



ZOETERMEER
Ontsluitingsweg Nutricia
Bestemmingsplan



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ontsluitingsweg Nutricia

Zoetermeer

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0637.Pzx-0001

projectnummer:
063700.20181418

opdrachtgever:
ir. R.A. Sips

planstatus

datum:
28-03-2019

status:
concept
ontwerp
vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.2	Aanleiding en doel	7
1.3	Vigerende bestemmingsplan	8
Hoofdstuk 2	Beleidskader	9
2.1	Rijksbeleid	9
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	10
2.3	Gemeentelijk beleid	13
2.4	Conclusie	17
Hoofdstuk 3	Bestaande situatie	19
3.1	Geschiedenis	19
3.2	Huidige gebruik	19
3.3	Bereikbaarheid plangebied	20
Hoofdstuk 4	Beschrijving plan	23
4.1	Planopzet	23
4.2	Beschrijving behoefte	24
Hoofdstuk 5	Milieu en leefkwaliteit	25
5.1	Bodemkwaliteit	25
5.2	Niet gesprongen explosieven	26
5.3	Bedrijven en milieuzonering	27
5.4	Wegverkeerslawaaï	28
5.5	Luchtkwaliteit	28
5.6	Externe veiligheid	31
5.7	Kabels en leidingen	32
5.8	Water	33
5.9	Natuurwaarden	35
5.10	Cultuurhistorie en archeologie	36
5.11	Duurzaamheid	37
5.12	Vormvrije mer-beoordeling	37
Hoofdstuk 6	Juridische vormgeving	39
6.1	Inleidende regels	39
6.2	Bestemmingsregels	39
6.3	Algemene regels	40
6.4	Overgangsrecht en slotregels	40

Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid	41
7.1	Financiële uitvoerbaarheid	41
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
Hoofdstuk 8	Handhaving	43

Bijlagen toelichting

Bijlage 1	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage 2	Quickscan Ecologie
Bijlage 3	Verslag inloopavond 10 januari

Regels

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	55
Artikel 1	Begrippen	55
Artikel 2	Wijze van meten	63
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	65
Artikel 3	Bedrijventerrein	65
Artikel 4	Groen	68
Artikel 5	Verkeer - Verblijfsgebied	70
Artikel 6	Leiding - Gas	71
Artikel 7	Leiding - Riool	73
Artikel 8	Leiding - Water	75
Hoofdstuk 3	Algemene regels	77
Artikel 9	Anti-dubbelregel	77
Artikel 10	Algemene afwijkingsregels	78
Artikel 11	Overige regels	79
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	81
Artikel 12	Overgangsrecht bouwwerken	81
Artikel 13	Overgangsrecht gebruik	82
Artikel 14	Slotregel	83

Bijlagen regels

Bijlage 1	Standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten
Bijlage 2	Staat van horeca-activiteiten



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het bestemmingsplangebied ligt ten noorden van de A12. Het plangebied wordt verder globaal begrensd door het bedrijf Nutricia ten westen van het plangebied, het bedrijventerrein Rokkehage ten oosten van het plangebied. Ten noorden van het plangebied ligt een voormalige gevangenis, enkele kantoren en een toekomstige woningbouwlocatie.



Figuur 1.1: Ligging van het plangebied.

1.2 Aanleiding en doel

In de afgelopen periode is er hard gewerkt aan het vinden van een oplossing voor een duurzame en veilige ontsluiting voor het vrachtverkeer van en naar Nutricia. Hiervoor bestaat een aantal aanleidingen. In 2008 heeft er op het kruispunt van de Eerste Stationsstraat en de Karel Doormanlaan een ongeval met dodelijke afloop plaatsgevonden. Door direct verkeersmaatregelen te treffen zijn verdere incidenten voorkomen (zo zijn er dodehoekspiegels geplaatst, zijn de voorsorteervakken in de Stationsstraat aangepast en is de bebording up-to-date gebracht), maar toch blijft de behoefte bestaan aan een duurzame en veilige oplossing voor de afwikkeling van het vrachtverkeer.

Het verbeteren van de fysieke leefbaarheid en veiligheid ter plaatse van het dorp is een andere belangrijke aanleiding. Op dit moment rijden er aanzienlijke aantallen vrachtwagens door woongebieden, zowel overdag als 's nachts. Dit is historische zo gegroeid. Deze situatie is echter niet meer van deze tijd en onwenselijk. Door het aan – en afrijdende vrachtverkeer van Nutricia direct via bedrijventerrein Rokkehage buiten de kern te houden verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid sterk.

Ook de ontwikkeling van Nutricia vormt aanleiding tot wijziging van de situatie. Nutricia is een innovatief en modern bedrijf dat zich richt op de toekomst. Een toekomst in Zoetermeer. Op dit moment is Nutricia bezig om haar bedrijfsprocessen te optimaliseren. Dit betekent investeren in een duurzame en toekomstbestendige bedrijfsvoering. Een ontsluiting die buiten de woongebieden ligt is hier onderdeel van, even als de mogelijkheid tot uitbreiding in de toekomst. De huidige situatie correspondeert hier niet meer mee. Nutricia toont zich maatschappelijk bewust en daarmee bereid te investeren in een duurzame ontsluiting en verbetering van de fysieke leefomgeving. De omvang die deze investering moet hebben is overigens nog een punt van discussie.

Ten slotte vormt de mogelijke woningbouwontwikkeling op de locatie Nutrihage aanleiding om de ontsluiting van Nutricia te verduurzamen. Zoetermeer en specifiek ook het dorp, heeft behoefte aan woningbouw. Om woningbouw op deze plek te realiseren is een bestendige situatie ten aanzien van het aan- en afrijdende vrachtverkeer noodzakelijk.

1.3 Vigerende bestemmingsplan

De beoogde ontsluitingsweg past niet in de vigerende bestemmingsregelingen en voor de ontwikkeling dient dan ook een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. Voor de gronden waar de ontsluitingsweg beoogd is, gelden verschillende bestemmingsplannen. Ten noordwesten van het plangebied geldt momenteel het bestemmingsplan 'Dorp II' (vastgesteld 26 februari 1979). Voor het zuidwestelijke deel geldt het bestemmingsplan 'Nutrihage' (vastgesteld 25 november 2014). Voor het oostelijke/noordoostelijke deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Noordelijke bedrijventerreinen' (vastgesteld 24 juni 2013). Tevens gelden voor de gronden de Parapluherziening 'Parkeren en Geluidsgevoelige objecten'.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) en Barro

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker vooropstaat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De voorgaande (hoofd)doelstellingen zijn in de structuurvisie vertaald naar de onderstaande nationale belangen. Deze zijn – direct of indirect – ook opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarmee zij juridisch doorwerken in bestemmingsplannen.

- Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.
- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
- Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Toetsing

Bij de ontwikkeling van de ontsluitingsweg zijn op de beoogde locatie geen rijksbelangen in het geding.

Besluit ruimtelijke ordening

In Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is vastgelegd dat toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving moet bevatten 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.

Toetsing

Uit de handreiking ladder en jurisprudentie blijkt dat infrastructuur niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt gezien. Het gaat bovendien om een ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. De behoefte aan een nieuwe verkeersveilige ontsluiting voor Nutricia is in de inleiding beschreven.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Visie Ruimte en mobiliteit (geconsolideerde versie juni 2018)

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De (VRM) geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

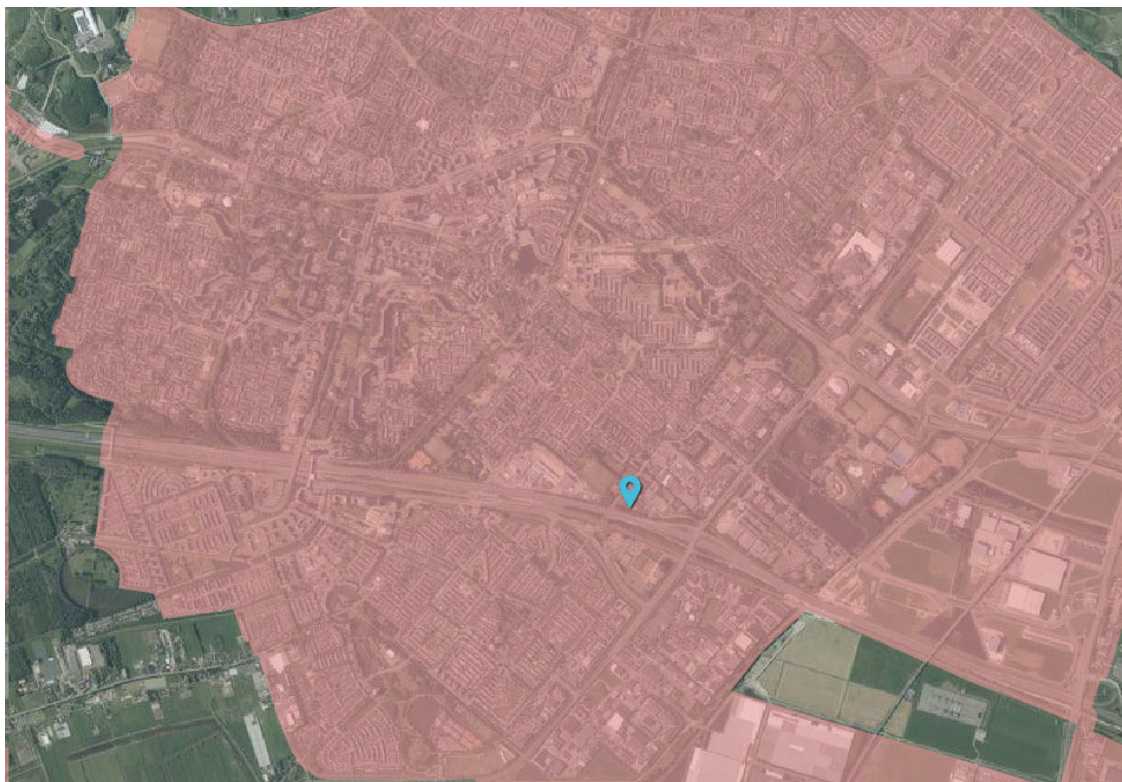
Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Bij de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) horen: de Visie Ruimte en Mobiliteit, de Verordening Ruimte, het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit.

In de VRM zijn 4 rode draden te onderscheiden:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling geeft mede invulling aan rode draad 1 door het beter benutten en opwaarderen van bestaande netwerken en bebouwde ruimte. De provincie wil de bebouwde ruimte beter benutten. Onder “bebouwde ruimte” wordt het stelsel verstaan van de stedelijke agglomeratie, het systeem van kernen en linten en het logistiek-industrieel systeem. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren.



Figuur 2.1 Uitsnede visiekaart beter benutten bebouwde ruimte

Completering en betere benutting mobiliteitsnetwerk

De provincie benadert het mobiliteitssysteem als één geheel, waarin de verschillende modaliteiten optimaal worden verknoopt. Netwerken van verschillende overheden grijpen op elkaar in. De provincie wil het eigen netwerk op orde krijgen, opwaarderen en goed beheren en onderhouden. Het mobiliteitsnetwerk wordt compleet gemaakt en beter benut. Dat vindt plaats door:

- op orde brengen en opwaarderen van het netwerk,
- betere benutting infrastructuurnetwerk door afstemmen aanbod op vraag naar mobiliteit,
- verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.

Toetsing

In dit geval gaat het om het verbeteren en veiliger maken van het lokale netwerk.

Programma ruimte (geconsolideerde versie juni 2018)

Het plangebied is in het programma ruimte aangemerkt als bedrijventerrein. De bedrijventerreinen vormen een belangrijke voorwaarde voor de Zuid-Hollandse economie. De schaarse ruimte moet zo efficiënt mogelijk worden benut met aandacht voor kwaliteit. Kwalitatief goede bedrijventerreinen zijn nodig voor een optimaal vestigingsklimaat voor het gehele Zuid-Hollandse bedrijfsleven. Het op lange termijn in evenwicht brengen van de vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen een belangrijk uitgangspunt voor het bedrijventerreinenbeleid. Het gaat om een combinatie van het beter benutten van bestaande, kwalitatief goede bedrijventerreinen en het ontwikkelen van nieuwe locaties die kwalitatief toegevoegde waarde hebben ten opzichte van de bestaande voorraad.

Toetsing

In dit geval wordt de bereikbaarheid van een deel van het bestaande bedrijventerrein verbeterd. Hierdoor wordt de locatie van Nutricia beter benut en zal een gunstig effect hebben op de leefbaarheid van naastgelegen woongebieden. Overigens zal een deel ten noorden van Nutricia worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw. Hierover zijn de afspraken gemaakt.



Figuur 2.2 Uitsnede kaart strategie voor bedrijventerreinen

Verordening Ruimte (geconsolideerde versie juni 2018)

Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan een verordening er 1 is. De Verordening ruimte 2014 stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. De ontwikkeling is hierna getoetst aan de relevante artikelen uit de actuele verordening.

Artikel 2.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Lid 1 Stedelijke ontwikkelingen

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

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

Toetsing

Het initiatief is in paragraaf 2.1 getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Het betreft een ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied die niet als stedelijke ontwikkeling wordt gezien.

Artikel 2.2.1 Ruimtelijke kwaliteit

Lid 1 Ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

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.

Toetsing

Het gebied is aangemerkt als 'steden en dorpen'. Kenmerken als de identiteit van de plek (historische, culturele, toeristische en ruimtelijke kenmerken), de geografische strategische ligging in het stedelijk netwerk en de aanwezige en nieuwe economische dragers maken van iedere stad en ieder centrum in het systeem een unieke plek met een eigen (ruimtelijke) karakteristiek. Een brede waaier aan woon- en werkmilieus is een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Als herstructurering, transformatie of verdichting plaatsvindt binnen de stad, dan draagt dit bij aan de versterking van de ruimtelijke karakteristiek. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van de groen- en waterstructuur als onderdeel van het stads- en dorpsontwerp.

De hoogstedelijke centrumgebieden kennen een hoge bereikbaarheid en sterke identiteit. Ze bieden

plaats aan (inter)nationale voorzieningen en bijzondere stedelijke woonmilieus.

De voor deze ontwikkeling relevante richtpunten zijn:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
- Bij bedrijventerreinen krijgt de beeldkwaliteit van de randen, een goede ontsluiting en de samenhang met de omgeving extra aandacht.

Het initiatief is niet in strijd met de richtpunten en geeft invulling aan een goede ontsluiting van een bestaand bedrijventerrein. Hiermee wordt aangesloten bij de bestaande gebiedsidentiteit en is sprake van inpassen. Lid 2 tm 6 zijn in dit geval niet van toepassing.

2.3 Gemeentelijk beleid

Verkenningnota Structuurvisie 2030 (2011)

De Verkenningnota omvat een aantal thematische verkenningen en wensbeelden die voortbouwen op de opgaven uit de Stadsvisie 2030 en draagt tevens een aantal nieuwe beleidsideeën aan die als onderzoeksvragen in de Omgevingsvisie worden meegenomen.

Toetsing

Het plangebied maakt in de nota deels onderdeel uit van de hoogdynamische A12-zone en bestaand bedrijventerrein. Het bestaand bedrijventerrein is aangemerkt als transformatie gebied voor een gemengd gebied met de combinatie kantoren en bedrijven.

Stadsvisie 2030 (2008)

De Stadsvisie 2030, die op 15 december 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad van Zoetermeer, 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.

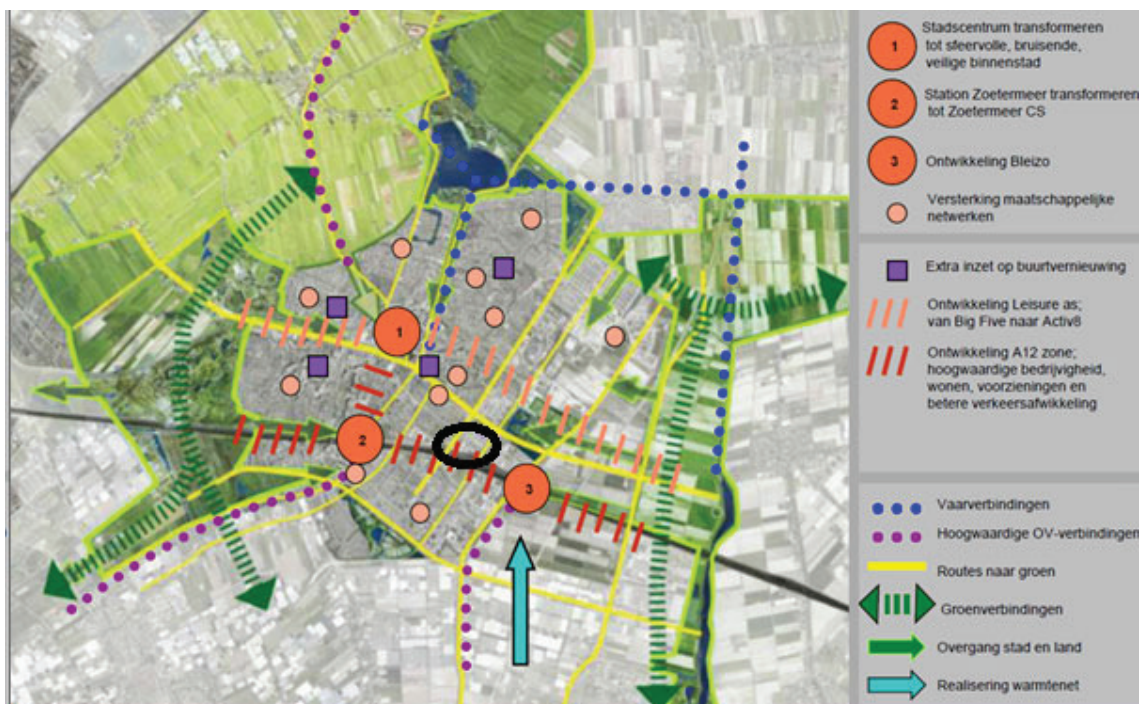
In het kader van dit bestemmingsplan is met name opgave 8 (A12 zone ontwikkelen van een hinderlijke tot een verbindend element) van belang.

De A12 legt beperkingen op voor wat langs de A12 kan worden gebouwd, terwijl daar juist nog veel onbenutte ruimte ligt. De genoemde geluidhinder is afgenomen door de plaatsing van geluidschermen.

Toetsing

Het plangebied is aangeduid als 'Ontwikkeling A12 zone' hier is hoogwaardige bedrijvigheid, wonen, voorzieningen en betere verkeersafwikkeling gewenst.

Het planvoornemen voorziet in de ontwikkeling van een ontsluitingsweg. Hiermee wordt een betere verkeersafwikkeling voorzien en bestemmingsverkeer voor Nutricia uit het woongebied geweerd.



Figuur 2.3 Uitsnede kaart Stadsvisie 2030 en plangebied (zwarte cirkel).

Waterplan Zoetermeer (2002)

Het Waterplan Zoetermeer is opgesteld door de gemeente Zoetermeer, het indertijd nog bestaande waterschap Wilck en Wiericke, dat inmiddels deel uitmaakt van het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. De doelstelling van het Waterplan Zoetermeer is het behouden en versterken van een duurzaam watersysteem. Kortom een watersysteem dat betrouwbaar, levend en boeiend is. Om ook in de toekomst een veilig en goed functionerend watersysteem in Zoetermeer te behouden, moet er meer ruimte voor water worden gerealiseerd. In het stedelijk gebied wordt daarnaast ingezet op het vertragen van piekafvoeren, onder meer door het toepassen van open verharding of het realiseren van vegetatiedaken. In het Waterplan Zoetermeer is tevens aangegeven dat er gestreefd wordt naar een hoge belevingswaarde van het water. Hiermee wordt water bedoeld dat er aantrekkelijk uitziet, goed zichtbaar is, niet stinkt en past in de stedelijke omgeving. Water biedt aantrekkelijke recreatiemogelijkheden en zorgt voor afwisseling in het landschap. Door variatie van de oevers kan de belevingswaarde van het water vergroot worden.

Toetsing

In de paragraaf 5.8 wordt verder ingegaan op welke wijze in dit plan rekening is gehouden met het aspect water. De conclusie is dat dit plan geen nadelige gevolgen heeft voor het behouden en het versterken van een duurzaam watersysteem.

Gemeentelijk rioleringsplan Zoetermeer 2016-2020

Goede riolering is nodig voor de bescherming van de volksgezondheid, het milieu en het tegengaan van wateroverlast. In het GRP wordt vastgelegd hoe de gemeente zorgt voor deze riolering.

Het GRP is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen de gemeente Zoetermeer, het Hoogheemraadschap van Delfland, het Hoogheemraadschap van Rijnland, het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard en Grontmij.

Toetsing

In de paragraaf 5.8 wordt verder ingegaan op welke wijze in dit plan rekening is gehouden met riolering. Wel kan geconcludeerd worden dat het voorliggende plan geen nadelige gevolgen heeft voor de riolering in en nabij het plangebied.

Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030 (2017)

Het afgelopen decennium heeft de gemeente Zoetermeer met haar partners invulling gegeven aan de Nota Mobiliteit uit 2005. De doelen die in deze Nota zijn gesteld, zijn verwezenlijkt. Twaalf jaar later is dit beleid tegen het licht gehouden en waar nodig geactualiseerd. Dat heeft geresulteerd in deze Mobiliteitsvisie 2017 - 2030, waarin een nieuwe kijk op de mobiliteit van de toekomst is ontwikkeld. Een visie die past binnen het integraal en gebiedsgericht denken. Een visie bovendien, die rekening houdt met de laatste maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. De verwachting is dat de komende jaren maatschappelijke en technische veranderingen zich nog sterker dan voorheen zullen doorzetten. Een richtinggevende mobiliteitsvisie met veel flexibiliteit en mogelijkheden van uitwisseling tussen de modaliteiten kan hiervoor zorg dragen. De keuzes die gemaakt zijn in de Mobiliteitsvisie sluiten aan bij recente beleidsdocumenten van de gemeente Zoetermeer, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), provincie Zuid-Holland en het Rijk.

In deze visie wordt de ontwikkeling van de ontsluitingsweg voor Nutricia ook expliciet benoemd als gewenste nog te ontwikkelen weg.

Toetsing

Op het aspect verkeer en vervoer is in paragraaf 4.1 ingegaan.

Parkeerbeleid (2012)

Op 21 mei 2012 heeft de gemeenteraad de Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer en de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels opgesteld.

Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer

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

Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels

In de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels zijn voor uiteenlopende functies en voorzieningen parkeernormen opgenomen. Bij de parkeernormen is veelal sprake van een bandbreedte en kan per situatie bepaald worden welke norm binnen de bandbreedte het meest geschikt is. De parkeernormen worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen. Het parkeernormenbeleid van de gemeente Zoetermeer is dan ook bedoeld om parkeeroverlast door nieuwe ontwikkelingen te voorkomen. Er zijn echter altijd situaties die enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de parkeernormen. Hiertoe bevat de nota uitvoeringsregels welke kunnen worden toegepast. De parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente. Indien nader onderbouwd, bestaat de mogelijkheid om af te wijken van de parkeernormen. Bij nieuwe ontwikkelingen geldt dat parkeercapaciteit zoveel mogelijk binnen de ontwikkelkavel (op eigen terrein) moet worden aangelegd. Als dat in alle redelijkheid en billijkheid niet lukt, dan kan gekeken worden of de gemeente binnen de kaders van de overige beleidsuitgangspunten de restvraag aan parkeerplaatsen in het openbare gebied kan realiseren.

Toetsing

Op het aspect parkeren is in paragraaf 4.1 ingegaan.

Actieplan Verkeersveiligheid (2013)

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

Actieplan Fiets 2014-2030 (2014)

Bij nieuwe ontwikkelingen moet de fiets en de potentie daarvan als ruimtelijke drager uitdrukkelijk worden meegewogen.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt de bereikbaarheid voor fietsers getoetst aan de netwerkkaart en het gewenste toekomstige netwerk voor zover mogelijk ingevuld.

Toetsing

Het woongebied wordt aangesloten op het hoofdnetwerk. Er is geen sprake van ontbrekende schakels in het plangebied. Op dit aspect is in paragraaf 4.1 nader ingegaan.

Welstandsnota (2012)

Voor vrijwel het gehele plangebied geldt een intensief welstandsbeleid. Het gebied valt onder gebied 14 'snelweg, hoofdwegenstelsel en RandstadRail'. Het welstandsbeleid is gericht op continuïteit in de beleving van de wegenstructuur en het zichtbaar maken van de ruimtelijke kwaliteit van de stad. De aanvullende welstandscriteria richten zich op:

- de karakteristieken van het onderdeel van het hoofdwegenstelsel en de gewenste ontwikkelingen;
- de betekenis van stadsentrees, knopen en stadsranden in juiste onderlinge verhouding;
- het belang van een stedelijk front en de daarbij behorende ensemblewerking, in goed evenwicht met de individuele plaats en kwaliteit van een gebouw als onderdeel van een compositie;
- de onderlinge verhouding tussen weg en bebouwing, begroeiing of openheid van de omgeving;
- een ordentelijke terreinaanleg met goede vormgeving;
- zichtlocaties waarop een al te nadrukkelijke confrontatie met bedrijven schadelijk kan werken op het gewenste rustige stadsbeeld;
- de gemoderniseerde RandstadRail en de vormgevingsconsequenties voor het bouwen in de omgeving van de haltes.

Toetsing

In het kader van de procedure van de omgevingsvergunning worden de plannen getoetst of deze voldoen aan de criteria uit de Welstandsnota.

Nota Grondbeleid (2011)

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

Toetsing

Op het aspect financiële uitvoerbaarheid wordt ingegaan in paragraaf 7.1.

Groentrilogie van Zoetermeer

Gelijktijdig met de Groenkaart is ook de Visie Biodiversiteit vastgesteld en in 2011 is het Bomenbeleid vastgesteld door de gemeenteraad. Samen vormen deze documenten als het ware de 'groentrilogie' van Zoetermeer.

De Groenkaart

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

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

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

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

Visie Biodiversiteit

Halverwege de jaren '60 van de vorige eeuw maakte Zoetermeer een flinke groei door. Toen al stond de ontwerpers van Zoetermeer een groene, natuurrijke stad voor ogen. Doordat er snelgroeïende, overwegend inheemse boomen struiksoorten geplant werden en dankzij een gifvrij, natuurlijk groenbeheer kon zich er een grote verscheidenheid aan in het wild levende plant- en diersoorten vestigen. Het natuurbeleid staat sinds 1999 vastgelegd in een gemeentelijk natuurbeleidsplan.

De ambitie van de gemeente is om de biodiversiteit en de waardering van de inwoners hiervoor, op peil te houden en waar mogelijk te vergroten. Dat moet gebeuren binnen de financiële mogelijkheden van de gemeente.

Bomenbeleid

Het behoud van het bomenbestand in Zoetermeer staat onder druk. Veel bomen zijn aan het einde van hun levensduur, hebben ondergronds of bovengronds te weinig groeiruimte of kampen met ziektes.

Met deze notitie wordt vastgelegd de wijze waarop omgegaan wordt met het bomenbestand in Zoetermeer. Het vormt een toetsingskader voor de aanplant, verwijdering, vervanging en het beheer van bomen. Uitgangspunt is dat het groene karakter van Zoetermeer behouden blijft.

Toetsing

In paragraaf 5.9 is nader ingegaan op de natuurwaarden in en rondom het plangebied. Ook wordt in deze paragraaf onderzocht of de ontwikkeling van invloed is op beschermde natuurgebieden in de omgeving.

2.4 Conclusie

In paragraaf 2.1 t/m 2.3 is de ontwikkeling getoetst aan het actuele relevante beleid en is de woningbehoefte beschreven. Hieruit blijkt dat er behoefte is aan woningen in Zoetermeer en dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de beleidsuitgangspunten.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Geschiedenis

Vanaf ongeveer het jaar 1000 trok men vanaf de kust en de rivieren het veengebied in om daar nieuwe nederzettingen te stichten. De eerste bewoners van Zoetermeer vestigden zich langs de oevers van de Noord-Aasche Vliet en het Zoetermeerse Meer (nu de Zoetermeerse Meerpolder). Het gebied was toen drassig met meren, riviertjes, moerassen en kreupelhout. Om het drassige land te kunnen gebruiken als akkerland moest het worden ontwaterd. Men groef sloten om het water af te voeren naar natuurlijke stromen. Om instromend water tegen te houden werden dijken of kaden als waterkering aangelegd.

In de veertiende en vijftiende eeuw werd er op steeds grotere schaal turf gestoken. Later werd er zelfs tot onder de waterspiegel ontveend om te kunnen voldoen aan de vraag naar turf voor de laken- en bierindustrie in de omliggende steden.

Een groot deel van de oorspronkelijk middeleeuwse laagveengronden rond het dorp Zoetermeer/Zegwaard kwam zo permanent onder water te staan. Vanaf het midden van de 17^e eeuw werden deze uitgeveende plassen rondom Zoetermeer en Zegwaard drooggemalen, waarbij de zogenoemde droogmakerijen ontstonden. Het plangebied ligt in de Binnenwegse Polder die is drooggemalen in de periode 1701-1706. Na ontvening van de Binnenwegsche Polder is het gebied in gebruik geweest als landbouwgebied. Vanaf begin jaren '60 is het gebied bouwrijp gemaakt ten behoeve van de aanleg van de bedrijventerreinen Rokkehage.

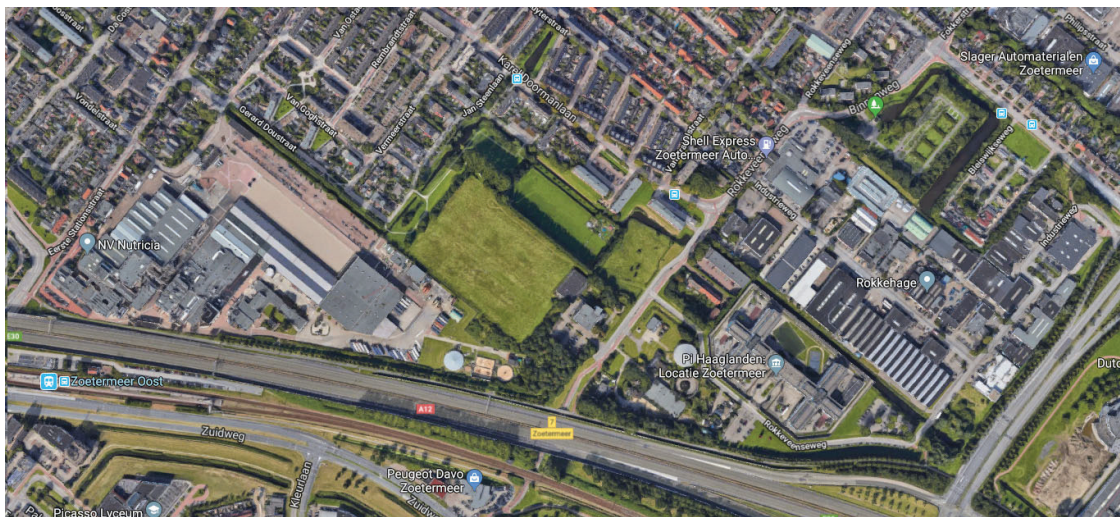
In 1896 werd in Zoetermeer de voorloper op van het huidige Nutricia Advanced Medical Nutrition opgericht: de Stoomzuivelfabriek. Oorspronkelijk werd margarine geproduceerd. Niet veel later ging het bedrijf over op het produceren van een vervanger voor moedermelk. Inmiddels betreft de productie een breed assortiment van producten.

3.2 Huidige gebruik

Het meest westelijke deel van het plangebied bestaat uit grasveld, bomen, bosschages en nog in gebruik zijnde installaties behorend bij Nutricia. Verder ligt er een fietspad met een verbinding onder de rijksweg A12 door. Naast het fietspad staat een twee-onder-één-kap woning met bijbehorende tuin. In het voormalige HEMA-magazijn is nu een ateliercomplex, de BaZtille, gevestigd. Het complex wordt beheerd door de Stichting Ateliers Zoetermeer (SAZ). De gemeente Zoetermeer is eigenaar van de grond.

Het plangebied ligt ten zuiden van de penitentiaire inrichting, waar momenteel woonwagens (Oude Gemaal) staan. De Rokkeveenseweg is voor het overgrote deel gelegen in het plangebied.

Verder loopt het plangebied dwars door het bedrijventerrein Rokkehage om vervolgens uit te komen bij de Oostweg.



Figuur 3.1: De directe omgeving van het plangebied

Functies in directe omgeving

Ten noorden van het plangebied is met name functie wonen aanwezig. Het betreft een nog te ontwikkelen woonwijk en de woonwijk Dorp. Ten oosten van het plangebied is het bedrijventerrein Rokkehage gevestigd. De A12 ligt ten zuiden van het plangebied. Ook ten zuiden van de A12 zijn bedrijfsfuncties aanwezig. Het bedrijf Nutricia ligt ten westen van het plangebied.

Gezoneerd industrieterrein

Vrijwel het gehele plangebied is in de bestaande situatie aangewezen als gezoneerd industrieterrein.

3.3 Bereikbaarheid plangebied

Gemotoriseerd verkeer

In de huidige situatie wordt het plan ontsloten via de Eerste Stationsstraat. De Eerste Stationsstraat is ingericht met een éénrichtingsregime in noordelijke richting. Aankomend verkeer bereikt Nutricia via de Zuidweg en Oostweg. Vertrekend verkeer ontsluit via de Karel Doormanlaan, Binnenweg en Bleiswijkseweg naar de hoofdstructuur van de Oostweg. Met name deze vertrekkende route leidt er toe dat het vrachtverkeer door de wijk het dorp rijdt waar dit niet gewenst is in verband met de verkeersveiligheid.

In de toekomstige situatie zal het vrachtverkeer over de nieuwe ontsluitingsweg worden afgewikkeld. Deze weg is ten noorden van de A12 gesitueerd en zal in oostelijke richting aansluiten op de Rokkeveenseweg. Vervolgens wordt het via de Industrieweg en Bleiswijkseweg ontsloten op de Oostweg. Op deze manier worden de wegen in het dorp, met name de Eerste Stationsstraat en de Karel Doormanlaan, ontlast van het vrachtverkeer van Nutricia.

Duurzaam Veilig

Op basis van het Duurzaam Veilig-principe zijn de wegen in Zoetermeer in verschillende categorieën ingedeeld. De categorisering is gebaseerd op de functie, verkeersintensiteiten, gebruik en vormgeving van de wegen. Door de categorisering te versterken kan de functionaliteit, vindbaarheid en herkenbaarheid van en in de wijk toenemen en daarmee ook de voorspelbaarheid (wat op een weg verwacht kan en mag worden). Hierdoor kan een duurzame basis gelegd worden voor een verkeersveilige wijk. De verschillende typen wegen zijn: stroomwegen, (intensieve/drukke en extensieve/rustige) gebiedsontsluitingswegen, en erftoegangswegen. In en nabij het plangebied zijn alle genoemde typen aanwezig:

Stroomwegen

Stroomwegen zijn wegen die deel uitmaken van de hoofdwegenstructuur van Zoetermeer. De maximumsnelheid op stroomwegen bedraagt overwegend 70 km/u en op deeltrajecten 50 km/u. De dichtstbij het plangebied gelegen stroomwegen zijn de Zuidweg en Oostweg.

Intensieve/drukke gebiedsontsluitingswegen

Intensieve oftewel drukke gebiedsontsluitingswegen zijn wegen, die in intensiteit of in betekenis van dusdanig belang zijn, dat hierop in principe geen langzaam verkeer is toegelaten. De wegen hebben als functie de wijkdelen vlot bereikbaar te maken. Fietzers en voetgangers moeten gebruik maken van de naast de rijbaan gesitueerde en door markering gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden en voetpaden. Er is langs deze wegen bij voorkeur geen parkeer gelegenheid op of naast de rijbaan aanwezig. Op de wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. De Binnenweg en Bleiswijkseweg nabij het plangebied zijn gecategoriseerd als een intensieve/drukke gebiedsontsluitingsweg.

Extensieve/rustige gebiedsontsluitingswegen

Deze wegen hebben tot doel woningen, winkels, voorzieningen en bedrijven bereikbaar te houden. In principe dienen langzaamverkeersstromen ook op deze gebiedsontsluitingswegen te beschikken over vrijliggende fiets- en voetpaden. Op deze wegen geldt een maximale snelheid van 50 km/u. Nabij het plangebied zijn de Rokkeveenseweg en de Karel Doormanlaan gecategoriseerd als extensieve/rustige gebiedsontsluitingswegen. Beide wegen zijn dan ook voorzien van fietsstroken.

Erftoegangswegen

Deze wegen hebben net als de extensieve/rustige gebiedsontsluitingswegen tot doel woningen, winkels en bedrijven bereikbaar te maken en te houden. De erftoegangswegen bevinden zich echter binnen grote verblijfsgebieden waarbinnen een gemengde verkeersafwikkeling tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer wordt voorgestaan. Kruisingen tussen erftoegangswegen zijn bij voorkeur gelijkwaardig (rechts voorrang) en voorzien van een kruispuntmaatregel. Binnen de verblijfsgebieden geldt op de erftoegangswegen een maximumsnelheid van 30 km/u.

Ontsluiting langzaam verkeer

Fietsverkeer

Met het 'Actieplan Fiets (2014)' streeft de gemeente Zoetermeer naar meer duurzame mobiliteit in de stad. In het actieplan zijn doelen gesteld met betrekking tot de fietsstructuur en het gebruik van de fiets in de gemeente. In Zoetermeer is een fietsnetwerk aanwezig in een stervorm. Hierin lopen belangrijke radiale fietsroutes vanuit het centrum van de stad (het Stadshart en de Dorpsstraat) richting de verschillende woonwijken en stadsdelen. De volgende netwerken onderscheiden op basis van functie, vormgeving en gebruik:

- regionaal fietsnetwerk;
- hoofdnetwerken;
- verbindend fietsnetwerk;
- verbindend fietsnetwerk plus.

Nabij het plangebied lopen enkele fietsroutes welke onderdeel zijn van het hoofdnetwerk voor fietsers in Zoetermeer. Het betreft de fietsroute via de Eerste Stationsstraat tussen Rokkeveen en het 'oude dorp' ten westen van het plangebied. Deze route vormt tevens onderdeel van het recreatieve hoofdnetwerk richting het buitengebied ten zuidwesten van Zoetermeer (Balijbos/Delftsehout) en van het regionale fietsnetwerk binnen Haaglanden. Ten noorden van het plangebied is de Bleiswijkseweg onderdeel van de fietsverbindingen tussen het centrum van Zoetermeer en het recreatieve hoofdnetwerk richting het zuidoosten buiten de stad (Bleiswijk).

Tevens bevinden zich enkele verbindende schakels uit het fietsnetwerk langs de Rokkeveenseweg tussen Rokkeveen en Benthuisen, welke zijn vervolg heeft via de Zegwaartseweg. Beide fietsroutes kruisen de A12 ongelijkvloers (fiets tunnels voor langzaam verkeer) in zuidelijke richting. Aan de zuidzijde van het

plangebied bevindt zich een belangrijke fietsroute parallel aan de A12 (noordzijde) welke onderdeel is van de regionale fietsroute tussen Gouda en Den Haag. Vanaf het hoofdnetwerk kan geheel Zoetermeer goed bereikt worden via het netwerk van verbindende fietspaden en -routes enerzijds en kan anderzijds het plangebied goed bereikt worden per fiets vanuit geheel Zoetermeer.

Voetgangers

De voetpadenstructuur ligt parallel aan de fietspadenstructuur. Langs de meeste wegen zijn voetpaden aanwezig. Ook kunnen voetgangers net als de fietsers de A12 ongelijkvloers kruisen via de tunnels voor langzaam verkeer onder de A12 en de Eerste Stationsstraat en de Rokkeveenseweg. Door de nieuwe ontsluiting is het plangebied tevens vanuit oostelijke richting, het bedrijventerrein Rokkehage, bereikbaar voor voetgangers.

Hoofdstuk 4 Beschrijving plan

4.1 Planopzet

Route

Het tracé voorziet in één route voor het aan- en afrijden naar Nutricia. Vrachtverkeer met de bestemming Nutricia kan vanaf de A12 via de Oostweg het bedrijventerrein Rokkehage oprijden. Vervolgens rijdt men via de Industrierweg de Rokkeveenseweg op aan de oostzijde van de penitentiare inrichting. Vanaf de bocht zal een nieuw tracé worden aangelegd, evenwijdig aan de A12. Het traject loopt over de fietstunnel, zodat de hoofdfietsverbinding vrij blijft liggen. Vervolgens loopt het traject om de bassins van Nutricia heen naar de nieuwe ingang van Nutricia.

Groenstructuur en water

De geluidswerende maatregelen langs de toekomstige ontsluiting van Nutricia leveren een kans op voor een groene afscherming tussen de ontsluitingsweg en de nieuw te ontwikkelen woonwijk. De bestaande watergang wordt meer naar het zuiden verlegd om plaats te bieden aan de nieuwe ontsluiting. Hierdoor krijgt de watergang meer oppervlak aan water.

Ontsluiting

Voor de ontsluiting van Nutricia wordt een nieuwe weg gerealiseerd parallel aan de A12 via het bedrijventerrein Rokkehage naar de Oostweg. Door deze ontsluiting zal het vrachtverkeer niet langs de nieuwe beoogde woonwijk worden afgewikkeld waardoor geen hinder van vrachtverkeer wordt ondervonden. Bovendien zullen zowel de Eerste Stationsstraat, de Karel Doormanlaan, de Rokkeveenseweg en de Fokkerstraat/Bleiswijkseweg worden ontlast.

Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

Het verkeer wat wordt verplaatst is gebaseerd op het akoestisch onderzoek naar inrichtingslawaaï voor beoogde nieuwe woningen ten noorden van Nutricia. In dit onderzoek is uitgegaan van 756 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal), waarvan 70 personenauto's, 34 bestelbussen en 652 vrachtwagens. De voormalige ontsluiting wordt ontlast met dit verkeer. De nieuwe ontsluiting via Rokkeveenseweg en Industrierweg naar de Bleiswijkseweg en Oostweg wordt hierdoor drukker. De Industrierweg heeft in het verkeersmodel van Zoetermeer (prognosejaar 2022) een intensiteit van circa 1.100 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Inclusief de nieuwe ontsluitingsweg zal de intensiteit, inclusief autonome groei circa 2.000 mvt/etmaal bedragen in de planhorizon, 10 jaar na planvoornemen. De Industrierweg heeft voldoende capaciteit om deze verkeerstoename te verwerken. De Bleiswijkseweg ontsluit in de huidige situatie reeds het vertrekkende deel van het verkeer van Nutricia. Met een intensiteit van circa 12.000 mvt/etmaal heeft het naar verwachting voldoende restcapaciteit om ook het aankomend verkeer te ontsluiten. De Oostweg heeft een grote verwerkingscapaciteit en ontsluit ook reeds het vertrekkende verkeer in de huidige situatie. Er worden geen knelpunten in de verkeersafwikkeling verwacht.

Verkeersveiligheid

In het Actieplan Verkeersveiligheids (2013) worden ambities over verkeersveiligheid uit andere (verkeers)beleidsstukken geconcretiseerd. Het actieplan bouwt verder op het duurzaam veilig-principe. Met het actieplan zijn projectgroepen samengesteld waarbinnen de komende jaren wordt gewerkt om met behulp van participatie, voorlichting, handhaving, verkeerseducatie en de verkeersveiligheid te verbeteren.

De verplaatsing leidt er toe dat het vrachtverkeer niet meer wordt ontsloten via 'woonstraten', maar via het bedrijventerrein Rokkehage. Het past daarmee in het kader van duurzaam veilig beter bij de functie van de weg en de wegenstructuur van Zoetermeer.

Parkeren

Het gemeentelijk parkeerbeleid is vastgelegd in de Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer (2012) en de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels (2012).

Er wordt voorzien in een nieuwe vrachtwagen parkeerplaats op het stuk groen aan de Rokkeveenseweg. In de nadere uitwerking van de definitieve ontsluitingsweg zal worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor auto's en vrachtwagens. Hierbij wordt ook gekeken naar de compensatie van de parkeerplaatsen die met de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg niet op dezelfde plaats terugkeren.

Conclusie

De bereikbaarheid van het plangebied voor de verschillende vervoerswijzen is goed te noemen. De ontsluiting op de Rokkeveenseweg zal naar verwachting niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Ook op het gebied van verkeersveiligheid zijn in deze situatie geen knelpunten te verwachten gezien de duurzaam veilige uitvoering. De parkeerbehoefte zal moeten voorzien in de parkeerbehoefte op basis van de parkeernormen uit het gemeentelijk beleid.

4.2 Beschrijving behoefte

In 2008 heeft er op het kruispunt van de Eerste Stationsstraat en de Karel Doormanlaan een ongeval met dodelijke afloop plaatsgevonden. Door direct verkeersmaatregelen te treffen zijn verdere incidenten voorkomen (zo zijn er dodehoekspiegels geplaatst, zijn de voorsorteervakken in de Stationsstraat aangepast en is de bebording up-to-date gebracht), maar toch blijft de behoefte bestaan aan een duurzame en veilige oplossing voor de afwikkeling van het vrachtverkeer.

Nutricia verwacht een groei in aantal verkeersbewegingen.

De voorliggende ontsluiting voorziet hierin en kan ook naar de toekomst toe meer verkeer aan. Daarbij weert de ontsluitingsweg het vrachtverkeer en bijkomende trillingen, fijnstof en geluid uit het woongebied.

Hoofdstuk 5 Milieu en leefkwaliteit

5.1 Bodemkwaliteit

Beleid en normstelling

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 projectlocatie. 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.

Onderzoek

Bodemkwaliteitskaart

Volgens de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Zoetermeer en de Milieudienst Midden-Holland (2016-2021) is het plangebied ingedeeld in zone 6 'Uitbreidingen 1940-1970' (zuid+west). Dit houdt in dat de bodem in het algemeen voldoet aan de ontgravingsklasse 'wonen'.

Bodemonderzoek

Het onderzoek in Bijlage 1 dateert van 29 april 2013. Het onderzoek omvat een klein deel van het plangebied. Het meest westelijke deel van het plangebied, van Nutrica tot aan het fietspad, is in dit onderzoek meegenomen. Omdat het bodemonderzoek ouder is dan 5 jaar is in het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning(en) een actualisatie noodzakelijk. Aangezien er sinds de uitvoering van het onderzoek in 2013 geen bodemverontreinigende activiteiten binnen het plangebied hebben plaatsgevonden, worden er geen knelpunten verwacht.

Conclusie

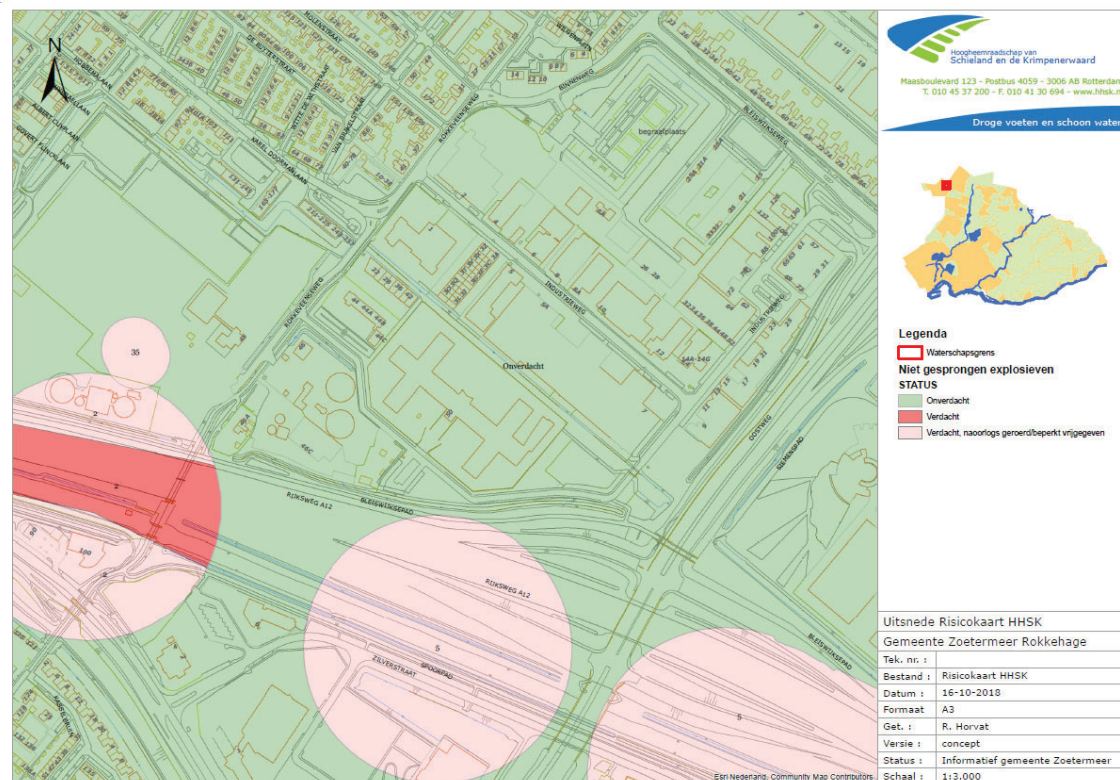
Het aspect Bodem vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.2 Niet gesprongen explosieven

Risicokaart

Conform de risicokaart van het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard ligt het plangebied grotendeels in onverdacht gebied, een klein stuk is verdacht (roze en rode gebied, deelgebied 2, 5 en 35), zoals te zien in figuur 5.1. In het rapport is aangegeven dat feitelijk materiaal is aangetroffen, waaruit blijkt dat er mogelijk verschillende typen explosieven in het onderzoeksgebied zijn achtergebleven tijdens WOII. Hierdoor geldt dat het onderzoeksgebied (deels) verdacht is op de aanwezigheid van explosieven.

Deelgebied 2 Gemeente Zoetermeer Spoor ten zuiden van Zoetermeer	Afwerpmunitie: 250, 500 en 1000 lbs, geallieerd	Gebied binnen 144 meter van het spoor bij de kraters.	Gezien de bodemopbouw (zie hoofdstuk 2.1) zijn explosieven in de vorm van afwerpmunitie te verwachten vanaf maaiveld tot maximaal 12.0 m-mv.
Deelgebied 5 Gemeente Zuidplas Spoor ten noordwesten van Zevenhuizen	Afwerpmunitie: 250, 500 en 1000 lbs, geallieerd	Gebied binnen 144 meter van het spoor bij de kraters.	Gezien de bodemopbouw (zie hoofdstuk 2.1) zijn explosieven in de vorm van afwerpmunitie te verwachten vanaf maaiveld tot maximaal 13.0 m-mv (met maaiveld wordt maaiveld ten tijde van WOII bedoeld).
Deelgebied 35 Gemeentes Zuidplas, Waddinxveen en Zoetermeer Locaties langs het spoor en de A12 tussen Zoetermeer en Gouda	Afwerpmunitie: 250, 500 en 1000 lbs, geallieerd	Gebied rond de bomkraters gemeten op basis van de onderlinge afstand tussen de individuele bomkraters zoals zichtbaar op de luchtfoto's plus 25 meter offset van een eventuele blindganger.	Gezien de bodemopbouw (zie hoofdstuk 2.1) zijn explosieven te verwachten vanaf maaiveld (met maaiveld wordt maaiveld ten tijde van WOII bedoeld) tot de 10 MPa-laag. Wegens de afwezigheid van sondeerinformatie hierover is deze diepte niet exact aan te geven en zou middels een sondering ter plaatse bepaald moeten worden.



Figuur 5.1 Uitsnede historisch vooronderzoek Niet gesprongen explosieven (bron: HHSK)

Het rode gebied is verdacht gebied. Voorafgaande aan werkzaamheden wordt geadviseerd een projectgebonden risicoanalyse of een opsporingsonderzoek uit te laten voeren. Het uitvoeren van de werkzaamheden zonder maatregelen te nemen m.b.t. mogelijk aanwezige explosieven, brengt wezenlijke risico's op schade en letsel met zich mee. De meest gebruikelijke maatregel om dit risico te minimaliseren is het uitvoeren van een opsporingsonderzoek voorafgaande aan de geplande werkzaamheden.

Het roze gebied betreft naoorlogs geroerde grond/beperkt vrijgegeven. Tijdens de tweede wereldoorlog is het gebied geraakt door één of meerdere vliegtuigbommen (afwerpmunitie). Grote delen van het gebied zijn echter ook naoorlogs bebouwd/geroerd. In dit geval spreken we dan over gebieden met een achtergrondrisico. Gebieden met een zogenaamd 'achtergrondrisico' hebben, al spreekt men over verdacht gebied, geen wezenlijk verhoogd risico op aantreffen van explosieven.

Er wordt geadviseerd om werkzaamheden waar een achtergrondrisico aanwezig is onder een werkprotocol uit te voeren. Voorafgaand aan enige grondroerende werkzaamheden dient u dus in dit geval een werkprotocol onverwacht of spontaan aantreffen van Conventionele Explosieven op te stellen. Binnen onverdacht gebied kunnen de werkzaamheden regulier worden uitgevoerd. Daarnaast is het belangrijk om te achterhalen welke (grond)roerende werkzaamheden hebben plaatsgevonden om zodoende ook een verticale en horizontale afbakening te maken.

Specifiek onderzoek

Het grootste deel van het plangebied is onverdacht. Voor de verdachte locatie wordt nader onderzoek uitgevoerd.

Conclusie

Gezien de beperkte omvang van de verdachte locatie binnen het plangebied, zal geen sprake zijn van knelpunten voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Zo nodig dienen in het geval van de aanwezigheid van explosieven maatregelen te worden getroffen tijdens de uitvoeringsfase.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

Beleid en normstelling

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

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

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerlei activiteiten en bijbehorende richtafstanden die gehanteerd worden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Naarmate de milieubelasting van de activiteiten groter is, wordt uitgegaan van een grotere richtafstand. In geval van een omgevingstype 'gemengd gebied' mag de richtafstand met één stap worden verkleind.

Onderzoek

In het bestemmingsplan heeft de waterzuiveringsinstallatie van Nutricia de bestemming 'Bedrijventerrein' gekregen. Dat komt overeen met de vigerende regeling in het bestemmingsplan Nutrihage. In het bestemmingsplan Noordelijke bedrijventerreinen ligt aan de Rokkeveenseweg een woonbestemming. Deze wordt met dit plan gewijzigd naar de bestemming 'Bedrijventerrein'.

Voorliggend plan maakt verder uitsluitend de realisatie van de ontsluitingsweg mogelijk. Er worden geen nieuwe bedrijven of woningen mogelijk gemaakt.

Conclusie

Het bestemmingsplan heeft geen nadelige gevolgen voor de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven. Ook maakt het bestemmingsplan geen nieuwe bedrijfsactiviteiten mogelijk die kunnen leiden tot hinder ter plaatse van woningen in de omgeving.

5.4 Wegverkeerslawaaï

Beoogde ontwikkeling

Er is sprake van de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg. Tevens zal de nieuwe weg aangesloten worden op de bestaande wegen. Ten behoeve van deze ontwikkelingen wordt geluidsonderzoek uitgevoerd.

Onderzoek en conclusies

In verband met de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg en de daarmee samenhangende aanpassingen aan bestaande wegen is akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï noodzakelijk voor de omliggende geluidsgevoelige functies (voornamelijk wonen) binnen de wettelijke geluidzone. Hiertoe wordt een onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd op basis van SRM II.

5.5 Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in de tabel 5.1 weergegeven.

Tabel 5.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	Grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ₁₀) ²⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
fijn stof (PM _{2.5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	vanaf 1 januari 2015

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.
2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

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

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

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

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen.

Besluit gevoelige bestemmingen

Volgens het Besluit gevoelige bestemmingen is de vestiging van een nieuwe gevoelige bestemming niet zonder meer mogelijk op een locatie die (gedeeltelijk) binnen 300 m vanaf de rand van een rijksweg is gelegen, dan wel binnen 50 m vanaf de rand van een provinciale weg, en waar sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxide. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. De vestiging van een dergelijke bestemming is alleen mogelijk indien dit niet leidt tot een toename van het aantal ter plaatse verblijvende personen.

Onderzoek

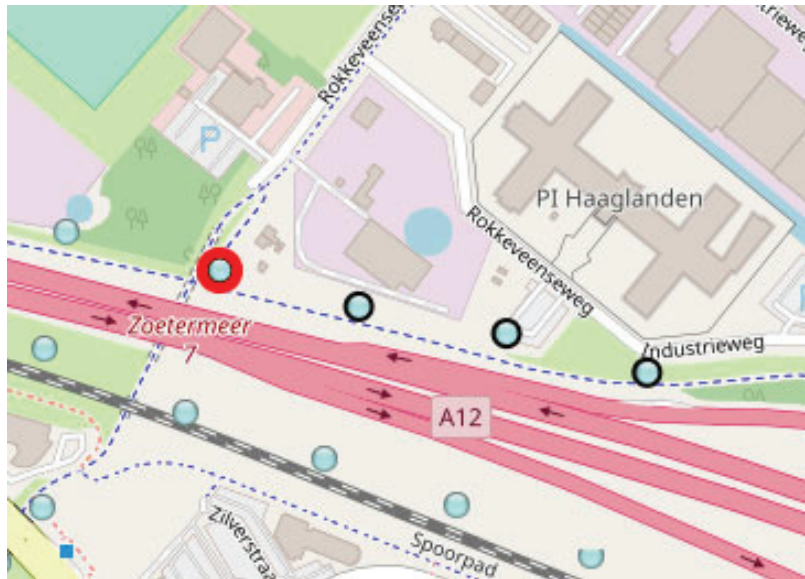
Door de uitbreiding van Nutricia worden er maximaal 756 mv/etmaal verwacht over de nieuwe ontsluitingsweg welke ontsluit op de Oostweg. In figuur 5.4 is met de NIBM-tool berekend of de ontwikkeling in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

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)		756
Aandeel vrachtverkeer		87,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	3,08
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,54
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Figuur 5.2 NIBM-tool

Uit de NIBM-tool blijkt dat de planbijdrage mogelijk in betekenende mate is. Via de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl), die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort, is bekeken hoe hoog de concentraties luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van de nieuwe ontsluitingsweg (maatgevende rekenpunt 832673) zijn. Hierbij is uitgegaan van de concentraties in 2020 (jaar van planrealisatie). In figuur 5.3 is de ligging van het maatgevende rekenpunt weergegeven.



Figuur 5.3 Maatgevende rekenpunt 832673

In figuur 5.3 zijn de achtergrondconcentraties ter plaatse van het maatgevende rekenpunt weergegeven. In tabel 5.2 is getoetst of in 2020 aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan.

Tabel 5.2: Toetsing aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer

	Maximale planbijdrage ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) volgens NIBM rekentool	Achtergrond concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) in 2020 (rekenpunt 832673)	Maximaal optredende concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Grenswaarde Wm ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
NO₂	3,08	25	28,08	40
PM₁₀	0,54	20,4	20,94	40
PM_{2,5}	0,54	12	12,54	25

Uit de tabel 5.2 blijkt dat wanneer de maximale planbijdrage bij de concentraties luchtverontreinigende stoffen worden opgeteld, alsnog ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Daarnaast wordt door de nieuwe ontsluiting de luchtkwaliteit voor veel omwonenden aan de westzijde van het plangebied beter.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.6 Externe veiligheid

Beleid en normstelling

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten en/of de opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

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

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet aan deze normen worden voldaan.

Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Transportroutes

Per 1 april 2015 zijn het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water.

Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de PR 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden.

Buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking getreden. In dat besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op advies van de minister wordt bij de toetsing van externe veiligheidsrisico's van buisleidingen al enkele jaren rekening gehouden met deze risicobenadering.

Onderzoek

Risicovolle inrichtingen

Na inventarisatie blijkt dat ten zuiden van het plangebied een tankstation is gelegen waar verkoop van lpg plaatsvindt. Het plangebied ligt buiten de PR10-6 contouren. Het invloedsgebied voor het groepsrisico reikt wel tot over een deel van het plangebied, maar er bevinden zich geen gevoelige bestemmingen binnen het invloedsgebied en plangebied. Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor de hoogte van het groepsrisico.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Ten zuiden van het plangebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de snelweg A12 (wegvak Z17 knooppunt Prins Clausplein-afrt 7 Zoetermeer). Ten zuidoosten van het plangebied vindt tevens vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de N470 (Delft-Zoetermeer).

Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Ten zuiden van het plangebied vindt ook vervoer van gevaarlijke stoffen plaats door de aardgasleiding W-539-06 van de Gasunie. De leiding heeft een diameter van 4.5 inch en een werkdruk van 40 bar.

Conclusie

Het aspect Externe Veiligheid vormt geen belemmering voor de planrealisatie.

5.7 Kabels en leidingen

Afwegingskader

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

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

Onderzoek en conclusie

In de paragraaf externe veiligheid is reeds ingegaan op de in de omgeving aanwezige risicorelevante leiding. In het plangebied zijn naast deze leiding ook een rioolwatertrasportleiding en een watertransportleiding gelegen. Deze planologisch relevante leidingen zijn tezamen met de zakelijke rechtstrook opgenomen op de verbeelding. Ter plaatse gelden beperkingen voor bouwen en aanleggen. Er zijn in de omgeving van het plangebied geen overige planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Met eventueel aanwezige overige planologisch gezien niet-relevante leidingen (zoals rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) in of nabij het plangebied hoeft in het bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden. Er wordt geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

5.8 Water

Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerder zijn vervolgens verwerkt in deze waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

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

Europees:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW);
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet.

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan;
- Provinciale Structuurvisie;
- Verordening Ruimte.

Hoogheemraadschapsbeleid

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (verder HHSK) is vastgelegd in het waterbeheerplan 2016-2021 'Met mensen en water', de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, peilbesluiten en de leggers. Het waterbeheerplan bevat de hoofdlijnen van het beleid voor de taken van het waterschap met betrekking tot de waterveiligheid, het oppervlaktewater- en grondwaterbeheer, het beheer van afvalwaterketen en emissies, en het wegenbeheer in de Krimpenerwaard. Met het nieuwe Waterbeheerplan staat het HHSK voor een doelmatig en duurzaam waterbeheer, in directe verbinding met de omgeving. Per 1 januari 2016 is de geactualiseerde Keur in werking getreden. De Keur geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben.

Huidige situatie

Algemeen

Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit enkele groenstroken, maar met name bedrijventerrein en verkeersdoeleinden.

Bodem en grondwater

Volgens de Bodemkaart van Nederland bestaat de bodem ter plaatse uit zeekleigrond. Er is sprake van grondwater trap VI. Dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand van nature varieert tussen 0,4 en 0,8 m beneden maaiveld en dat de gemiddelde laagste grondwaterstand van nature op meer dan 1,2 m beneden maaiveld ligt. De maaiveldhoogte is circa NAP -4,3 m.

Het plangebied is gelegen in peilgebied GPG-501 met een vast peil van NAP -5,7 m.

Waterkwantiteit en -kwaliteit

Ten zuiden van het plangebied is een watergang gelegen. Dit water is geen Kader Richtlijn Water (KRW)-lichaam.

Veiligheid en waterkeringen

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

Afvalwaterketen en riolering

In de Rokkeveenseweg ligt een gemengd hoofdriool dat afvoert naar het hoofdgemaal Rokkeveenseweg. De persleiding vanaf gemaal Rokkeveenseweg loopt door het plangebied.

Toekomstige situatie

Algemeen

Voorliggend plan voorziet in de ontwikkeling van een nieuwe weg, hoofdzakelijk voor de afwikkeling van het (vracht)verkeer van en naar het bedrijf Nutricia.

Waterkwantiteit

Een toename in verhard oppervlak dient te worden gecompenseerd. Voor de wateropgave kan gebruik worden gemaakt van de waterbalans van Oosterheem.

De watergang ten zuiden van het plangebied wordt meer in zuidelijke richting verlegd. Hierdoor ontstaat er ook 20 m² extra oppervlaktewater in deze watergang.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem geldt een verbod op het toepassen van zink, lood, koper en PAK's-houdende bouwmaterialen. Dit geldt zowel tijdens de bouw- als de gebruiksfase.

Veiligheid en waterkeringen

De beoogde ontwikkeling is niet van invloed op de waterveiligheidssituatie in de omgeving.

Afvalwaterketen en riolering

Door middel van kolken wordt regenwater op de riolering in de Rokkeveenseweg afgewaterd. Ook kan het regenwater wat van de weg afstroomt, afwateren op de groenstroken langs de weg.

Waterbeheer

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het Hoogheemraadschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de 'Keur'. Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. De inrichting van de nieuwe watergang binnen het plangebied en de oevers zal bij de verdere uitwerking van de plannen worden afgestemd met HHSK en de gemeente Zoetermeer.

In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het Hoogheemraadschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de 'Keur'. Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Het graven/ verleggen van watergangen die de legger staan is vergunningsplichtig evenals watercompensatie.

Conclusie

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

5.9 Natuurwaarden

Beleid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie de uitvoering van het plan niet in de weg staan. Op basis van een bureauonderzoek is een ecologisch veldonderzoek uitgevoerd. De rapportage is opgenomen in Bijlage 2. In deze paragraaf worden de resultaten van het onderzoek beschreven.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland of weidevogelleefgebied. Deze gebieden liggen op zeer grote afstand van het plangebied. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. De afstand tot stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden is meer dan 15 kilometer. Gezien de grote afstand tot natuurgebieden en de geringe ontwikkeling kunnen ook verstoring, verandering van de waterhuishouding en vermeting/verzuring worden uitgesloten. Significante negatieve effecten op beschermde gebieden kunnen derhalve worden uitgesloten.

De ontwikkeling binnen de bebouwde kom van Zoetermeer leidt dan ook niet tot negatieve effecten op deze gebieden.

De Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.

Soortenbescherming

Op basis van het flora en fauna onderzoek kan worden geconcludeerd dat het plangebied een beperkte ecologische waarde vertegenwoordigt. Er is geen sprake van situaties waarvoor een ontheffing voor het mogelijk overtreden van verbodsbepalingen aan de orde is. In relatie tot de Wet natuurbescherming gelden de volgende punten:

- In het plangebied komen diverse niet-jaarrond beschermde vogelsoorten tot broeden;
- deze dienen in de broedperiode (concreet: maart t/m augustus) te worden ontzien.
- Het plangebied voorziet niet in rustplaatsen, vliegroutes en/of essentieel foerageergebied voor vleermuizen of overige soorten vermeld in de Habitatrichtlijn.
- Als er sprake is van sloop van de bakstenen reservoirs; dan is aanvullend onderzoek naar gebruik als rustplaats door vleermuizen noodzakelijk;
- Als er bomen, meer specifiek de rij Lindes, worden gekapt parallel aan het fietspad, is aanvullend onderzoek noodzakelijk;
- Overige soorten die onder een strikt beschermingsregime van de Wet natuurbescherming vallen, zijn afwezig.

Conclusie

Gezien het bovenstaande staat de Wet natuurbescherming, met inachtneming van de voorgestelde maatregelen in de rapportage van het veldonderzoek, de uitvoering van het plan niet in de weg.

5.10 Cultuurhistorie en archeologie

Beleid

In Zoetermeer kan het archeologisch onderzoek vooral belangrijke informatie opleveren over de periode van de 11e tot en met de 17e eeuw. Uit de periode vóór de 11e eeuw zijn weinig archeologische resten te verwachten. Enerzijds omdat het landschap ontoegankelijk was voor bewoning, anderzijds doordat een groot deel van dit landschap door latere ingrepen van de mens is verdwenen. Voor de periode ná de 17e eeuw kan de archeologie minder bijdragen aan de kennis over Zoetermeer. Deze periode kan namelijk goed worden onderzocht aan de hand van historische bronnen als registers, landkaarten, schilderijen en uiteindelijk ook foto's. De 18e en 19e eeuw kunnen echter wel interessant zijn in diachroon verband; als bijvoorbeeld de ontwikkeling van een boerenbedrijf vanaf 16e tot aan de 19e eeuw kan worden onderzocht. Op vindplaatsen waarvan zeker is dat ze pas na 1700 zijn ontstaan zal de archeologie dus tot weinig kenniswinst leiden.

Het gemeentelijk beleid is erop gericht om bestaande cultuurhistorische en architectonische kwaliteiten te handhaven en nieuwe toe te voegen. Hierbij zijn vooral de Erfgoedwet, de gemeentelijke monumentenverordening en de lijst van gemeentelijke monumenten het kader.

Onderzoek

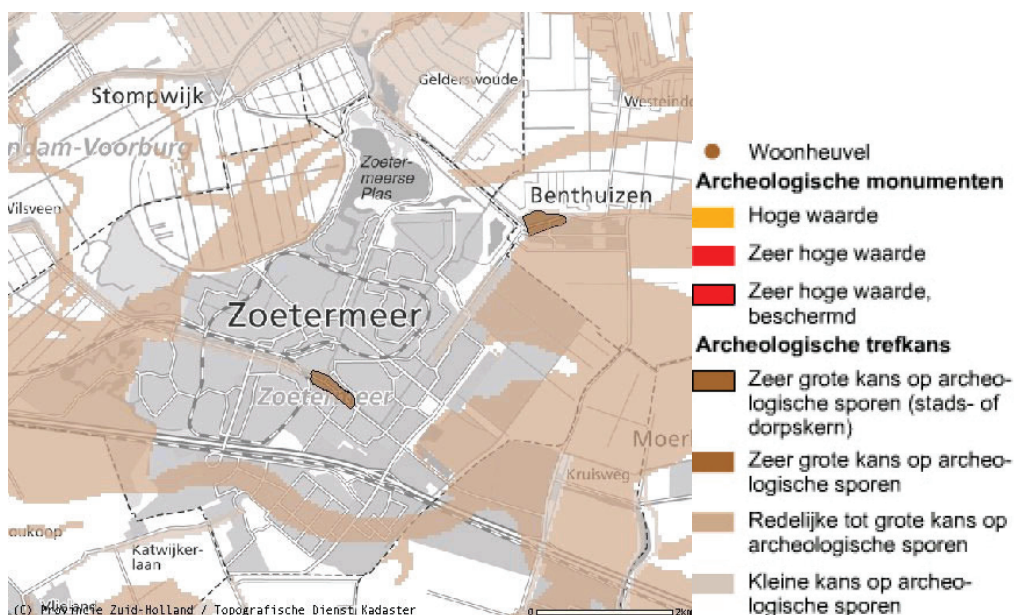
Cultuurhistorie

In 2006 zijn vijf gebieden in Zoetermeer als beschermd dorpsgezicht aangewezen. Het plangebied behoort hier niet toe. Evenmin is bebouwing in het plangebied aangewezen als gemeentelijk monument.

Archeologie

Op de provinciale waardenkaart van provincie Zuid-Holland is voor het plangebied een (zeer) lage trefkans opgenomen (zie figuur 5.4). In het plangebied en directe omgeving zijn geen vindplaatsen bekend.

In de gemeentelijke Rapportage 'Archeologisch waardevolle gebieden in Zoetermeer' is het plangebied evenmin aangewezen als archeologisch waardevol gebied.



Figuur 5.4 Fragment provinciale kaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur

Conclusie

Het plangebied heeft geen belangrijke cultuurhistorische of archeologische waarden.

Deze aspecten staat de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.

5.11 Duurzaamheid

Beleid

Op 7 december 2016 is de energieagenda gepubliceerd door minister Kamp. De agenda schetst het beleid na 2023 dat moet leiden tot een vrijwel CO₂-neutrale economie in Nederland in 2050. De agenda beschrijft de overgang naar een gasvrij maatschappij.

Door de toenemende onzekerheid over het aardgas, de effecten van aardgaswinning in Groningen, de toenemende afhankelijkheid van geïmporteerd aardgas en de klimaatdiscussie kiezen projectontwikkelaars, overheden en netbeheerders vaker voor wijken zonder gasleidingen.

Nederland wil in 2050 volledig duurzaam zijn en heeft ook de klimaatakkoorden (Parijs) getekend. Een van de maatregelen om volledig duurzaam te worden en te stoppen met aardgas. Alternatieven kunnen zijn: volledig elektrisch met een warmtepomp, blokverwarming of wijkverwarming uit duurzame bronnen.

Onderzoek

Bij het behouden en versterken van leefbaarheid en duurzaamheid is zowel de uitstoot van gemotoriseerde voertuigen als de geluidsoverlast een aandachtspunt. Dit project draagt daaraan bij door de vrachtwagenbewegingen van Nutricia vanuit de woonwijk naar het bedrijventerrein te verplaatsen. Dit houdt in dat de verkeersbewegingen efficiënter plaatsvinden en dus minder uitstoot produceren. Daarbij wordt met Nutricia gewerkt aan verduurzaming van het transport, onder meer de route bruikbaar te maken voor langere vrachtwagens.

Conclusie

De nieuwe ontsluitingsweg zorgt voor een vermindering van uitstoot en een beter woon- en leefklimaat binnen de woonwijk 'Dorp'. De ontwikkeling draagt dus op een eigen manier bij aan verschillende aspecten binnen duurzaamheid. Het aspect duurzaamheid staat de planontwikkeling dan ook niet in de weg.

5.12 Vormvrije mer-beoordeling

Beleid

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

Deze omstandigheden betreffen:

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

Toetsing en conclusie

Gezien de kenmerken van de nieuwe ontsluitingsweg is geen sprake van een activiteit zoals opgenomen in de C-lijst of D-lijst bij het Besluit milieueffectrapportage. Een (vormvrije) mer-beoordeling of mer-procedure is om deze reden niet aan de orde.

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 in de regels opgenomen maten voor de bouwhoogte, dakhelling, goothoogte, inhoud, oppervlakte, vloeroppervlakte en ondergeschikte bouwdelen van een bouwwerk moeten worden gemeten.

6.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijventerrein

Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bedrijven toelaatbaar die voorkomen in de categorieën 1 of 2 van de staat van inrichtingen, zoals weergegeven in de bijlage bij de regels. De staat van inrichtingen is afkomstig uit de brochure van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten 'Bedrijven en milieuzonering'. Bij milieuzonering wordt ervan uitgegaan dat tussen een milieugevoelige bestemming (wonen) en een milieubelastende bestemming (bedrijf) op grond van de verste afstandafhankelijke milieubelasting een bepaalde ruimte moet worden aangehouden om een zo goed mogelijk klimaat voor beiden te scheppen. Daarnaast zijn een aantal specifieke functies beperkt toegestaan. Het betreft een afhaalcentrum met een afhaalpunt van maximaal 20 m² bvo, kleinschalige detailhandel tot een bruto vloeroppervlak van 200 m² of bedrijfsgebonden detailhandel, ondergeschikte horeca met een bedrijfsvloeroppervlakte dat minder bedraagt dan 5% van het totale bvo met een maximum van 100 m² bvo en bedrijfsgebonden kantoren met een bruto vloeroppervlak dat minder bedraagt dan 50% van het totale bruto vloeroppervlak en minder is dan 3.000 m² bvo.

Gebouwen mogen alleen binnen het bouwvlak gebouwd worden. In het bouwvlak zijn de maximale bouwhoogte en het bebouwingspercentage van de gebouwen met een aanduiding aangegeven.

Artikel 4 Groen

De bestemming Groen is bedoeld voor groenvoorzieningen, langzaamverkeersroutes, sport- en speelvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen die van wijkoverstijgend c.q. lokaal belang zijn en die een belangrijke functie in de oriëntatie hebben.

Gebouwen zijn niet toegestaan, wel bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 5 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' is gelegd op route van de ontsluitingsweg met de daaraan of daarlangs gelegen paden, woonstraten, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor het openbaar vervoer, groen- en waterelementen. Verder zijn binnen de ruime begrenzing van de bestemming ook gebouwde nutsvoorzieningen met een beperkte omvang mogelijk.

Artikel 6 t/m 8 Leidingen

In het plangebied zijn verschillende leidingen gelegen met een belangrijke (boven)regionale functie op het vlak van de gas-, water- en rioolwatervoorziening. Deze hebben een dubbelbestemming die in het geval van een belangenafweging voorrang heeft boven de eveneens van toepassing zijnde bestemming(en).

Binnen deze bestemming kunnen bouwwerken worden gebouwd, die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de hoofdfunctie. Voor elke leiding is een zogenaamde veiligheidszone van toepassing, waarbinnen in principe niet gebouwd mag worden. Ter bescherming van de leidingen is tevens een aanlegvergunningstelsel van toepassing.

6.3 Algemene regels

In de algemene regels zijn aanvullende regels opgenomen. Dit hoofdstuk bevat antidubbeltelregeling, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels. Deze regels zijn opgenomen in de artikelen 9 t/m 11.

6.4 Overgangsrecht en slotregels

In artikel 3.2.1 Bro zijn standaardregels opgenomen met betrekking tot het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik. Deze maken onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Ook is een strafbepaling opgenomen voor overtreding van de gebruiksbepalingen. Deze regels zijn opgenomen in artikel 12 en 13. In artikel 14 is de slotregel opgenomen.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

Er is geen sprake van een aangewezen bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Het opstellen van een exploitatieplan is niet nodig. Het merendeel van de benodigde grond betreft is reeds in eigendom van de gemeente. Een klein deel van de benodigde grond is in eigendom bij derden. De raad van de gemeente Zoetermeer heeft eerder al besloten krediet beschikbaar te stellen voor de planrealisatie.

Het plan wordt hiermee financieel uitvoerbaar bevonden.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inloopavond

Op 10 januari heeft de gemeente Zoetermeer een inloopavond georganiseerd. Het doel van deze avond was tweeledig. Enerzijds is er een toelichting gegeven op het raadsbesluit van 11 september 2017 over de ontsluitingsroute van Nutricia (niveau informeren) en anderzijds reacties ophalen over de invulling van de woningbouwlocatie Nutrihage (niveau raadplegen).

Het verslag van deze inloopavond is terug te lezen in Bijlage 3.

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijke vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro zal het bestemmingsplan naar de benodigde overlegpartners gestuurd worden.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan met de daarbij behorende stukken zal gedurende een periode van 6 weken ter inzage liggen. Gedurende deze periode is het voor een ieder mogelijk om mondeling of schriftelijk een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan te geven.

Hoofdstuk 8 Handhaving

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

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

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

