5.5 wordt aangegeven op welke manier de waterhuishoudkundige belangen worden gewaarborgd. Onder andere de onderwerpen waterkwaliteit en waterkwantiteit komen daarin aan bod.

2.4.12 Programma Duurzaam en Groen Zoetermeer (2020 - 2023)

Het Programma Duurzaam & Groen Zoetermeer is geactualiseerd voor de periode 2020 – 2023.

Ambitie Energietransitie
De ambitie voor de energietransitie is: “Een aardgasvrije gebouwde omgeving in 2040 i.c.m. met een verbetering van de kwaliteit van de woningen qua gezondheid (ventilatie en voorkomen oververhitting) en comfort/energiebesparing”.

Maatregelen
De belangrijkste maatregelen de komende jaren voor de energietransitie zijn:
- Het realiseren van een ondersteuningsaanbod voor particuliere huiseigenaren en VvE’s.
- Het maken van energietransitie-plannen in de regio en op stadsniveau.
- Het realiseren van een aardgasvrije energievoorziening voor ruim 1100 woningen en voorzieningen in de bestaande hoogbouw van Palenstein.

Ambitie Groen/Biodiversiteit
De ambitie voor groen/biodiversiteit is: "In 2040 een groenblauwe structuur in en om de stad hebben die onze concurrerende woonaantrekkelijkheid van Zoetermeer vergroot, leidt tot verhoging van de biodiversiteit en verbetering van de gezondheid en de klimaatadaptatie".

Maatregelen
De belangrijkste maatregelen in de komende jaren voor versterking groen/biodiversiteit zijn:
- Investeringsplannen in 2020 voor de Binnenstad (o.a. Central Park), het Entreegebied, en de bestaande wijken (pilot in Meerzicht).
- Vergroten van het areaal natuurlijk(er) beheerd gebied voor o.a. weidevogels (Nieuwe Driemanspolder en Meerpolder) en moerassige natuur (Nieuwe Driemanspolder en het Plassengebied).

Relatie tot bestemmingsplan
Bij het ontwerpen van het te realiseren woongebouw zijn maatregelen ten behoeve van duurzaamheid in het ontwerp geïntegreerd. Meerdere maatregelen zijn verankerd in de huidige regelgeving t.a.v. bouwwerken. Andere zijn n.a.v. keuze van de initiatiefnemer of vanuit ambities van de plaatselijke gemeente Zoetermeer meegenomen.

Het basis principe van duurzaamheid laat zich helder beschrijven in de trias energetica. De energievraag wordt beperkt door een goed isolerende jas om het gebouw te ontwerpen. Door warmteterugwinning worden warmteverliezen beperkt bij ventilatie. De compacte opzet van het woongebouw beperkt het aantal strekkende meters leidingen met de daarbij behorende

verliezen tot een minimum. Energiezuinige verlichting en liften, waterbesparende kranen, douche en toilet beperken eveneens de energievraag en verbruik van drinkwater.

In de (bouw)wereld groeit het besef dat veel bronnen voor materialen eindig zijn. En aan de andere kant kan sloopmateriaal een waarde vertegenwoordigen. Steeds meer bouwproducten zijn beschikbaar, die deels zijn geproduceerd met hergebruikt materiaal. Bij toepassing van materialen zal gekeken worden of het product met duurzaamheidslabel is te verkrijgen. Zoals FSC voor hout, Beton Bewust CSC voor beton, compensatiesteen voor kalkzandsteenwanden, hergebruikt grondstoffen t.a.v. wand- en vloertegels.

Voor de verwarming van de woningen wordt bodemenergie gebruikt. De intentie is gebruik te maken van een bron en installatie van de in de directe nabijheid gelegen Seatower. Deze installatie wordt daarmee geoptimaliseerd en wordt voorkomen dat een geheel nieuwe installatie wordt gerealiseerd. Het systeem is daarnaast in staat om enige koeling te realiseren in de woningen.

Op de dakverdieping worden PV-panelen geplaatst, welke energie gaan leveren aan de algemene voorzieningen zoals de verlichting en liften. Verder wordt door de PV-panelen directe zonbelasting van het dak voorkomen.

Aan de langsgevels zijn balkons opgenomen, in het ontwerp is rekening gehouden met toepassen van beplanting op de balkons. Deze beplanting kan bijdragen aan CO_2-reductie, en het verminderen van warmteopbouw ter plaatse van de gevels.

In de plint van het woongebouw zijn voorzieningen opgenomen t.a.v. elektrische fietsen en scooters. In het omliggende parkeerterrein zullen laadpalen t.b.v. elektrische auto's worden voorbereid.

Tijdens de realisatie van de woontoren zullen alle betrokken partijen, recente ontwikkelingen in de markt t.a.v. duurzaamheid volgen en indien geschikt voorstellen om toe te passen.



figuur 2.12: Overzicht duurzaamheidsmaatregelen

2.4.13 Nota Duurzaam Bouwen (2009)

De Nota Duurzaam Bouwen (vastgesteld door de gemeenteraad 21 september 2009) 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 dient uit te werken. 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 (o.a. Culturele As en Vlek A Oosterheem) blijven scherpe ambities gelden op energiebeleid.

Relatie tot bestemmingsplan
De beoogde woningen worden gasloos uitgevoerd. Daarnaast worden, zoals ook besproken in voorgaande paragraaf 2.4.12 aanvullende maatregelen uitgevoerd ter bevordering van een duurzaam concept. De verdere uitvoering van de nota Duurzaam Bouwen zal doorgang vinden in het traject van de omgevingsvergunning.

2.4.14 Welstandsnota

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

Relatie tot bestemmingsplan
Voor het plangebied geldt het regulier welstandsbeleid. In reguliere welstandsgebieden is het zich rekenschap geven van de hoofdkarakteristieken van de structuur en de architectuur uitgangspunt. Hier staat de samenhang van structuur en bebouwingsbeeld voorop.

Binnen reguliere gebieden voldoet een gebouw aan redelijke eisen van welstand wanneer:

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

Relatie tot bestemmingsplan
Welstand is bij uitstek een onderwerp voor het traject van omgevingsvergunning. Op het moment dat een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' wordt ingediend voor de realisatie van het hoofdgebouw, zal dan ook aan bovenstaande criteria worden getoetst.

2.4.15 Planuitwerkingskader Engelandlaan 140

Het planuitwerkingskader Engelandlaan 140 is op 5 november 2019 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. In het planuitwerkingskader (PUK) zijn de voorwaarden opgenomen waaraan een plan dient te voldoen om de gemeentelijke publiekrechtelijke medewerking te verkrijgen.

Relatie tot bestemmingsplan
Op basis van het PUK wordt het plan verder uitgewerkt, waarbij de randvoorwaarden die zijn verwoord in het PUK, als doel hebben om in de verdere planontwikkeling als toetsingskader te fungeren. Hiermee wordt vorm en inhoud aan de planontwikkeling gegeven.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied ligt geheel in de de Nieuwe Driemanspolder. Daarin ligt het oppervlaktewater peil met NAP - 5,82 m ruim vier meter onder het waterpeil van de Zoetermeerse Tussenboezem.

Deze polder wordt begrensd door de Leidse Wallenwetering, de Voorweg, de dijk van de Zoetermeerse Meerpolder en de Elleboogse wetering boven de Zoetemeerse Plas.

In de elfde eeuw ontstond een kleine nederzetting aan de oever van een natuurlijk meer (de huidige Meerpolder). Vanaf die tijd werd in het gebied van Zoetermeer grond ontgonnen en kwam de kolonisatie van de veengebieden op gang. Na 1670 zijn de uitgestrekte plassen die rondom het tweelingdorp Zoetermeer-Zegwaart waren ontstaan -door het uitsteken van de veengrond voor het winnen van turf- stapsgewijs weer drooggemalen en als landbouwgrond uitgegeven. De Nieuw Drooggemaakte Polder is de laatste van deze reeks inpolderingen. Binnen deze Nieuw Drooggemaakte Polder is het overgrote deel van het plangebied gelegen. De polder is drooggemalen met behulp van vier windmolens en in 1771 drooggevallen. Het peil van het land ligt nu ongeveer 5 meter beneden Nieuw Amsterdams Peil (NAP). Dit is ruim drie meter onder het niveau van de Leidse Wallenwetering en het water langs de Voorweg.



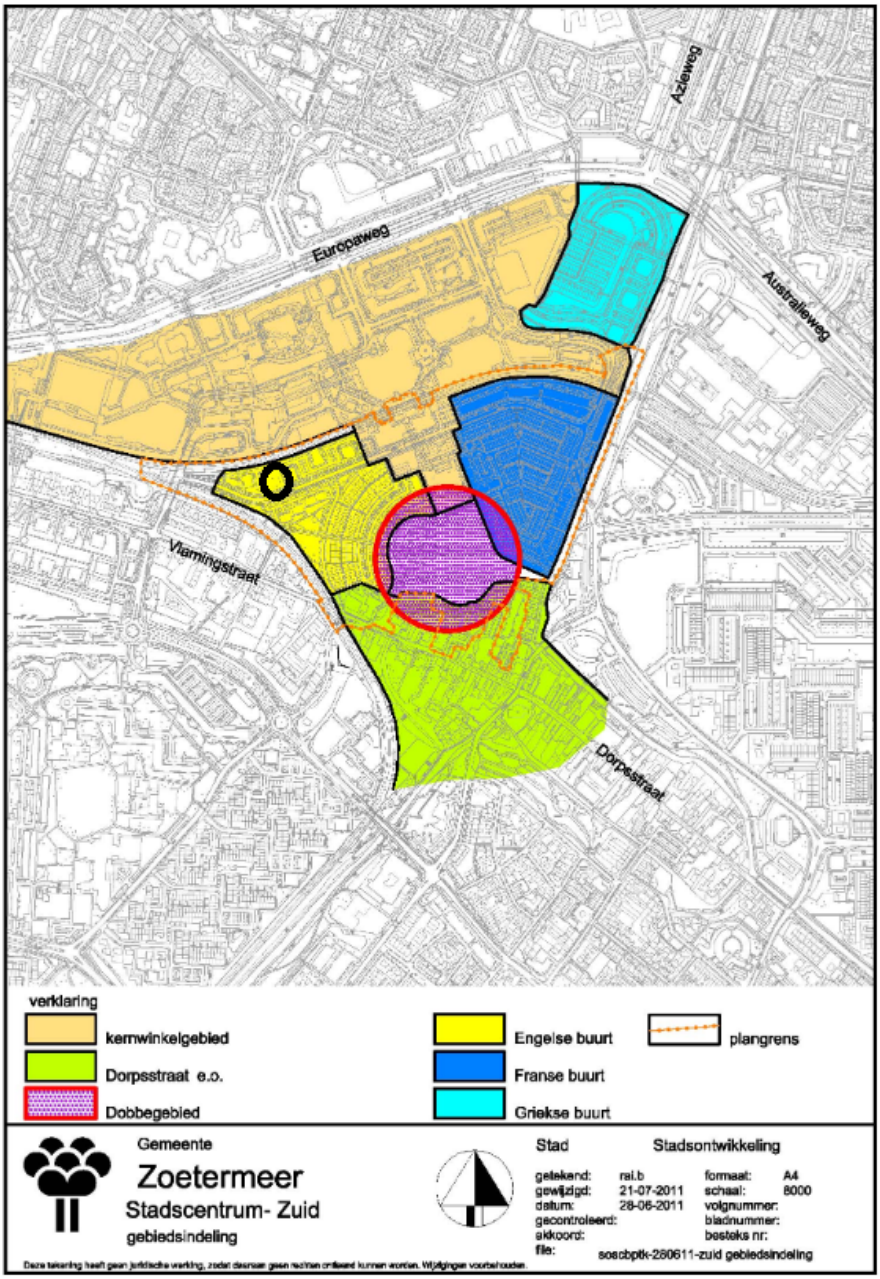
Figuur 3.1: De structuur van het Stadscentrum, geplaatst over de structuur van het oude polder landschap

De Grote Dobbe is eveneens een restant van het oude Zoetermeer en vormde vroeger een draaikom waar schepen konden keren en aanleggen. In de jaren tachtig van de vorige eeuw is de Grote Dobbe aanzienlijk vergroot. Daarvoor was het slechts een verbreding in de buurtvaart. Bij de bouw van het Stadscentrum is de dijk van de Grote Dobbe doorgestoken, waardoor de waterpartij bijna drie keer zo groot is geworden en het water nu tot aan de Markt loopt.

3.2 Ruimtelijke en functionele analyse plangebied

3.2.1 Stedenbouwkundige opzet

Het plangebied is gelegen in het Stadscentrum. Het Stadscentrum bestaat uit een aantal deelgebieden, zoals het kernwinkelgebied, de Dorpsstraat e.o., het Dobbegebied, de Engelse buurt, de Franse buurt en de Griekse buurt. Het plangebied is gelegen in de Engelse buurt.



Figuur 3.2: Deelgebieden binnen stadscentrum Zoetermeer, plangebied globaal aangeduid in het zwart

De Engelse buurt dateert uit het einde van de jaren '80 en bestaat uit een mix van laagbouw en gestapelde bouw. Aan de randen wordt aan de zijde van Markt, de Grote Dobbe en langs de Engellandlaan het beeld bepaald door bouwblokken met gestapelde woningen. Het middengedeelte van de Engelse buurt bestaat uit rijen met laagbouwwoningen. De Engelse buurt is hoofdzakelijk een monofunctioneel woongebied. Kenmerkend is de concentrische verkavelingsstructuur in de vorm van een kwartcirkel met het Dobbe-eiland als middelpunt. Naast de overwegende woonfunctie kende deze buurt ook een viertal solitaire

kantoorgebouwen te midden van groen en parkeerterreinen aan de Engelandlaan. Deze kantoorgebouwen zijn middels een transformatieopgave omgezet in wooncomplexen met gestapelde woningen. Hier ligt de overgang tussen de rustige woonbuurt en het kernwinkelgebied in het Stadscentrum. Het groene karakter van de buurt wordt met name bepaald door het groengebied aan de westzijde en de groene rand langs de Grote Dobbe.

3.2.2 Functionele analyse

Het plangebied omvat in de huidige situatie een grasveld (bestemming 'Groen'). Buiten het plangebied zijn diverse bestemmingen dan wel functies geprojecteerd.

Centrumgebied
Aan de noordzijde van het plangebied is het Stadshart gelegen. Hier wisselen centrum- en gemengde bestemmingen zich af. Binnen de bestemming centrum zijn centrumbestemmingen, zoals horeca en detailhandel mogelijk. Binnen de bestemming 'Gemengd' zijn vergelijkbare functies toegestaan, met als aanvullen daarop tevens woonfuncties.

Kantoren
Direct ten oosten en westen van het plangebied zijn langs de Engelandlaan twee voormalige kantoorgebouwen gesitueerd. Deze kantoorlocaties zijn met het oog op de transformatieopgave omgezet in appartementgebouwen met gestapelde woningen. Deze transformatie is tot stand gebracht onder gebruikmaking van de zogeheten Kruimelgevallenregeling (artikel 4, lid 9 bijlage II Besluit omgevingsrecht). Dit betekent dat de transformatie middels een reguliere omgevingsvergunningprocedure is mogelijk gemaakt. Om die reden is de woonfunctie op de vigerende bestemmingsplankaart niet zichtbaar en is aldaar nog de bestemming 'Kantoor' opgenomen.

Verkeer en Verkeer - Verblijfsgebied en overige verkeersfuncties
Gronden rondom de locatie zijn bestemd als 'Verkeer' en 'Verkeer - Verblijfsgebied. De gronden zijn onder andere bestemd voor woonstraten, -erven en/of -pleinen, wegen en paden, langzaam verkeerroutes, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen en andere daarbij behorende of daaraan ondergeschikte functies.

Autoverkeer
De Engelandlaan betreft de gebiedsontsluitingsweg van het plangebied. In Zoetermeer worden de wegen volgens het principe van Duurzaam Veilig vormgegeven. Dit is vastgelegd in de Nota Duurzaam Veilig 1e fase uit 1998 en de Nota Mobiliteit uit 2005. Het betekent dat wegen worden verdeeld in categorieën. Aan deze categorieën zijn snelheid, gebruik en inrichting gekoppeld. Doel is het verhogen van de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid. De Engelandlaan valt binnen de categorie 'gebiedsontsluitingsweg'. Ditzelfde geldt voor de noordelijk gelegen Amsterdamstraat. In beide gevallen is sprake van een stille gebiedsontsluitingsweg. Richting het westen ligt tot slot de drukke gebiedsontsluitingsweg Bovenlangs. Op deze wegen geldt een snelheidsregime van 50 km/uur en zijn fietsers gescheiden van het autoverkeer.

Fietsverkeer
Het plangebied is gelegen langs een zogeheten verbindend fietsnetwerk. De aanwezigheid van dit fietsnetwerk zorgt er voor dat omliggende voorzieningen in de directe omgeving van het plangebied alsmede in de rest van de stad bereikbaar zijn en zorgt tevens voor een goede aansluiting op het hoofdfietsnetwerk.

Openbaar vervoer
In de directe nabijheid van het plangebied zijn stations van de RandstadRail aanwezig. Het plangebied ligt ingeklemd tussen de haltes 'Stadhuis' (ten oosten) en Centrum-West (ten westen). Beiden liggen op loopafstand van het plangebied. Hier vertrekken tram 3 en 4 richting de Uithof (Den Haag) en Den Haag Loosduinen. Tevens geeft de Randstadrail een directe verbinding met het treinstation Lansingerland-Zoetermeer waar kan worden overgestapt op het nationale NS-railnet. De locatie ligt verder op korte fietsafstand van de treinstations Zoetermeer en Zoetermeer-Oost.

Centrum-West betreft tevens het busstation, waar een groot aantal buslijnen eindigen en vertrekken. Aan de Bordeaxtraat is een bushalte gelegen voor de lijnen 71 en 73.

Daarnaast verzorgt De RegioTaxi Haaglanden het vervoer van deur tot deur van en naar iedere bestemming in Haaglanden. De regiotaxi komt daar waar het gewone openbaar vervoer niet komt.

Parkeren
Binnen het plangebied zijn een aantal parkeerplaatsen voor de parkeerbehoefte van de bewoners gelegen. Rondom de plangrens is eveneens sprake van een openbare parkeergelegenheid ten behoeve van bezoekers van bewoners.

Wonen
Ten zuidoosten en zuidwesten van het plangebied zijn bestaande woonbestemmingen geprojecteerd. Het typologie variëert van grondgebonden woningen tot gestapelde woningen.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Beoogd programma

Woontoren

Binnen het plangebied wordt een woontoren opgericht dat ruimte biedt aan in totaal 85 woonobjecten. Het gebouw wordt ongeveer 46 mt hoog en bevat 15 bouwlagen.



Figuur 4.1: Impressie kopgevel met entree en plint (bron: 1-10 architecten oktober 2020)

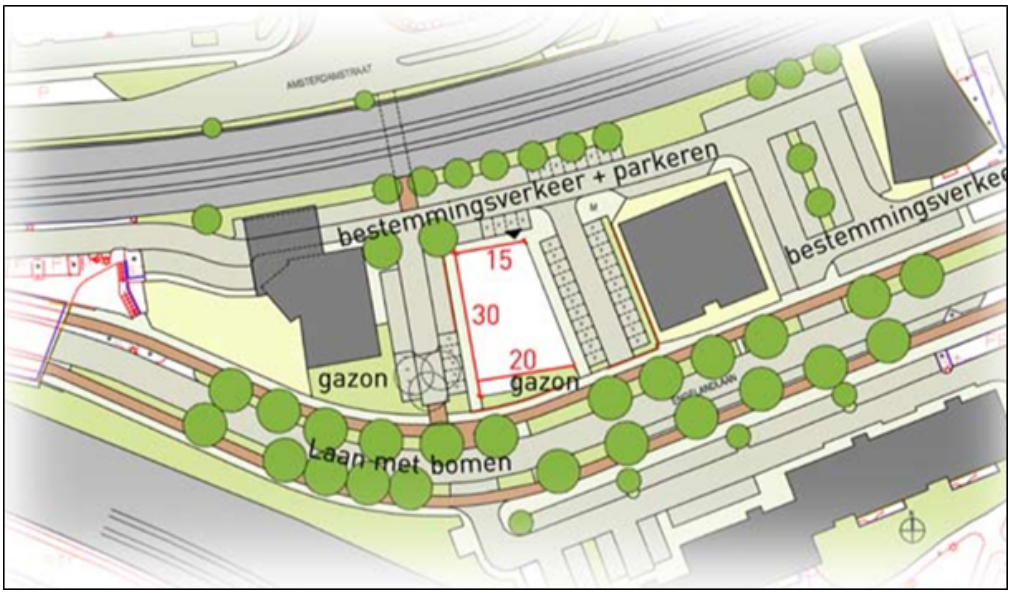
De begane grond wordt vormgegeven als plint van het woongebouw, waarin naast de algemene (verkeers)ruimten, twee appartementen worden gerealiseerd. Op de eerste verdieping is ruimte voor vijf appartementen, alle daarboven gelegen verdiepingen bieden ruimte voor zes appartementen per bouwlaag. De appartementen worden gerealiseerd in de vorm van 2- en 3-kamer appartementen. Per appartement wordt voorzien in een individuele berging.



Figuur 4.2: Impressie woontoren (bron: 1-10 architecten oktober 2020)

Herinrichting openbare ruimte

Het plangebied betreft in de huidige situatie een onbebouwd kavel, waar een grasveld en bestaande bosschages en houtopstanden aanwezig zijn. Binnen dit kavel wordt ruimte gemaakt voor de woontoren, waarbij rekening wordt gehouden met de stedenbouwkundige opzet van de locatie en de directe omgeving.



Figuur 4.3: Opzet kavelpatroon en maaiveld (bron: ENG massastudie 17 dec 2018, Koster stedenbouw**)**

Groen

Ter compensatie van het wegnemen van groen worden, in het kader van de Groentrilogie (zie paragraaf 2.4.7) en met het oog op de leefbaarheid, nieuwe bomen aangeplant. Rondom het plangebied gaat het om 10 nieuwe bomen. Een deel hiervan vindt plaats buiten de plangrenzen van dit plangebied. Daar waar de bomen worden voorzien zijn groenvoorzieningen reeds mogelijk op basis van de vigerende bestemmingen. De aanplant van bomen vindt bovendien plaats in samenhang met de herinrichting van de openbare ruimte in verband met de ontwikkeling van de woontoren Bluehouse, waar eveneens nieuwe bomen worden aangeplant. De totale toevoeging van groen binnen en rondom het plangebied bedraagt in totaal 19 bomen.

Parkeren

Bij woningbouwontwikkelingen dient voorts te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Hiertoe wordt het omliggende maaiveld geschikt gemaakt en ingericht met parkeervakken in openbaar gebied. In de directe omgeving van de woontoren is ruimte voor in totaal 43 parkeerplaatsen. In paragraaf 4.3.2 wordt nader ingegaan op de parkeerbehoefte.

Niet alle parkeerplaatsen worden gerealiseerd binnen de plangrenzen. Een aantal parkeerplaatsen worden voorzien ten noorden van de locatie, waar reeds een verkeersbestemming geldt. Binnen die bestemming is het mogelijk parkeerplaatsen aan te leggen. Omdat daar al een toereikend planologisch kader geldt, zijn die gronden niet meegenomen in de begrenzing van onderhavig plangebied.

Stedenbouwkundige motivering

Op basis van het geldende bestemmingsplan is aan de zuidkant van de Engelandlaan de bestemming 'Wonen' van toepassing. Hier is een appartementengebouw van zeven verdiepingen gelegen. Aan de noordkant van de Engelandlaan overheerst daarentegen de bestemming kantoor. De voormalige kantoorpanden City House en Dutch Port zijn inmiddels m.b.v. verleende omgevingsvergunningen getransformeerd naar appartementencomplexen van zes bouwlagen. Deze complexen zijn aan de oost- en westzijde van het plangebied gelegen. De realisatie van woningbouw op deze locatie past hiermee qua functie in zijn omgeving.

De hoogte van het gebouw is met 15 bouwlagen een stuk hoger dan de naastgelegen

bebouwing. In de directe omgeving is reeds de stadhuistoren met een hoogte van circa 50 meter gelegen. Daarnaast worden op het Stadhuisplein en de Frankrijklaan / Reimsstraat nog woontorens voorzien die deze hoogte ruim zullen overstijgen (maximaal 90 en 70 meter voorzien. Het voorziene appartementencomplex aan de Engelandlaan past hiermee bij de skyline van het stadscentrum.

De woontoren is een z.g.n. zes-spanner. Rondom een middenkern liggen vier 2-kamer woningen en twee 3-kamer woningen. De woontoren is opgebouwd uit 15 bouwlagen. De 85 sociale huurappartementen variëren in afmetingen tussen de 49 m^2 en 65 m^2 gebruiksoppervlakte.

Het gebouw is met 46 meter aanzienlijk hoger dan de bestaande omgeving. Het ontwerp van de toren reageert hierop door een specifiek gevelontwerp en de posities van de buitenruimten. Op de hoger gelegen verdiepingen neemt de transparantie van de gevels toe.

De structuur van de constructie maakt aanpassingen in de plattegrond mogelijk. Enerzijds door wapeningsvrije zones te definiëren in de dragende wanden waardoor woningen kunnen worden samengevoegd.

De langsgevels zijn niet dragend ontworpen, hierdoor kan in de toekomst de woontoren aansluiten op een mogelijk toekomstige plintbebouwing, welke is verwoord in een bredere visie op de binnenstad door de gemeente Zoetermeer. In deze toekomstige fase zal de toren een nieuwe entree krijgen via de plintbebouwing aan de Engelandlaan.

Privacy t.o.v. naastliggende panden is geregeld door gebruik van borstweringen voor zowel de gevelramen als voor de balkons aan de gevel. In het woontorendeel hoger dan de belendende bebouwing zijn de borstweringen lager ontworpen, Hier speelt het probleem van privacy in geen of mindere mate. Daarnaast kan groen op de balkons worden ingezet als scherm om privacy te creëren en de mindere kwaliteit van het omliggende gebied af te schermen.

4.2 Omschrijving behoefte

Ladder voor duurzame verstedelijking

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

Wettelijk kader

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

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

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- Lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (*Stb.* 2017, 182) gemotiveerd: "Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting.

Relatie tot bestemmingsplan

Regio Haaglanden

Naar verwachting komen er tot 2025 50.000 huishoudens bij in de regio Haaglanden. Onder hen bevinden zich met name veel jonge huishoudens in de leeftijd van 25 tot 40 jaar (circa 14.000), jonge ouderen van 55 tot 75 jaar (27.351) en ouderen van 75 jaar en ouder (circa

22.000). Het aantal huishoudens in de leeftijd van 40 tot 55 jaar neemt daarentegen juist met circa 11.000 af.

Voor 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. Voorliggend plan voorziet in de realisatie van gestapelde woningbouw op een binnenstedelijke locatie. De primaire doelgroep betreft kleine huishoudens, zoals jonge starters en empty-nesters en sluit daarmee aan op de regionale doelstellingen. Tegelijkertijd worden gelet op de typologie en locatie ouderen niet uitgesloten. Ook voor deze groep geldt een behoefte aan nieuwe woningen.

Gemeente Zoetermeer
Op 13 februari 2017 is door de gemeenteraad van Zoetermeer de Woningbouwagenda Zoetermeer vastgesteld. De druk op de woningmarkt in Zoetermeer is groot en neemt snel toe. In de komende 10 tot 15 jaar bestaat de woningbouwprogrammering voor Zoetermeer uit het toevoegen van 10.000 woningen. Ook wordt gezocht naar het uitbreiden van het programma tot in totaal 16.000 woningen. Er zijn zo'n 700 woningen per jaar nodig om aan de behoefte te voldoen. Het centrum van Zoetermeer, met als wenselijk woonmilieu "binnenstad (mix to the max)" kent een opgave van circa 2000 woningen voor de komende 10 tot 15 jaar.

In navolging op de gemeentelijke woningbouwagenda is de Versnellingsagenda woningbouw 2018 vastgesteld. Hierin zijn 14 locaties aangewezen als ontwikkellocaties om op korte termijn te kunnen voorzien in een deel van de woningbehoefte. Het plangebied betreft één van deze locaties, waarvoor het 'Kavelpaspoort Engelandlaan (grasveld)' is opgesteld. Dit kavelpaspoort voorziet in stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de ontwikkeling van een woontoren op deze locatie. Uit paragraaf 2.4.5 is reeds gebleken dat de ontwikkeling volledig past binnen deze kaders, zowel ten aanzien van aantallen als voor wat betreft de typologie en doelgroep. Dat de gemeente deze locatie heeft aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw toont de evidente behoefte aan de ontwikkeling.

Conclusie
Met voorliggend bestemmingsplan wordt een bijdrage geleverd aan het voorzien in de woningbouwbehoefte in Zoetermeer. Het planvoornemen past bovendien het regionaal afgestemde kader. Het plan voldoet daarmee aan de voorwaarden van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

4.3 Verkeer en parkeren

In het kader van voorliggend bestemmingsplan dient onder andere te worden beoordeeld wat de gevolgen kunnen zijn van de planrealisatie voor de situatie ten aanzien van verkeer. Daarnaast dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor zowel de auto als de fiets. De relevante aspecten worden hieronder achtereenvolgens behandeld.

4.3.1 Verkeersgeneratie

De verkeersaantrekkende werking wordt bepaald met behulp van de kencijfers uit de CROW-publicatie 381. De verkeersaantrekkende werking is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en de stedelijke zone van een locatie. Het plangebied is gelegen in het centrum van Zoetermeer dat getypeerd kan worden als zeer sterk stedelijk gebied.

Voor de sociale huurwoningen bedraagt de maximale verkeersgeneratie 2,0 motorvoertuigbewegingen per woning per weekdagetmaal.

De maximale verkeersaantrekkende werking van de beoogde ontwikkeling, die bestaat uit de realisatie van 85 sociale huurwoningen, bedraagt 170 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal. In bepaalde gevallen kan de verkeersgeneratie worden afgezet tegen het huidige gebruik. Aangezien het huidige gebruik in voorliggend geval geen verkeersgeneratie kent (het betreft immers een grasveld), dient van een toename van 170 mvt/e te worden

uitgegaan.

Het plangebied is gelegen langs de Engelandlaan. In de directe nabijheid zijn tevens de Amsterdamstraat, Nederlandlaan en Bovenlangs gelegen. De Engelandlaan betreft, net als de Amsterdamstraat/Nederlandlaan en de Bovenlangs een gebiedsontsluitingsweg. Deze wegen zijn erop berekend grote aantallen verkeer te kunnen verwerken. De wegen zijn derhalve voldoende uitgerust om een toename van 170 mvt/e te kunnen afwikkelen. De berekende toename leidt daarom niet tot niet tot noodzakelijke infrastructurele aanpassingen.

4.3.2 Parkeren

Auto

Normatieve parkeerbehoefte

De locatie Engelandlaan 140 is gesitueerd in zone A. Het project betreft 85 sociale huurwoningen >40m2 (49 tot 65m2). De parkeernorm voor een sociale huurwoning >40m2 in zone A bedraagt 0,7 parkeerplaats per woning. Hiervan is 0,55 bestemd voor de bewoners (bewonersdeel) en 0,15 voor bezoekers (aandeel bezoek), zie onderstaande tabel, sociale/ goedkope huur Zone A.

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

In onderstaande tabel is de normatieve parkeerbehoefte uitgewerkt.

0,55 x 85 woningen = 46,8

0,15 x 85 woningen = 12,8

Woningen	Parkeerbehoefte bewonersdeel	Parkeerbehoefte bezoekersdeel
Sociale huurwoningen (85)	46,8 (47)	12,8 (13)

Totaal: 46,8 (47) +12,8 (13) = 59,6 (60) parkeerplaatsen

Dubbelgebruik

In totaal worden ten behoeve van het plan 43 nieuwe parkeerkeerplaatsen aangelegd welke openbaar toegankelijk zullen zijn. In het plan wordt het bezoekersdeel en het bewonersdeel in hetzelfde gebied openbaar toegankelijk opgelost. Dit betekent dat er uitwisseling mogelijk is tussen bewonersparkeren en bezoekersparkeren.

In hoofdstuk 5.8 van de Nota parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 wordt een en ander toegelicht over dubbelgebruik. Bij dubbelgebruik dient gekeken te worden naar het drukste dagdeel. Dit wordt op basis van aanwezigheidspercentages berekend. De aanwezigheidspercentages staan in bijlage 2 van de Nota parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019.

In onderstaande tabel is het aantal benodigde parkeerplaatsen berekend, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Parkeren bewoners	23,4	23,4	42,2	37,5	46,8	28,1	37,5	32,8
Parkeren bezoekers	1,3	2,6	10,3	9,0	0	7,7	12,8	9,0
Totaal	25	26,0 (26)	52,5 (53)	46,5 (47)	46,8 (47)	35,8 (36)	50,3 (51)	41,8 (42)

Het maatgevend dagdeel is de werkdag avond. De totale parkeerbehoefte bedraagt dan 53 parkeerplaatsen waarbij is uitgegaan van openbaarheid en uitwisseling.

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

De conclusie luidt vervolgens dat er op het maatgevende dagdeel (werkdagavond) een tekort is van 10 parkeerplaatsen op eigen terrein (zie hieronder).

Nieuw gerealiseerde parkeerplaatsen 43 parkeerplaatsen	Parkeerbehoefte bedraagt maximaal 53 parkeerplaatsen op basis van uitwisseling
Parkeertekort op werkdagavond 10 parkeerplaatsen.	Benodigd maximaal in openbaar gebied omgeving 10 parkeerplaatsen op werkdagavond voor medegebruik
Parkeertekort op koopavond en werkdagnacht 4 parkeerplaatsen	Benodigd maximaal in openbaar gebied omgeving 4 parkeerplaatsen op werkdagavond voor medegebruik

Parkeertekort op zaterdagavond 8 parkeerplaatsen	Benodigd maximaal in openbaar gebied omgeving 8 parkeerplaatsen op zaterdagavond voor medegebruik
Parkeeroverschot op werkdagochtend (18), werkdagmiddag (17), zaterdagmiddag (7) en zondagmiddag (1).	Extra nieuwe vrije openbare parkeerplaatsen beschikbaar op werkdagochtend, werkdagmiddag, zaterdagmiddag en zondagmiddag

Dat houdt in dat de gemeente het verzoek van de ontwikkelaar, voor medegebruik van 10 parkeerplaatsen in het openbaar gebied op werkdagavond, 4 parkeerplaatsen op werkdagnacht/koopavond en 8 parkeerplaatsen op zaterdagavond, moet beoordelen.

Voor de werkdagochtend, werkdagmiddag, zaterdagmiddag en zondagmiddag verklaart de ontwikkelaar het overschot aan vrije parkeerplaatsen voor medegebruik van andere doelgroepen open te stellen.

Parkeeronderzoek

Om na te gaan of er nog voldoende restruimte in de directe omgeving beschikbaar is dient een parkeeronderzoek te worden uitgevoerd of te worden geraadpleegd indien dit niet ouder is dan 2 jaar. Vanwege de huidige coronacrisis is de huidige parkeerbezetting in de omgeving van de ontwikkeling niet representatief te noemen voor de reguliere situatie zonder een coronacrisis. Het uitvoeren van een parkeeronderzoek op dit moment is dan ook niet opportuun. Aangezien we niet weten wanneer de situatie zich weer zal normaliseren is wachten met het plan ten behoeve van een nieuw parkeeronderzoek niet opportuun.

Daarom wordt gebruik gemaakt van het representatieve parkeeronderzoek voor de Engelandlaan 270, dat is uitgevoerd door burea Rho, d.d.15 maart 2021 en als Bijlage 2 is opgenomen bij deze toelichting.

In de rapportage is een parkeertelling opgenomen die is uitgeveord in 2019. Dit is vóór de coronacrisis uitbrak en is voldoende recent. Dit parkeeronderzoek geeft een worst-casesituatie aan waarbij het Stadhuis en omliggende kantoren nog een volle bezetting kenden en het Stadshart nog volledig was geopend met winkels en horeca. Dit parkeeronderzoek kan dan ook als representatief en maatgevend worden beschouwd.

Uit dit parkeeronderzoek blijkt dat binnen acceptabele loopafstand in het gebied van de Engelandlaan nog ruim voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn op de werkdagavond, de werkdagnacht en zaterdagmiddag. Zelfs met het plan voor Engelandlandlaan 270 (SeaTower) komt de bezettingsgraad van het gebied niet boven de 80% uit. Conform het parkeerbeleid 2019 is een opvulling tot 95% van de bezettingsgraad in gebied A toegestaan. Met het medegebruik van de hierboven genoemde aantallen parkeerplaatsen ten behoeve van het plan voor Engelandlaan 140 op de werkdagavond, werkdagnacht/ koopavond en zaterdagavond zal eveneens de maximale bezettingsgraad van 95% niet worden overschreden.

Op basis van dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat er voldoende restruimte is in het nabij gelegen openbaar gebied om het tekort aan parkeerplaatsen op te vangen.

Fiets

In het Planuitwerkingskader, dat voor deze ontwikkeling is opgesteld en vastgesteld, is opgenomen dat voldaan dient te worden aan de fietsstallingskencijfers welke door de gemeente Zoetermeer worden gehanteerd.

Omdat het Bouwbesluit vooralsnog regels bevat inzake het fietsparkeren, is de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 niet van toepassing.

Conform het Bouwbesluit heeft een woonfunctie als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m^2 bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m. In afwijking hiervan kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m^2 de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m^2 per woonfunctie bedraagt.

De driekamerappartementen (28 in totaal) beschikken allemaal over een berging op de verdieping van 5m2 met een breedte van minimaal 1,80m.

De tweekamerappartementen (57 in totaal), die elk een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m^2 hebben, beschikken niet over een afzonderlijke berging.

Die 57 appartementen zijn kleiner dan 50m2. Hiervoor moet een gezamenlijke berging van 57 x 1,5m2 = 85,5m2 aanwezig zijn. Op de begane grond is voorzien in twee gezamenlijke bergingen van resp. ca. 72m2 en ca. 110m2 (180m2 in totaal).

Hiermee wordt voldaan aan het Bouwbesluit.

Het parkeren voor bezoekers van woningen dient altijd op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen vormgegeven te worden. Dit betekent dat bezoekers altijd toegang moeten kunnen krijgen tot de voor hen bestemde parkeerplaatsen. De openbare ruimte zal door gemeente worden ingericht. Hier zullen minimaal 30 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Hoofdstuk 5 Milieu en leefkwaliteit

5.1 Cultuurhistorie en archeologie

Op de kaart van de provinciale Cultuurhistorische Atlas (cultuurhistorische hoofdstructuur) is te zien dat binnen het gebied geen archeologische waarden aanwezig zijn. Ook op de Beleidskaart Archeologie van de gemeente Zoetermeer is te zien dat de locatie niet is gelegen in een gebied met archeologische waarden. Er is geen beschermingsregime nodig om de archeologische waarden te beschermen. De algemene meldingsplicht bij het aantreffen van oudheden is altijd van toepassing. Op basis van paragraaf 5.4 van de Erfgoedwet moet iedereen die, anders dan bij het doen van archeologisch onderzoek, iets vindt waarvan hij/zij weet of kan vermoeden dat het een (roerend of onroerend) monument betreft, dit melden bij de minister van OCW (en in deze, bij de gemeente Zoetermeer). Indien het bevoegd gezag van mening is dat dit noodzakelijk is, moet er tijd en ruimte geboden worden de resten te onderzoeken, documenteren en eventueel veiligstellen. Het niet melden van het aantreffen van oudheden is een overtreding van de Erfgoedwet.

In het plangebied zijn voorts geen gemeentelijke of rijksmonumenten aanwezig.



Figuur 5.1: Provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart

5.2 Geluidhinder

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

5.2.1 Akoestisch onderzoek

Verplicht akoestisch onderzoek
Bij de realisatie van woningen dient een akoestisch onderzoek te worden verricht waarin wordt aangetoond dat aan de geluidnormen krachtens de Wet geluidhinder wordt voldaan. Onderscheid wordt gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties. Voor nieuwe situaties gelden er strengere normen dan voor bestaande. Omdat de geluidsbelasting afneemt bij een toenemende afstand heeft de wetgever geluidszones gedefinieerd, een soort aandachtsgebieden, waarbinnen akoestisch onderzoek dient te worden verricht.

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

Voor een zoneringsplichtig industrieterrein wordt de geluidszone voor ieder afzonderlijk industrieterrein vastgesteld. Deze geluidszone wordt vastgesteld door middel van Zonebesluit en vastgelegd op een zonekaart of door middel van een bestemmingsplan, waarbij de zone wordt vastgelegd op de bestemmingsplankaart. Niet ieder industrieterrein is zoneplichtig. Zoneringsplichtig zijn alleen dié industrieterreinen waarop bepaalde soorten bedrijven die veel lawaai veroorzaken aanwezig zijn of zich kunnen vestigen. In onderdeel D, Bijlage 1 Besluit omgevingsrecht zijn de "grote lawaaimakers" volgens de Wet geluidhinder aangewezen.

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

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

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

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

Deze voorwaarden zijn:

- bij een aanvraag om bouwvergunning moet een bouwakoestisch onderzoek worden bijgevoegd en wordt getoetst of wordt voldaan aan de binnenwaarde zoals genoemd in
- het Bouwbesluit;
- bij appartementen en andere woningen dient minimaal 1 verblijfsruimte in de woning aan de geluidluwe zijde (maximaal 48 dB) te worden gerealiseerd;

- aan de geluidluwe zijde wordt een volwaardige buitenruimte (tuin of balkon) gesitueerd (minimaal 6 m2);
- het stedenbouwkundige ontwerp wordt zodanig vormgegeven dat daarbij zoveel
- mogelijk afscherming voor het achterliggende gebied ontstaat.

Op 6 juni 2017 heeft de gemeente een aanvulling vastgesteld op het voornoemde ontheffingenbeleid, zoals omschreven in 'Afwijkingsregels hogere waardenbeleid geluid'. Voor nieuwbouwsituaties in (krappe) binnenstedelijke omgevingen zijn de volgende beleidsregels opgenomen (citaat):

- de mogelijkheid om de eis van een eigen buitenruimte te laten vervangen door een gemeenschappelijke buitenruimte als er redelijkerwijs geen eigen buitenruimte voor elke woning mogelijk is;
- een balkon aan de geluidbelaste zijde met gesloten balkonschermen toe te staan in situaties waar een balkon aan de geluidluwe zijde niet mogelijk is;
- geen geluidluwe zijde te eisen in uitzonderingssituaties zoals bij hoekwoningen binnen een appartementengebouw dat is gelegen aan twee geluidbelaste wegen waardoor het niet mogelijk is om een geluidluwe zijde te realiseren.

Voor onderhavig plan is in oktober 2019 door bureau Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten worden hieronder weergegeven. De gehele rapportage is opgenomen als Bijlage 3 bij deze Toelichting.

5.2.2 Railverkeerslawaai

De trajecten van RandstadRail zijn niet opgenomen op de geluidplafondkaart, vastgesteld op grond van artikel 11.18 van de Wet milieubeheer, maar zijn opgenomen op de zonekaart als bedoeld in artikel 106 van de Wet geluidhinder (Staatscourant nr. 11808 d.d. 27 juni 2012). Daarop is de RandstadRail aangeduid als trajectcode 542 en heeft het een zonebreedte van 100 meter. Het plangebied ligt daarmee binnen de geluidzone van RandstadRail (zowel de noord- als de zuidlijn).

Conform de Wet geluidhinder betreft de voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting vanwege een spoorweg ter plaatse van de gevels van woningen volgens artikel 4.9, lid 1 van het Besluit geluidhinder (hierna: Bgh) 55 dB. Omdat het nieuwe woningen in een stedelijk gebied betreft, kan volgens artikel 4.10 Bgh een hogere waarde voor de geluidbelasting vanwege een bestaande spoorweg van maximaal 68 dB worden toegestaan. De maximaal berekende geluidbelasting als gevolg van de RandstadRail bedraagt 58 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB niet wordt overschreden.

5.2.3 Wegverkeerslawaai

In artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) is aangegeven hoe breed de geluidzone (het onderzoeksgebied) langs wegen is. Deze breedte hangt af van het aantal rijstroken en of de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied ligt. De Wgh stelt geen eisen ten aanzien van 30 km/uur-wegen.

Voor de 'juridische' geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op gevels van geluidgevoelige objecten binnen een geluidzone geldt volgens de Wgh een voorkeursgrenswaarde van 48 dB (Lden). Deze geluidbelasting is inclusief aftrek conform artikel 3.4 van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012. De gemeentelijke overheid is in een aantal situaties bevoegd om van deze waarde van 48 dB af te wijken en een hogere grenswaarde vast te stellen tot een maximum van 63 dB indien sprake is van binnenstedelijk gebied, zoals in onderhavige situatie.

Het plangebied bevindt zich volgens de Wet geluidhinder binnen de geluidzone van het wegverkeer op de Engelandlaan, Europaweg, Amsterdamstraat, Nederlandlaan, Bovenlangs en Jacob Leendert van Rijweg. Uit de akoestische berekeningen blijkt het volgende:

- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Engelandlaan wordt

overschreden. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 55 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Bovenlangs en Jacob Leendert van Rijweg wordt overschreden. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 50 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Amsterdamstraat en Nederlandlaan wordt overschreden. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 52 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de overige wegen (inclusief 30 km/u wegen) wordt niet overschreden. Door de Wet geluidhinder worden geen restricties gesteld ten aanzien van de Europaweg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening vormen de omliggende 30 km/u wegen weg geen belemmering voor het bouwplan.

5.2.4 Industrielawaai

Het plangebied ligt niet binnen een zone van een gezoneerd industrieterrein volgens de Wet geluidhinder. Voor de overige inrichtingen rondom het plangebied is de geluidsuitstraling geregeld middels de Wet milieubeheer. Dit levert geen belemmering op bij de verblijfsgebieden binnen het plangebied.

5.2.5 Luchtvaartlawaai

Zoetermeer ligt niet binnen een zone van een vliegveld.

5.2.6 Hogere waarden

Geconstateerd is dat de voorkeursgrenswaarden voor weg- en railverkeer worden overschreden. Voor het bestemmingsplan is het daarom noodzakelijk te onderzoeken of hogere waarden kunnen worden verleend voor de woningen/gevels waar de overschrijdingen plaatsvinden. Uit het onderzoek blijkt dat maatregelen ter reductie van de geluidbelasting vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard, niet realiseerbaar zijn. Het is daarom nodig conform onderstaande tabel een Besluit hogere waarden te nemen vanwege de Randstadrail, Engelandlaan, Bovenlangs/Jacob Leendert van Rijweg en Nederlandlaan/Amsterdamstraat.

Hogere waarde	Engelandlaan	Bovenlangs / Jacob Leendert van Rijweg	Nederlandlaan / Amsterdamstraat	Randstadrail
58 [rail]	-	-	-	1
57 [rail]	-	-	-	13
56 [rail]	-	-	-	8
55 [weg]	7	-	-	-
54 [weg]	4	-	-	-
53 [weg]	3	-	-	-
52 [weg]	4	-	16	-
51 [weg]	7	-	12	-
50 [weg]	13	30	0	-
49 [weg]	10	13	8	-
Totaal aantal woningen	48	43	36	22

Tabel 5.1: Grenswaarden Besluit hogere waarden Engelandlaan 140 (bron: akoestisch onderzoek Cauberg-Huygen, oktober 2019)

De hogere waarde procedure vereist een zorgvuldige afweging tussen het toegestane

geluidniveau en een voldoende bescherming van het leefklimaat. Om deze afweging gestalte te geven, is het gemeentelijk 'Hogere waarden beleid' van belang. De daarin opgenomen aanvullende voorwaarden gelden voor de woningen waar de voorkeursgrenswaarde met meer dan 5 dB wordt overschreden. Het gaat in totaal om 11 woningen. Deze 11 woningen zijn gelegen aan de zuidgevel (begane grond t/m 5e verdieping). Voor deze woningen geldt het volgende.

- 9 van de 11 woningen beschikken over een geluidluwe zijde met daaraan de buitenruimte na het uitvoeren van gesloten balustrades ter plaatse van de balkons, zie bijlage IV van het onderzoek. Daarmee wordt voldaan aan de aanvullende voorwaarden.
- Voor twee woningen op de begane grond zal een geluidluwe gevel en buitenruimte worden gecreëerd door een tuinscherm te plaatsen, zie bijlage IV van het onderzoek. Daarmee wordt voldaan aan de aanvullende voorwaarden.

Tot slot geldt dat voor alle woningen (met hogere waarden) het noodzakelijk is om een aanvullend onderzoek naar de gevel geluidwering uit te voeren en te toetsen aan de eisen conform artikel 3.1 uit het Bouwbesluit.

5.2.7 Conclusie

Uit akoestisch onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor rail- en wegverkeerslawaai ter plaatse van de woontoren wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB (weg) en 68 dB (spoor) wordt niet overschreden.

Hieruit volgt dat er hogere waarden vastgesteld dienen te worden. Hierbij zal rekening gehouden moeten worden met de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid. Deze voorwaarden zijn van toepassing op een beperkt aantal woningen (11). Aan de voorwaarden kan worden voldaan. Voor alle woningen waarvoor hogere waarden nodig zijn, dient nader onderzoek te worden uitgevoerd naar de geluidwering van de gevels. Dit vormt onderdeel van de aanvraag om omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' en maakt derhalve geen onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan.

Het aspect geluid vormt, wanneer een Besluit hogere waarden wordt genomen, geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Het Besluit hogere waarden geluid is als Bijlage 4 bijgevoegd bij dit bestemmingsplan.

5.3 Bodemkwaliteit

5.3.1 Regelgeving en beleid

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

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

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

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

5.3.2 Bodemonderzoek

De gronden van onderhavig bestemmingsplangebied zijn in eigendom van de gemeente Zoetermeer. Bij overdracht van de eigendom zullen, ten behoeve van de geplande ontwikkeling, de gronden bouwrijp worden opgeleverd. Daarbij draagt de gemeente Zoetermeer zorg voor het opleveren van een planlocatie waarvan de gronden geschikt zijn voor de beoogde woonfunctie.

5.4 Luchtkwaliteit

5.4.1 Luchtkwaliteitseisen

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

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

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

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

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

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

onder b Wet milieubeheer), of
- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL.

5.4.2 Toetsing beoogde ontwikkeling aan het NIBM

Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling niet in betekenende waarde uitgewerkt in concrete voorbeelden. Voor woningbouw geldt dat de realisatie van 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt 85 nieuwe woningen mogelijk. Volgens bovenstaande voorbeelden mag reeds geconcludeerd worden dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Voor de volledigheid is gebruik gemaakt van de NIBM-tool. In paragraaf 4.3.1 is vastgesteld dat het beoogde programma vanuit een worst-case benadering ca. 170 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal genereert. Daarnaast dient conform de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' (publicatie 381) bij woningen uit te worden gegaan van een aandeel vrachtverkeer van 0,02 vrachtautobewegingen per woning. Deze gegevens hebben dan ook als invoergegevens voor de worst-case berekening gediend.

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

	Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	170
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,15**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,03**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 5.2: Worst-case berekening luchtkwaliteit (bron: www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/slag/hulpmiddelen/nibm-tool/)

Ook aan de hand van de NIBM-tool kan worden geconcludeerd dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Nader onderzoek in verband met luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk.

5.4.3 Goed woon- en leefklimaat

Met behulp van www.nsl-monitoring.nl is op 21 april 2020 vastgesteld wat de achtergrondconcentraties fijnstof en stikstofdioxide zijn ter plaatse van het project gebied. Dit om te bepalen of het realiseren van de beoogde woonfunctie op deze specifieke plek in het kader van een goed leefklimaat te motiveren is, gelet op de verkeersaantrekkende werking die uitgaat van het project. Uit de resultaten van monitoringstool blijkt dat de achtergrondconcentraties voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ in 2020 onder de grenswaarden van 40 µg/m^3 voor NO_2 en PM_{10} en 25 µg/m^3 voor $PM_{2,5}$ liggen. In 2030 zijn deze resultaten zelfs nog gunstiger.

Jaar	GCN-achtergrondconcentratie locatie ID 124000		
	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m³)	PM2,5 (µg/m³)
2020	23,7	19,7	11,7
2030	15,3	16,9	9,3
Grenswaarden	**40**	**40**	**25**

Tabel 5.2: grootschalige achtergrondconcentraties ter hoogte van plangebied (bron: nsl-monitoring.nl)

Het bovenstaande betekent dat een goed woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd.

5.4.4 Conclusie

Het ontwikkelplan draagt niet in betekenende mate bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Daarnaast kan een goed woon- en leefklimaat worden gewaarborgd. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

5.5 Water

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het doorlopen van de watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem zijn neergelegd in de Keur, de bijbehorende Algemene Regels en de Legger en dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

5.5.1 Bevoegd gezag en beleid

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is de waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheerder in het plangebied. Het Stadscentrum, en daarmee het plangebied, valt geheel in de Nieuwe Driemanspolder van het Hoogheemraadschap van Rijnland en heeft een polderpeil van - 5,82 N.A.P. Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

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

5.5.2 Watertoets

Waterkwantiteit

Op basis van de Keur van Rijnland geldt een vrijstellingsgrens voor ontwikkelingen met een toename van het verhard oppervlak tot 500 m^2. In de huidige situatie is sprake van een grasveld. Het bestemmingsplan maakt hier een woontoren en de noodzakelijke herinrichting van het omliggende terrein nodig. Daarmee wordt meer dan 500 m^2 van de locatie verhard, namelijk een totaal van 1.325 m^2 (footprint woontoren en bestrating omliggend terrein). Aangezien de vrijstellingsgrens overschreden wordt, is een watervergunning noodzakelijk op basis van artikel 3.2 van de Keur. Daarnaast zal moeten worden voorzien in extra waterberging, bij voorkeur elders binnen hetzelfde peilgebied.

Voor de berekening van de benodigde watercompensatie wordt gerekend met de totale toename van het verhard oppervlak. De maatregelen worden daarmee berekend over een oppervlakte van 1.325 m^2. 15% hiervan dient te worden gecompenseerd middels het realiseren van extra waterberging. De te realiseren extra waterberging komt daarmee op ca. 200 m^2

(198,75 m^2).

Het voorzien in extra waterberging dient in beginsel op eigen terrein te gebeuren. Indien dit niet mogelijk is, kan worden gezocht naar andere oplossingen in hetzelfde peilgebied. Een mogelijkheid kan zijn gebruik te maken van de Berging Rekening Courant (BRC) bij Rijnland, van de gemeente Zoetermeer. Dit betekent dat, indien beschikbaar en met instemming van de gemeente, gebruik kan worden gemaakt van een surplus elders in het peilgebied. In voorliggende bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Berging Rekening Courant van de gemeente Zoetermeer. Op verzoek van de ontwikkelaar, De Goede Woning, heeft het college van B&W Zoetermeer op 20 april 2021 ingestemd met het ten laste brengen van 200 m2 water van het surplus in de BRC bij Rijnland.

Waterkwaliteit
Met het oog op de waterkwaliteit dient bij de realisatie van het woongebouw toepassing van uitloogbare materialen te worden voorkomen op plekken waar die in contact kunnen komen met het hemelwater.

Riolering
Conform het geldende beleid dient een gescheiden rioolstelsel te worden aangelegd. Het schone hemelwater van verharde oppervlakken kan op deze wijze via het hemelwaterriool worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Beschermingszones en veiligheid
Binnen het plangebied zijn geen beschermingszones van waterkeringen en/of watergangen aanwezig.

De projectlocatie bevindt zich in kwelgevoelig gebied (zoute kwel). Dit heeft gevolgen bij de realisatie van de woontoren. Zonder watervergunning mag niet dieper dan 1,50 m worden gegraven en mag evenmin grondwater worden bemalen in verband met het risico van opbarsten van de bodem.

5.5.3 Conclusie

Het bestemmingsplan heeft een beperkte invloed op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse. Daarbij speelt de noodzakelijke toename van het verhard oppervlak een rol. Voor het project dient te worden voorzien in compensatie middels extra waterberging. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Berging Rekening Courant van de gemeente Zoetermeer bij Rijnland. Hiervoor is door de gemeente toestemming verleend.

Een watervergunning dient te worden aangevraagd bij Rijnland in verband met eventuele bemaling van grondwater.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

5.6.1 Begrip milieuzonering

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

Deze milieuzonering dient aldus twee doelen:

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

Een vergaande scheiding van functies kan echter ook leiden tot inefficiënt ruimtegebruik en een verlies aan ruimtelijke kwaliteit. Een gemengd gebied met een mix van wonen en werken,

winkels en horeca stimuleert een levendig straatbeeld, een hogere sociale veiligheid en extra draagvlak voor voorzieningen.

5.6.2 VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering

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

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

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

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

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

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

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

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

5.6.3 Relatie tot bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen binnen een gemengd gebied.

5.7 Externe Veiligheid

5.7.1 Regelgeving en beleid

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

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

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

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

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

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

5.7.2 Inrichtingen

In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen inrichtingen of contouren van inrichtingen waarop het Bevi van toepassing is.

5.7.3 Transport gevaarlijke stoffen

Alle rijkswegen en de meeste provinciale wegen zijn aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen. Het plangebied ligt op circa 1.350 meter ten noorden van de rijksweg A12. In geval van een calamiteit kan zich een incident voordoen waarbij giftige stoffen vrijkomen. Gezien de afstand van het plangebied tot aan de rijksweg A12 zal het groepsrisico als gevolg van de (eventuele) ontwikkelingen niet significant toe - of afnemen.

Gemeenten mogen voor de zogenaamde routeplichtige stoffen gemeentelijke wegen binnen hun grenzen aanwijzen waarover deze gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. De gemeente Zoetermeer heeft een dergelijke route gevaarlijke stoffen niet vastgesteld wat tot gevolg heeft dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in principe altijd via de snelste weg moet plaatsvinden. Aangenomen kan worden dat er over de Europaweg transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De intensiteit van dit transport ter hoogte van het plangebied is laag, omdat in de nabijheid van het plangebied geen inrichtingen gelegen zijn waar gevaarlijke stoffen van of naar getransporteerd worden. Vanuit dit oogpunt bezien is het risico verwaarloosbaar klein. Bovendien is het plangebied gelegen op meer dan 200 meter afstand (circa 300), de afstand waarbinnen eventueel ruimtelijke beperkingen gelden, gelegen van de Europaweg. In de nabijheid van het plangebied zijn eveneens geen LPG-tankstations gesitueerd.

5.7.4 Buisleidingen

In het plangebied bevinden zich geen buisleidingen of contouren van buisleidingen waarop het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing is. Buiten het plangebied bevindt zich aan de Frankrijklaan en aan het Marseillepad een aardgasleiding van Eneco met een dikte van 110 mm. Met betrekking tot externe veiligheid zijn er enkel planologische consequenties als een buisleiding met aardgas een druk heeft van 20 bar of hoger. Voor de aanwezige aardgasleidingen in het plangebied geldt echter dat de druk onder de 8 bar blijft, zodat de aanwezigheid van buisleidingen in het plangebied geen consequenties heeft.

5.7.5 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan.

5.8 Natuurwaarden

5.8.1 Beleid en normstelling

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

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de Regeling PAS (Programmatische aanpak Stikstof) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitstpraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden, en kan al sprake zijn van een negatief effect op het moment dat de rekenresultaten meer depositie dan 0,00 mol/ha/jr weergeven.

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

gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'.

Gemeentelijk beleid
De gemeente Zoetermeer heeft haar groenbeleid in drie documenten vastgelegd, namelijk de Groenkaart, de Visie Biodiversiteit en het Bomenbeleid, samen vormen deze documenten de ‘Groentrilogie’ van Zoetermeer9. Voor dit groenbeleid en de Zoetermeerse gedragscode Flora- en faunawet is onderzoek gedaan naar vleermuizen. De wijk van het plangebied is hierbij in 2008 geïnventariseerd door bureau Stadsnatuur Rotterdam.

5.8.2 Onderzoek

Voor het plangebied is een Quickscan Wet natuurbescherming verricht door bureau ATKB. De resultaten zijn opgenomen in de rapportage van 25 november 2020. Daarnaast is door Mees Ruimte & Milieu een berekening van de stikstofdepositie uitgevoerd en opgenomen in de rapportage van 23 december 2020. De resultaten worden hieronder integraal weergegeven. De rapportages en rekenresultaten zijn opgenomen in Bijlage 5 en Bijlage 6 bij voorliggende toelichting.

Gebiedsbescherming
In het kader van de Wet natuurbescherming dient uitgesloten te worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. De projectlocatie is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied of het NNN. Ook van andere beschermde gebieden, zoals een belangrijk weidevogelleefgebied of ander provinciaal beschermd (groen)gebied is geen sprake. Direct negatieve effecten en effecten als gevolg van visuele verstoring en verstoring door productie van geluid, trilling en licht kunnen worden uitgesloten.

Stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden waarvoor een Natura 2000-gebied is aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Om vast te stellen of daar sprake is, is door Mees Ruimte & Milieu een stikstofberekening uitgevoerd (rapport d.d. 23 december 2020) met behulp van de AERIUS Calculator 2020. Uitkomst van de berekeningen is dat zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Het aspect stikstof vormt hiermee geen belemmering voor de realisatie van het voorgenomen initiatief. De rapportage met de stikstofberekening en de gehanteerde uitgangspunten is opgenomen in de bijlagen.

Het aanvragen van een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming is niet noodzakelijk.

Soortenbescherming
Het plangebied kan mogelijk worden gebruikt door broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten, algemene broedvogels en vleermuizen. Voor overige (streng) beschermde soorten is binnen het plangebied geen geschikt habitat aanwezig.

Voor broed vogels met niet-jaarrond beschermde nesten zijn negatieve effecten gemakkelijk te voorkomen door eventueel verstorende werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te laten vinden.

Het plangebied is geschikt als foerageergebied voor vleermuizen. Door de voorgenomen werkzaamheden gaat dit foerageergebied verloren. Het plangebied is niet-optimaal geschikt en mede daarom als niet-essentieel foerageergebied beschouwd. Het verdwijnen van niet-essentieel foerageergebied leidt niet tot overtreding van de Wnb. Door de werkzaamheden overdag uit te voeren wordt vermeden dat (mogelijk) foeragerende vleermuizen verstoord worden en hoeft geen ontheffing op de Wnb te worden aangevraagd.

De naburige gebouwen (‘City House’ en ‘Dutch Port’) zijn geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Bij de geplande werkzaamheden voor het realiseren van de nieuwbouw in het plangebied (zoals heien) kunnen negatieve effecten op naburige vleermuisverblijfplaatsen niet op voorhand worden uitgesloten. Een nader onderzoek wordt uitgevoerd om te bepalen of verblijven in de naburige gebouwen zitten en er daarmee sprake is van een negatief effect (en

overtreding Wnb). Wanneer de Wnb wordt overtreden (en dit niet te voorkomen is middels maatregelen) is een ontheffing noodzakelijk.

Door ATKB/buro bakker is het nader ecologisch onderzoek (21 oktober 2021) uitgevoerd (zie Bijlage 7) naar de omliggende bebouwing als mogelijke geschikte verblijfplaats voor vleermuizen. Hierbij is de bebouwing onderzocht die binnen de invloedssfeer van de beoogde werkzaamheden vallen.

Uit het vleermuisonderzoek blijkt dat het plangebied wordt gebruikt door circa drie gewone dwergvleermuis en één ruige dwergvleermuis als niet-essentiële foerageergebied en dat de ten zuiden gelegen bomenrij dienst doet als niet-essentiële vliegroute voor circa drie gewone dwergvleermuizen. Tevens zijn er in de directe omgeving twee paar-/winterverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuizen en één paarterritoria van ruige dwergvleermuis aanwezig.

Enkel bij werkzaamheden met zware trillingen raakt één verblijfplaats tijdelijk ongeschikt. Doordat het gras en enkele bomen verdwijnen, gaat er tevens (een deel van een) niet-essentieel foerageergebied verloren. Tot slot is er tevens een tijdelijke verstoring bij het gebruik van tijdelijke extra kunstmatige (bouw)verlichting gedurende de nacht in de vleermuis actieve periode (april t/m oktober).

Om de effecten op vleermuizen en een overtreding van de wet natuurbescherming te voorkomen zijn de volgende maatregelen nodig:

- De tijdelijke effecten door werkzaamheden met harde trillingen (bijvoorbeeld heien) kunnen worden voorkomen door niet in de paar- en winterperiode (15 augustus tot april) te werken. Doordat er geen zomerverblijfplaatsen zijn aangetroffen, wordt de aanwezigheid van vleermuizen buiten deze periode uitgesloten. Voor het uitvoeren van heiwerkzaamheden in de periode 15 augustus tot april is het nemen van mitigerende maatregelen en het aanvragen van een ontheffing op de Wnb voor het verstoren van vleermuizen echter wél noodzakelijk. Het nemen van compenserende maatregelen is in ieder geval niet nodig, doordat de oorspronkelijke verblijfplaats na de werkzaamheden weer door vleermuizen te gebruiken is.

- In de periode april t/m oktober enkel werkzaamheden bij daglicht uitvoeren zodat er geen extra verlichting aanwezig is gedurende de nacht. Wanneer dit niet mogelijk is, dient er gebruik gemaakt te worden van gerichte (LED) armaturen welke de omgeving en groenstructuren onverlicht laten.

- Groenstructuren zoveel mogelijk behouden, zodat zo min mogelijk foerageergebied verdwijnt.

5.8.3 Conclusie

Door bovengenoemde maatregelen op te volgen is geen ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Ecologie vormt hiermee geen belemmering om het bestemmingsplan vast te stellen.

5.9 Windhinder

5.9.1 Regelgeving en beleid

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

In de NEN 8100; 2006 nl 'Windhinder en gevaar in de gebouwde omgeving' is aangegeven wanneer er aanleiding is om een onderzoek te doen naar windhinder. Hierin wordt gewerkt

met uurgemiddelde windsnelheden (m/s) gerelateerd aan de overschrijdingskans in percentage van uren per jaar. In een tabel is voor verschillende situaties en activiteiten (doorlopen, slenteren, langdurig zitten) een beoordeling van het windklimaat gegeven (slecht, matig, goed).

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

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

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

5.9.2 Windhinderonderzoek

In het kader van de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening is door bureau Peutz een windhinderonderzoek uitgevoerd. Een dergelijk onderzoek wordt conform het beslismodel in de norm NEN 8100 noodzakelijk geacht bij een bouwhoogte van meer dan 30 meter. Gelet op de geplande bouwhoogte van de woontoren, is het windklimaat en mogelijk windgevaar onderzocht. De rapportage d.d. 10 september 2020 is opgenomen in Bijlage 8 bij deze toelichting.

Uit het onderzoek blijkt dat rond de geplande nieuwbouw sprake is van een goed tot matig windklimaat. Het optreden van windhinder is met name het gevolg van de vrije aanstroom van de dominante zuidwestenwind over de laagbouwomgeving, in combinatie met een relatief grote bouwhoogte van het plan. Om het windklimaat hier te verbeteren zou kunnen worden gedacht aan een bouwkundige wijziging als toevoegen van een laagbouwvoet, of een uitgekiende terreininrichting met windbestendige begroeiing. Op basis van de resultaten is het aannemelijk dat in de huidige situatie al sprake is van een matig windklimaat.

Voor windgevoelige functies zoals gebouwentrees dient het criterium slenteren te worden toegepast, waarbij wordt gestreefd naar een beoordeling goed. Ter plaatse van de hoofdentree van de geplande nieuwbouw op de noordoosthoek van het gebouw is een goed windklimaat te verwachten voor het criterium slenteren.

5.9.3 Conclusie

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

5.10 Bezonning

5.10.1 Regelgeving en beleid

Bezonningsstudies worden uitgevoerd om de schaduwwerking ter plaatse van bestaande woningen inzichtelijk te maken. In Nederland bestaan geen landelijk, wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. Gemeenten zijn dus vrij om wel of geen eigen eisen te stellen aan de bezonning. De gemeente Zoetermeer beschikt sinds de vaststelling van de Hoogbouw Effect Rapportage (HER) op 14 juli 2020, onderdeel van de Visie Binnenstad 2040, over beleid op het gebied van bezonning. Dit beleid geldt voor de Binnenstad, waar Engelandlaan 140 onderdeel van is.

Het bezonningsonderzoek dat is uitgevoerd gaat daarom uit van de in HER vastgelegde lichte

TNO-norm. De lichte TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden). Bij minder dan twee uur zon kan nog steeds sprake zijn van een acceptabele bezonningssituatie. In dat geval dient te worden afgewogen of de bezonningssituatie aanvaardbaar is.

5.10.2 Bezonningsstudie

01-10 Architecten heeft in oktober 2020 een bezonningsstudie uitgevoerd waarbij de schaduwsituatie van de nieuwe situatie in beeld is gebracht voor drie referentiedagen: 19 februari als toetsmoment voor de lichte TNO-norm, 21 maart als begin van het voorjaar en 21 oktober als toetsmoment voor de lichte TNO-norm. De onderliggende aanname is dat het “tuinseizoen” loopt van 21 maart tot 21 september. De bezonningsstudie is opgenomen in Bijlage 9 bij deze toelichting.

Per datum is van ‘s morgens 09.00 uur tot ‘s avonds 17.00 uur van elke 60 minuten een beeld gemaakt. Zo is het verloop van de schaduwen veroorzaakt door de bebouwing goed te zien.

Uit analyse van de bezonningsstudie blijkt dat in de nieuwe situatie, op het toetsmoment 19 februari, bij een aantal woningen in het zuidelijk gelegen gebouw City House in het begin van de ochtend schaduw zal vallen als gevolg van dit project. Hier blijft echter op 19 februari (toetsmoment) nog 2 uur zon over van 10.20 uur tot 12.20 uur.

Bij het noordelijk gelegen gebouw Dutch Port zal halverwege de middag schaduw vallen op een aantal woningen als gevolg van dit project. Deze woningen voldoen ook aan de TNO-norm van minimaal 2 uur zon, van 11.55 tot 14.15 uur.

5.10.3 Conclusie

Gelet op de uitkomsten van het onderzoek, vormt schaduwhinder geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Er wordt voldaan aan de lichte TNO-norm voor bezonning bij nieuwbouwsituaties.

5.11 Bodemenergie

5.11.1 Beleid

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

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

Onderzoek heeft aangetoond dat de capaciteit van de bodem op langere termijn niet voldoende is als er niet regulerend wordt opgetreden. De gemeente bereidt daarom een bodemenergieplan voor, voor het gebied van het gehele stadshart. Dit bodemenergieplan zal worden verankerd in een verordening. Een en ander zal onder meer tot gevolg hebben dat warmtebronnen alleen in daarvoor aangewezen zones mogen worden gerealiseerd.

Relatie tot bestemmingsplan
Voor de verwarming van de woningen wordt bodemenergie gebruikt. De intentie is gebruik te maken van een bron en installatie van de in de directe nabijheid te ontwikkelen SeaTower. Daarmee wordt deze installatie geoptimaliseerd en wordt voorkomen dat een geheel nieuwe

installatie gerealiseerd moet worden.

5.11.2 Conclusie

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

5.12 Strategische milieu-beoordeling

5.12.1 Wet- en regelgeving

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

De voorgenomen ontwikkeling kan gezien worden als een stedelijk ontwikkelingsproject (tabel 5.1).

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

Tabel 5.3: relevant onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 t/m 7.20 van de wet van toepassing is.

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

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

5.12.2 Vorm-vrije m.e.r.

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

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

Kenmerken van het project
Het plangebied is gelegen Engelandlaan te Zoetermeer. Het gebied maakt onderdeel uit van

de binnenstad en ligt aan de rand van het Stadshart. De gronden ter plaatse waren bestemd als 'Groen'. Het plan omvat de ontwikkeling van een woontoren van maximaal 50 meter. Het programma voorziet in de toevoeging van 85 appartementen. Het plan ligt hiermee ruim onder de grens van 2.000 woningen en 200.000 m^2 bedrijfsvloeroppervlakte. Het plan is daarmee niet MER-plichtig.

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

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

Aangezien de projectlocatie gelegen in de nabijheid van onder andere de Randstadrail kunnen akoestische maatregelen of een hogere waarde nodig zijn. Aangezien de extra verharding van het plangebied wordt gecompenseerd middels de bergingsrekeningcourant, zijn er nagenoeg geen effecten op de waterhuishouding. Op basis van het ecologisch stikstofdepositie-onderzoek vormen soorten- en gebiedsbescherming geen belemmering voor het beoogde plan. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt bij de toetsing aan milieu- en omgevingsaspecten nader ingegaan op de effecten van de woningbouwontwikkeling op het milieu en de omgeving. Er zijn geen kenmerken die een MER rechtvaardigen.

5.12.3 Conclusie

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

Hoofdstuk 6 Juridische vormgeving

6.1 Inleidende regels

6.1.1 Begrippen

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

6.1.2 Wijze van meten

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

6.2 Bestemmingsregels

6.2.1 Flexibiliteitsregels

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

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

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

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

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

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

6.2.2 Wonen

De beoogde woningen in het plangebied zijn, inclusief de daarbij behorende erfbebouwing en tuin, bestemd tot "Wonen". Binnen de bestemmingen 'Wonen' is op de plankaart een bouwvlak aangegeven. Dit bouwvlak omvat het hoofdgebouw inclusief galerijen, balkons en noodtrappen. Voor het appartementencomplex is in de regels een maximale bouwhoogte van 50 meter opgenomen.

6.2.3 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' omvat de buurt- en erfontsluitingswegen met de daaraan of daarlangs gelegen paden, woonstraten, parkeervoorzieningen, groen- en waterelementen. Deze wegen zijn uitsluitend van belang voor het buurtverkeer. De bestemming biedt ruimte voor nutsvoorzieningen met een beperkte omvang.

6.3 Algemene regels

6.3.1 Antidubbeltelregel

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

6.3.2 Algemene afwijkingsregels

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

6.4 Overige regels

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

6.5 Overgangs- en slotregels

6.5.1 Overgangsrecht

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

6.5.2 Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

7.1.1 Grondexploitatie (artikel 6.12 Wro)

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

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

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

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

7.1.2 Economische uitvoerbaarheid

De grond waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, is eigendom van de gemeente. Door de gemeenteraad is voor deze locatie op 13 april 2021 een grondexploitatie (met een positief projectresultaat) vastgesteld. Dit betekent dat alle voor dit project gemaakte kosten gedekt zullen worden door de grondopbrengst.

In het kader van de verkoop van de grond sluit de gemeente met De Goede Woning een koop- en realisatieovereenkomst (KRO), waarin wederzijdse verplichtingen tussen partijen worden vastgelegd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Bestuurlijk vooroverleg

Het concept ontwerp-bestemmingsplan is op grond van artikel 3.1.1 Bro opgestuurd naar verschillende overheden en instanties. Het plan is verstuurd aan de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap Rijnland, de Veiligheidsregio Haaglanden, de HTM, Stedin, Dunea, Gasunie en Tennet.

De reacties zijn gebundeld en beantwoord in de Nota van Beantwoording Overlegreacties. Zie Bijlage 10. De reacties luiden instemmend. De belangen van de instanties zijn niet in het geding. Alleen de reactie van het Hoogheemraadschap Rijnland heeft tot aanpassingen geleid in de toelichting van het bestemmingsplan.

7.2.2 Zienswijzen

Op 7 december 2021 heeft het college ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan met de bijbehorende stukken is vervolgens vanaf 17 december 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegd voor zienswijzen.

Gedurende deze periode zijn geen zienswijzen ingediend.