

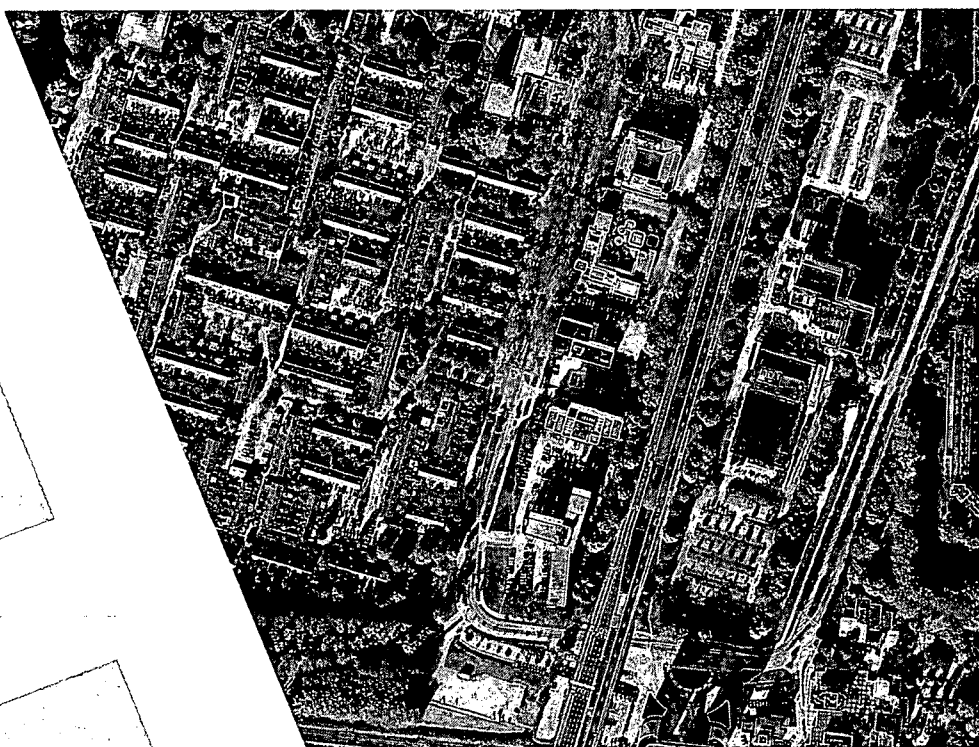
GEMEENTE ZOETERMEER
Afd. Veiligheid, Vergunningen
en Handhaving

08 JULI 2013

WB 2012/0622

Zoetermeer

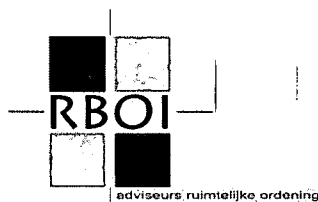
Haagse Hogeschool



ruimtelijke onderbouwing



★ W B 2 0 1 2 0 6 2 2 ★



Zoetermeer

Haagse Hogeschool

ruimtelijke onderbouwing

identificatie

projectnummer:

063700.17412.00

projectleider:

ir. R.A. Sips

auteur(s):

drs. G. Welten

planstatus

datum:

05-07-2013

opdrachtgever:

gemeente Zoetermeer

gecertificeerd door Lloyd's
conform ISO 9001: 2008



aangesloten bij:

R&L ADVISEURS **INGENIEURS**

BNSP



RBOI - Rotterdam bv
Delftseplein 27b
Postbus 150
3000 AD Rotterdam
telefoon (010) 201 85 55
E-mail: info@rboi.nl

Inhoud

1. Projectbeschrijving en conclusie	blz. 3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Ligging projectgebied	3
1.3. Projectbeschrijving	4
1.4. Vigerend bestemmingsplan	4
2. Ruimtelijke onderbouwing	5
2.1. Inleiding	5
2.2. Beleid	5
2.2.1. Rijksbeleid	5
2.2.2. Provinciaal beleid	6
2.2.3. Gemeentelijk beleid Zoetermeer	8
2.3. Omgevingsaspecten	12
2.3.1. Milieueffectrapportage	12
2.3.2. Verkeer en parkeren	12
2.3.3. Bodem	16
2.3.4. Water	16
2.3.5. Milieuhinder en omliggende functies	19
2.3.6. Archeologie en cultuurhistorie	19
2.3.7. Ecologie	20
2.3.8. Wegverkeerslawaaï	22
2.3.9. Luchtkwaliteit	23
2.3.10. Externe veiligheid	24
2.3.11. Planologisch relevante leidingen	27
2.4. Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal	27
2.4.1. Economische uitvoerbaarheid	27
2.4.2. Exploitatieplan	27
2.5. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
3. Conclusies ruimtelijke onderbouwing	29

Bijlagen:

1. Akoestisch onderzoek schoolgebouw Bredewater 24.
2. Risicoanalyse Planschade.

1. Projectbeschrijving en conclusie

1.1. Aanleiding

Het kantoorgebouw aan het Bredewater 24 in Zoetermeer is in gebruik door de Academie voor ICT & Media van de Haagse Hogeschool. Ter plaatse geldt de bestemming Kantoor. Het gebruik van het kantoorgebouw voor onderwijsdoeleinden is geregeld middels een 'artikel 17-procedure'. Hiermee is tijdelijk vergunning verleend voor het afwijken van het bestemmingsplan voor een periode van vijf jaar. Deze periode is verlopen. Vervolgens is de onderwijsvoorziening gedoogd.

Het gebruik van de gronden voor een onderwijsvoorziening past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. De gemeente Zoetermeer heeft aangegeven dat middels een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het vigerende bestemmingsplan. Hiervoor is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.2. Ligging projectgebied

In figuur 1.1 is de ligging van het projectgebied weergegeven. Het projectgebied ligt binnen de bebouwde kom van Zoetermeer en wordt aan de westzijde ontsloten door de weg Bredewater. Aan de oostzijde is de locatie begrensd door de Afrikaweg.



Figuur 1.1 Ligging projectgebied

1.3. Projectbeschrijving

Het gebouw, dat momenteel al in gebruik is als onderwijslocatie door de Haagse Hogeschool, bevindt zich binnen de kantorenstrook aan het Bredewater. Het project beoogt voortzetting van het huidige gebruik van de locatie, te weten maximaal 3500 m² bvo ten behoeve van educatieve voorzieningen.

Ten tijde van de verlening van een tijdelijke vergunning uit 2005 ten behoeve van het vestigen van de opleiding ICT&media van De Haagse hogeschool zijn er parkeerplaatsen bijgekomen met als gevolg dat er zo'n 250 m² meer verharding aanwezig is, dan in de situatie daarvoor. In de situatie daarvoor was het aandeel groen van het totale oppervlak zo'n 32,6%, ten tijde van de verlening van de tijdelijke vergunning is dat ca. 27,1% geworden. De tijdelijke vergunning is inmiddels verlopen. Het project beoogt daarom ook het permanent vergunnen van de reeds aanwezige verharding.

1.4. Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan 'Kantorenstrook Driemanspolder - Meerzicht'. De locatie van de Haagse Hogeschool is hierin voorzien van de bestemming 'Kantoor'. Met toepassing van artikel 17 van de toenmalige WRO is op 25 mei 2005 vrijstelling verleend voor de tijdelijke vestiging van een school. Deze vrijstelling geldt voor een periode van vijf jaar. Inmiddels is deze termijn verstreken, daarom moet middels een omgevingsvergunning worden afgeweken van het vigerende bestemmingsplan. Hiervoor is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

2. Ruimtelijke onderbouwing

2.1. Inleiding

In paragraaf 2.2 is de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan het rijks-, provinciaal, intergemeentelijk en gemeentelijk beleid. In paragraaf 2.3 zijn de verschillende omgevingsaspecten beschreven.

In paragraaf 2.4 en 2.5 is respectievelijk de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

2.2. Beleid

2.2.1. Rijksbeleid

Barro (2011) en Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van kracht geworden. Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

Op 1 oktober 2012 is aan het Barro een aantal onderwerpen toegevoegd. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische Hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Aan artikel 3.6.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is op 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking toegevoegd.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de Minister van I&M is vastgesteld. Deze structuurvisie bundelt het nationale ruimtelijke en infrastructuurbeleid in 13 nationale belangen. Met de uitbreiding van het Barro en het Bro is de juridische verankering van de SVIR nagenoeg compleet.

Conclusie

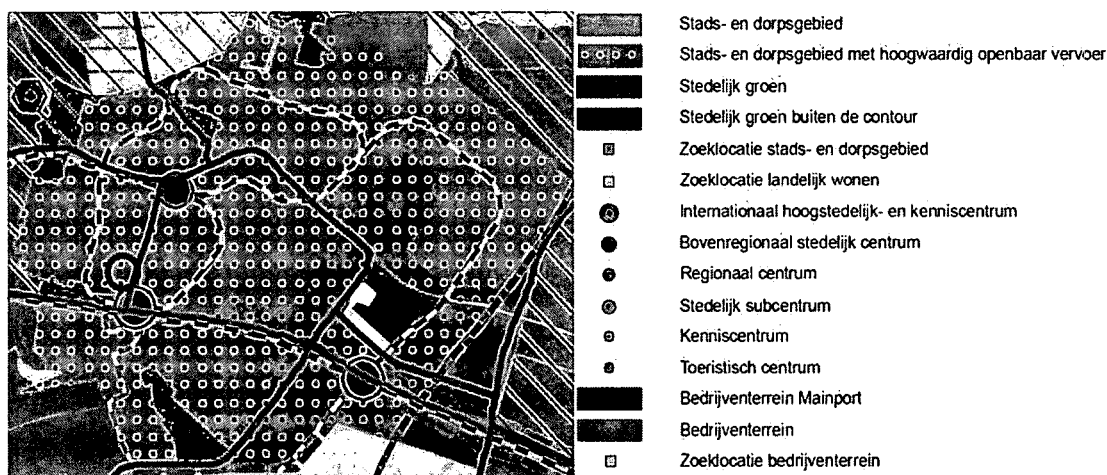
De ontwikkeling die is voorzien, betreft een legalisatie van de bestaande situatie (verruiming van de bestemming met onderwijsdoeleinden) binnen bestaand stedelijk gebied. Deze ontwikkeling is niet in strijd met de nationale belangen op grond van het Barro en de SVIR.

2.2.2. Provinciaal beleid

Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' (2012)

In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De kern van de Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. De visie is opgebouwd uit vijf integrale hoofdpogingen, namelijk:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.



Figuur 2.1 Uitsnede functiekaart Structuurvisie Zuid-Holland met relevant deel van de legenda (projectgebied is rood omcirkeld)

Het projectgebied is in de structuurvisie aangemerkt als stadsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer. Het betreft aaneengesloten bebouwd gebied, waarin de functies wonen, werken en voorzieningen gemengd en gescheiden voorkomen. Dit deel van het stedelijk gebied ligt in de nabijheid van haltes van het Zuidvleugelnet.

De provincie stelt dat gedifferentieerd ruimtegebruik het gebied aantrekkelijk maakt voor mensen om te wonen en voor bedrijven om zich te vestigen. De provincie streeft naar verdere concentratie en intensivering van stedelijke functies in het invloedsgebied van StedenbaanPlus, het nationale en (boven)regionale OV-railnet in Zuid-Holland.

De intensivering van stedelijke functies mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van het binnenstedelijk leef- en vestigingsmilieu. Dat betekent dat intensivering gepaard gaat met verbetering van de milieukwaliteit en dat grotere eenheden stedelijk groen hun groene functie en kwaliteit moeten behouden en in principe niet in aanmerking komen voor verdichting. De grotere eenheden stedelijk groen en de groenblauwe hoofdroutes in de stad worden beschouwd als een onderdeel van de Zuidvleugelgroenstructuur.

Verordening Ruimte (2012)

In samenhang met de structuurvisie is de Verordening Ruimte opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. In de verordening hebben de gronden de aanduiding 'stedelijk gebied' (bestaand stads- en dorpsgebied) en ligt binnen de invloedssfeer van StedenbaanPlus en binnen de bebouwingscontour. Artikel 2 en 7 van de Verordening zijn van toepassing.

Artikel 2 Contouren

Om het stedelijk netwerk te versterken kiest de provincie het uitgangspunt om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Om dit te bereiken zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland voorzien van bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weer. De bebouwingscontouren zijn strak getrokken om het bestaand stedelijk gebied en kernen, rekening houdend met de al vastgelegde streekplangrenzen en plannen waar de provincie al mee heeft ingestemd. Verstedelijking buiten deze bebouwingscontouren is in principe niet toegestaan. Het bestaand stedelijk gebied van Zoetermeer ligt binnen deze contour.

Artikel 7 Kantoren

De provincie kiest voor een aanscherping van de kantorenstrategie, gelet op de situatie op de kantorenmarkt. De kantorenmarkt wordt gekenmerkt door een toename van het structurele aanbod en een overmaat aan plancapaciteit. De provincie is van mening dat zeer terughoudend moet worden omgegaan met het ontwikkelen van nieuwe kantorenlocaties. Uitgangspunt is dat nieuwe kantoren alleen worden toegelaten binnen de invloedssfeer van de belangrijkste knooppunten van openbaar vervoer in de centra van de stedelijke gebieden. Het projectgebied bevindt zich in de invloedssfeer van StedenbaanPlus.

Cultuurhistorische atlas van Zuid-Holland

Het projectgebied is niet aangemerkt als gebied met archeologische, landschaps- of nederzettingwaarden.

Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

Op 16 april 2008 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (RSP) vastgesteld.

Het RSP is een integraal plan voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden en het kader voor het regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie en voor lokale plannen, zoals de bestemmingsplannen. Het Regionaal Structuurplan Haaglanden richt zich op 2020 (met een doorkijk naar 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen, zoals verkeer, wonen, werken, water, groen etc.

Op kaart 1 van het RSP, 'Ontwikkelingsbeeld Haaglanden 2030' is het projectgebied aangeduid als 'Stedelijk knooppunt langs A12'. Door de versterking van onder andere deze kennisintensieve economische pijler, wil Haaglanden bijdragen aan realisatie van de in Europa afgesproken Lissabon-doelstellingen over innovatie. De economische ontwikkeling levert baten op voor alle Haaglanders, van hoog tot laag opgeleid. Haaglanden kent voorzieningen voor sport, cultuur en onderwijs van internationaal niveau.

Hoogheemraadschap van Rijnland

Het projectgebied ligt grotendeels binnen de beheersgrenzen van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Waterbeheerplan Hoogheemraadschap van Rijnland

Voor de planperiode 2010-2015 is het Waterbeheerplan (WBP) van het Hoogheemraadschap van Rijnland van toepassing. In dit plan geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil het Hoogheemraadschap van Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatveranderingen. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het WBP sorteert voor op deze ontwikkelingen.

Keur en Beleidsregels 2009

Per 22 december 2009 is een nieuwe Keur in werking getreden, alsmede nieuwe Beleidsregels die in 2011 geactualiseerd zijn. Een nieuwe Keur was nodig, vanwege de totstandkoming van de Waterwet en de daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan deze Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De Keur en Beleidsregels maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebods- en verbodsbepalingen) voor:

- waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden);
- watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten en beken);
- andere waterstaatswerken (onder andere bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing van de in de Keur vastgestelde gebods- en verbodsbepalingen worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als het Hoogheemraadschap van Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Beleidsregels (voluit Beleidsregels en Algemene Regels Inrichting Watersysteem 2011 Keur), die bij de Keur horen is het beleid van het Hoogheemraadschap Rijnland nader uitgewerkt.

Watercompensatie

Bij ontwikkelingen waar per saldo meer dan 500 m² verhard wordt, dient voor compensatie te worden gezorgd. Binnen dit project vindt 250 m² toename aan verharding plaats. Compensatie is derhalve niet noodzakelijk. In paragraaf 2.3.4 wordt nader ingegaan op het aspect water.

Conclusie met betrekking tot provinciaal en regionaal beleid

Het project past binnen het provinciale en het regionale beleid. De onderwijsvoorziening bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied en binnen de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer. Daarbij is de locatie ook onderdeel van het stedelijk knooppunt langs de A12 dat is aangeduid als kennisintensieve economische pijler.

2.2.3. Gemeentelijk beleid Zoetermeer

Stadsvisie 2030. Een gewilde plaats centraal in de Randstad (2008)

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

Zoetermeer ziet het als de beleidsmatige kernopgave op het gebied van ruimtelijke ordening om op weg naar 2030 de bestaande kwaliteiten te behouden en te versterken. De stad heeft de ambitie voor inwoners en gebruikers een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsklimaat te bieden.

De hoofdpogingen voor Zoetermeer voor de periode tot 2030 zijn:

- vast blijven houden aan een groene, stedelijke woonomgeving met de kop in het Groene Hart met voldoende kwalitatief hoogwaardige, duurzame en betaalbare suburbane woonmilieus en een dynamisch volwaardig stedelijk centrum;
- als onderdeel van Haaglanden samenwerken binnen een regio waar voldoende arbeidsplaatsen beschikbaar zijn die aansluiten bij het arbeidsaanbod in Haaglanden en die met een goed openbaar vervoersysteem voor alle Haaglanders bereikbaar zijn;
- Zoetermeer bouwt voort op de sterke punten in de huidige economische structuur zoals de sectoren kenniseconomie en actieve recreatie, onder andere door het aantrekkelijk en mogelijk te maken om binnen Zoetermeer meerdaags te verblijven.

Verkenningennota Structuurvisie Zoetermeer 2030

De Verkenningennota is het resultaat van een brede inventarisatie. Uit een groot aantal vastgestelde beleidsdocumenten zijn de belangrijkste onderdelen gehaald die voor de ruimtelijke toekomst van Zoetermeer van belang zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om beleid op het gebied van wonen, werken, groen, duurzaamheid en mobiliteit. In de bestaande beleidskaders over deze onderwerpen zijn op verschillende vlakken al belangrijke keuzes gemaakt. Die keuzes hoeven in de Structuurvisie dus niet opnieuw gemaakt te worden.

Daarnaast zijn in de Verkenningennota de belangrijkste ruimtelijke opgaven, kansen en vraagstukken in beeld gebracht. Dit geheel vormt de ruimtelijke onderlegger voor de Structuurvisie. De Structuurvisie brengt alle ruimtelijke aspecten en keuzen van het bestaande beleid samen. Daarmee is het een integrale en samenhangende visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Zoetermeer. De Verkenningennota is op 12 september 2011 vastgesteld.

Voor de kantoren langs het Bredewater ligt de opgave om functiemenging en functieverbreiding te stimuleren.

Waterplan Zoetermeer (2002)

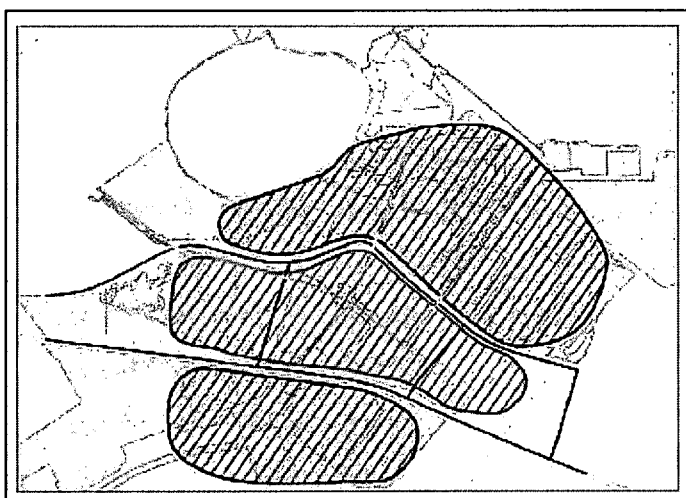
Het Waterplan Zoetermeer heeft als doel: behouden en verder ontwikkelen van een duurzaam watersysteem. 'Het water in de stad is betrouwbaar, levend en boeiend' is de visie van het plan. Met betrouwbaar water wordt bedoeld dat er in natte perioden geen wateroverlast ontstaat. Het klimaat is aan het veranderen waardoor we steeds vaker worden geconfronteerd met veel regenval of heftige regenbuien. Om wateroverlast te voorkomen moet er voldoende ruimte zijn om het water korte tijd op te slaan. Dit gebeurt bijvoorbeeld in de singels en vijvers in de stad. Vervolgens wordt het water weggemalen naar de Oude Rijn en de Rotte.

Het Waterplan stelt ook een groot aantal maatregelen voor om de kwaliteit van het water in de stad op het huidige goede peil te houden of zelfs te verbeteren. Zo wordt water uit het agrarisch gebied, dat over het algemeen minder van kwaliteit is, zoveel mogelijk buiten de gemeentegrenzen gehouden.

Hoogbouwvisie (2004)

De Hoogbouwvisie geeft antwoord op de vragen waar in de stad hoogbouw – een gebouw van 30 m of hoger – mogelijk, gewenst of ongewenst is. In de visie zijn aan de verschillende zones, knooppunten en assen in de stad maximale bouwhoogten toegekend. De visie laat zich daarmee kenschetsen als een 'zoneringsplan' en is uitdrukkelijk geen locatieonderzoek. Dit betekent dat initiatieven voor hoogbouw – ook al is deze gesitueerd in de aangegeven zones en ook al wordt voldaan aan de opgenomen indicatieve maximale bouwhoogten – altijd moeten passen in een voor die locatie op te stellen stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan. De consequenties van hoogbouw voor de omgeving (onder andere windhinder, bezonning, uitzicht, privacy en zichtlijnen) moeten in deze planvormen aan de orde komen.

Het projectgebied bevindt zich binnen de stedelijke kernzone (figuur 2.2). Hier is hoogbouw toegestaan.



XV. principe zonerings

-  stedelijke kernzone: hoogbouw mogelijk
-  suburbane zone: accent op laagbouw
-  oude lintstructuren: hoogbouw niet wenselijk

Figuur 2.2 Zoneringskaart uit de Hoogbouwvisie

Rapportage Archeologisch waardevolle gebieden (2003)

In deze rapportage zijn de archeologisch waardevolle gebieden in de gemeente Zoetermeer opgenomen. In deze gebieden is het zonder vergunning (aanlegvergunning) verboden om:

- graafwerk te verrichten op een diepte van meer dan 0,5 m onder het maaiveld;
- aanwezige (delen van) fundamenteën of andere, met de archeologische structuren verband houdende zaken af te breken, te verplaatsen of in enig opzicht te wijzigen;
- met een metaaldetector te zoeken tussen 0 en 0,5 m onder het maaiveld.

Nota Mobiliteit Zoetermeer (2005)

De Nota Mobiliteit Zoetermeer (vastgesteld door de gemeenteraad op 25 april 2005) biedt het kader om de komende jaren invulling te geven aan het verkeers- en vervoersbeleid. De nota analyseert voor welke uitdagingen Zoetermeer staat, nu en in de toekomst. De aanwezige en de te verwachten knelpunten zijn hierin betrokken, alsmede de daarbij behorende oplossingsrichtingen. De nota beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid tot 2010 en geeft een doorkijk naar 2025. Vanuit een realistische aanpak, voortbouwend op en optimaal gebruik makend van de kwaliteiten van Zoetermeer, is een uitvoeringsprogramma opgesteld.

Nota Duurzaam Veilig (1998)

In Zoetermeer worden de wegen volgens het principe van Duurzaam Veilig vormgegeven. Dit is vastgelegd in de Nota Duurzaam Veilig 1e fase uit 1998 en de Nota Mobiliteit uit 2005. Dit betekent dat wegen worden verdeeld in categorieën. Aan deze categorieën zijn snelheid, gebruik en inrichting gekoppeld. Doel is het verhogen van de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid. De volgende categorieën worden onderscheiden:

- stroomwegen: deze wegen zijn onderdeel van het hoofdwegenstelsel van Zoetermeer en hebben als functie het snel afwikkelen van grote hoeveelheden doorgaand verkeer; de maximum toegestane snelheid op stroomwegen bedraagt waar mogelijk 70 km/h;
- gebiedsontsluitingswegen: deze wegen hebben als functie het verdelen en verzamelen van verkeer en het bereikbaar maken van wonen en bedrijven. Voor fietsers zijn er vrijliggende fietspaden of fietsstroken. De maximumsnelheid bedraagt 50 km/h. Er wordt binnen de gemeente Zoetermeer onderscheid gemaakt tussen 'drukke gebiedsontsluitingswegen' en 'stille gebiedsontsluitingswegen', waarbij het onderscheid onder andere gemaakt wordt door de verkeersintensiteit (meer respectievelijk minder dan ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal);
- erftoegangswegen: deze wegen zijn onderdeel van een woon- of verblijfsgebied en hebben als belangrijkste functie het rechtstreeks ontsluiten van particuliere en openbare percelen. Op erftoegangswegen staat de verblijfsfunctie voorop en niet de verkeersfunctie. Er is geen sprake van een hoog percentage doorgaand verkeer. Fietsers rijden in principe over de rijbaan. Dit type wegen heeft een 30 km/h-regime of is een woonerf.

Integrale kaderstellende beleidsnotitie parkeren Zoetermeer (2012)

De Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer, die 21 mei 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld, geeft uitwerking aan het parkeerbeleid. Als basis voor het nieuwe 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 op welke wijze wordt omgegaan met parkeervraagstukken in de bestaande stad. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar verschillende gebruikersgroepen zoals bewoners, bezoekers en werknemers.

Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels (2012)

Tegelijk met de (nieuwe) Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer is een nieuwe Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels vastgesteld. Op grond van de nieuwe beleidsnotitie (auto)parkeren geldt voor nieuwe ontwikkelingen dat in beginsel op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid moet worden voorzien.

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.

De parkeernormen zijn gelieerd aan de bouwverordening. Bij de toetsing van bouwplannen dient altijd getoetst te worden aan de bouwverordening en daarmee aan de parkeernormen.

Transformatiestudie Kantoren (2008)

Op 8 december 2008 heeft de gemeenteraad de Transformatiestudie Kantoren vastgesteld. De transformatiestudie is een verkennende strategische studie, waarin is onderzocht welke mogelijkheden er zijn in het verschuiven van het bestaande en geplande kantorenprogramma binnen de gemeente Zoetermeer naar Bleizo. De minder courante kantorenlocaties in de stad komen in aanmerking voor transformatie naar andere functies, zoals wonen en voorzieningen.

De zone direct rond de A12 (stationsgebied Zoetermeer) is en blijft een courante kantorenlocatie. De gebouwen die er staan verschillen echter in mate van courantheid. In een aantal gevallen is grondige renovatie gewenst. Ook al hebben deze locaties vooral een kantoorfunctie, een heden ten dage goed gekwalificeerde kantooromgeving vraagt een grotere mix aan functies (voorzieningen, training en educatie, zorgdiensten, etc.). Dus in kantorenlocaties, zoals de zone Bredewater, zou dit mogelijk moeten zijn.

Integraal jeugdbeleid: 'Oog voor de jeugd' (2011)

De gemeente Zoetermeer heeft de ambitie om de jeugd haar talenten te laten ontwikkelen en de jeugd moet als inwoner de regie kunnen nemen op het eigen leven. In de uitvoering van deze ambitie is belang dat de ontwikkeling van de jeugd plaatsvindt door ouders, opvang en onderwijs gericht op een zo groot mogelijk economische zelfstandigheid. Een binding met de stad wordt vooral gecreëerd door banen, woningen en een hoge status van voorzieningen. Tenslotte is de beleving van een veilige stad en wijk voor alle burgers van belang.

Om deze ambitie te verwezenlijken, wil de gemeente in en buiten het stadhuis samenwerken aan een effectieve, efficiënte en inspirerende aanpak. Dat betekent voor zowel de gemeente en de partnerorganisaties, maar ook voor ouders en de jeugd, een bezinning op de rollen. De gemeente zal daarbij vooral gaan over het 'wat' in gezamenlijkheid met de partners en het 'hoe' wordt zoveel mogelijk overgelaten aan de partners. De gemeente is meer regisseur dan bepalend mede-uitvoerder.

Conclusie

Het project is in overeenstemming met het gemeentelijk beleid. Van belang hierin is de opgave om functiemenging en functieverbreiding te stimuleren aan het Bredewater.

2.3. Omgevingsaspecten

2.3.1. Milieueffectrapportage

Toetsingskader

In bijlage C en D van het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten 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 ook bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

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

Onderzoek en conclusie

Gelet op de kenmerken van het project (zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.), de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten, zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de volgende paragrafen zijn opgenomen. Voor het project is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

2.3.2. Verkeer en parkeren

Verkeersontsluiting

Gemotoriseerd verkeer

Het gebouw is gevestigd aan de oostzijde van het Bredewater en ten westen van de Afrikaweg. De primaire ontsluiting vindt plaats via het Bredewater. Deze weg maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur van de gemeente en ontsluit het oostelijk deel van de wijk Meerzicht alsmede het station Zoetermeer en omliggende kantoorbebouwing aan de Boerhaavelaan. Het Bredewater valt in de wegcategorie rustige gebiedsontsluitingsweg 50 km/h binnen de bebouwde kom.

De weg is aan beide zijden voorzien van een vrijliggende fietsvoorziening. Aan de noordzijde sluit de weg aan op de Meerzichtlaan, welke eveneens onderdeel uitmaakt van de hoofdwegenstructuur. Het Bredewater ligt op ruim 100 m ten westen van en parallel aan de Afrikaweg, maar heeft geen rechtstreekse verbinding met de Afrikaweg (ongelijkvloerse kruising). Aan de zuidzijde loopt het Bredewater namelijk onder de Afrikaweg door, langs treinstation Zoetermeer, en gaat over in de Boerhaavelaan. Deze weg verzorgt deels de ontsluiting van de wijk Driemanspolder. Via de route Bredewater, Meerzichtlaan en Afrikaweg wordt snel aangesloten op de A12 van en richting Den Haag (circa 1,5 km). Op de Meerzichtlaan geldt een maximumsnelheid van 50 km/h en op de Afrikaweg bedraagt de maximumsnelheid 70 km/h. De aansluiting van het Bredewater op de Meerzichtlaan is vormgegeven als rotonde. De aansluiting van de Meerzichtlaan op de Afrikaweg is geregeld met een verkeersregelinstallatie. Het verkeersaanbod in de spitsen is hoog, maar kan nog goed verwerkt worden door de huidige wegenstructuur.

De ontsluiting van de locatie is voor gemotoriseerd verkeer goed.

Langzaam verkeer

Voor fietsers vindt de ontsluiting primair plaats via de vrijliggende fietspaden langs het Bredewater. Aan beide zijden van deze weg zijn vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Voor fietsverkeer in zuidelijke richting vormt de A12 een barrière. Deze wordt echter opgeheven door de Nelson Mandelabrug, welke het zuidelijke en noordelijke deel van Zoetermeer voor langzaam verkeer met elkaar verbindt. Deze brug vormt tevens de toegang tot treinstation Zoetermeer alsmede het Randstadrailstation Driemanspolder. Vanaf station Zoetermeer en Randstadrailstation Driemanspolder is voor voetgangers een goede verbinding aanwezig via het Bredewater naar het gebouw van de Haagse Hogeschool. Langs de gehele route is een trottoir aanwezig.

De ontsluiting van de locatie is voor langzaam verkeer goed.

Openbaar vervoer

De meest nabijgelegen bushalte is gelegen aan het Bredewater, ter hoogte van het kruispunt met de Groenewater. Deze ligt voor de toegang van de Haagse Hogeschool waardoor de loopafstand tussen de halte en het pand minder dan 100 m bedraagt. De halterende lijndienst verbindt het Stadshart van Zoetermeer met het treinstation Zoetermeer, de Randstadrailhalte Driemanspolder en de meest oostelijk gelegen woonwijk Oosterheem. Ook tussengelegen wijken kunnen worden bereikt met deze lijndienst. De lijn rijdt in de spitsperiodes met een frequentie van twee keer per uur per richting.

Ook via het treinstation Zoetermeer is de locatie goed bereikbaar per openbaar vervoer vanuit de richtingen Den Haag, Utrecht en Gouda. Daarnaast is de locatie ontsloten door de op loopafstand gelegen Randstadrailhalte Driemanspolder welke verbinding geeft met vrijwel alle stadswijken en het Stadshart van Zoetermeer alsmede Leidschendam-Voorburg en Den Haag. De loopafstand tussen het station Zoetermeer alsmede de Randstadrailhalte Driemanspolder en het gebouw van de Haagse Hogeschool bedraagt circa 400 m.

De ontsluiting van de locatie is per openbaar vervoer goed.

Verkeersveiligheid en reconstructie Bredewater

Het Bredewater voldoet momenteel niet geheel aan de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig. De aanwezige bomen vormen een gevaar voor de veiligheid en zorgen voor een enorme worteldruk waardoor met name de fiets- en voetpaden slecht toegankelijk zijn. Verwacht wordt dat dit de komende tijd alleen maar ernstiger vormen zal aannemen. Om deze ongewenste situatie te wijzigen is een herinrichtingsvoorstel voor de gehele Bredewater opgesteld en zal het Bredewater in 2013 volledig gereconstrueerd worden. De weg heeft een beperkte gebiedsontsluitende functie en is derhalve als 'stille' gebiedsontsluitingsweg ingericht. De weg beschikt over twee rijstroken voor gemotoriseerd verkeer, welke gescheiden zijn door middel van een brede middenberm. Daarnaast is aan beide zijden van de weg een vrijliggende fietsvoorziening aanwezig. Ook is op de belangrijkste route voor voetgangers (tussen het station Zoetermeer alsmede Randstadrailstation Driemanspolder en de Haagse Hogeschool) een trottoir aanwezig aan de westzijde van de rijbaan. Deze weginrichting sluit aan bij de functie van de weg en de geldende maximumsnelheid van 50 km/h.

Voordat het begrip Duurzaam Veilig werd geïntroduceerd, werden wegen in vele verschillende categorieën ingedeeld en op vele verschillende wijzen vormgegeven. Thans voldoen veel van dat soort wegen niet meer aan de huidige inzichten van Duurzaam Veilig. Het Bredewater is zo'n weg en ook voor deze weg geldt dat de in de loop van de tijd ontstane verschillen tussen vorm, functie en gebruik zouden moeten worden bijgesteld. Door met name het huidige profiel van 2 door een middenberm gescheiden rijbanen, heeft het

Bredewater op dit moment meer de uitstraling van een 'drukke' gebiedsontsluitingsweg 50 km/h, dan van een 'stille' gebiedsontsluitingsweg 50 km/h.

Op basis van de ongevalsgegevens van de afgelopen jaren, blijkt dat het aantal ongevallen zeer gering is. In een periode van 5 jaar (2006-2011) hebben er 6 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden. (3x eenzijdige ongeval, 2x geen voorrang verleend, 1 fiets-bromfiets door onvoldoende rechts rijden). 2 van deze 6 ongevallen zijn letselongevallen. Een black spot is een locatie (kruispunt of wegvak) waar in een periode van drie jaar zes of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden. Voor het Bredewater is dus geen sprake van een black spot.

In het Uitvoerings Programma Openbare Ruimte 2011 is de herinrichting van het Bredewater opgenomen. Het voornemen is om het Bredewater herin te richten. Daarbij verdwijnt de middenberm en zal er in de nieuwe situatie voor het grootste deel van de weg geen sprake meer zijn van gescheiden rijbanen. Verder komt de weg middels het aanleggen van een knik in de weg dicht bij de kantorenstrook te liggen. Ter hoogte van de dichtstbijzijnde woningen, gelegen aan de westzijde van de weg, blijft de weg ofwel op gelijke afstand van de woning of komt daar verder vanaf te liggen. De afstand van de weg tot de woning gelegen aan het Kooiensewater 93 blijft gelijk. De afstand van de weg tot de woningen aan de Ganzewater 57 en de Groenewater 42 en 44 zal circa 31 m gaan bedragen. Ter hoogte van de woningen aan de Groenewater 74 en 76 bevindt zich de hierboven bedoelde knik, waardoor de afstand van de as van de westelijke baan verloopt van circa 17 m tot circa 31 m.

Met de voorgenomen herinrichting van het Bredewater zal het verkeersveiligheidsniveau en de primaire ontsluitingsroute van de locatie voor alle weggebruikers dan ook verder verbeteren. De Duurzaam Veilige herinrichting van het Bredewater zal een positief effect hebben op de verkeersveiligheid en de beleving daarvan door de weggebruikers. De snelheid van het autoverkeer zal door de herinrichting afnemen. Het fietsverkeer zal conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig afgewikkeld worden via vrijliggende fietspaden zonder last te hebben van obstakels door boomwortels.

Parkeren

De gemeentelijke parkeernormen van Zoetermeer zijn vastgelegd in de 'Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels' (Gemeente Zoetermeer, 2012). Hierin is vastgelegd dat voor de functie 'beroepsonderwijs dag' (MBO, ROC, WO of HBO) een parkeernorm gehanteerd dient te worden van minimaal 5,0 en maximaal 7,0 parkeerplaatsen per leslokaal. Indien ook collegezalen aanwezig zijn, geldt daarnaast een norm van minimaal 18,0 en maximaal 22,0 parkeerplaatsen per collegezaal. Binnen deze normen is rekening gehouden met zowel het parkeren van personeel als van studenten.

Op basis van de gemeentelijke parkeernota wordt de parkeervraag bepaald aan de hand van het aantal leslokalen en collegezalen. Deze eenheden zijn echter niet goed toepasbaar op de Haagse Hogeschool. Er zijn bijvoorbeeld veel kleinere projectruimten waar studenten met 4 tot 6 personen werken aan een project. Het is de vraag of deze ruimten moeten worden aangemerkt als leslokaal en zo niet, hoe deze dan wel in de parkeerbehoefte moeten worden meegenomen. Om deze reden wordt derhalve uitgegaan van landelijke parkeerkencijfers die gelden voor hogescholen (CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). Deze kencijfers gaan uit van het aantal studenten dat op een hogeschool onderwijs volgt. Op basis van het type ontwikkeling en het gebiedstype waarbinnen de ontwikkeling ligt, kan dit kencijfer bepaald worden. Zoetermeer behoort volgens het CBS tot het sterk stedelijke gebied en de locatie Bredewater 24 valt binnen het gebiedstype 'rest bebouwde kom'. Voor dit gebiedstype binnen een sterk stedelijke omgeving geldt voor de ontwikkeling 'hogeschool'

een parkeerkencijfer van minimaal 7,5 en maximaal 11,5 per 100 leerlingen. Binnen deze kencijfers is rekening gehouden met het parkeren door studenten alsmede het parkeren door personeel.

De Haagse Hogeschool biedt op de locatie aan het Bredewater onderwijs aan circa 400 studenten. Uitgaande van bovenstaande kencijfers bedraagt de parkeervraag minimaal 30 tot maximaal 46 parkeerplaatsen. Indien wordt uitgegaan van deze landelijke kencijfers, is op eigen terrein voldoende parkeerruimte (47) aanwezig om aan de parkeervraag te kunnen voldoen, zelfs als wordt uitgegaan van het maximale kencijfer.

Op het parkeerterrein naast het school-/kantoorgebouw, heeft de Haagse Hogeschool de beschikking over 47 eigen parkeerplaatsen. Deze bieden voldoende ruimte om aan de maximale parkeervraag te kunnen voldoen. In werkelijkheid biedt het genoemde parkeerterrein meer capaciteit (in totaal 59 parkeerplaatsen). De overige parkeerplaatsen zijn echter gereserveerd ten behoeve van de nog resterende kantoorruimten in hetzelfde pand.

Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

De verkeersgeneratie voor de vestiging van de Haagse Hogeschool aan het Bredewater is bepaald aan de hand van kencijfers uit CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012). Hierbij is, evenals bij het berekenen van de parkeervraag, uitgegaan van een ligging in het gebiedstype 'rest bebouwde kom' in een sterk stedelijke omgeving. Per 100 leerlingen bedraagt de verkeersgeneratie voor de functie 'hogeschool' minimaal 11,3 mvt/weekdagemaal en maximaal 17,3 mvt/weekdagemaal. Voor de vestiging van de Haagse Hogeschool aan het Bredewater levert dit een totale verkeersgeneratie op van maximaal 70 mvt/weekdagemaal. Dit betreft een jaargemiddelde waarde op een weekdag, waarbij de verkeersgeneratie dus ook gemiddeld is over weekend- en vakantiedagen. Op een gemiddelde schooldag zal de verkeersgeneratie van de hogeschool hoger liggen. Met de digitale rekentool 'Verkeersgeneratie en Parkeren van het CROW (www.crow.nl)', gebaseerd op CROW-publicatie 317, is bepaald hoe hoog de verkeersgeneratie tijdens een maatgevende schooldag tijdens een maatgevende maand is. Deze bedraagt dan circa 100 mvt/etmaal.

Uit het gemeentelijk verkeersmodel blijkt dat de intensiteiten op het Bredewater ter hoogte van de Haagse Hogeschool (wegvak Dijkwater - Groenewater) in de huidige situatie circa 2.998 mvt/weekdagemaal bedraagt. In het prognosejaar 2022 is de nog onbenutte planologische capaciteit geheel ingevuld (met name met kantoorontwikkeling aan de Boerhaavelaan en aan de Kop Bredewater). Het Bredewater blijft ook in de nieuwe situatie vallen in de weg-categorie 'stille' gebiedsontsluitingsweg 50 km/h binnen de bebouwde kom. Uit de modelgegevens blijkt dat de verkeersintensiteiten in het prognosejaar 2022 toenemen tot 4.767 mvt/etmaal ter hoogte van dezelfde locatie. Een dergelijke intensiteit is nog goed af te wikkelen op het Bredewater. Aandachtspunt vormt de rotonde Meerzichtlaan-Bredewater welke op termijn aangepast dient te worden als de ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving verder worden ingevuld.

Binnen deze verkeersprognose is het uitgangspunt geweest dat de kantoorfunctie aan het Bredewater 24 volledig behouden blijft. De functiewijziging naar hogeschool is hierin dus niet verwerkt. De verkeersgeneratie voor beroepsonderwijsvoorzieningen is lager dan die voor een kantoorfunctie met eenzelfde ruimtebeslag. Daarom zullen de verkeersintensiteiten op het Bredewater, bij vestiging van de Haagse Hogeschool aan het Bredewater 24, in werkelijkheid lager liggen dan de berekende waarde uit het verkeersmodel. De bijdrage van de planontwikkeling is met 100 mvt/etmaal op een maatgevende schooldag geringer dan de autonome groei van het wegverkeer in de komende jaren.

Conclusie

De ontsluiting van de Haagse Hogeschool aan het Bredewater 24 is voor alle modaliteiten goed. Het verkeersveiligheidsniveau van de wegen in het projectgebied is daarnaast voldoende gewaarborgd door een goede afstemming tussen functie en inrichting van de infrastructuur of plannen die dit op korte termijn zullen bewerkstelligen. Tenslotte is de uiteindelijke verkeersintensiteit op het Bredewater niet dusdanig dat de beperkte toename van verkeer leidt tot problemen met betrekking tot de verkeersafwikkeling of noodzakelijke infrastructurele maatregelen.

Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling.

2.3.3. Bodem

Toetsingskader

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

Onderzoek en conclusie

Het project zorgt niet voor een functiewijziging die noodzaakt tot het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek. Uit informatie van het bodemloket (www.bodemloket.nl) blijkt dat er bodemverontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden, deze zijn in 1998 echter al onderzocht en hieruit blijkt dat er geen bodemverontreinigingen aanwezig zijn die leiden tot een nader onderzoek. Indien een omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor een nieuw te realiseren gebouw dient in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag een verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Geconcludeerd wordt dat het aspect bodemkwaliteit de uitvoering van het wijzigingsplan niet in de weg staat.

2.3.4. Water

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 projectgebied relevante nota's, waarbij het beleid van het hoogheemraadschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

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

Provinciaal

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

Waterschapsbeleid

Waterbeheerplan 2010-2015

Voor de planperiode 2010-2015 zal het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing zijn. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekeninghoudend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen. Het Waterbeheerplan 2010-2015 van Rijnland is te vinden op de website: www.rijnland.net/plannen/waterbeheerplan.

Keur en Beleidsregels 2009

Per 22 december 2009 is een nieuwe Keur in werking getreden, alsmede nieuwe Beleidsregels die per 27 mei 2011 geactualiseerd zijn. Een nieuwe Keur is nodig vanwege de toestand van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan deze Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De 'Keur en Beleidsregels' maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden);
- watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken);
- andere waterstaatswerken (onder andere bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Beleidsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt. De Keur en Beleidsregels van Rijnland zijn te vinden op de website: www.rijnland.net/regels/keur_algemene.

Gemeentelijk beleid

Het Waterplan Zoetermeer heeft als doel: behouden en verder ontwikkelen van een duurzaam watersysteem. 'Het water in de stad is betrouwbaar, levend en boeiend' is de visie van het plan. Met betrouwbaar water wordt bedoeld dat er in natte perioden geen wateroverlast ontstaat. Het klimaat is aan het veranderen waardoor we steeds vaker worden geconfronteerd met veel regenval of heftige regenbuien. Om wateroverlast te voorkomen moet er voldoende ruimte zijn om het water korte tijd op te slaan. Dit gebeurt bijvoorbeeld in de singels en vijvers in de stad. Vervolgens wordt het water weggemalen naar de Oude Rijn en de Rotte.

Het Waterplan stelt ook een groot aantal maatregelen voor om de kwaliteit van het water in de stad op het huidige goede peil te houden of zelfs te verbeteren. Zo wordt water uit het agrarisch gebied, dat over het algemeen minder van kwaliteit is, zoveel mogelijk buiten de gemeentegrenzen gehouden.

Huidige situatie

Algemeen

Aan het Bredewater 24 te Zoetermeer is in de huidige situatie een kantoorpand aanwezig, het gebied rondom dit kantoorpand is volledig verhard.

Bodem en grondwater

Volgens de Bodemkaart van Nederland bestaat de bodem ter plaatse uit zeekleigrond. Er is sprake van grondwater trap V. Dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand op meer dan 0,4 m beneden maaiveld ligt en dat de gemiddeld laagste grondwaterstand op meer dan 1,2 m beneden maaiveld ligt. De maaiveldhoogte in het projectgebied is circa NAP -4,1 m.

Waterkwantiteit

Rondom het projectgebied zijn geen watergangen aanwezig.

Veiligheid en waterkeringen

Het projectgebied ligt niet binnen de kern- en/of beschermingszone van een waterkering.

Afvalwaterketen en riolering

Het projectgebied is aangesloten op een gemengd rioolstelsel.

Toekomstige situatie

Algemeen

De ontwikkeling bestaat uit een interne functiewijziging van kantoor naar de Haagse Hogeschool. Ook ziet de ontwikkeling op het permanent vergunnen van reeds bestaande verharding. Ten tijde van de verlening van een tijdelijke vergunning in 2005 ten behoeve van het vestigen van de opleiding ICT&media van De Haagse hogeschool zijn er namelijk parkeerplaatsen bijgekomen met als gevolg dat er zo'n 250 m² meer verharding is dan in de situatie daarvoor. In de situatie daarvoor was het aandeel groen van het totale oppervlak zo'n 32,6%, ten tijde van de verlening van de tijdelijke vergunning is dat ca. 27,1% geworden.

Waterkwantiteit

In de toekomstige situatie wordt gebruikgemaakt van dezelfde bebouwing en verharding als in de huidige situatie. De verharding zal niet toenemen en er zal geen water gedempt worden. Daarom is watercompensatie voor de beoogde ontwikkeling dan ook niet noodzakelijk.

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.

Veiligheid en waterkeringen

De in deze ruimtelijke onderbouwing mogelijk gemaakte ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op de waterveiligheid in de omgeving.

Waterbeheer

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het hoogheemraadschap een vergunning te worden aangevraagd op grond van de 'Keur'.

Riolering en afkoppelen

Overeenkomstig het rijksbeleid (de voorkeursvolgorde uit Wm artikel 29 a en de doelmatigheidsdoelstelling uit het Bestuursakkoord waterketen 2007), geeft Rijnland de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits het doelmatig is.

Zorgplicht en preventieve maatregelen voor hemelwater

Voor de behandeling van hemelwater wijst Rijnland op de zorgplicht en op het nemen van preventieve maatregelen. Het verdient aanbeveling daar waar mogelijk aandacht te besteden aan maatregelen bij de bron. Preventie heeft de voorkeur boven 'end-of-pipe' maatregelen.

Water en Waterstaat in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan 'Kantorenstrook Driemanspolder - Meerzicht' is het oppervlaktewater in het projectgebied bestemd als 'Water'.

Conclusie:

De met deze ruimtelijke onderbouwing mogelijk gemaakte ontwikkelingen hebben geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

2.3.5. Milieuhinder en omliggende functies

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 gevoelige functies met betrekking tot milieu in voldoende mate mee te nemen, dient bij nieuwe ontwikkelingen rekening gehouden te worden met milieuzonering om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruikgemaakt van de door de VNG opgestelde brochure *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009). Deze milieuzonering vindt plaats aan de hand van een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. De richtafstanden uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten gelden ten opzichte van de gebiedstypen rustige woonwijk en rustig buitengebied. Ten opzichte van andere gebiedstypen kunnen kortere richtafstanden worden aangehouden. Milieuzonering beperkt zich tot de ruimtelijk relevante milieuaspecten geluid, geur, stof en gevaar.

Onderzoek

In verband met de functieverandering van het pand aan het Bredewater 24 te Zoetermeer naar Hogeschool, dient rekening gehouden te worden met de milieuhinder ten gevolge van deze school. Hiervoor zijn de afstanden gebruikt conform Lijst 1 van de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering*. Scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs (SBI-code 8532, 854, 855) vallen onder milieucategorie 2 uit lijst 1 van de VNG-brochure. Hiervoor geldt een richtafstand van 30 m ten behoeve van geluid en een afstand van 10 m ten behoeve van geur en gevaar ten opzicht van een rustige woonwijk. De dichtstbijzijnde wonin-

gen liggen op een afstand van ruim 60 m. Aan de afstanden conform de publicatie wordt dan ook voldaan, een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt daarmee gewaarborgd.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuhinder vormt geen belemmering voor de beoogde functiewijziging. Ter plaatse van omliggende woningen is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en toekomstige bedrijven worden niet in hun bedrijfsvoering beperkt.

2.3.6. Archeologie en cultuurhistorie

Toetsingskader

De Monumentenwet 1988 regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'.

Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

De gemeente heeft haar archeologisch beleid vastgelegd in de Rapportage 'De beschermde archeologische monumenten in Zoetermeer' (2003). De rapportage omvat een kaart met in totaal 14 archeologisch waardevolle gebieden. Het projectgebied is niet aangewezen als archeologisch monument. Volgens de provinciale kaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur is het projectgebied evenmin aangeduid als gebied waar een kans bestaat op het vinden van archeologische sporen.

Bovendien bestaat de ontwikkeling uit een interne functiewijziging van kantoor naar Hogeschool, waarbij geen bodemingrepen plaatsvinden. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit plan.

2.3.7. Ecologie

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

Toetsingskader

Beleid

Het rijksbeleid ten aanzien van de bescherming van soorten (flora en fauna) en de bescherming van de leefgebieden van soorten (habitats) is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De uitwerking van dit nationale belang ligt bij de provincies. De bescherming van de EHS is in Zuid-Holland in de provinciale Structuurvisie nader uitgewerkt.

Normstelling

Flora- en faunawet

Voor de soortenbescherming is de Flora- en faunawet (hierna Ffw) van toepassing. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Ffw bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplan-

tings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Ffw niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Economische Zaken. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en dwingende reden van groot openbaar belang);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient in het geval van zwaar beschermde soorten of broedende vogels overtreding van de Ffw voorkomen te worden door het treffen van maatregelen, aangezien voor dergelijke situaties geen ontheffing kan worden verleend.

De Ffw is voor deze ruimtelijke onderbouwing van belang, omdat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

Natuurbeschermingswet 1998

Uit het oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998 van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- door de minister van EZ aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- door de minister van EZ aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de minister van EZ). De bescherming van de onder c bedoelde gebieden vindt plaats door middel van een bestemmingsplan. De speciale beschermingszones (a) hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 zal kunnen worden verkregen.

Toetsing en conclusie

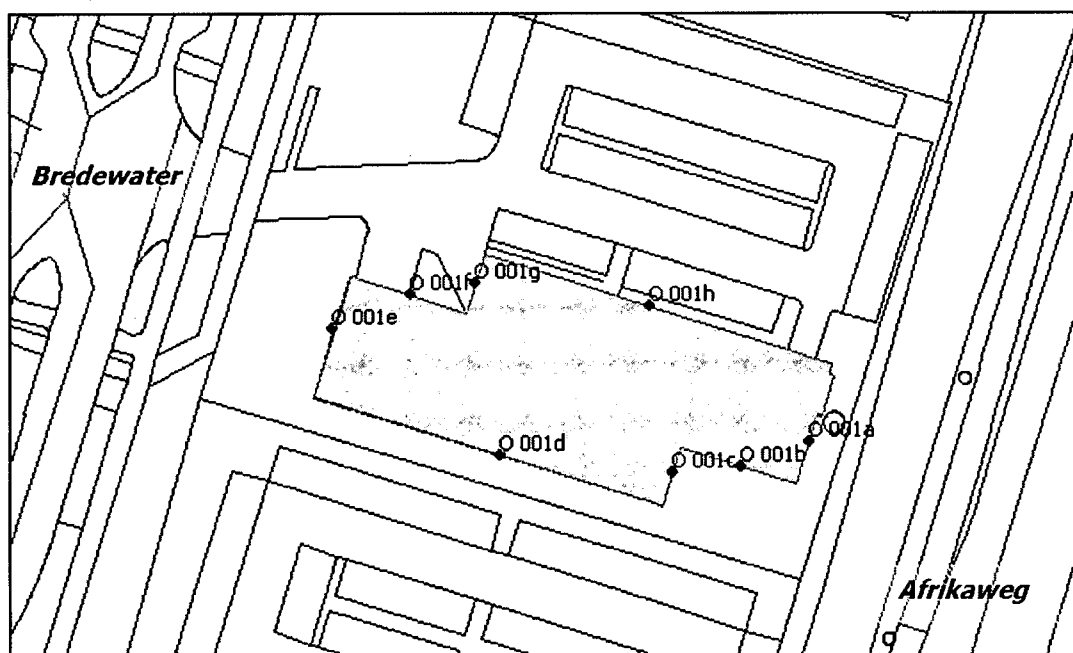
Aangezien het hier een voortzetting van het huidige gebruik van een kantoorgebouw betreft, worden er geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die leiden tot een overtreding van de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en het provinciale EHS-beleid.

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit project.

2.3.8. Wegverkeerslawaai

Door adviesbureau DGMR is akoestisch onderzoek (M.2011.1588.08.R003, versie 004, 9 november 2012) uitgevoerd ten behoeve van de ontwikkeling. Dit akoestisch onderzoek is opgenomen in het bestemmingsplan 'Afrikaweg en omgeving, BP00030'. Binnen deze rapportage staan alle uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek vermeld. Daarnaast is een aanvullende notitie opgesteld ('N001_AO onderwijsgebouw L_{day} ', 13 november 2012, versie 001). Deze notitie is opgenomen in bijlage 1. Er is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting door toedoen van wegverkeer op de Afrikaweg, Bredewater en de A12.

Voor onderwijsgebouwen geldt dat de geluidsbelasting over de avond- en nachtperiode buiten beschouwing gelaten kan worden, omdat de onderwijsactiviteiten binnen de dagperiode plaatsvinden. Het aanvullende onderzoek is uitgevoerd voor het toekomstig peiljaar 2022 conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (RMG2012). In onderstaande afbeelding is de ligging van de toetspunten op de gevels van het gebouw weergegeven.



Figuur 2.3 Ligging toetspunten akoestisch onderzoek

In bijlage 1 zijn de rekenresultaten weergegeven voor alle verschillende waarnemhoogten. In onderstaande tabel is per toetspunt de maximale geluidsbelasting per bron opgenomen. Dit zijn tevens de hogere waarden per bron die voor de betreffende gevel vastgesteld dienen te worden.

Tabel 2.1 Vast te stellen hogere waarden L_{day} per gevel per bron

gevel	Afrikaweg	Bredewater	A12
O 001a	62 dB	-	-
O 001b	60 dB	-	-
O 001c	60 dB	-	-
O 001d	56 dB	-	49 dB
O 001e	-	51 dB	49 dB
O 001f	-	49 dB	-
O 001g	-	49 dB	-
O 001h	57 dB	-	-

De wettelijke binnenwaarde van 28 dB binnen de verblijfsruimten van het onderwijsgebouw dient altijd te worden gegarandeerd (artikel 3.10 lid 1a Bgh). Aangezien een hogere waarde moet worden vastgesteld dient onderzoek te worden uitgevoerd naar de minimaal benodigde geluidswerende voorzieningen aan de gevels van het onderwijsgebouw. Dit onderzoek is noodzakelijk om te kunnen aantonen of voldaan kan worden aan het bouwbesluit ten aanzien van de geluidswering van de gevels. De gevelisolatie wordt berekend met behulp van de gecumuleerde geluidsbelasting (exclusief aftrek art. 110g Wgh). De gecumuleerde waarden zijn eveneens opgenomen in bijlage 1.

2.3.9. Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2, van de Wet milieubeheer. De Wet milieubeheer bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in onderstaande tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 2.2 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

- 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.
- Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007)

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het onderbouwen van ruimtelijke plannen uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied.

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

In het Besluit nibm en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Dit kan het geval zijn wanneer een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀, of indien een project in een specifiek aangeduide categorie valt (zoals woningbouw met 1 ontsluitingsweg en minder dan 1.500 woningen).

Onderzoek

In het wijzigingsgebied vindt een functiewijziging plaats van 'kantoren' naar een onderwijsfunctie (Hogeschool). Uit paragraaf 2.3.2 blijkt dat ten opzichte van de huidige situatie de verkeersgeneratie maximaal 70 mvt/etmaal bedraagt. Met behulp van de nibm rekentool is onderzocht of het project in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Uit deze rekentool blijkt dat het project niet in betekende mate bedraagt aan de luchtkwaliteit. De rekentool is weergegeven in figuur 2.3.

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

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		70
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,07
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 2.3: NIBM-tool

De jaargemiddelde bijdrage van stikstofdioxide bedraagt 0,07 µg/m³ en voor fijn stof 0,02 µg/m³. Het effect op de luchtkwaliteit bedraagt in geen geval meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂. Ter vergelijking: deze zogenaamde 'nibm-grens' wordt pas bereikt bij een toename met circa 1.750 voertuigbewegingen van personenauto's. Omdat op het plan het Besluit nibm van toepassing is kan een luchtkwaliteitsonderzoek achterwege blijven.

Tevens is in het kader van een goede ruimtelijke ordening op basis van de Monitoringstool de luchtkwaliteit in de omgeving van het projectgebied in beeld gebracht. Uit de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) blijkt dat in 2011 langs de Afrikaweg de concentratie stikstofdioxide en fijn stof minder bedraagt dan de grenswaarden: voor stikstofdioxide 37,8 µg/m³ en voor fijn stof 28,3 µg/m³. Hiermee wordt in 2011 reeds voldaan aan de grenswaarden die gelden voor 2011 en 2015 en wordt geconcludeerd dat er, vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit, sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

Er wordt ruimschoots voldaan aan de normen die gelden voor luchtkwaliteit. De Wet luchtkwaliteit staat de functiewijziging dan ook niet in de weg. Tevens is er sprake van een aantoonbaar woon- en leefklimaat.

2.3.10. Externe veiligheid

Toetsingskader

Normstelling en beleid

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

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

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom de risicobron. 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. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde 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. Aan grenswaarden moet altijd worden voldaan, van richtwaarden kan om gewichtige redenen worden afgeweken. Zowel de grens- als de richtwaarde liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar.

Het Bevi bevat een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR rondom deze inrichtingen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

De huidige risiconormering ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen volgt uit de Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (2009). Op basis van de circulaire geldt voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als een richtwaarde. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

In de nabije toekomst zal naar verwachting het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV) worden vastgesteld. In dat Besluit en het bijbehorende Basisnet (voor wegen/spoorwegen/ vaarwegen) worden veiligheidszones aangegeven waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd (en beperkte kwetsbare objecten slechts onder voorwaarden). Daarnaast gelden in de omgeving van deze transportroutes beperkingen in verband met de mogelijke effecten van een optredende plasbrand (plasbrandaandachts-gebieden).

Buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking getreden. Deze AMvB sluit aan bij de risiconormering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). De toetsings- en bebouwingsafstand zijn vervangen door een grenswaarde voor het PR en een oriëntatiewaarde voor het GR. Voor het PR geldt dat er binnen de risicocontour van 10^{-6} geen kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als een richtwaarde. Voor het GR wordt een oriëntatiewaarde als ijkpunt gehanteerd. Het GR in de omgeving van buisleidingen moet worden verantwoord. Dit geldt zowel voor bestaande situaties als voor ontwikkelingen die zorgen voor een toename van het GR. In een aantal situaties kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het GR. Het betreft de volgende situatie:

1. het projectgebied ligt buiten het gebied behorende bij de afstand waar nog 100% van de aanwezigen kan komen te overlijden of, bij toxische stoffen, het projectgebied buiten de grens ligt waarbij het PR 10^{-8} per jaar is; of
2. het GR is kleiner dan 0,1 maal de oriënterende waarde; of
3. het GR neemt met minder dan 10% toe terwijl de oriënterende waarde niet wordt overschreden.

Bij een beperkte verantwoording kan worden volstaan met het vermelden van:

- de personendichtheid in het invloedsgebied van de buisleiding en een uitspraak over de verwachte toekomstige personendichtheid in het geval er concrete ontwikkelingen in het invloedsgebied zijn;
- het GR per kilometer buisleiding en de bijdrage van de ontwikkeling (toegelaten beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten) aan de hoogte van het GR;
- de mogelijkheden tot bestrijding en beperking van rampen;
- de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen in het projectgebied.

Ten aanzien van de laatste twee aspecten dient het bevoegd gezag de regionale brandweer in staat te stellen om een advies uit te brengen.

In verband met de bescherming en het beheer van de leiding, wordt tevens een belemmeringenstrook bestemd. Binnen deze belemmeringenstrook is in beginsel geen bebouwing toegestaan.

Onderzoek

Inrichtingen

In de omgeving van het projectgebied is één risicorelevante inrichting aanwezig (bron: www.risicokaart.nl). Dit betreft een lpg-tankstation aan de rijksweg A12. Het invloedsgebied betreft hier 150 m. De afstand tot het wijzigingsgebied bedraagt ruim 300 m en zal daarmee dus buiten het invloedsgebied vallen. Een verdere verantwoording is voor dit onderdeel dan ook niet noodzakelijk.

Vervoer gevaarlijke stoffen A12

Ten zuiden van de locatie ligt de rijksweg A12. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats (bron: www.risicokaart.nl). De minimale afstand van het gebouw tot het hart van de snelweg bedraagt circa 350 meter. Uit de in het ontwikkeling zijnde Basisnet Weg blijkt dat het GR meer dan 0,1 maal de oriënterende waarde bedraagt. De weg blijkt niet over een plasbrandaandachtsgebied of een veiligheidszone te beschikken.

Het projectgebied is op dermate grote afstand gelegen van de rijksweg dat een toename van het GR niet te verwachten is, er zijn dan ook geen ruimtelijke beperkingen voor de voorgenomen ontwikkeling. Een verantwoording van het groepsrisico is derhalve niet noodzakelijk.

Vervoer gevaarlijke stoffen Afrikaweg

De gemeente Zoetermeer heeft geen route gevaarlijke stoffen vastgesteld, wat tot gevolg heeft dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in principe altijd via de snelste weg moet gebeuren. Uitgaande van de huidige ligging van tankstations binnen Zoetermeer, mag aangenomen worden dat op de Afrikaweg vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt ten behoeve van de bevoorrading van ongeveer 8 tankstations (waarvan 2 lpg-tankstations).

In onderstaande tabel is een indicatie weergegeven van enkele transportstromen (op jaarbasis) in het geval van de aanwezigheid van 2, 4, of 8 tankstations.

Tabel 2.3 Indicatie van transporten voor 2, 4 of 8 tankstations in een gemeente

aantal tankstations in gemeente	aantal transporten lpg	aantal transporten benzine	aantal transporten diesel
2	52	104	104
4	104	208	208
8	208	416	416

Bron: 'Evaluatie routing gevaarlijke stoffen', Bureau Externe Veiligheid Haaglanden, 25 februari 2011.

De bovengenoemde aantallen transporten zullen in rekenprogramma's geen contouren geven die beperkingen opleggen aan de omgeving (PR-contouren) of een GR te zien geven in een grafiek. Nader onderzoek naar de gevolgen van dit bestemmingsplan voor het GR door middel van een RBMII-berekening wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Vervoer van giftige stoffen over de Afrikaweg zal niet plaatsvinden. Er bevinden zich namelijk geen inrichtingen met dergelijke stoffen aan de westkant van de gemeente Zoetermeer.

Vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de Afrikaweg is de 'circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke Stoffen' uit 2010 van toepassing. In deze circulaire staat aangegeven dat het invloedsgebied wordt begrensd door de 1%-letaliteitafstand en dat deze voor de stofcategorie GF3 (lpg) 355 m bedraagt. Binnen deze afstand bevindt zich nagenoeg het gehele projectgebied.

Gezien het feit dat de voertuigaantallen zo laag zijn dat in rekenprogramma's geen contouren of grafieken weergegeven kunnen worden, kan er gesteld worden dat er geen PR 10^{-6} -contour aanwezig is en het GR ruim onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde blijft. Nadere verantwoording omtrent het GR is derhalve niet noodzakelijk.

Niettemin wordt tot slot opgemerkt dat de vluchtwegen van de school van de risicobron, te weten de Afrikaweg, af zijn geprojecteerd. Overige maatregelen die niet afdwingbaar zijn in een ruimtelijke procedure, zoals die vallen onder alarmering (risicocommunicatie, thermische isolatie-eisen, WAS-dekking en instructie BHV'ers), worden op een andere wijze georganiseerd.

Buisleidingen

Vervoer van gevaarlijke stoffen door middel van buisleidingen is hier niet aan de orde, aangezien er geen buisleidingen zijn gelegen in de omgeving van het projectgebied.

Conclusie en verantwoording

Het project voldoet aan het beleid en de normstelling ten aanzien van externe veiligheid.

Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van het project niet in de weg.

2.3.11. Planologisch relevante leidingen

Het projectgebied is niet gelegen binnen de invloedsfeer van kabels en leidingen. Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde functiewijziging.

2.4. Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal

2.4.1. Economische uitvoerbaarheid

Inzake de economische uitvoerbaarheid van de planologische maatregel spelen de volgende aspecten:

- Bij het vestigen van een school in het bestaande kantoorgebouw aan Bredewater 24 is geen sprake van het uitvoeren van werkzaamheden in het openbaar gebied. Er is derhalve geen sprake van kosten voor de gemeente.
- Akoestisch onderzoek wijst uit dat er sprake is van een overschrijding van de binnenwaarde. Het nemen van bronmaatregelen of maatregelen in het overdrachtgebied is in de gegeven situatie niet aan de orde. Er zullen derhalve – indien de gevels niet aan de vereiste geluidwering voldoen – maatregelen aan de gevel genomen moeten worden. De kosten voor deze maatregelen zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De initiatiefnemer is een voldoende draagkrachtige partij
- Door SAOZ is een onderzoek verricht naar planschade¹⁾. Hieruit is gebleken (hoofdstuk 8 van het rapport) dat er geen planschade wordt verwacht.

2.4.2. Exploitatieplan

Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening schrijft voor wanneer sprake is van een bouwplan. De realisatie (legalisatie) van de Haagse Hogeschool in het gebouw aan Bredewater 24 is een bouwplan in de zin van het Besluit ruimtelijk ordening. Het gaat namelijk om een verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor dienstverlening en de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functie bedraagt ten minste 1500 m² bvo.

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

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

Voor de locatie Haagse Hogeschool geldt dat het kostenverhaal anderszins is verzekerd en dat het niet noodzakelijk is om faserings- of locatie-eisen te stellen. Het kostenverhaal - zijnde de plankosten en (mogelijk) planschade - kan anderszins verzekerd worden via het in rekening brengen van leges én het afsluiten van een planschadeovereenkomst.

2.5. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het vergunningentraject moet het bevoegd gezag overleg plegen met provincie, VROM-Inspectie en andere overlegpartners (art. 6.18 Besluit omgevingsrecht i.c.m. art. 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening). De overlegreacties van de betrokken instanties en overheden zullen worden samengevat en beantwoord in een Nota overleg. Deze nota zal als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing worden gevoegd.

¹⁾ In bijlage 2 is de relevante passage opgenomen uit de 'Risicoanalyse Planschade met betrekking tot bestemmingsplan Afrikaweg en omgeving, SOAZ, november 2012'.

Aangezien het project zich beperkt tot wijziging van het gebruik van een kantoorgebouw naar onderwijsdoeleinden binnen de bebouwde kom van Zoetermeer zijn er geen belangen van buurgemeenten in het geding.

3. Conclusies ruimtelijke onderbouwing

Nu de werkingsduur van de tijdelijke vergunning voorbij is, wil de Haagse Hogeschool het (tijdelijke) gebruik van het kantoorgebouw aan het Bredewater 24 in Zoetermeer voor onderwijsdoeleinden continueren.

Het voornemen heeft geen onacceptabele milieugevolgen, fysieke gevolgen of economische gevolgen.

De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met het rijks- en gemeentelijk beleid. De onderwijsvoorziening bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied en binnen de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer. Daarbij is de locatie ook onderdeel van het stedelijk knooppunt langs de A12 dat is aangeduid als kennisintensieve economische pijler. De gemeente streeft naar functiemenging en functieverbreding aan het Bredewater.

Bijlage 1 Akoestisch onderzoek schoolgebouw Bredewater 24

Notitie

Project	Zoetermeer BP Boerhaavelaan e.o. (BP00030)		
Betreft	Akoestisch onderzoek schoolgebouw Bredewater 24		
Ons kenmerk	M.2011.1588.08.N001	Versie	001
Datum	13 november 2012	Verwerkt door	PPR -
Contactpersoon	ing. P.C. (Perry) Prince	E-mail	ppr@dgm.nl

Het pand aan het Bredewater 24 in Zoetermeer heeft een tijdelijke onderwijsfunctie. In het geactualiseerde bestemmingsplan "Boerhaavelaan en omgeving, BP00030" krijgt het pand een definitieve onderwijsbestemming.

Het pand ligt tussen Bredewater en de Afrikaweg en dichtbij de Rijksweg A12. Conform de Wet geluidhinder zijn dit de zoneplichtige wegen. Voor de weg Bredewater is uitgegaan van de bestaande situatie zonder de beoogde knik in de weg ten hoogte van het pand. Voor de geluidsbelasting is dat de "worst case" situatie.

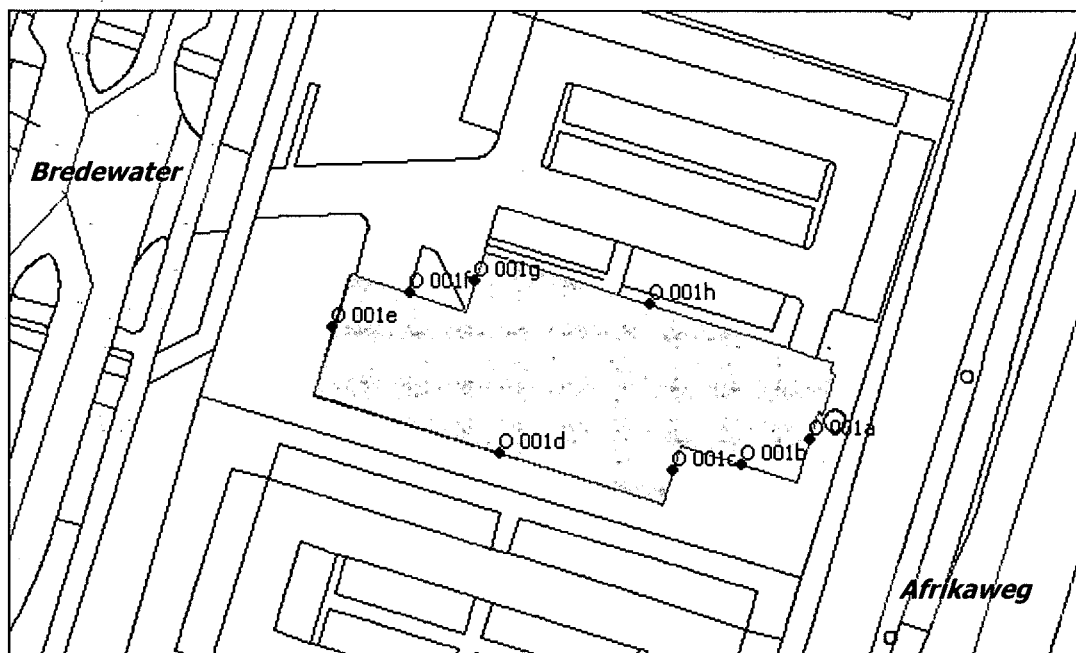
Deze notitie is een aanvulling op het akoestisch onderzoek t.b.v. schoolgebouw in het bestemmingsplan Boerhaavelaan en omgeving (DGMR rapport M.2011.1588.08.R003 van 25 oktober 2012).

De delen van een onderwijsgebouw die in een bestemmingsplan een ander bestemming hebben gekregen dan leslokaal, theorielokaal of theorievaklokaal worden niet aangemerkt als een deel van het geluidsgevoelige gebouw. Dit volgt uit de definitie van verblijfsruimte in artikel 1.1. lid 1 onder d van het Besluit geluidhinder (Bgh). Bijvoorbeeld een practicumruimte, een gymnastieklokaal of een kantoorruimte die als zodanig is aangewezen in het bestemmingsplan, valt niet onder de werking van het Bgh. Als in het bestemmingsplan enkel het onderwijsgebouw als geheel is genoemd en er geen aparte bestemming is gegeven voor verschillende delen van het gebouw, valt het onderwijsgebouw in zijn geheel onder de werking van de Bgh.

Bij de bepaling van de geluidsbelasting vanwege een weg van de gevel van onderwijsgebouwen wordt de waarde van de geluidsbelasting over de periode 19.00-23.00 uur (avond) of de periode 23.00-07.00 uur (nacht) buiten beschouwing gelaten, voor zover deze gebouwen in de betrokken periode niet overeenkomstig hun bestemming worden gebruikt.

Hiervoor is de geluidsbelasting op de gevel van het pand berekend in de dagperiode (L_{day}) voor de zoneplichtige wegen in het toekomstige peiljaar 2022 conform het RMG2012. De uitgangspunten voor dit aanvullende onderzoek staan vermeld in het hierboven genoemde rapport.

In figuur 1 zijn de toetspunten op de verschillende gevels van het gebouw weergegeven.



Figuur 1: Gemodelleerde toetspunten op de gevel van het schoolgebouw in het rekenprogramma GeoMilieu

Rekenresultaten

In tabel 1 staan de maximale geluidsbelastingen tijdens de dagperiode L_{day} voor de verschillende gevels van het schoolgebouw weergegeven ten gevolge van de zoneplichtige wegen. Er is voor de afzonderlijke wegen gerekend met aftrek conform art. 110g Wgh, de cumulatieve geluidsbelasting krijgt hierbij geen aftrek. In bijlage 1 zijn de onafgeronde rekenresultaten weergegeven voor de zoneplichtige wegen van alle toetspunten op het schoolgebouw.

Voor de volgende gevels van het schoolgebouw moeten een hogere waarden worden vastgesteld:

Tabel 1
Vast te stellen hogere waarde L_{day} (in dB)
op de gevel van het schoolgebouw

gevel	Afrikaweg	Bredewater	A12
O 001a	62		
O 001b	60		
O 001c	60		
O 001d	56		49
O 001e		51	49
O 001f		49	
O 001g		49	
O 001h	57		

Geluidsbelasting schoolgebouw Bredewater 24, Zoetermeer

Berekende geluidsbelasting Lday (dB) voor wegverkeer met planbijdrage in 2022
aftrek ex art. 110g Wgh (alleen waarden >40 dB zijn weergegeven)

> voorkeursgrenswaarde

gebouw	toetspunt	hoogte (m)	Afrikaweg	Bredewater	Rijksweg A12	Cumulatief
Schoolgebouw Bredewater 24	O 001a_A	1,5	57,80	--	42,37	60,00
	O 001a_B	4,5	61,19	--	43,03	63,30
	O 001a_C	7,5	61,68	--	43,32	63,79
	O 001a_D	10,5	61,81	--	43,65	63,91
	O 001a_E	13,5	61,82	--	44,25	63,94
	O 001a_F	16,5	61,73	--	45,29	63,87
	O 001b_A	1,5	56,51	--	44,59	58,89
	O 001b_B	4,5	59,10	--	45,25	61,35
	O 001b_C	7,5	59,54	--	45,78	61,78
	O 001b_D	10,5	59,66	--	46,27	61,92
	O 001b_E	13,5	59,71	--	46,98	62,00
	O 001b_F	16,5	59,67	--	47,92	62,01
	O 001c_A	1,5	57,45	--	41,84	59,63
	O 001c_B	4,5	59,71	--	42,25	61,84
	O 001c_C	7,5	60,17	--	42,60	62,29
	O 001c_D	10,5	60,33	--	43,02	62,46
	O 001c_E	13,5	60,40	--	43,85	62,54
	O 001c_F	16,5	60,38	--	45,45	62,56
	O 001d_A	1,5	53,59	41,87	45,75	56,65
	O 001d_B	4,5	55,12	43,39	46,54	58,07
	O 001d_C	7,5	55,54	44,04	47,12	58,55
	O 001d_D	10,5	55,66	44,20	47,63	58,73
	O 001d_E	13,5	55,77	44,24	48,35	58,89
	O 001d_F	16,5	55,80	44,23	49,18	59,02
	O 001e_A	1,5	--	49,21	45,52	54,70
	O 001e_B	4,5	--	50,62	46,81	56,20
	O 001e_C	7,5	--	50,80	47,25	56,47
	O 001e_D	10,5	--	50,82	47,50	56,51
	O 001e_E	13,5	--	50,75	48,08	56,59
	O 001e_F	16,5	--	50,64	48,99	56,71
	O 001f_A	1,5	45,17	47,00	--	53,54
	O 001f_B	4,5	45,48	48,61	39,89	54,88
	O 001f_C	7,5	46,25	48,95	39,98	55,32
	O 001f_D	10,5	46,60	48,99	--	55,36
	O 001f_E	13,5	46,85	48,94	--	55,40
	O 001f_F	16,5	47,01	48,86	--	55,41
	O 001g_A	1,5	--	47,04	40,17	52,41
	O 001g_B	4,5	--	48,69	40,77	54,03
	O 001g_C	7,5	--	49,09	40,85	54,48
	O 001g_D	10,5	--	49,16	40,19	54,42
	O 001g_E	13,5	--	49,13	40,45	54,42
	O 001g_F	16,5	--	49,06	40,84	54,41
	O 001h_A	1,5	54,00	42,33	--	56,72
	O 001h_B	4,5	56,01	43,57	40,30	58,61
	O 001h_C	7,5	56,46	44,49	40,49	59,11
	O 001h_D	10,5	56,64	44,72	40,68	59,29
	O 001h_E	13,5	56,74	44,79	40,96	59,39
	O 001h_F	16,5	56,77	44,78	41,39	59,43

Bijlage 2 Risicoanalyse Planschade

8 BEOORDELING HAAGSE HOGESCHOOL

Deze instelling is gelegen aan Bredewater 24. Deze ICT-opleiding is al jaren op dit adres gevestigd. Planologisch werd dit mogelijk gemaakt door een tijdelijke vergunning en daarna door een gedoogverklaring.



Figuur 4 zicht op Bredewater 24 met rechts op de voorgrond Bredewater 26

De bruto vloeroppervlakte bedraagt 3.500 m². Het vestigen van een onderwijsinstelling op deze locatie is een gewenste ontwikkeling. De locatie ligt nabij openbaar vervoer voorzieningen. De kantorenzone aan weerszijden van de Afrikaweg leent zich (deels) voor transformatie. Het bestaande gebouw bestaat uit 4 tot 6 bouwlagen met een dakopbouw.

Planologie

Dit gebied ligt in bestemmingsplan "Kantorenstrook Driemanspolder / Meerzicht" en heeft de volgende bestemming:

- Kantoren.

In de nieuwe planologische situatie krijgt dit gebied de bestemming(en):

- Kantoor met de aanduiding pg en onderwijs (on).

Planologische vergelijking

Op basis van de thans vigerende bebouwings- en gebruiksmogelijkheden omschrijven wij de aanwendingsmogelijkheden van dit object als volgt.

Bestemming	Gebruik	Oppervlakte	Bouwhoogte
Kantoren	Kantoorgebouwen	Bebouwd 25%	Hoofdgebouwen
	Handelsbedrijven	Parkeren 50%	goothoogte maximaal
	Dienstwoningen (2)	Groen 25%	25 m ¹
	Bedrijfsgebouwen		Parkeergarages
	Bouwwerken		maximaal 10 m ¹
	Open terrein		

Het bouwvlak betreft in essentie het kadastrale perceel. De ontsluiting vindt plaats via het Bredewater.

Uitgaande van de voorgenomen ontwikkeling zullen de toekomstige aanwendingsmogelijkheden bestaan uit

Bestemming	Gebruik	Oppervlakte	Bouwhoogte
Kantoor	Kantoren	Bebouwd 100%	Hoofdgebouwen
	Dienstverlening	bouwvlak	bouwhoogte
	zonder baliefunctie	Parkeren 50%	maximaal 25 m ¹
	+ tevens educatieve	Groen 25%	Parkeergarages
	voorzieningen		gothoogte 10 m ¹ en
	Parkeergarage		bouwhoogte 15 m ¹
	Bouwwerken		
	Groen		

Het bouwvlak betreft een ruim rondom de bestaande bebouwing getrokken vlak. De ontsluiting vindt plaats via het Bredewater.

De bestemmingswijziging leidt tot een toename van de gebruiksmogelijkheden. Aan de actuele omschrijving van kantoren worden educatieve voorzieningen toegevoegd.

De bestemmingswijziging leidt tot het vervallen van twee bedrijfswoningen. In de huidige markt beschouwen wij de aanwezigheid van een dienstwoning bij een kantoorgebouw niet als een relevante waardebepalende factor.

Door het bouwvlak ruim rondom de bestaande bebouwing te trekken, kan de eigenaar de hoofdbebouwing nog steeds op een andere plek binnen het perceel realiseren, zodat zijn indelingsmogelijkheden in essentie gelijk blijven. Tevens kan het gebouw op de begane grond met relatief ondergeschikte gebouwdelen worden uitgebreid als er nog enige ruimte beschikbaar zou zijn of als bestaande bebouwing deels wordt geamoveerd. De aanwendingsmogelijkheden blijven behouden.

De hoogte lijkt gelijk te blijven maar op basis van het vigerende plan betreft het een maximale goothoogte van 25 m¹ welke kan worden overschreden door een kapconstructie en in het voorgenomen plan wordt gesproken over een maximale bouwhoogte welke kan worden overschreden door ondergeschikte gebouwonderdelen. In de huidige markt beschouwen wij dit verschil niet als een relevante waardebepalende factor.

Tot slot mag men thans binnen het gedeelte van de gronden die zijn bedoeld voor parkeergelegenheid een parkeergarage realiseren. In het nieuwe plan is dit enkel mogelijk indien er op de plankaart een aanduiding aanwezig is. In de onderhavige situatie is een dergelijke aanduiding aanwezig. Zodat er ten aanzien van dit aspect geen sprake zal zijn van een relevante verandering.

Conclusie

Gezien het vorenstaande zijn wij van mening, dat de aanwendingsmogelijkheden niet afnemen en dat voornoemde onroerende zaak per saldo geen planologisch nadeel zal ondervinden van de onderhavige mutatie van het bestemmingsplan.