Bijlage 4: Aanbevelingen Omgevingseffectrapport RSZ

Deze bijlage geeft een beschouwing in hoeverre de aanbevelingen uit het OER voor de Ruimtelijke Strategie zelf, daadwerkelijk in de Ruimtelijke Strategie meegenomen zijn.

Aanbevelingen rond het thema verkeer

Als er afwaardering van de H-structuur plaatsvindt zorg er dan voor dat die overal in de stad (min of meer) gelijktijdig plaatsvindt om verschuiving van verkeer naar locaties waar toename van verkeer ongewenst is te voorkomen. Zet daarbij in op groei, zonder toename van het autogebruik.
In de RSZ is de strategische keuzes gericht op het versterken van de mobiliteit, waarbij de hoofdstructuur voor de auto behouden blijft en de bereikbaarheid gegarandeerd. Hiervoor zijn door de raad amendementen aangenomen bij de bespreking van het concept ontwerp RSZ. Een en ander betekent dat we de huidige maximumsnelheden op de hoofdwegen behouden. Waar nodig of wenselijk, kan sprake zijn van snelheidsverlaging op de (delen van de) hoofdwegen naar 50 km/u, als de doorstroming niet verslechtert en dit ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, mogelijk maakt. We doen dit stapsgewijs, zoals eerst met de Afrikaweg en Entree, waardoor de snelheden aansluiten bij de ontwikkelingen rond de hoofdwegenstructuur. Dit draagt bij aan verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en een betere doorstroming van het verkeer. Bovendien ontstaat er door lagere snelheden meer ruimte om woon- en werkfuncties dichter op de hoofdwegen te ontwikkelen. In de wijken blijft de maximumsnelheid ongewijzigd en kan snelheidsverlaging naar maximaal 30km/u aan de orde zijn als het gaat om specifieke delen en de weginrichting ook daadwerkelijk wordt aangepast (eventueel in combinatie met andere ruimtelijke plannen). Om zodoende ook hier te werken aan een gezondere en veiligere leefomgeving en om ‘sluipverkeer’ tegen te gaan. Daarbij moet worden opgemerkt dat voor een groot deel van de wegen in de wijken reeds een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Indien sprake is van een aanpassing van de maximumsnelheid dan zal het effect daarvan op andere wegen in het verkeerssysteem gemonitord worden.
Parallel aan de RSZ is gewerkt aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Zoetermeer. In dat plan wordt het nieuwe beleid beschreven en de maatregelen waarmee we van Zoetermeer een verkeersveilige gemeente willen maken. Een veilig verkeerssysteem vraagt om het vaststellen van een veilige snelheid. Tegelijkertijd moet de inrichting van de weg zodanig zijn dat de weggebruiker het logisch vindt om zich hier aan de snelheidslimiet te houden. Met andere woorden: de inrichting moet geloofwaardig zijn. Veilige snelheid en geloofwaardige weginrichting vormen daarmee belangrijke ontwerpcriteria bij elke (her)inrichting van infrastructuur. De wegencategorisering en de ontwerprichtlijnen die hiervoor gelden zijn een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsplan en zal onderdeel worden van een nog op te stellen omgevingsprogramma Mobiliteit en Bereikbaarheid[1], waarin in samenhang maatregelen uitgewerkt worden op het gebied van onder andere bereikbaarheid, verkeersveiligheid, optimalisatie fietsinfrastructuur, deelmobiliteit en versterking openbaar vervoer/Randstadrail.

Besteed aandacht aan de effecten en autonome knelpunten op het hoofdwegennet als ingezet wordt op afwaardering van de maximumsnelheid op de A12.
De verkeersberekeningen in het OER hebben inzichtelijk gemaakt dat afwaardering naar 80km/u, zoals voorzien in de Ruimtelijke Strategie (Hoofdstuk 7 Voorbij 2040) een kleine positieve bijdrage levert, maar geen oplossing is voor het capaciteitsprobleem. Knelpunten op de A12 veroorzaken mogelijk extra belasting van het onderliggend wegennet tijdens piekuren en er zullen kleine verschuivingen naar het onderliggend wegennet optreden. Tegelijkertijd heeft afwaardering naar 80 km/u wel een positief effect op de omliggende wijken ten aanzien van gezondheidsaspecten (fijnstof, geluid). De RSZ biedt de basis om met stakeholders in gesprek te gaan om snelheidsverlaging op de A12 naar 80km/ verder te onderzoeken. Daarbij zullen we voortdurend oog hebben voor de balans tussen enerzijds het belang van doorstroming en anderzijds het belang van een gezondere en veiligere leefomgeving. Bij eventuele afwaardering zullen de effecten op de capaciteit en doorstroming van het wegennet nauwlettend gemonitord worden.

[1] Volgend op de RSZ wordt gewerkt aan de Uitvoeringsagenda RSZ. Daarin zullen verschillende nieuwe omgevingsprogramma’s worden voorgesteld als verdere uitwerking van de omgevingsvisie/RSZ. Daarbij wordt ook gedacht aan een omgevingsprogramma Mobiliteit en Bereikbaarheid.

Wees bewust van de beperkte meerwaarde van een westelijke ontsluiting A12
De verkeersberekeningen in het OER hebben inzichtelijk gemaakt dat een eventuele nieuwe westelijke ontsluiting op de A12 vooral voordelen biedt voor verkeer vanuit Leidschenveen en het westen van de stad enigszins ontlast. Tegelijkertijd trekt deze verbinding extra verkeer naar de Amerikaweg. De ruimtelijke impact (op landschap en natuur bijvoorbeeld) kan, afhankelijk van exacte ligging, echter wel fors zijn. Onder meer om deze redenen is een westelijke ontsluiting geen onderdeel geworden van de RSZ.

Door toevoeging van een intercitystation zou de grootste bijdrage geleverd kunnen worden aan de modal split.
Als stad midden in een stedelijke regio zijn we gebaat bij goede verbindingen met de steden om ons heen. In de Visie Zoetermeer 2040 is reeds de ambities uitgesproken om de alzijdige bereikbaarheid van Zoetermeer te verbeteren en ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de van oudsher al goede oost-west verbindingen met steden als Den Haag, Gouda en Utrecht zo mogelijk wordt versterkt. In de Visie Zoetermeer 2040 is ingezet op een intercitystation binnen Zoetermeer. In de RSZ is station Zoetermeer geduid als Metropolitaan knooppunt en de stations Zoetermeer-oost en Lansingerland-Zoetermeer als Regionaal knooppunt. Met de aanduiding van station Zoetermeer als Metropolitaan knooppunt wordt deze, volgens de definitie van de MRDH, vergelijkbaar met andere stations in hoogstedelijke gebieden. Daar past volgens de gemeente een intercitystation bij en daar wordt door Zoetermeer ook voor gelobbyd. In de RSZ is tevens verankerd om (verder) te verdichten nabij OV-knooppunten en het bieden van ruimte voor fietsverkeer. Dit versterkt de modal split richting deze vervoersmethoden en draagt ook in belangrijke mate bij aan de verschuiving van passagiers naar het OV.

Integreer fietsinfrastructuur goed in gebiedsontwikkelingen
In de RSZ is de ambitie verankerd om de fietsinfrastructuur in de stad en de fietsverbindingen met de regio verder te verbeteren en te versterken. Binnen zowel lopende als nieuwe gebiedsontwikkelingen formuleren we (nieuwe) kwaliteitseisen en verbeteren op basis hiervan de infrastructuur voor fietsers en voetgangers. De kwaliteitseisen gaan naast veiligheid en toegankelijkheid ook over aantrekkelijkheid van gezonde routes en plekken. We maken toegankelijke en (sociaal) veilige routes die lopen en fietsen stimuleren en de herkenbaarheid versterken. Binnen de gebiedsontwikkelingen Entree/A12-zone is deze opgave ook nadrukkelijk geïntegreerd in de gebiedsontwikkeling en zijn maatregelen voorzien om knelpunten in het fietsnetwerk op te lossen.

Respecteer de bestaande grenzen van de stad. Nieuwe uitleglocaties zijn vanuit het mobiliteitssysteem waarschijnlijk problematisch. Kies in plaats daarvan voor (forse) verdichting rondom de H-structuur.
Dit is ook het uitgangspunt van de RSZ en Visie Zoetermeer 2040. Dit blijkt uit ‘strategische keuze 2’ om binnen de bestaande stad te bouwen en stedelijkheid te concentreren in het centrum van de stad, rondom de hoofdwegen en OV-haltes. We benutten de ruimte om de stad voor andere (toekomstige) opgaven. We bouwen dus geen nieuwe woningen of bedrijven in de Meerpolder, maar zien daar mogelijkheden voor een combinatie van landbouw, waterberging, natuur- en recreatieontwikkeling. Door de stedelijkheid te concentreren maken we optimaal gebruik van het aanwezige mobiliteitssysteem. En door in te zetten op mobiliteitsnormen en verbeteringen in de fietsstructuur en het OV-netwerk borgen we dat het mobiliteitssysteem goed kan blijven functioneren. We sturen erop dat het aantal autobewegingen tot 2040 niet verder toeneemt, door goede alternatieven te bieden waardoor de auto-afhankelijkheid vermindert. Op knooppunten in de stad, die aansluiten op regionale verbindingen, bieden we nieuwe mobiliteitsoplossingen aan als deelmobiliteit en maatwerkvervoer.

Aanbevelingen rondom het thema Gezond milieu

Besteed voldoende aandacht aan risico’s voor geluidhinder, blootstelling aan veiligheidsrisico’s en luchtvervuiling bij verdere verstedelijking in de A12 zone.
De verdichting die we tot 2040 zien langs de hoofdwegenstructuur zou na 2040 een vervolg kunnen krijgen in de A12 zone. Daar ligt de ruimte om verdere groei van de stad ruimte te bieden maar vooral ook om de leefbaarheid sterk te verbeteren. Omdat het een ontwikkelingsrichting is die na 2040 wordt voorzien zijn er in de RSZ daarover geen concrete beleidsuitgangspunten opgenomen. Verkennende studies laten wel een toekomstbeeld zien waarin de mobiliteitstransitie leidt tot een andere verdeling tussen verschillenden vervoerssystemen. Door de auto en de trein bijvoorbeeld ondergronds te brengen wordt de stad niet langer in

tweeën gedeeld. De enorme infrastructuur van de A12 schept ruimte voor wonen, voorzieningen, groen, ontspanning en sport. En biedt kansen voor verbindende doorgaande lijnen, die praktisch zijn maar ook waardevol voor ecologie en sociale verbinding. Veel negatieve effecten van de snelweg, waaronder geluidsoverlast en luchtvervuiling, worden hiermee weggenomen. Verstedelijking en leefbaarheid kunnen hier echt hand in hand gaan. Bij een eventuele toekomstige verstedelijking in de A12 zone zullen zowel de risico's als kansen met betrekking tot geluidhinder, blootstelling aan veiligheidsrisico's en luchtvervuiling nadrukkelijk aandachtspunten vormen.

Ga bij gebiedsontwikkeling, zeker in hoogstedelijke milieu's, over op een parkeerbeleid dat autogebruik ontmoedigt.
De RSZ onderschrijft dit. De RSZ zet in op het werken met mobiliteitsnormen waarvan de parkeernorm een onderdeel is. Bij een mobiliteitsnorm kijken we veel breder naar alle mogelijkheden van vervoer in de buurt. Indien er sprake is van een hoge mobiliteitsnorm, bijvoorbeeld omdat een woning dicht in de buurt van het OV ligt, kan volstaan worden met een lagere parkeernorm (zie voorbeeld Entreegebied). Voor het aanpassen van de parkeernormen dienen de leefmilieus die in de RSZ zijn geduid nadrukkelijk als uitgangspunt.
Daarnaast is in de RSZ verankerd om woningbouwontwikkelingen te koppelen aan OV-knooppunten en de hoofdwegen, waarbij het stimuleren van nabijheid tot OV en het beperken van auto-afhankelijkheid prioriteit krijgen. Dit biedt kansen om autoverkeer in woonwijken te beperken en de verkeersstromen efficiënt naar snelwegen te leiden. Wat dit betekent voor het autogebruik in de nieuw te creëren milieus, zal onder meer in de gebiedsontwikkelingen en omgevingsprogramma's verder uitgewerkt worden.

Behoud de ruimte voor de hoofdstructuur van het wegennet. Voorkom eenzijdige afwaardering, of het 'verkleuren' van bestaande verkeersruimte omdat daarmee de kansen op geluidhinder en verkeersonveiligheid worden vergroot.
Deze aanbeveling is ook genoemd bij het thema Verkeer, zie de reactie daar.

Werk het uitgangspunt om menging van wonen en werken 'waar mogelijk' toe te staan nader uit.
Een van de onderliggende principes die een belangrijke basis vormt voor de RSZ is 'de juiste functie op de juiste plek'. Uitgangspunt daarbij is dat we per gebied beoordelen wat nodig en passend is. We voegen functies toe, halen ze weg of verplaatsten ze om de bestaande kwaliteit te versterken en de sociaaleconomische balans te herstellen. Bijvoorbeeld door bedrijven elders in de stad te huisvesten die niet op een bedrijventerrein horen, door woon- en werkfuncties meer te combineren of per wijk een andere samenstelling in het woningaanbod te realiseren waardoor de diversiteit toeneemt. In de RSZ is expliciet benoemd dat de bestaande bedrijventerreinen Zoeterhage, Rokkehage, Lansinghage en Oosterhage voornamelijk bestemd blijven voor bedrijven in een hogere milieu categorie die niet te combineren zijn met wonen. Hiermee borgen we dat milieubelastende activiteiten op die bedrijventerreinen geen negatief effect hebben op de woongebieden. Ook optimaliseren we deze terreinen door het beter benutten van planologische ruimte en bouwhoogten, clustering en specialisatie. De mogelijkheid om minimale milieucategorieën op te nemen gaan we verder onderzoeken. Hiermee kunnen we stimuleren en bewerkstelligen dat percelen met een hoge milieucategorie ook daadwerkelijk daarvoor benut worden.
Het voeren van actief beleid om bedrijven die eigenlijk niet op een bedrijventerrein horen te weren, bijvoorbeeld door aanpassing van het omgevingsplan, is ook onderdeel van de ambitie en opgave van de RSZ. Om deze bedrijven een plek elders in de stad te kunnen bieden realiseren we voldoende ruimte voor werkgelegenheid bij de grote gebiedsontwikkelingen in Entree en binnenstad en in de wijken rond OV-haltes. In deze gebieden zien we mengingen van wonen en werken ook als belangrijk element en kenmerk van het benoemde leefmilieu.
In de RSZ zijn transformatiegebieden benoemd waar gestreefd wordt naar (verdere) menging van functies. Op bedrijventerrein Hoornerhage geven we ruimte om wonen en werken te mengen in een toekomstig stedelijk leefmilieu, met behoud van bestaande ruimte voor bedrijvigheid, in aansluiting op het nieuwe woongebied van Edisonpark. Hoornerhage transformeert hiermee geleidelijk naar een levendige en sociaal veilige schakel tussen het Van Tuyllpark, een stadspark met stedelijke voorzieningen als het zwembad en sportverenigingen, campusgebied Dutch Innovation Park en de rest van de stad. Dit bereiken we door geleidelijk en strategisch te 'schuiven' binnen de bestaande werklocaties met bedrijven die niet goed mengbaar zijn. Hierover zullen we in overleg treden met onder anderen met stakeholders en de provincie.
Voor monofunctionele kantorenlocaties is de ambitie opgenomen om met behoud van bestaande ruimte voor werkgelegenheid te transformeren tot gemengde woon-werkmilieus met bijbehorende voorzieningen (rond

treinstation, Entree en binnenstad). Uitgangspunt is het behouden van een gezonde kantorenvoorraad met kwalitatief en verduurzaamd vastgoed op aantrekkelijke plekken.

Aanbevelingen rondom het thema veiligheid

Voorkomen van woningbouw in risicogebieden
De Ruimtelijke Strategie heeft aandacht voor de bronnen van omgevingsveiligheid en heeft actueel beleid om hier sturing aan te geven. Bij voldoen aan het beleid worden deze risico's zo veel mogelijk voorkomen. Gebiedsontwikkelingen als het Entreegebied overlappen voor een klein gedeelte wel met aandachtsgebieden van bijvoorbeeld de A12. Dit aspect heeft ook de aandacht binnen deze gebiedsontwikkeling en bij de verdere uitwerking van het ontwerp zullen de mogelijkheden bekeken worden om de omgevingsveiligheid te optimaliseren.

Zorg voor aanverwante maatregelen (herinrichting, wegprofielen) op bijvoorbeeld wijkontsluitingswegen, om te voorkomen dat verkeer alsnog uitgenodigd wordt om harder te rijden.
Deze aanbeveling raakt aan de aanbeveling die ook genoemd bij het thema Verkeer, zie de reactie daar. Daar wordt benadrukt dat de weginrichting ook daadwerkelijk wordt aangepast bij mogelijke snelheidsverlaging. Rondom het thema sociale veiligheid voorziet de Ruimtelijke Strategie in maatregelen rondom verlichting en levendigheid van routes, en daarnaast vergroot de inzet op meervoudig ruimtegebruik en functiemenging de levendigheid in wijken waar dat nu beperkt het geval is. Binnen de grenzen van wat in het ruimtelijk domein hieraan gedaan kan worden, voorziet de Ruimtelijke Strategie in beleid.

Aanbevelingen rondom het thema Gezondheid

Zorg dat herverdeling van de beschikbare ruimte (meer ruimte voor voetgangers en fietsers) gepaard kan gaan met ook schaduwrijke routes en inpassing van bomen in de nieuwe verdeling.
De RSZ onderschrijft het creëren van toegankelijke en kwalitatief hoogwaardige groene ruimtes en het belang van een gezonde leefomgeving bij stedelijke verdichting, waarmee bijgedragen kan worden aan het welzijn van bewoners. Uitgangspunt van de RSZ is dat we de ruimte voor mobiliteit koesteren maar dat we die, waar mogelijk, gaan herverdelen: lopen, fietsen en OV krijgen samen met groen en ontmoeting meer ruimte. In de RSZ is benoemd dat bij herinrichting van (openbare) ruimte ingezet wordt op het realiseren van een fijnmazig groen netwerk door de hele stad langs wandel- en fietspaden (gezonde routes en plekken) met bomen, groen, water, biodiversiteit en (tijdelijke) waterberging. Het realiseren van schaduwrijke routes is daar onderdeel van. Verder is opgenomen dat bij herinrichtingen van de openbare ruimte groene plekken worden samengevoegd voor schaduw/ontmoeting en verbonden worden met andere plekken in de wijk. Ook ligt het principe van water-, bodem- en biodiversiteitsturend aan de basis van de RSZ. Eén van de strategieën daarbinnen is: meer en beter groen tegen hittestress.

Zorg dat groen meegroeit met het aantal inwoners en zorg voor een gelijkmatige spreiding van groenvoorzieningen bij verdichting.
Een van de onderliggende principes die een belangrijke basis vormt voor de RSZ is dat groen meegroeit. Dat is belangrijk om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen maar ook om inwoners uit te nodigen tot bewegen, spelen en ontmoeten. In de RSZ zijn (strategische) keuzes gemaakt en opgaven benoemd om de ambities op dit gebied uit de Visie Zoetermeer 2040 waar te maken. Zo zijn de de grotere groengebieden in de stad binnen de RSZ geduid als Groen leefmilieu. Deze groengebieden worden versterkt en verder uitgebouwd. Verder zet de RSZ in op de ontwikkeling van een aaneengesloten groene zone rond de stad, een ringpark, in overleg en afstemming met buurgemeenten. Dit vergroot en versterkt de recreatieve en ecologische verbinding van de regionale groengebieden en landschappen rond Zoetermeer en vormt een schakel met het stedelijk groen. Waar we woningen toevoegen investeren we ook in groen-blauwe kwaliteit van de buitenruimte. Dit kan zowel kwantitatief als kwalitatief. Op plekken waar de ruimte te beperkt is, verhogen we de gebruiks- en belevingswaarde van het aanwezige groen in de directe omgeving en/of passen we nieuwe vormen van groen toe, op daken en gevels. We sturen op nabijheid en spreiding van (basis)voorzieningen, waaronder groen.

In de RSZ is ook uitgesproken dat we bij herinrichting van de openbare ruimte en het vernieuwen van wegen meer gaan vergroenen. Vooral in hoogstedelijk gebied zal dit op een aantal plaatsen ten koste gaan van

parkeerruimte. Bestaande groene plekken in de stad (linten, wallen, wijkparken en hoofdstructuren) verbinden we beter waardoor een aantrekkelijk groen-blauw netwerk ontstaat waar ontspanningen en verkoeling kan worden gevonden. Om de opgaven op het gebied van groen te realiseren formuleren we in vervolg op de RSZ heldere normen en richtlijnen op het gebied van natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen en biodiversiteit. Deze richtlijnen zullen als leidraad dienen voor ontwikkelaars bij gebiedsontwikkelingen.

Aanbevelingen rondom het thema Klimaatadaptatie

Zorg voor voldoende groene ruimte om de groeiambitie rondom koelte in combinatie met grootschalige verdichting te accommoderen.
Deze aanbeveling is deels ook genoemd bij het thema Gezondheid, zie de reactie daar.
Groene wiggen en regionale groenparken spelen een cruciale rol in het tegengaan van hittestress. In de Ruimtelijke Strategie is opgenomen dat gebieden met een acute hittestress vergroend gaan worden. De volgende aandachtspunten gelden vanuit milieuperspectief.
Water en bodem sturend De Ruimtelijke Strategie legt vast dat water en bodem nadrukkelijker dan nu meegenomen dienen te worden bij gebiedsontwikkelingen. De hele stad ligt beneden NAP, dus op gemeentelijk schaalniveau is vanuit het perspectief van hoogteligging geen wezenlijk onderscheid te maken tussen verdichtingslocaties. Wel legt de gemeente vast locaties op hun klimaatadaptieve kenmerken (o.a. waterberging) te beoordelen. Oplossingen hiervoor dienen voornamelijk technisch gevonden te worden. Ten aanzien van hittestress is het volgende uitgangspunt mogelijk te weinig ambitieus: *"Om koelte de stad in te krijgen, houden we bestaande grote groene ruimtes (groene wiggen) in stand om te zorgen voor verbinding tussen het groen, water en biodiversiteit in en om de stad. ".* Daarnaast wordt ingezet op groen om de hoek en het beter benutten van bestaande parken en gezonde routes en plekken met voldoende schaduw tegen hittestress. Met de groeiambities schuilt het gevaar dat hier onvoldoende ruimte voor is. De vraag is of behoud van groene ruimten voldoende is om de groeiambitie rondom koelte in combinatie met grootschalige verdichting te accommoderen. Door nadere richtlijnen op te stellen ten aanzien van natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen (toekomstbestendig bouwen) wordt hier nader op gestuurd bij gebiedsontwikkelingen.

Beperk verharding in stedelijke gebieden en maak duidelijker hoe toekomstbestendig bouwen een plek krijgt in nieuwe ontwikkelingen.
Een evenwichtige verdeling van verhardingen voorkomt dat natuurlijke waterinfiltratie wordt belemmerd. Dit principe is uitgewerkt in de strategieën van het rapport WaterBodemBiodiversiteit. Hierin is o.a. opgenomen dat toekomstige woongebieden ook daadwerkelijk toekomstbestendig gebouwd worden. Dit heeft positieve effecten op het gebied van klimaatadaptatie. De wijze waarop dit aspect een plek krijgt in ontwikkelingen, is niet specifiek geduid in de RSZ. Volgend op de RSZ wordt gewerkt aan de Uitvoeringsagenda RSZ. Daarin zullen verschillende nieuwe omgevingsprogramma's worden voorgesteld als verdere uitwerking van de omgevingsvisie/RSZ. Daarbij wordt ook gedacht aan een omgevingsprogramma Kwaliteit van de Leefomgeving. Daarmee kan worden gestuurd op de waarde, beleving en toekomst van de ruimtelijke kwaliteit en het belang voor de leefbaarheid en gericht op een toekomstbestendige, gezonde en veilige buitenruimte die bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en gezondheidsbevordering. Daarnaast richt dit programma zich ook op verbetering van de kwaliteit van de gebouwde omgeving (waar onder gebouwspecifieke kwaliteitseisen ten aanzien van natuurinclusief bouwen en circulair bouwen) en het verbeteren van het gezonde leefmilieu (o.a. gericht op gezondheidsbescherming, fijnstof en milieuaspecten.

Aanbevelingen rondom het thema natuur

Stel het belang van biodiversiteit nadrukkelijker aan de orde in de Ruimtelijke Strategie en werk de natuurambitie concreter uit.
De Ruimtelijke Strategie beschrijft de natuurambitie in samenhang met de groene en blauwe ambities. Eén van de strategische keuzes is de zorg voor een klimaatbestendige en natuurinclusieve stad, waar het behouden en versterken van de biodiversiteit als voorname opgave is benoemd. Het belang van biodiversiteit komt ook nadrukkelijk aan de orde in het thema Groen, blauw en biodiversiteit (paragraaf 6.2 van de RSZ). We besteden geen expliciet aandacht aan natuurinclusief bouwen. Hiervoor wordt gedacht aan een omgevingsprogramma Kwaliteit van de Leefomgeving waarbinnen dit thema in samenhang met andere thema's zoals

klimaatadaptatie, natuur en gezondheidsbevordering verder wordt uitgewerkt in bijbehorende maatregelen en acties.

Aanbevelingen rondom het thema Historisch kapitaal

Biedt in de RSZ een concreter kader aan de proceskwaliteit van gebiedsontwikkelingen. Betrek hierbij de aanbevelingen uit het Post-45- project binnen de gemeente.
De proceskwaliteit van gebiedsontwikkelingen en de rol van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit wordt niet in de RSZ bepaald. Eerder zijn in de Visie Zoetermeer 2040 kwaliteit en diversiteit (waaronder ruimtelijke kwaliteit) al wel als belangrijke principes gedefinieerd, op basis waarvan in alle plannen en ontwikkelingen keuzes voor Zoetermeer 2040 worden gemaakt. De inhoud van de RSZ vormt daar een ruimtelijke vertaling van. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft een adviserende rol bij bouwplannen en ruimtelijke ontwikkelingen. De Commissie beoordeelt of plannen voldoen aan de eisen op het gebied van uiterlijk, materiaalgebruik, omgeving en passen binnen de geldende regels en beleidsnota's, waaronder de Omgevingsvisie Zoetermeer (Visie Zoetermeer 2040 + RSZ). De CRK adviseert het college van burgemeester en wethouders over omgevingsvergunningen en ruimtelijke ontwikkelingen. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit is meegenomen bij de ontwikkeling van de RSZ, zodat zij in de advisering op nieuwe stedelijke ontwikkelingen daar ook op kan aansluiten.
Ten aanzien van dit thema wordt in strategische keuze 3 het versterken van de ruimtelijke identiteit benadrukt met het uitgangspunt dat we uitgaan van het behoud van bestaande waardevolle gebouwen en omgevingen, waarbij we eerste de mogelijkheden onderzoeken voor herbestemming en/of inpassing in nieuwe ontwikkeling, voordat wordt overgegaan tot sloop.

Volgend op de RSZ wordt gewerkt aan de Uitvoeringsagenda RSZ. Daarin zullen verschillende nieuwe omgevingsprogramma's worden voorgesteld als verdere uitwerking van de omgevingsvisie/RSZ. Daarbij wordt ook gedacht aan een omgevingsprogramma Kwaliteit van de Leefomgeving. Daarmee kan worden gestuurd op de waarde, beleving en toekomst van de ruimtelijke kwaliteit. De kwaliteit van gebouwen en omgevingen is een aspect dat daarbij ook wordt meegenomen.

Aanbevelingen rondom het thema wonen en voorzieningen

De ambitie voor woningbouw kan hoog zijn, maar beperk het aantal te bouwen woningen tot waar je een leefbare stad kunt garanderen.
De RSZ onderschrijft dit. Mede op basis van de uitkomsten van het OER is in de RSZ een groeiambitie van 10.000 tot 16.000 woningen tot 2040 vastgelegd. In de RSZ is richting gegeven aan de verdere groei van de stad, waarbij tegelijkertijd ruimte is geboden aan behoud (en versterking) van de kernkwaliteiten van de stad. De uitgangspunten 'binnen de bestaande stad' doen daarmee recht aan de opgaven die de gemeente, naast groei, ook heeft.

Aanbevelingen rondom het thema Economie en werkgelegenheid

Sta op locaties binnen diverse bedrijventerreinen waar nu milieucategorie 2 is toegestaan, hogere milieucategorieën toe. Dit kan een kans bieden om verkleuring op andere bedrijventerreinen mogelijk te maken en ruimte creëren voor (ver-/uitplaatsing van) hogere milieucategorieën. Maak de knelpunten en dan vooral de ruimtevraag van bestaande bedrijven op Hoornerhage, inzichtelijk bij het toestaan van functiemenging. En zoneer bedrijvigheid tot de bestaande bedrijventerreinen om significante hinder voor de groeiopgave te voorkomen.
Deze aanbeveling is deels ook genoemd bij het thema Gezond milieu, zie de reactie daar.

Aanbevelingen rondom het thema energie en grondstoffen

Ontwikkel circulair beleid

Het beleid rondom circulariteit in Zoetermeer is in de opbouwende fase. Na In de 2e helft van 2025 zal de raad daarover een beleidsvoorstel behandelen. Dit circulaire beleid gaat wel in op de ruimtelijke randvoorwaarden maar nog niet zover dat circulaire eisen worden gesteld voor bouw en infrastructuur. Kansen op dit vlak worden uiteraard wel benut. Nieuwe circulaire ontwikkelingen zoals meervoudig multifunctioneel ruimtegebruik van bestaande bouw en infrastructuur verwerken we in de eerstvolgende actualisatie van de omgevingsvisie. Ook het uitgangspunt van strategische keuzes 3 voor behoud van gebouwen en structuren benadrukt het circulair gebruik.

Bied ruimte aan de energietransitie.

De RSZ benadrukt met strategische keuze 8 de noodzaak voor ruimte voor de energietransitie en de regie die daarop nodig is. De extra ruimte in de ondergrond en toenemende risico's vraagt regie vanuit de gemeente om de ondergrond en kwaliteit van bodem en buitenruimte te kunne borgen. Dit wordt verder toegelicht in de onderliggende thema's (hoofdstuk 6.7 Energietransitie en 6.8 Ondergrond).

Met het programma Energietransitie binnen de gemeente wordt er actief gestuurd om meer grip te krijgen op de opgaven en die concreter te koppelen aan oplossingsrichtingen.

Verken de mogelijkheden van warmtenetten, energiebesparing door particulieren en een hogere ambitie t.a.v. duurzame energieopwekking of opslag.
De RSZ benoemt wel de ambitie(s) op dit vlak maar voorziet niet in strategieën die aanleiding geven tot een reductie van het energieverbruik. Met het programma Energietransitie binnen de gemeente wordt er actief gestuurd om meer grip te krijgen op de opgaven en die concreter te koppelen aan oplossingsrichtingen.