

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

PROJECT	Zorgeenheden Zenobiagang
STATUS	ontwerp
PROJECTNUMMER	NL.IMRO.0637.0001-0001
DATUM	24 juni 2019



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 - 744 08 38
085 - 744 08 37

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	6
	1.1 Ligging en begrenzing ontwikkellocatie	6
	1.2 Aanleiding plan	6
	1.3 Huidige juridische planregelingen	7
	1.4 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Beleidskaders	9
	2.1 Rijksbeleid	9
	2.2 Provinciaal beleid	11
	2.3 Regionaal beleid	18
	2.4 Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 3	Deelgebied Zenobiagang	25
	3.1 Bestaande situatie	25
	3.2 Beschrijving plan	26
	3.3 Ruimtelijke en functionele analyse plangebied	27
	3.4 Verkeer en vervoer	29
	3.5 Cultuurhistorie en archeologie	31
Hoofdstuk 4	Milieu en leefkwaliteit	32
	4.1 Strategische milieu-beoordeling	32
	4.2 Geluidhinder	32
	4.3 Bodemkwaliteit	34
	4.4 Luchtkwaliteit	34
	4.5 Water	36
	4.6 Bedrijven en milieuzonering	38
	4.7 Externe Veiligheid	40
	4.8 Natuurwaarden	41
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	43
	5.1 Financiële uitvoerbaarheid	43
	5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43
Bijlagen		
Bijlage 1	Aanmeldnotitie m.e.r.	
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek wegverkeer	
Bijlage 3	Bodemonderzoek	
Bijlage 4	Ecologisch onderzoek	

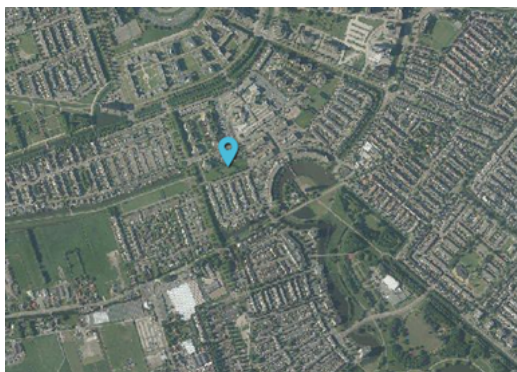
Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Ligging en begrenzing ontwikkellocatie

De ontwikkellocatie is gelegen in de wijk Rokkeveen, de enige woonwijk van Zoetermeer die ligt ten zuiden van de snelweg A12. Deze wijk bestaat uit twee delen, Rokkeveen-Oost (wijk 18) en Rokkeveen-West (wijk 19).

De ontwikkellocatie ligt in het centrum van Rokkeveen-West en maakt deel uit van het zogenaamde Katwijkerlaantracé. Het Katwijkerlaantracé bestaat uit drie deelgebieden, waarbij de ontwikkellocatie tot het deelgebied B (Zenobiagang) behoort. In dit deelgebied wil de gemeente zorg en levensloopbestendige woningen inclusief parkeervoorzieningen realiseren. Hiervoor is het bestemmingsplan 'Rokkeveen' in 2013 aangepast. In mei 2016 heeft de gemeenteraad na een samenspraaktraject met omwonenden de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de deelgebieden van het Katwijkerlaantracé vastgelegd.



Figuur 1.1 Ligging ontwikkellocatie



Figuur 1.2 Begrenzing deelgebied B

Ter plaatse van deelgebied B is in de huidige situatie openbaar groen gelegen.

1.2 Aanleiding plan

Aanleiding voor het opstellen van voorliggende ruimtelijke onderbouwing is de wens om een intramuraal zorgcomplex en parkeren mogelijk te maken in het deelgebied Zenobiagang. Oorspronkelijk was het plan om op deze grond een sneltramverbinding van Zoetermeer naar Delft aan te leggen (het Katwijkerlaantracé). Omdat deze plannen geen doorgang vonden, heeft de gemeenteraad ontwikkelingsscenario's vastgesteld om een woonzorgzone te realiseren met zorgwoningen en levensloopbestendige appartementen.

De scenario's voorzagen in bebouwing aan de zuidzijde van de groengebieden en behoud van een smallere groenstrook aan de noordzijde. Parkeren was gepland tussen de beoogde bebouwing aan de zuidzijde. In de groenstroken aan de noordzijde zou een fietspad worden gerealiseerd. Het vigerende bestemmingsplan 'Rokkeveen' maakt dit mogelijk.

Na een nieuw intensief samenspraaktraject met omwonenden zijn de plannen gewijzigd. Zodoende is afgezien van het realiseren van maximaal 50 zorgwoningen. In de plaats daarvan wordt een intramuraal zorggebouw ontwikkeld met maximaal 62 onzelfstandige zorgeenheden (kamers) in combinatie met 14 levensloopbestendige appartementen en bijbehorende parkeervoorzieningen. Dit wijkt af van het vigerende bestemmingsplan.

De meest recente versie van de ontwikkeling voorziet in de realisatie van een parkeerstraat ten noorden van de te ontwikkelen gebouwen en ten zuiden van de Nathaliegang en in openbaar groen tussen beide gebouwen in. Het geplande fietspad komt daarmee te vervallen. De aanleg van parkeerplaatsen met bijbehorende ontsluiting is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan.

De binnen het deelgebied beoogde levensloopbestendige appartementen (maximaal 14) kunnen middels een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid, opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, gerealiseerd worden en maken geen deel uit van deze ruimtelijke onderbouwing.

De gemeente Zoetermeer is voornemens de ontwikkeling door middel van een omgevingsvergunning op basis van de Wet algemene bepaling omgevingsrecht (Wabo) mogelijk te maken. Daarvoor dient een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden waarin het project wordt toegelicht en wordt aangetoond dat het voornemen om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

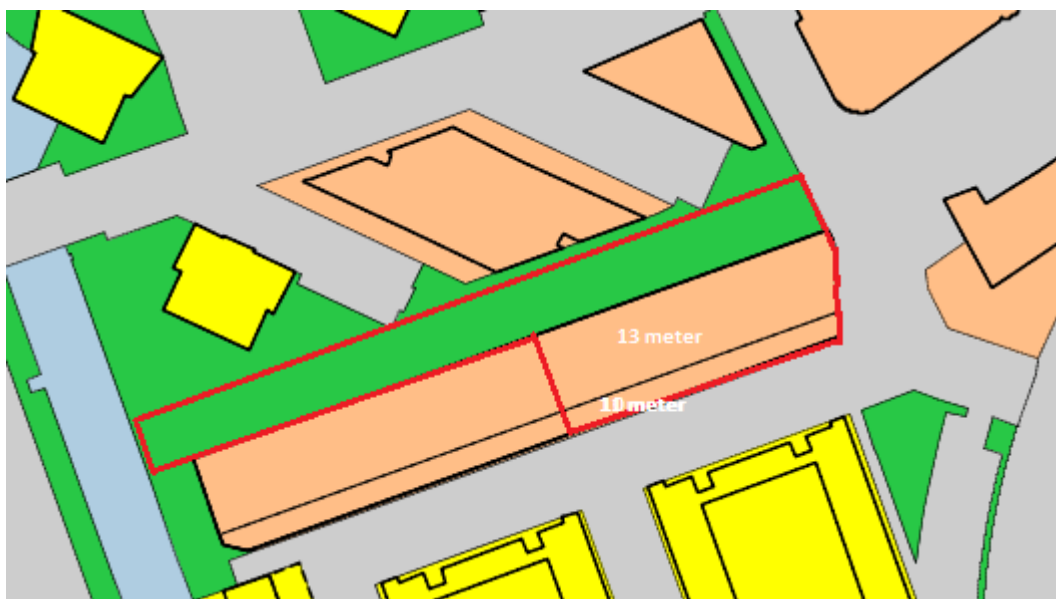
1.3 Huidige juridische planregelingen

Voor de ontwikkellocatie is op dit moment het volgende juridische plan van kracht:

Nr.	bestemmingsplan	vaststelling Raad	Onherroepelijk
1	Rokkeveen	2 juli 2012	27 maart 2013

Tabel 1: Overzicht geldend bestemmingsplan

De gronden gelegen binnen het projectgebied hebben in het vigerende de bestemmingen 'Gemengd - 4' en 'Groen'. Binnen het bouwvlak is een maximale bouwhoogte variërend van 10 meter aan de zuidzijde tot 13 meter aan de noordzijde van toepassing. Daarnaast geldt een maximaal bebouwingspercentage van 60% en zijn maximaal 50 wooneenheden toegestaan. Binnen de bestemming 'Gemengd - 4' is functieaanduiding 'zorginstelling uitgesloten' van kracht. Ter plaatse van deze aanduiding zijn geluidsgevoelige zorgvoorzieningen niet toegestaan.



Figuur 1.3 Uitsnede vigerend bestemmingsplan

De voorgenomen realisatie van een intramuraal zorgcomplex is in strijd met de functieaanduiding 'zorginstelling uitgesloten'. Naar aanleiding van de samenspraak met omwonenden is gekozen voor een andere inrichting van het gebied dan in eerdere plannen voorzien was; twee bouwkvavels in plaats van één bouwkvavel. Daardoor wordt het maximum bebouwingspercentage van 60% per bouwkvavel overschreden. Verder is het parkeren binnen de bestemming 'Groen' niet toegestaan. In paragraaf 3.2 wordt dit verder toegelicht

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van het actuele beleidskader dat relevant is voor het projectgebied. In hoofdstuk 3 wordt het projectplan beschreven en in hoofdstuk 4 de milieuaspecten van het plan. Hoofdstuk 5 gaat in op de uitvoerbaarheid van het project en hoofdstuk 6 op het handhavingsaspect.

Hoofdstuk 2 Beleidskaders

Hoofdstuk 2 Beleidskaders

Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van het actuele beleidskader dat relevant is voor het projectgebied. Achtereenvolgend worden het Rijksbeleid, het Provinciaal beleid, het Regionaal beleid en het Gemeentelijk beleid behandeld en het beoogde bouwplan hierop getoetst.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota "Anders omgaan met water" (2000)

In de Nota "Anders omgaan met water; waterbeleid in de 21^{ste} eeuw" (2000) onderschrijft het kabinet de noodzaak om te anticiperen op de verwachte klimaatsverandering en bodemdaling. De veiligheid moet gewaarborgd blijven, de kans op overstromingen mag niet toenemen. Meer ruimte voor water naast technische maatregelen en taakstellende afspraken tussen verschillende overheden zijn essentieel voor het slagen van dit beleid. Tevens moet een "watertoets" voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt.

Toets voorgenomen bouwplan

In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met water. In paragraaf 4.5 Water is de watertoets opgenomen.

2.1.2 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 rijkswaagen, 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). Deze structuurvisie bundelt het nationale ruimtelijke en infrastructuurbeleid in 13 nationale belangen. De nationale belangen, die worden benoemd, betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden.

Met de uitbreiding van het Barro en het Bro is de juridische verankering van de SVIR nagenoeg compleet.

Toets voorgenomen bouwplan

Het Barro legt geen restricties op voor onderhavige locatie. Daarnaast zijn geen van de nationale belangen benoemd in de SVIR van toepassing op dit project. Daarmee wordt beleid hierover overgelaten aan de provincie en de gemeente.

2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

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

Wettelijk kader

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

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

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
- Lid 3: indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt
- Lid 4: een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat het bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Toelichting op gebruik

De Ladder is in de Nota van Toelichting (Stb. 2017, 182) gemotiveerd: “Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting. Tevens wordt de mogelijkheid geboden in het derde lid, om de toepassing van de Ladder door te schuiven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. De verwachting is dat de Ladder hierdoor beter hanteerbaar zal zijn, beter aansluit bij het geheel aan vereisten aan een toelichting bij bestemmingsplannen en tot minder onderzoekslasten zal leiden.”

De Ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing op nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Om te bepalen in hoeverre een ontwikkeling wordt beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling blijkt uit jurisprudentie dat met name de aard en omvang van de functiewijziging van doorslaggevende betekenis zijn. Met andere woorden de aard en de omvang van de functiewijziging maken dus dat een functiewijziging zodanig is dat de ontwikkeling aangemerkt kan worden als nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Een functiewijziging “sec” is geen nieuwe stedelijke ontwikkeling, maar indien deze functiewijziging als 'zodanig' (gelet op aard en omvang) is te beoordelen kan alsnog sprake zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Vaak leiden meerdere criteria bij elkaar tot een nieuwe stedelijke ontwikkeling, hierbij te denken aan nieuwbouw van een zodanige omvang en nieuw ruimtebeslag in onderlinge samenhang met een functiewijziging.

Toets voorgenomen bouwplan

Voorgenomen ontwikkeling betreft een functiewijziging zonder nieuw ruimtebeslag. Het beoogde bouwplan past immers binnen de ruimtelijke kaders van het vigerende bestemmingsplan. Zo wordt het gebouw gerealiseerd binnen het bestaande bouwvlak en worden maximale bouwhoogtes niet overschreden. De parkeervoorzieningen zijn daarnaast ondergeschikt aan de in het bestemmingsplan 'Rokkeveen' opgenomen bebouwingsmogelijkheden.

De aard van de functiewijziging is eveneens niet zodanig dat het kan worden aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De op basis van het vigerende bestemmingsplan reeds toegestane 50 wooneenheden maken plaats voor 62 zorgenheden en 14 levensloopbestendige appartementen met een lagere verkeersgeneratie en parkeerbehoefte.

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de beoogde functiewijziging niet zodanig van aard en omvang is dat het een nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft. De Ladder voor duurzame verstedelijking is hierdoor niet van toepassing waardoor de behoefte aan zorgenheden niet te worden aangetoond.

Ondanks dat de ladder niet van toepassing wordt de behoefte van de zorgenheden middels onderstaande alinea aangetoond.

Uit het Rigo rapport 'Woonvoorzieningen voor bijzondere doelgroepen' dat in opdracht van gemeente Zoetermeer in 2014 is uitgevoerd blijkt een verwacht tekort aan intramurale verpleeghuisplaatsen van ongeveer 590 in 2025.

Om dit tekort op te vangen is in de Woonvisie Zoetermeer 2015 een aantal opgenomen. Een van de maatregelen is:

- Het realiseren van zorgwoningen in de wijk Rokkeveen op het zogenaamde Katwijkerlaantracé. Hiermee ontstaat de zevende woonservicezone in Zoetermeer. Het programma bestaat onder meer uit 62 zorg-/verpleegplaatsen voor ouderen en mensen met een verstandelijke beperking.*

Hiermee is de behoefte aan de 62 zorgenheden voldoende aangetoond.

2.1.4 Conclusie rijksbeleid

De voorgenomen ontwikkeling raakt geen van de rijksbelangen.

De grote behoefte aan zorgenheden binnen Zoetermeer in combinatie met de eenvoudige transformatie mogelijkheden van het gebouw zorgen ervoor dat de kans op leegstand nu en in de toekomst minimaal is. Het beoogde voornemen is hiermee niet in strijd met het rijksbeleid.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Visie ruimte en mobiliteit

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie ruimte en mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

De Actualisering 2016 van de VRM is op 14 december 2016 vastgesteld door Provinciale

Staten en op 12 januari 2017 in werking getreden. Hiermee zijn wijzigingen doorgevoerd in de Visie ruimte en mobiliteit, het Programma ruimte, de Verordening ruimte 2014 en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur.

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 hebben en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Bij de VRM horen: de Visie ruimte en mobiliteit, de Verordening ruimte, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit.

In de VRM zijn 4 thema's 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.

Toets voorgenomen bouwplan

Voor de beoogde ontwikkeling zijn met name de thema's 1 en 3 van belang.

1. Beter benutten en opwaarderen

De provincie vangt de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit vooral op in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. Steden bieden nog volop kansen om te bouwen en te verbouwen. Ze kunnen de hoofdmoot voor hun rekening nemen van de woningen die Zuid-Holland tot 2030 extra nodig heeft. Daardoor kan het landelijk gebied open blijven.

Gemeenten stellen regionale visies voor onder andere woningen op. Door deze visies stemmen de gemeenten het aanbod met elkaar af op de reële behoefte naar woningen. Beter benutten en opwaarderen leidt tot een intensiever, compact ruimtegebruik.

Toets voorgenomen bouwplan

Voorgenomen initiatief betreft een binnenstedelijk plan zonder nieuw ruimtebeslag, waardoor het buitengebied wordt gespaard.

3. Versterken ruimtelijke kwaliteit

In Zuid-Holland, dat zich onderscheidt door het sterke contrast tussen een dynamische stedelijke omgeving en open deltalandschappen, is zorg voor de ruimtelijke kwaliteit in het bijzonder van belang. Naar zijn aard raakt ruimtelijke kwaliteit zowel alle ruimtelijke ontwikkelingen als de overige rode draden. Ruimtelijke kwaliteit is het resultaat van goede ruimtelijke ordening: een evenwicht en samenspel van toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde.

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten niet alleen functioneel zijn, maar ook duurzaam houdbaar (of bewust tijdelijk) en in hun uiterlijke verschijning bijdragen aan de kwaliteit van de omgeving.

Nu de ruimtelijke ontwikkeling sterker wordt bepaald door maatschappelijke, veelal kleinschalige initiatieven, is een gedeeld beeld van de ruimtelijke kwaliteit op regionale schaal van belang. De provincie stelt met het handelingskader ruimtelijke kwaliteit spelregels vast die het bovenlokale, algemene belang borgen en heeft samen met partijen in de regio een kwaliteitsbeeld voor het betreffende gebied geformuleerd (de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit).

De kwaliteitsambities van de provincie worden getoond in een kwaliteitskaart. De kwaliteitskaart staat met de bijbehorende uitwerking in richtpunten aan de basis van de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit, die een handreiking vormen voor het gebiedsspecifiek omgaan met ruimtelijke kwaliteit.

Beleid ruimtelijke kwaliteit

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

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

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

In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling.

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

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

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

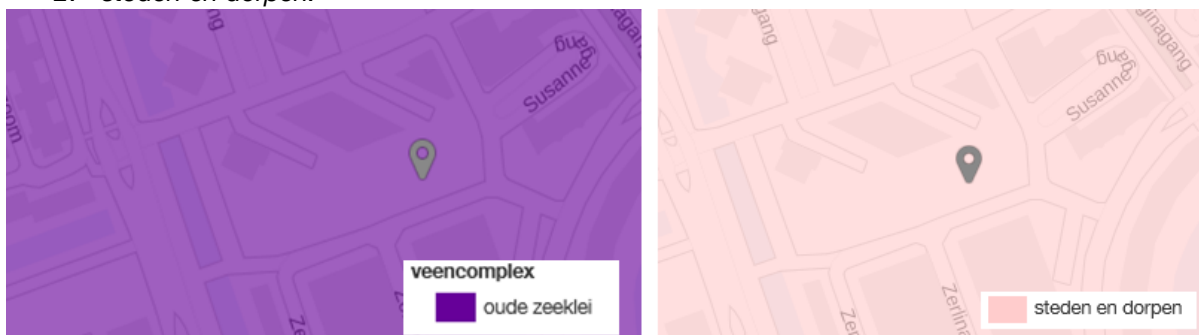
Toets voorgenomen bouwplan

Het projectgebied behoort niet tot een provinciaal gebiedsprofiel en/of een beschermingscategorie. De realisatie van zorgenheden vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied, waar voornamelijk de groei van de bevolking van de provincie Zuid-Holland opgevangen dient te worden.

Provinciale kwaliteitskaart

Conform de provinciale kwaliteitskaart zijn de volgende kenmerken van toepassing op de ontwikkellocatie:

1. veencomplex oude zeeklei;
2. steden en dorpen.



Figuur 2.1 Uitsnede provinciale kwaliteitskaart.

De beoogde ontwikkeling betreft de bouw van zorgeenheden ter plaatse waar op basis van het vigerende bestemmingsplan bebouwing is beoogd. Het project kan hiermee beschouwd worden als een inpassingsontwikkeling aangezien bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks veranderen. Uitgangspunt is dat bij inpassing een ontwikkeling volledig past binnen de richtpunten.

1. Voor het veencomplex zijn de volgende richtpunten van toepassing:
 - Ontwikkelingen in het veenlandschap dragen zorg voor behoud van het veen en zijn gericht op het beperken van de bodemdaling.
 - Ontwikkelingen in droogmakerijen leveren een bijdrage aan een duurzame waterhuishouding.

Toets voorgenomen bouwplan

De ontwikkeling vindt niet plaats binnen een veenlandschap dan wel een droogmakerij. Hierdoor zijn bovengenoemde richtpunten niet van toepassing op ontwikkelingen binnen de ontwikkellocatie.

2. Voor steden en dorpen zijn onderstaande richtpunten van toepassing:
 - Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
 - Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
 - Daar waar hoogbouw niet samenvalt met “zwaartepunten” in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.
 - Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
 - Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand (zie stads- en dorpsranden).
 - Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
 - Het eigen karakter van het historisch centrum wordt versterkt.
 - Historische centra en kernen blijvenikbaar vanuit het omringende gebied.

Bij bedrijventerreinen krijgt de beeldkwaliteit van de randen, een goede ontsluiting en de samenhang met de omgeving extra aandacht.

Toets voorgenomen bouwplan

De ontwikkeling betreft geen: hoogbouw, uitbreidingswijk of bedrijventerrein. Tevens vindt de ontwikkeling niet plaats binnen een historisch centrum en zijn binnen het projectgebied geen cultuurhistorisch waardevolle gebouwen of stedenbouwkundige patronen aanwezig.

De ontwikkeling binnen het projectgebied moet dragen aan:

- de karakteristieke kenmerken van de omgeving; en
- versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.

Toets voorgenomen bouwplan

De zorgenheden worden gerealiseerd in een overwegend woongebied dat tegen het wijkcentrum aanligt. De beoogde bebouwing sluit qua hoogte, vormgeving en materiaalgebruik aan bij de omliggende omgeving en past binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. Daardoor wordt aangesloten bij de karakteristieke kenmerken van deze omgeving. Daarnaast wordt met de uitplaatsing van het parkeren de ruimtelijke kwaliteit binnen de bouwvlakken verbeterd (grotere functionele groene ruimtes).

Hiermee voldoet de beoogde ontwikkeling aan de van toepassing zijnde richtpunten en daarmee aan het ruimtelijke kwaliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland.

2.2.2 Verordening Ruimte "Visie op Zuid-Holland"

In samenhang met de Visie ruimte en mobiliteit is de Verordening ruimte 2014 opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Voor de ontwikkellocatie zijn met name de paragrafen 2.1 'Regels voor bebouwde ruimte en mobiliteit' en 2.2 'Regels voor ruimtelijke kwaliteit' van de verordening van belang. De verordening is in 2014 vastgesteld.

2.2.2.1 Regels voor bebouwde ruimte en mobiliteit

Artikel 2.1.1. van de verordening gaat in op de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Zo dient een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, te voldoen aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden, door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,
 1. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
 2. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1 van toepassing is, en
 3. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Toets voorgenomen bouwplan

Aangezien in paragraaf 2.1.4 Conclusie rijksbeleid reeds is beargumenteerd dat de realisatie van 62 zorgenheden geen nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft, is artikel 2.1.1 van de Verordening ruimte niet van toepassing.

2.2.2.2 Regels voor ruimtelijke kwaliteit

Artikel 2.2.1 lid 1 heeft betrekking op de 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 aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard of schaal niet past binnen het gebied (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 zoals bedoeld in het derde lid;
- c. als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard en schaal niet past binnen het gebied (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 gebied ook aandacht is besteed aan de 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 zoals bedoeld in het derde lid.

Lid 4 geeft aan wanneer een beeldkwaliteitsparagraaf dient te worden opgenomen in een bestemmingsplan.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt als bedoeld in het eerste lid bevat een motivering, bij voorkeur vervat in een beeldkwaliteitsparagraaf, waaruit blijkt dat de ruimtelijke kwaliteit ten minste gelijk blijft, voor zover het gaat om een ruimtelijke ontwikkeling:

- a. waarbij de richtpunten van de kwaliteitskaart in het geding zijn, of
- b. die is gelegen op gronden binnen een beschermingscategorie als bedoeld in het tweede lid, onder a en b.

Toets voorgenomen bouwplan

Zoals reeds in paragraaf 2.2.1 Visie ruimte en mobiliteit is geconstateerd past de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet het aan de richtpunten van de kwaliteitskaart. Hiermee wordt voldaan aan de Verordening Ruimte en is het niet noodzakelijk om een beeldkwaliteitsparagraaf in het bestemmingsplan/ruimtelijke onderbouwing op te nemen.

2.2.3 Regioprofielen Cultuurhistorie Zuid-Holland

De visie Regioprofielen Cultuurhistorie Zuid-Holland omvat richtlijnen voor topgebieden van cultureel erfgoed, archeologie en molens in Zuid-Holland. Deze visie is op 13 april 2010 vastgesteld door gedeputeerde staten. De wijze van sturing, op welke wijze omgegaan dient te worden met de regioprofielen, is opgenomen in de provinciale structuurvisie die is vastgesteld door provinciale staten op 2 juli 2010.

Op basis van bestaande cultuurhistorische waardenkaarten zijn zestien topgebieden Cultureel Erfgoed Zuid-Holland aangewezen. Voor elk van deze topgebieden is een regioprofiel opgesteld. Deze regioprofielen dienen als een handreiking en sturingskader voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus om cultuurhistorie op te nemen in ruimtelijke plannen.

Toets voorgenomen bouwplan

De ontwikkellocatie ligt niet in een van deze topgebieden. Wel is het gebied op de provinciale kaart van de Cultuurhistorische hoofdstructuur aangemerkt als een gebied waar de trefkans op archeologische sporen redelijk tot groot is. Archeologisch bureau-onderzoek

in het kader van het vigerende bestemmingsplan Rokkeveen heeft echter aangetoond dat voor de ontwikkellocatie een lage archeologische waarde geldt. Sindsdien is de feitelijke situatie ter plaatse niet veranderd. De conclusies van dit onderzoek zijn dan ook nog actueel. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

2.2.4 Conclusie provinciaal beleid

De beoogde zorgenheden inclusief parkeervoorziening betreft een ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied zonder nieuw ruimtebeslag. Daarnaast past de ontwikkeling volledig binnen de van toepassing zijnde richtpunten benoemd in het ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

De Ladder voor duurzame verstedelijking is voor dit project niet van toepassing aangezien het geen nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft. Tevens worden de archeologische belangen niet geschaad met de beoogde bouwwerkzaamheden.

Hiermee sluit de voorgenomen ontwikkeling aan bij het provinciale beleid van provincie Zuid-Holland.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (verder HHSK) is vastgelegd in het waterbeheerplan HHSK 2016-2021, Mensen met Water, de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, peilbesluiten en de leggers. De thema's in het waterplan zijn: waterveiligheid, watersysteem, afvalwater en wegen. De ruimtelijke ordening en de waterhuishouding moeten in onderlinge relatie worden ontwikkeld. Op basis van ervaring en deskundigheid adviseert HHSK over de mogelijkheden voor een doelmatig en duurzaam waterbeheer in de directe verbinding met de omgeving. De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat op een duurzamer wijze met het stedelijk waterbeheer dient te worden omgegaan, mede gezien de klimaatveranderingen. Aandachtspunten voor het duurzame stedelijk waterbeheer zijn onder andere het minimaliseren van wateroverlast, het realiseren van voldoende waterberging waarbij zoveel mogelijk een ecologische inrichting wordt nagestreefd, het verantwoord afkoppelen van verhard oppervlak en het voorkomen van diffuse verontreinigingen door toepassing van duurzame bouwmaterialen.

In het waterbeheerplan van HHSK 2016 – 2021 is beschreven hoe het hoogheemraadschap omgaat met het bergen van oppervlaktewater bij een toenemende verharding van het oppervlak. In zijn algemeenheid geldt verder dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel bij het Hoogheemraadschap vergunning dient te worden aangevraagd op grond van de Keur. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van overstorten, van de hemelwaterafvoer op het oppervlaktewater, het dempen en graven van water en het aanbrengen van verhard oppervlak. De Keur maakt het mogelijk dat het Hoogheemraadschap haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren.

Waterplan Zoetermeer

Het Hoogheemraadschap heeft in samenwerking met de gemeente Zoetermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Waterschap Wilck en Wiericke het Waterplan Zoetermeer opgesteld dat in februari 2002 door de raad is vastgesteld.

Toets voorgenomen bouwplan

Het plan wordt in paragraaf 2.4.7 Waterplan Zoetermeer (2002) van deze plantoelichting nader toegelicht.

2.3.2 Conclusie regionaal beleid

De beoogde ontwikkeling wordt in paragraaf 4.5 Water aan de- watertoets onderworpen. Aangezien het een binnenstedelijke ontwikkeling betreft, past het plan binnen het regionale beleid.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Stadsvisie 2030

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

Toets voorgenomen bouwplan

Ter plaatse van de beoogde ontwikkeling wordt nog uitgegaan van een "Hoogwaardige OV-verbinding". Bij het opstellen van het bestemmingsplan Rokkeveen is echter gebleken dat het realiseren van een vrijliggende HOV-verbinding over het Katwijkerlaantracé niet haalbaar zou zijn. Daarom is besloten deze strook op een andere wijze in te vullen en te benutten voor bebouwing met een woonzorgzone. Het voorgenomen bouwplan van een zorggebouw met maximaal 62 onzelfstandige zorgeenheden, past binnen deze invulling.

2.4.2 Woonvisie Zoetermeer(2015)

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

1. duurzaam bouwen en renoveren;
2. betaalbare woningen voor iedereen aanbieden;
3. extra jongerenwoningen toevoegen en woonruimten voor studenten;
4. Zoetermeer levensloop bestendig maken;
5. prettige en gewilde woonwijken in stand houden en realiseren;
6. consument gericht bouwen.

Toets voorgenomen bouwplan

De behoefte aan zorgruimte in Zoetermeer is groot. Dat geldt zowel voor levensloopbestendige seniorenappartementen voor ouderen die nog wel zelfstandig kunnen wonen, als zeker voor ouderen die helaas niet meer in staat zijn zelfstandig hun leven te leiden. De beoogde ontwikkeling draagt zeker bij aan de opgaven en ambities die in de Woonvisie zijn benoemd, in het bijzonder de bouw van duurzame en levensloopbestendige zorgeenheden, prettige en gewilde woonwijken in stand houden en consument gericht bouwen.

2.4.3 Mobiliteitsvisie Zoetermeer2030

In deze visie staat hoe Zoetermeer de komende jaren om wil gaan met zaken als vervoer, parkeren, fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid. Inwoners, bedrijven, vervoerders hebben hun eigen wensen en ideeën als het gaat om mobiliteit. Daarom is de mobiliteitsvisie ontwikkeld samen met al deze betrokkenen. De resultaten van de samenspraak heeft de gemeente zo veel mogelijk meegenomen in de nieuwe mobiliteitsvisie. Uitkomst hiervan is de opname van een tiental ambities in mobiliteitsvisie. Deze ambities hebben betrekking op:

1. Mobiliteitssysteem en ruimtelijke ambities gaan hand in hand.
2. Versterken onderlinge verbondenheid van gebieden rond de Stadsring.
3. Verder verbeteren van de verkeersveiligheid, 'Maak van de Nul een Punt'.
4. Kwalitatief krachtig en robuust OV-netwerk opgebouwd vanuit drie hoofdknooppunten.
5. Fietsen en lopen stimuleren door goede netwerken en stallingen.
6. Innovatie en duurzaamheid maximaal stimuleren.
7. Samenwerking met regionale en maatschappelijke partners intensiveren.
8. Versterken en robuuster maken OV-netwerk op regionaal niveau.
9. Bestaande en nieuwe regionale noord-zuid autoverbinding onderzoeken.
10. Zoetermeer laat zich zien binnen een aantrekkelijk regionaal fietsnetwerk.

Toets voorgenomen bouwplan

Voorgenomen ontwikkeling staat de 10 geformuleerde ambities uit de mobiliteitsvisie, niet in de weg. Door voldoende en kwalitatief goede stallingsruimte te bieden wordt fietsen van de werknemers van het zorgcomplex gestimuleerd.

2.4.4 Actieplan Fiets 2014

Het doel van het Fietsplan is het bevorderen van het fietsgebruik in en rondom Zoetermeer en het verbeteren van de kwaliteit van het netwerk van fietsvoorzieningen. Het Fietsplan geeft een integrale visie op de fietsroutes in Zoetermeer, waarbinnen onder andere voorstellen worden gedaan ter verbetering van de het fietsnetwerk in Zoetermeer en welke nieuwe plannen voor het fietsverkeer ontwikkeld kunnen worden.

Het Katwijkerlaantracé was gereserveerd voor onder andere een nieuwe noord-zuid fietsroute dat van Dorpsstraat, via Delftsewallen over de A12/spoorlijn via het Katwijkerlaantracé naar het bestaande Blauweregenpad loopt. Door de aanleg van de zorgenheden en het openbare parkeerterrein is de aanleg van de fietsroute op deze locatie niet langer mogelijk. Het nog resterende deel van de reservering van de fietsroute Delftsewallen-Katwijkerlaantracé blijft gehandhaafd en wordt te zijner tijd ingevuld. Ter hoogte van het Katwijkerlaantracé kan overbestaande wegen/fietspaden worden gefietst. In het kader van het project 'EntreenZoetermeer'

(https://www.zoetermeer.nl/inwoners/ruimtelijke-ontwikkeling_46734/rubriek/entree-zoetermeer_6988.html) wordt de bereikbaarheid van dit deel van Zoetermeer aangepast aan de veranderende omstandigheden. Zo bestaat de mogelijkheid om een extra noord-zuid fietsroute aan te leggen waarmee bovengenoemde route via Delftsewallen ingevuld zou kunnen worden.

Daarnaast is recent een snelle fietsroute van Zoetermeer via Pijnacker en Delft naar Schipluiden geopend en wordt in MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) verband gestudeerd op Metropolitane fietsroutes van Zoetermeer naar Den Haag en Rotterdam welke het projectgebied een betere ontsluiting per fiets geven.

Toets voorgenomen bouwplan

Door voldoende en kwalitatief goede stallingsruimte te bieden wordt fietsen van de werknemers van het zorgcomplex gestimuleerd.

2.4.5 Parkeerbeleid (2012)

Op 21 mei 2012 heeft de gemeenteraad de Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer en de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels opgesteld. De notitie geeft uitwerking aan het parkeerbeleid. 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 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.

Toets voorgenomen bouwplan

In paragraaf 3.4 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op parkeren.

2.4.6 De Groenkaart en Visie Biodiversiteit (2013)

De Groenkaart vormt een integraal afwegingskader voor groenfuncties in Zoetermeer en zet in op: groen op elk niveau van de stad, het waarderen van (de kwaliteit van het) groen en het verbinden van groen. Hierbij wordt een set spelregels gevoegd voor het omgaan met het groen. Deze spelregels zijn gekoppeld aan drie categorieën: Regiogroen (natuurkern en recreatiegebied), Stadsgroen (hoog- en laagdynamisch) en Wijk- en buurtgroen.

Gelijktijdig met de Groenkaart is ook de Visie Biodiversiteit vastgesteld. De ambitie van de Visie Biodiversiteit 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 (afnemende) financiële mogelijkheden van de gemeente. Er wordt een stimulerende koers aangehouden gericht op samenwerking, inspiratie en communicatie, binnen de huidige budgetten.

Toets voorgenomen bouwplan

Groenkaart

Op de Groenkaart is de ontwikkellocatie aangeduid als stadsgroen hoog dynamisch.

Kansrijke habitatskaart

Op de Kansrijke habitatskaart van de Visie Biodiversiteit is het projectgebied aangeduid als natte ruigte.

De aanleg van de parkeerplaatsen leidt tot een aanpassing van de groene ruimte. De parkeerplaatsen die in het middengebied waren voorzien, worden verplaatst naar de groenstrook ten noorden van de bebouwing. In plaats daarvan wordt een groene ruimte in het middengebied aangelegd. In overleg met omwonenden wordt het groengebied nader vormgegeven. Hierbij zal rekening worden gehouden met zowel de Groen- als de Kansrijke habitatskaart. In paragraaf 4.8 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op de aanwezige flora en fauna.

2.4.7 Waterplan Zoetermeer(2002)

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

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

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

Toets voorgenomen bouwplan

In paragraaf 4.5 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige situatie van het plangebied.

2.4.8 Nota Duurzaam Bouwen (2009)

De Nota Duurzaam Bouwen (vastgesteld door de gemeenteraad 21 september 2009) besteedt aandacht aan nieuwbouw, bestaande bouw en gemeentelijke gebouwen. Daarnaast wordt specifiek aandacht besteed aan klimaatbeleid, omdat het een speerpunt is binnen het Programma Duurzaam Zoetermeer. In de Nota is bepaald dat voor projecten vanaf 25 woningen of vergelijkbare grootte de ontwikkelaar van het vastgoed een energievisie dient uit te werken. Daarnaast geldt voor nieuwbouwlocaties met meer dan 1 woning dat GPR-gebouw wordt toegepast. Voor overige locaties zal voor alle labels van het instrument GPR een ambitieniveau van minimaal 7 worden gehanteerd. Voor 6 locaties die in het programma Duurzaam Zoetermeer waren aangewezen als innovatieve gebieden of projecten (Stadsboerderij Oosterheem, Paltelaan, Denenmarkenlaan, Bleizo, Culturele as en Vlek A Oosterheem) blijven scherpe ambities gelden op energiebeleid.

Toets voorgenomen bouwplan

Het totale plan voorziet in een zorggebouw met 62 onzelfstandige zorgeenheden inclusief parkeren. Bij de bouw hiervan wordt een EPC-norm gehanteerd, die 10% onder de norm van het Bouwbesluit ligt. Zo wordt het gebouw gasloos uitgevoerd. Daarnaast is GPR-gebouw toegepast waarbij een score van gemiddeld 7,5 gehaald wordt. Hiermee wordt ruim voldaan aan het ambitieniveau van gemeente Zoetermeer.

Door EGM adviseurs is een GPR-berekening uitgevoerd voor de zorgappartementen.

2.4.9 Programma Duurzaam Zoetermeer(2011)

De klimaatveranderingen, de groei van Zoetermeer en de toenemende luchtvervuiling vragen om maatregelen. In het programma Duurzaam Zoetermeer (uitvoeringsprogramma 2012-2016) zijn maatregelen opgenomen om Zoetermeer te verduurzamen. De ambities zijn hoog: Zoetermeer wil tot de tien duurzaamste gemeenten van Nederland behoren. Zoetermeer zal een groene, schone en milieuvriendelijke stad moeten zijn, waarin we zuinig zijn op natuurlijke hulpbronnen en de beschikbare groene ruimte. Duurzaam Zoetermeer geeft hier op een praktische manier invulling aan, samen met lokale milieuorganisaties, het bedrijfsleven en de inwoners van Zoetermeer. De doelstellingen voor 2030 zijn:

- een gezond leefmilieu in Zoetermeer: in 2030 komt langs de hoofdwegen geen ernstige geluidhinder voor (< 65 dB(A)), zijn de woonwijken rustig (<55 dB(A)) en is de luchtkwaliteit 20% beter dan de huidige EU norm;
- Zoetermeer is in 2030 CO₂-neutraal;
- een natuurlijk Zoetermeer: in 2030 is Zoetermeer nog steeds een gemeente met ruimte voor veel in het wild levende plant- en diersoorten. Het beleid is erop gericht dat het aantal bijzondere soorten minimaal gelijk is gebleven aan dat van 2007;
- een innovatief Zoetermeer: stimuleren van innovaties die kunnen bijdragen aan een duurzame ontwikkeling.

Toets voorgenomen bouwplan

Het gasloos bouwen draagt bij aan de ambitie van gemeente Zoetermeer om in 2030 CO₂-neutraal te zijn.

2.4.10 De beschermde archeologische monumenten in Zoetermeer(2003)

In deze rapportage zijn de archeologisch waardevolle gebieden in de gemeente Zoetermeer opgenomen. Op grond van de Erfgoedverordening Zoetermeer is het verboden om in een archeologisch monument de bodem dieper dan 50 cm onder de oppervlakte te verstoren.

Toets voorgenomen bouwplan

De ontwikkellocatie is niet aangewezen als een beschermd archeologisch monument en derhalve niet van toepassing.

2.4.11 Welstandsnota april 2012

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

Toets voorgenomen bouwplan

Voor de ontwikkellocatie geldt het regulier welstandsbeleid en zijn geen aanvullende specifieke (gebieds)criteria van toepassing.

Conform het regulier welstandsbeleid voldoet een gebouw aan redelijke eisen van welstand wanneer:

1. Het volume, maat, schaal en verschijningsvorm past in zijn omgeving en daarmee in harmonie is (verwantschap) of zorgvuldig contrasteert;
2. Het een positieve bijdrage levert aan de kwaliteit van de omgeving en openbare ruimte;
3. Het zich duidelijk herkenbaar richt op zijn omgeving en daar niet vanaf keert;
4. Het is afgestemd op de stedenbouwkundige en architectonische typologie van het gebied;

5. Het evenwichtig en beheerst is vormgegeven in goede maatverhoudingen en compositie van de onderdelen, daarin begrepen het materiaalgebruik, de constructie en het daklandschap;
6. Het rekening houdt met de vorm, kleur en het materiaalgebruik van de omliggende gebouwen;
7. Het consistent is in de gekozen bouwstijl.

Toets voorgenomen bouwplan

Het bouwplan voor de zorgeenheden is reeds door de Stadsbouwmeester aan bovenstaande criteria getoetst op basis van Voorlopig Ontwerp (principe akkoord) en zal bij indienen omgevingsvergunning nogmaals maar dan definitief worden getoetst. Zijn advies wordt meegenomen in de besluitvorming inzake de omgevingsvergunning.

2.4.12 Beheersvisie 2016-2020 Samen werken aan de stad

De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud van de openbare ruimte: de wegen, het groen, het water, de openbare verlichting, de speeltoestellen, de bankjes en afvalbakken: alles moet veilig, bruikbaar en duurzaam zijn. De algemene lijn van het beheer staat beschreven in de 'Beheersvisie openbare ruimte 2016-2020, Samen werken aan de stad', alsmede welke thema's belangrijk zijn bij het beheer van de openbare ruimte van Zoetermeer.

Toets voorgenomen bouwplan

Gemeente Zoetermeer zal in de openbare ruimte bijbehorende parkeervoorzieningen realiseren. Het beheer hiervan geschiedt conform Beheersvisie openbare ruimte 2016-2020.

2.4.13 Conclusie gemeentelijk beleid

Het beoogde plan is in lijn met het gemeentelijke beleid zoals de woonvisie en het duurzaamheidsbeleid. Bij de inrichting van de openbare ruimte door gemeente Zoetermeer zal rekening worden gehouden met zowel de Groen- als de Kansrijke habitatskaart. Het beoogde plan om parkeren mogelijk te maken in de groenstrook is op verzoek van en na participatiebijeenkomsten van de directe omwonenden en bewoners in de omliggende omgeving. Op 23 mei 2016 heeft de gemeenteraad de ontwikkelingsvariant voor het deelgebied Zenobiagang vastgesteld na een intensief samenspraaktraject met de onwonenden.

Het volgende is van belang:

- Hoewel het parkeren niet langer binnen de ontwikkelkavels wordt gerealiseerd, is dit een uitdrukkelijke wens die uit het samenspraaktraject naar voren is gekomen. De gemeente heeft hiermee ingestemd middels de vastgestelde ontwikkelingsrandvoorwaarden.
- Ter compensatie van het groen in de groenstroken, wordt groenontwikkeling binnen het te bebouwen oppervlak gerealiseerd, door tussen het beoogde zorgcomplex en het westelijker gelegen nog uit te werken kleinschalige levensloopbestendige seniorencomplex een openbaar parkje aan te leggen dat ontmoeting stimuleert en vereenzaming tegengaat. Ook wordt het zorgcomplex omzoomd met een groene haag waarin bijvoorbeeld vogels zich kunnen nestelen.
- De watertoets is opgenomen in paragraaf 4.5 van deze onderbouwing.
- In paragraaf 3.4 Verkeer en vervoer wordt getoetst in hoeverre aan de parkeernormen wordt voldaan.

Hoofdstuk 3 Deelgebied Zenobiagang

3.1 Bestaande situatie

Deelgebied Zenobiagang is gelegen tussen bestaande bebouwing aan de Nathaliegang in het noorden en de Zenobiagang in het zuiden. De bestaande bebouwing aan de Nathaliegang bestaat uit een appartementencomplex, gezondheidscentrum De Watertoren en een gebouw ten behoeve van Jehova's Getuigen Zoetermeer. Het gebied wordt aan de westkant begrensd door een waterpartij en de Edelsteensingel en aan de oostkant door de Susannegang.



Figuur 3.1: De verkaveling van Rokkeveen

Momenteel is het gebied in gebruik als grasveld/ trapveldje. Rond en op het trapveldje staan enkele bomen, doelpalen, bankjes en prullenbakken.

3.2 Beschrijving plan

In de groenstrook ten noorden van de Zenobiagang (Katwijkerlaantracé) is bebouwing gepland. Het te realiseren zorggebouw biedt ruimte voor maximaal 62 onzelfstandige zorgeenheden (kamers) voor ouderen die niet meer zelfstandig kunnen wonen. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is in verband met het aspect geluid een zorginstelling uitgesloten. Inmiddels is de Wet geluidhinder aangepast en is een zorginstelling op deze locatie wel mogelijk. Het zorggebouw past qua volume (bouwvlak en bouwhoogte) wel binnen het vigerende bestemmingsplan. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het bebouwingspercentage van het bouwkvael wel wordt overschreden. Oorzaak hiervan is gelegen in het feit dat gemeente Zoetermeer, na intensieve samenspraak via burgerparticipatie door omwonenden, in mei 2016 bij Raadsbesluit ten behoeve van de leefbaarheid en inpasbaarheid, heeft besloten om de parkeerplaatsen ten noorden van de bouwkvael aan te leggen én een deel van de bouwkvael in stand te houden als openbaar groen park. Hierdoor zijn de uit te geven bouwkvavels verkleind, met als gevolg een verhoging van het bebouwingspercentage per bouwkvael. Indien het totale bouwvlak van het vigerende bestemmingsplan wordt beschouwd, met daarbinnen de beoogde bebouwing (zorg- en appartementengebouw), kan geconcludeerd worden dat niet meer dan 60% van het totale bouwvlak wordt bebouwd. Hiermee wordt dus voldaan aan het uitgangspunt van het bestemmingsplan ten aanzien van de hoeveelheid bebouwing.

Parkeren

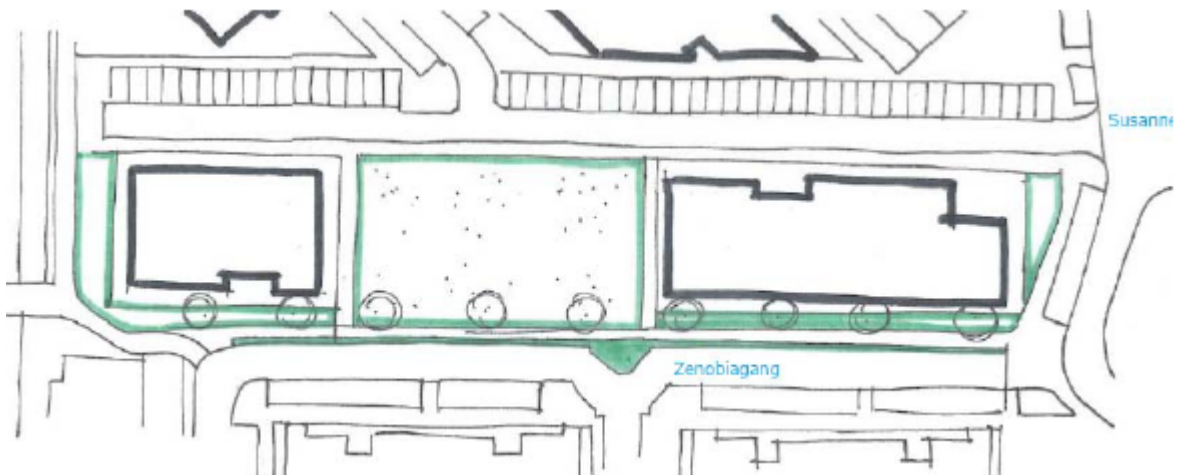
Oorspronkelijk was een fietsroute beoogd in de groenstrook tussen de bestaande bebouwing aan de Nathaliegang en de geplande bebouwing in het Katwijkerlaantracé. Parkeren zou plaatsvinden binnen het bouwvlak. Naar aanleiding van niet succesvolle aanbestedingsprocedures en een hernieuwd samenspraaktraject met omwonenden is de beoogde fietsroute binnen de groenstrook komen te vervallen en is parkeren naar de groenstrook verplaatst.

Voor de nieuwe invulling van het projectgebied heeft de gemeente verschillende ontwikkelingsvarianten opgesteld. Op 23 mei 2016 is door de gemeenteraad voor deelgebied B variant E vastgesteld: het parkeren wordt volledig naar de noordzijde verplaatst en voorgesteld met een eigen ontsluiting op de Susannegang met een doorkoppeling naar de Nathaliegang.

Het aantal benodigde openbare parkeerplaatsen voor zorgeenheden voldoet aan de minimale bandbreedte van de vastgestelde parkeernormen uit de Nota parkeernormen en Uitvoeringsregels (2012). Voor het plan heeft de ontwikkelaar daarnaast aanvullend geluidsonderzoek verricht om na te gaan wat de geluidsbelasting is op de nieuwbouw. De beoogde functie betreft namelijk geluidsgevoelige zorg waardoor dient te worden afgeweken van het bestemmingsplan. De conclusie is dat de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde ligt. Er zijn dus geen aanvullende maatregelen nodig.

Tenslotte zal, zoals in het raadsbesluit van mei 2016 reeds is aangegeven, een ruimtelijke procedure benodigd zijn om het parkeren in het groen (zijde Nathaliegang) mogelijk te maken. De gemeente heeft in nauwe samenwerking met de zorgaanbieder en de ontwikkelaar een samenspraakbijeenkomst voor de omwonenden voorbereid, die op 22 februari 2018 heeft plaatsgehad. Hierbij is ook de nieuwe inrichting in een inrichtingsschets gepresenteerd.

In de totale parkeervraag is reeds rekening gehouden met het realiseren van een kleinschalig levensloopbestendig senioren complex met maximaal 14 appartementen. Dat complex valt binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan en zal derhalve op parkeren na in deze ruimtelijke onderbouwing niet nader worden behandeld.



Figuur 3.2: Variant E deelgebied B

3.3 Ruimtelijke en functionele analyse plangebied

3.3.1 Stedenbouwkundige opzet en inpassing

De situering van de geplande nieuwbouw in de Zoetermeerse wijk Rokkeveen wordt gevormd door een groenstrook die deel uitmaakt van het zgn. Katwijkerlaantracé. Deze strook was in het verleden gereserveerd voor een railverbinding van Zoetermeer via Pijnacker naar Rotterdam. De reservering is vervallen, zodat de strook een andere invulling kan verkrijgen. De strook omvat een aantal groene velden die zich van oost naar west uitstrekken, symmetrisch ten opzichte van de as van de watertoren, aan weerszijden van de centrumvoorzieningen van de wijk. Deze strakke regie vormt de basis van de uitwerking op stedenbouwkundig en architectonisch niveau.

De locatie ligt in de groene zone ten westen van de centrale as. Aan de zuidzijde ingesloten door de Zenobiagang met blokken grondgebonden woningen van 1 tot 3 lagen. De oostzijde wordt gevormd door de Susannegang met 4 lagen galerijwoningen op een plint met centrumvoorzieningen. Aan de noordzijde grenst het terrein aan bebouwing die onder een hoek van 45 graden aan de Nathaliegang staat en varieert in hoogte (van 2 tot 8 lagen) en in functie (van woningen tot openbare voorzieningen). Aan de westzijde opent zich de locatie via een waterloop parallel aan de Edelsteensingel naar de voortzetting van het groene tracé tussen Agaat en Blauweregenpad, dat ontwikkeld wordt voor grondgebonden eengezinswoningen met veel kopersinvloed.

Via diverse bestemmingsplanprocedures en aanpalende verordeningen inzake restricties aan bebouwingshoogtes en -percentages is met inspraak vanuit omwonenden en de buurt een stedenbouwkundige configuratie ontwikkeld die leidend is geweest voor de planontwikkeling. De bebouwing in de zone dient in evenwicht te zijn met het behoud van het groene karakter en openheid in dwarsrichting te waarborgen, ingehouden van uitstraling en passend in de omgeving te zijn. De nieuw benodigde infrastructuur takt aan bij de reeds aanwezige aan de noordzijde (Nathaliegang), temeer om de woonsfeer en verblijfskwaliteit aan de zuidzijde (Zenobiagang) op generlei wijze te belasten.

Parallel aan de Nathaliegang wordt een nieuwe straat gerealiseerd die de hoofdontsluiting voor de nieuwbouw vormt en voorziet in het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen. Door het volume strak aan de straat te situeren, worden niet alleen bestaande en nieuwe (rooi)lijnen gerespecteerd, maar ook bereikt dat aan de zuidzijde de afstand tot de woonbebouwing aan de Zenobiagang zo groot mogelijk is. Deze opzet zorgt ervoor dat deze zijde zo groen mogelijk is, openbaar zowel als privé, onder meer door het laten vervallen van het huidige trottoir, de toepassing van hagen en het herstellen van de bomerrij.

Centraal in de nieuwe stedenbouwkundige opzet staat het groene hart in het midden, tussen de bebouwing in. De verhouding tussen de bouwblokken en de groene ruimte is een gevoelige, want openheid, verblijfs- en speelkwaliteit zijn hier bepalend. In de planontwikkeling heeft dan ook voorop gestaan het bereiken van een optimum in bebouwde en onbebouwde ruimte, om recht te doen aan alle betrokkenen partijen. Door de nieuwbouw zoveel mogelijk aan de noordoostzijde van de locatie te situeren, wordt maximaal ruimte gelaten voor de groenzones aan de zuid- en westzijde. Bovendien takt de bouwmassa van 4 lagen hierdoor ook rechtstreeks aan bij de bestaande centrumvoorzieningen, in ligging en bouwhoogte, uitstraling en (bijzondere) functie.

De hoofdopzet van de geprojecteerde nieuwbouw is een eenvoudig rechthoekig bouwvolume met een uitstraling die verwijst naar en verwant is aan de omgeving. In eerste instantie door de symmetrische opzet, met in het midden een uitkragend accent voor de hoofdentree aan de straatzijde, omgekeerd vergelijkbaar met de insnijding in het midden van de tuinzijde voor de terrassen. Vanwege de vrije ligging in openbaar gebied zijn de gevels alzijdig met over de kopgevels doorlopende kozijnen. Door de toepassing van natuurlijke materialen en texturen, zoals metselwerk, stuc en kozijnen met ingetogen en lichte kleuren, is aansluiting gezocht met de omgeving. Omdat ze overal grenst aan het openbaar terrein, wordt bijzondere aandacht besteed aan de uitstraling van de groene erfscheiding en zo natuurlijk mogelijke afrastering van de omringende tuin.

De nieuwbouw heeft een bijzondere zorgfunctie en huisvest maximaal 62 bewoners die 24 uur per dag verpleging behoeven. Per laag bevinden zich aan weerszijden van een centrale kern een groepswoning met 8 bewoners. Hierdoor is ook intern symmetrie gehanteerd als drager van functie en logistiek en als vormgever van ruimte en ervaring. Dit komt dan ook tot uiting in de gevelplastic, zij het dat de verspringing van de kozijnen deze opzet nuanceren en voor enige dynamiek zorgen.

Als tegenhanger van dit volume is aan de westzijde van de centrale groenzone een tweede blok geprojecteerd. Beide blokken sluiten het groene hart in, vandaar dat ze in samenhang ontwikkeld en ontworpen worden. Op grotere schaal beschouwd is de totaalopzet vergelijkbaar aan de parallel lopende ontwikkeling in het oostelijke deel van het Katwijkerlaantracé, die gespiegeld is vanwege de symmetrie. Al met al om met traditionele middelen op vertrouwde wijze de herkenbaarheid te waarborgen.



Figuur 3.3: Schetstekeningen zorgenheden

3.4 Verkeer en vervoer

3.4.1 Autoverkeer

Ontsluiting

Het voornemen is om het parkeren ten behoeve van de beoogde bebouwing aan de Zenobiagang in het projectgebied van het Katwijkerlaantracé op te lossen. Het zullen openbaar toegankelijke parkeerplaatsen zijn. Voor de ontsluiting van het nieuwe programma wordt een nieuwe parkeerstraat aangelegd, die wordt aangesloten op de bestaande verkeersinfrastructuur. Concreet betekent dit dat het nieuwbouwprogramma aan de Zenobiagang voor de ontsluiting van gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van de Susannagang en Nathaliegang. Ten opzichte van eerdere plannen (parkeergelegenheid ontsloten via de Zenobiagang) verandert er niet veel in de ontsluiting. Autoverkeer richting het hoofdwegennet blijft gebruik maken van de Susannagang en Nathaliegang. Overeenkomstig eerder uitgevoerde onderzoeken levert dit geen verkeersproblemen op aangezien geen wijzigingen zijn aangebracht in het maximale woningbouwprogramma. Geconcludeerd kan worden dat de parkeervoorziening geen relevante gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling in de omgeving.

Parkeernormen

Voor de parkeernormen wordt verwezen naar de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels (2012).

Wonen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
Functie		min.	max.		
Gestapelde woning					
woning groot (>120m2 bvo)	woning	1,6	1,8	0,3	bvo NEN 2580
woning midden (90-120m2 bvo)	woning	1,5	1,7	0,3	
woning klein (70-90 m2 bvo)	woning	1,3	1,5	0,3	
woning zeer klein (<70 m2 bvo)	woning	1,0	1,3	0,3	
Niet gestapelde woning					
woning groot (>180m2 bvo)	woning	1,8	2,0	0,3	
woning midden (110-180m2 bvo)	woning	1,7	1,9	0,3	
woning klein (90-110 m2 bvo)	woning	1,5	1,7	0,3	
woning zeer klein (<90 m2 bvo)	woning	1,2	1,5	0,3	
seniorenwoning	woning	0,6	0,8	0,3	zie definitie in nota
kamer verhuur	kamer	0,5	0,8	0,2	woonruimte < 35 m2 bvo
verpleeg- , verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,8	0,3	zie definitie in nota

Tabel 3.4: Parkeernormen functie Wonen uit de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2012

Toets voorgenomen bouwplan

Bij stedelijke herontwikkelingen moet voldaan worden aan het parkeerbeleid van de gemeente.

Voor het zorggebouw met maximaal 62x zorgeenheden (= 64 zorgcliënten) wordt een parkeernorm van 0,6 onderkant bandbreedte aangehouden. Echter, door de zorgaanbieder is mede na overleg met de gemeente besloten dat er naast 60 eenpersoons zorgseenheden tevens twee echtparen zorgseenheden worden gerealiseerd. Voor de in totaal 62 zorgseenheden (= 64 zorgcliënten) dienen $62 \times 0,6$ parkeernorm = 37,2 parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bezoekers en medewerkers van de zorginstelling, aangezien de bewoners niet meer in staat worden geacht auto te rijden.

Er worden maximaal 14 levensloopbestendige appartementen in een gedifferentieerd aanbod gerealiseerd: tien appartementen van maximaal 90 m² woonoppervlak, drie appartementen van maximaal 120 m² woonoppervlak en één appartement van maximaal 130 m² woonoppervlak. Er dient dan rekening te worden gehouden met de maximale parkeernorm van $10 \times 1,5 + 3 \times 1,7 + 1 \times 1,8 =$ maximaal 21,9 parkeerplaatsen voor deze appartementen.

Totaal maakt dat: $37,2 + 21,9 = 59,1$ parkeerplaatsen. Hierdoor dienen minstens 60 parkeerplaatsen te worden aangelegd. In het huidige ontwerp wordt uitgegaan van 61 parkeerplaatsen. Derhalve voldoet het beoogde bouwplan aan de gestelde parkeereis. Hierbij geldt ook dat alle bestaande openbare parkeerplaatsen worden gecompenseerd, die als gevolg van deze ontwikkeling komen te vervallen. Er is voldoende ruimte om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren.

3.4.2 Fietsverkeer

Ontsluiting

Zoetermeer beschikt over een fijnmazig fietsnetwerk dat bestaat uit een hoofdnetwerk, een verbindend netwerk en overige onderliggende voedende fietsroutes. Deze functionele indeling is doelmatig, omdat hierdoor een bepaalde hiërarchie tussen verschillende fietsroutes wordt aangeduid. Ook de daarmee samenhangende kwaliteitscriteria zijn anders. Om het fietsen aantrekkelijk te maken, moeten beide fietsnetwerken aan een aantal kwaliteitseisen voldoen.

De ontwikkellocatie ligt aan een verbindend fietsnetwerk (Nathaliegang). Het verbindend netwerk ondersteunt het hoofdnetwerk en verdeelt het fietsverkeer verder de wijk in. Dit verbindend netwerk draagt ertoe bij dat voorzieningen ook per fiets vlot en veilig bereikbaar zijn. De Nathaliegang sluit aan op de Edelsteensingel, dat tot het hoofdfietsnetwerk behoort. Het hoofdfietsnetwerk voor het fietsverkeer zorgt voor een goede bereikbaarheid per fiets binnen Zoetermeer. Het hoofdfietsnetwerk valt in dit deel van Zoetermeer samen met het regionale fietsnetwerk. Daarnaast ontsluiten de hoofdfietsroutes de wijk zelf en verzorgen ze verbindingen met de rest van Zoetermeer.

Parkeernormen

In bijlage 3 van het Actieplan FIETS 2014 zijn fietsparkeernormen opgenomen voor onder andere woningen en verpleegtehuizen. Op basis van het aantal te verwachten bewoners en de gemiddelde woningbezetting dient bij woningbouw per bewoner minimaal 1 stallingsplaats voor een fiets beschikbaar te zijn. Aangezien het appartementsgebouw buiten deze ruimtelijke onderbouwing valt zal hier niet nader op in worden gegaan.

Voor de zorgeenheden geldt dat deze te vergelijken is met een verpleegtehuis. Daarvoor geldt een minimale en maximale fietsparkeernorm van 5 respectievelijk 15 fietsparkeerplaatsen per 100 bedden. Dit betekent dat voor de 62 zorgeenheden minimaal 4 en maximaal 10 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Het betreft hierbij fietsparkeer-kencijfers welke bij de bouwplantoetsing gehanteerd kunnen worden als minimale vereiste.

3.4.3 Openbaar vervoer

De ontwikkellocatie is te bereiken met de stadsbus lijn 55. De dichtstbijzijnde halte (bushalte Nathaliegang) is op circa 300 meter loopafstand gelegen. Op fietsafstand (900 meter) van de ontwikkellocatie is het NS-station Zoetermeer gelegen. Daarnaast verzorgt de regiotaxi openbaar vervoer van deur tot deur en de treintaxi het vervoer van en naar NS-station Zoetermeer op de lijn Den Haag - Gouda - Utrecht.

3.5 Cultuurhistorie en archeologie

In augustus 2003 is in Zoetermeer een aantal archeologisch waardevolle vindplaatsen aangewezen. Dit geldt niet voor het plangebied. In het plangebied zijn eveneens geen gemeentelijke en rijksmonumenten aanwezig. Het monumentenbeleid richt zich op de bescherming van individuele panden van voor 1945. Cultuurhistorie en archeologie is derhalve niet van toepassing.

Hoofdstuk 4 Milieu en leefkwaliteit

4.1 Strategische milieu-beoordeling

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

In bijlage D van het Besluit m.e.r. onder D 11.2 is vermeld dat een ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is wanneer de activiteit betrekking heeft op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Wel geldt het volgende:

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

Toets voorgenomen bouwplan

Een ontwikkelingsproject als de realisatie van maximaal 62 onzelfstandige zorgeenheden inclusief parkeervoorziening is vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r. onder D 11.2. Aangezien het project de realisatie van minder dan 2.000 woningen omvat en het te ontwikkelende oppervlak minder dan 100 hectare betreft, is een m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk. Wel dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats te vinden in de vorm van een aanmeldnotitie. Deze aanmeldnotitie is opgesteld en ingediend bij het bevoegd gezag en bijgevoegd als Bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.2 Geluidhinder

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

Verplicht akoestisch onderzoek

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

Zonering

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

Voor een zoneringplichtig industrieterrein wordt de geluidszone zijn voor ieder afzonderlijk industrieterrein vastgesteld. Deze geluidszone wordt vastgesteld door middel van Zonebesluit en vastgelegd op een zonekaart of door middel van een bestemmingsplan, waarbij de zone wordt vastgelegd op de bestemmingsplankaart. Niet ieder industrieterrein is zoneplichtig. Zoneringplichtig zijn alleen dié industrieterreinen waarop bepaalde soorten bedrijven die veel lawaai veroorzaken aanwezig zijn of zich kunnen vestigen. Deze categorieën zijn aangewezen in artikel 2.4 van het Inrichtingen en vergunningenbesluit Wet milieubeheer.

De geluidszonering van vliegvelden is gebaseerd op het werkelijke gebruik van die vliegvelden. De zonering is vastgelegd in zonekaarten per vliegveld.

Normstelling

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

Hogere waarde procedure

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

4.2.1 Wegverkeerslawaai

De geplande geluidgevoelige bestemming betreft een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. Het project bevindt zich volgens de Wet geluidhinder binnen de zones van de Edelsteensingel, de Juweellaan en de Nathaliegang. In het kader van de te doorlopen ruimtelijke ordening procedure is daarom een onderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd. Voor een goede ruimtelijke ordening zijn ook de volgende 30 km/uur wegen meegenomen: de Susannegang, de Victoriagang, de Zenobiagang, de nieuwe parkeerweg ten noorden van het plan en de ontsluitingsweg naar het parkeerterrein van het Winkelcentrum Rokkeveen.

De geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai ter plaatse van de geluidsgevoelige functies zijn inzichtelijk gemaakt. Onderzocht is in hoeverre wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, en vervolgens is bekeken in hoeverre er hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder moeten worden aangevraagd.

Toets voorgenomen bouwplan

De berekende geluidbelastingen van alle afzonderlijke wegen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai. Hierdoor kan het bouwplan gerealiseerd worden zonder extra procedures in het kader van geluid. Het volledige geluidsrapport is als Bijlage 2 (Woonzorgcentrum Zenobiagang te Zoetermeer, akoestisch onderzoek Wet geluidhinder, DPA Cauberg-Huygen B.V. Referentie: 03903-24446-03, gedateerd op 8 mei 2018) bij deze ruimtelijke onderbouwing bijgevoegd.

4.2.2 Railverkeerslawaaï

De ontwikkellocatie ligt niet binnen de zone van railwegen. Railverkeerslawaaï is hierdoor niet van toepassing.

4.2.3 Industrielawaai

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

4.2.4 Luchtvaartlawaaï

Zoetermeer ligt niet binnen een zone van een vliegveld en derhalve niet van toepassing.

4.3 Bodemkwaliteit

Mede ter beoordeling van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, is inzicht vereist in de kwaliteit van de bodem. Omdat de bodemkwaliteit medebepalend is voor de vraag welke nieuwe functies in een gebied realiseerbaar zijn, is onderzoek naar eventuele beperkingen aan het bodemgebruik noodzakelijk. Hiertoe dient bodemonderzoek te worden verricht.

4.3.1 Bodemonderzoek

Van der Helm Milieubeheer B.V. te Berkel en Rodenrijs heeft in opdracht van gemeente Zoetermeer een verkennend en nader milieukundig bodemonderzoek (projectcode: 0170236/20171367 en gerapporteerd op 28 september 2017) uitgevoerd onder andere ter plaatse van de projectlocatie, deellocatie B (Bijlage 3 Bodemonderzoek). In de rapportage wordt geconcludeerd dat in de bodem van de onder- en bovengrond geen verontreinigingen en in het grondwater maximaal lichte verontreinigingen zijn geconstateerd. Visueel en analytisch zijn zowel op het maaiveld als in het opgeboorde materiaal geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Ingevolge de Wet Bodembescherming wordt nader bodemonderzoek en/of het nemen van sanerende maatregelen niet noodzakelijk geacht.

Toets voorgenomen bouwplan

Uit het bodemonderzoek blijkt dat er geen verdere maatregelen nodig zijn. Bodem vormt hiermee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Luchtkwaliteitseisen

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

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Sinds de verlening van derogatie door de Europese Unie en de inwerkingtreding van het NSL per 1 augustus 2009 is de definitie van NIBM een bijdrage van niet meer dan 3% aan de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂).

Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 microgram/m³ van zowel PM₁₀ als NO₂.

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

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

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

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

4.4.2 Toetsing beoogde ontwikkeling aan het NIBM

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

Toets voorgenomen bouwplan

Het gehele project voorziet in de realisatie van intramuraal zorgcomplex met 62 zorgeenheden in combinatie met 14 levensloopbestendige appartementen, ter plaatse waar op basis van het vigerende bestemmingsplan maximaal 50 wooneenheden waren beoogd. Hiermee draagt het plan niet in betekenende mate bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkellocatie en directe omgeving.

4.4.3 Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 2009 beperkt het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) de vestiging van 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen.

Het besluit richt zich op bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Dit zijn vooral kinderen, ouderen en zieken. Daarom stelt het besluit onderzoekszones in. Binnen die onderzoekszones is luchtkwaliteitsonderzoek nodig. U meet de zones vanaf de rand van de weg. Ze zijn aan weerszijde 300 meter breed bij rijkswegen en 50 meter bij provinciale wegen.

Toets voorgenomen bouwplan

Het voorliggende bouwplan maakt de realisatie van een gevoelige bestemming mogelijk. Het intramuraal zorgcomplex is echter buiten de zones van een rijks- en/of provinciale weg gelegen, waardoor het Besluit gevoelige bestemmingen hier niet van toepassing is.

4.4.4 Goed woon en leefklimaat

Op basis van de verkeersaantrekkende werking van het project is geconstateerd dat het project in zijn geheel niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient tevens gekeken te worden in hoeverre de huidige luchtkwaliteit ter plaatste geschikt is voor de beoogde ontwikkeling. Hiervoor is gebruik gemaakt van de NSL-monitoringstool (<https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>).

Op deze website kan de huidige concentratie van NO_2 , $PM_{2,5}$ en PM_{10} afgelezen worden. De grenswaarden voor zowel fijnstof (PM_{10}) als stikstofdioxide bedraagt $40 \mu g/m^3$. Voor fijnstof ($PM_{2,5}$) bedraagt de grenswaarde $25 \mu g/m^3$. Op www.nsl-monitoring.nl (geraadpleegd op 29 mei 2018) Monitoringsronde 2017 is te zien dat de concentraties stikstofdioxide NO_2 , fijnstof PM_{10} en fijnstof $PM_{2,5}$ ruim onder de grenswaarden liggen (tabel 4.1). Indien de maximale bijdrage van het extra verkeer hierbij wordt opgeteld, zal dit nagenoeg niet veranderen. Hiermee is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Jaar	GCN-concentratie (o.b.v. rekenpunt ID 15637515)		
	NO_2 ($\mu g/m^3$)	PM_{10} ($\mu g/m^3$)	$PM_{2,5}$ ($\mu g/m^3$)
2016	26,9	18,8	10,9
2020	21,9	20,0	11,9
Grenswaarden	40	40	25

Tabel 4.1: Concentraties NO_2 , PM_{10} en $PM_{2,5}$ ter plaatse van het plangebied

4.4.5 Conclusie

Het project draagt niet in betekenende mate bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Het Besluit gevoelige bestemmingen is niet van toepassing aangezien het zorgcomplex niet binnen 300 meter of 50 meter van respectievelijk rijks- en/of provinciale wegen is gelegen. Daarnaast is tevens in de toekomstige situatie sprake van een goed woon- en leefklimaat. Het milieuaspect luchtkwaliteit staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.5 Water

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard is de waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheerder ter plaatse van de ontwikkellocatie. De ontwikkellocatie is onderdeel van de waterstaatkundige eenheid Binnenwegse Polder. Een waterstaatkundige eenheid is een gebied waarin het watersysteem één geheel vormt. Het overtollige regenwater, dat in de Binnenwegse polder valt, wordt door het gemaal Binnenwegse Polder uitgeslagen op de Rotte. Via de Rotte wordt het uiteindelijk afgevoerd naar de Nieuwe Waterweg.

Het grondwaterpeil ter plaatse van de ontwikkellocatie bedraagt N.A.P. – 6,00 meter. Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig, wel in de directe nabijheid.

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard is primair verantwoordelijk voor de waterhuishouding in het projectgebied. Onder de verantwoordelijkheden vallen onder andere beveiliging tegen hoog water, peilbeheer en aan- en afvoer van water.

Daarnaast wordt geadviseerd hoe om te gaan met hemelwater. In het algemeen zoekt het waterschap naar duurzame oplossingen. Uitgangspunt is dat het water zoveel mogelijk binnen een projectgebied wordt vastgehouden en dat relatief schoon water ook relatief schoon blijft. Een toename van het verharde oppervlak in risicogebieden moet worden gecompenseerd met extra waterberging. Daarbij geldt dat het regenwater, dat op verharde oppervlaktes valt en schoon genoeg is (zoals van gevels en daken), waar mogelijk wordt vastgehouden of geborgen.

4.5.1 Huidige situatie

Algemeen

Deelgebied Zenobiagang is gelegen tussen bestaande bebouwing aan de Nathaliegang in het noorden en de Zenobiagang in het zuiden, te Zoetermeer. Het projectgebied is volledig onverhard. Volgens de Bodemkaart van Nederland bestaat de bodem ter plaatse uit lichte klei met homogeen profiel. Er is sprake van grondwatertrap Vb. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand varieert tussen 0,25 m - 0,4 m beneden het maaiveld en dat de gemiddeld laagste grondwaterstand meer dan 1,2 m beneden het maaiveld ligt.

Waterkwantiteit

Binnen het projectgebied zijn geen watergangen aanwezig. Ten westen op circa 10 meter is een hoofdwatgang gelegen. Deze watgang heeft aan beide zijden een beschermingszone van 5 meter. Het projectgebied valt niet binnen de beschermingszone van deze watgang.

Veiligheid en waterkeringen

Het projectgebied is niet gelegen binnen de kern- en beschermingszone van de regionale/primaire waterkering.

Afvalwaterketen en riolering

Het projectgebied is niet aangesloten op het gemeentelijk rioolstelsel.

4.5.2 Toekomstige situatie

Algemeen

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een verhard parkeerterrein ter plaatse van een groenstrook en een woonzorgcomplex waar op basis van het vigerende bestemmingsplan reeds bebouwing was voorzien.

Waterkwantiteit

In overleg met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard is bekeken of voor de nieuwe invulling van het Katwijkerlaantracé de noodzaak van extra waterberging met zich meebrengt. Het Hoogheemraadschap heeft laten weten dat er geen watercompensatie nodig is, omdat de toename van de verharding in vergelijking met wat het vigerende bestemmingsplan aan verharding reeds mogelijk maakt minder bedraagt dan 500 m².

Watersysteemkwaliteit en ecologie

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

Veiligheid en waterkeringen

De ontwikkeling heeft geen invloed op de waterveiligheid in de omgeving.

Afvalwaterketen en riolering

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

Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

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

Waterbeheer

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

Voor de realisatie van de ontwikkeling is geen vergunning op basis van de Keur noodzakelijk.

Conclusie

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

4.6 Bedrijven en milieuzonering

4.6.1 Begrip milieuzonering

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

Deze milieuzonering dient aldus twee doelen:

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

Een vergaande scheiding van functies kan echter ook leiden tot inefficiënt ruimtegebruik en een verlies aan ruimtelijke kwaliteit. Een gemengd gebied met een mix van wonen en werken, winkels en horeca stimuleert een levendig straatbeeld, een hogere sociale veiligheid en extra draagvlak voor voorzieningen.

4.6.2 VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering

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

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

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

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

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

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen, komen andere functies voor zoals winkels, horeca en of kleine bedrijven en voorzieningen. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied.

4.6.3 Milieuzonering in het plan

Het projectgebied vormt het overgangsgebied tussen een woongebied en het wijkcentrum Rokkeveen. Ter plaatse van het projectgebied is de gemengde bestemming van toepassing. Hierdoor kan ter plaatse van de ontwikkellocatie tevens bedrijvigheid worden gerealiseerd. Het projectgebied kan hiermee getypeerd worden als een gemengd gebied. In de nabijheid van de ontwikkellocatie zijn geen bedrijfsbestemmingen gelegen. Hierdoor worden bedrijven niet beperkt in hun milieugebruiksruimte en ondervinden de nieuwe woningen geen hinder van bedrijven.

Wel is het plangebied gelegen naast een kerk en een HOED (Huisartsen onder één dak) met apotheek en consultatiebureau. Dergelijke bedrijvigheid valt in categorie 1 (HOED) en 2 (kerk) van lijst 1 van de VNG-brochure en is daarmee te beschouwen als kleinschalige bedrijvigheid. Dergelijke bedrijvigheid is in het algemeen in milieuhygiënische zin aanvaardbaar in een woonwijk. De richtafstanden van categorie 1 en 2 bedrijvigheid in gemengd gebied bedragen respectievelijk 0 en 10 meter. De afstand tussen de dichtstbijzijnde gevels van de zorgeenheden en de dichtstbijzijnde bedrijvigheid bedraagt circa 15 meter (HOED). De kerk is op meer dan 20 meter afstand gelegen. Aangezien de zorgwoningen buiten de richtafstanden van omliggende bedrijvigheid zijn gelegen is de verwachting gerechtvaardigd dat de bedrijvigheid niet beperkt wordt in hun milieugebruiksruimte en dat de zorgwoningen geen hinder ondervinden van de omliggende bedrijvigheid.

4.7 Externe Veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag, en vervoer van gevaarlijke stoffen (zoals vuurwerk, lpg, en munitie) over weg, water en spoor en door buisleidingen. Het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Op grond van het Bevi zijn in de *Regeling externe veiligheid inrichtingen* (Revi) voor dergelijke bedrijven vaste veiligheidsafstanden opgenomen.

4.7.1 Inrichtingen

Binnen het projectgebied bevinden zich geen inrichtingen of contouren van inrichtingen waarop het Bevi van toepassing is.

4.7.2 Transport gevaarlijke stoffen

Alle rijkswegen en de meeste provinciale wegen zijn aangewezen als route voor gevaarlijke stoffen. Het plangebied ligt op 566 meter ten zuiden van de transportroute gevaarlijke stoffen Rijksweg A12. In geval van een calamiteit kan zich een incident voordoen waarbij giftige stoffen vrijkomen. Gezien de afstand van het plangebied tot aan de Rijksweg A12 zal het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling niet significant toe- of afnemen.

Gemeenten mogen voor de zogenaamde routeplichtige stoffen gemeentelijke wegen binnen hun grenzen aanwijzen waarover deze gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. De gemeente Zoetermeer heeft een dergelijke route gevaarlijke stoffen niet vastgesteld wat tot gevolg heeft dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in principe altijd via de snelste weg moet plaatsvinden. Gezien de ligging van het projectgebied en de daarin gelegen wegen kan gesteld worden dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Groepsrisicoverantwoording

Effect reducerende maatregelen

Gezien de afstand van de risicobron (rijksweg A12) tot aan het plangebied worden de volgende maatregelen geadviseerd:

1. Afschakelbare ventilatie;
2. Voorbereiding interne organisatie;
3. Risicocommunicatie.

Incidentbestrijding

Zowel voor de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende zijn. De bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen is in de huidige situatie, onder normale omstandigheden, voldoende.

Restrisico

Het invloedsgebied van het transport van gevaarlijke stoffen is groter dan dit plangebied. Het totaal aantal te verwachten slachtoffers (en daarmee de benodigde hulpbehoefte) is groot bij het ergst denkbare scenario. Zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie is de beschikbare hulpverleningscapaciteit waarschijnlijk onvoldoende om direct aan de benodigde hulpvraag te voldoen. Assistentie vanuit andere regio's is hierbij noodzakelijk.

4.7.3 Buisleidingen

In het projectgebied bevinden zich geen buisleidingen of contouren van buisleidingen waarop het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing is.

4.8 Natuurwaarden

4.8.1 Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet biedt een integraal wettelijk kader voor de bescherming van dier- en plantensoorten en Natura 2000-gebieden. Met deze wet is het soorten beschermingsbeleid van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving verwerkt. De Wet natuurbescherming kent geen koppeling met het Ruimtelijke Ordeningsbeleid. Dat doet niet af aan het feit dat bezien moet worden of de Wet natuurbescherming de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit brengt met zich mee dat, als er een redelijk vermoeden bestaat dat beschermde planten- en diersoorten in het plangebied kunnen voorkomen in het kader van de planprocedure onderzoek moet worden gedaan naar de aanwezigheid van deze soorten (ABRvS, 23 februari 2005, Leeuwarden).

4.8.2 Natuurwaardenonderzoek

Soorten bescherming

Op verzoek van gemeente Zoetermeer heeft Bureau Stadsnatuur een verkennend ecologisch onderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 4) . Op basis van deze quickscan wordt geconcludeerd dat enkel niet beschermde soorten en soorten met een provinciale vrijstelling worden verwacht. Voor de Wet Natuurbescherming is dus geen ontheffing benodigd.

Er zijn in het Katwijkerlaantrace geen vaste rustplaatsen of andere functionaliteiten aangetroffen die essentieel zijn voor de gunstige staat van instandhouding van strikt beschermde vogels, Habitatrichtlijnsoorten of andere soorten die onder een strikt regime van de Wet natuurbescherming vallen; deze worden ook tijdens de uitvoeringsfase van werkzaamheden in het plangebied niet verwacht.

De voorgenomen werkzaamheden kunnen derhalve worden uitgevoerd zonder dat men hoeft te beschikken over een ontheffing van de verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming. Uitvoering van werkzaamheden in het plangebied is mogelijk zonder deze te overtreden. Wel dienen daartoe enkele aanbevelingen te worden opgevolgd (zie onder). De instandhoudingsdoelstellingen ten aanzien van soorten genoemd in de Veldgids beschermde en bedreigde flora en fauna van Zoetermeer (Vos & Zsegedi 2011) zijn eveneens niet in het geding. Ook is men niet verplicht een gedragscode te volgen in het kader van vigerende natuurwetgeving.

Aanbevelingen

- Verwijder aanwezige begroeiing in het plangebied voorafgaand aan eventuele werkzaamheden; doe dit in de periode 1 september-1 maart. Dit in verband met het risico op de aanwezigheid van broedende vogels buiten deze periode. Bezette nesten van vogels zijn strikt beschermd; voor verwijdering kan geen ontheffing worden verkregen. Meer specifiek gaat het dan om de volgende plaatsen:
 1. Lindes waarin zichtbaar nesten aanwezig zijn (van bijvoorbeeld Zwarte kraai);
 2. De elzenhagen binnen het perceel aan de Zenobiagang;
- Wil men toch begroeiing verwijderen in het broedseizoen van te verwachten vogelsoorten, d.w.z. in de periode 1 maart tot 1 september, laat dan voorafgaand daaraan een inspectie uitvoeren door een deskundige op het gebied van de soorten in kwestie.
- Respecteer bij uitvoering van werkzaamheden de wettelijke zorgplicht; een algemeen geldende fatsoensnorm ten aanzien van de omgang met natuur; ook de niet-beschermde soorten. Het betekent dat vermijdbare schade aan planten en dieren moet worden voorkomen.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

De onderzoekslocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, 'De Wilckl', bedraagt circa negen kilometer. Dit Natura 2000-gebied is overigens ongevoelig voor stikstofdepositie. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied dat wel stikstofgevoelig is betreft Meijndel & Berkheide, op circa 12 kilometer afstand.

Toets voorgenomen bouwplan

Aangezien het project gasloos wordt uitgevoerd en de verkeersaantrekkende werking beperkt is worden geen effecten verwacht op dit Natura 2000-gebied. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied.

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is onder andere opgenomen dat provincies het opgestelde rijksbeleid op dit gebied verder vorm moeten geven via een provinciale verordening. Onderdeel hiervan is dat de provincie voor elk NNN-gebied een natuurdoel moet vastleggen. Dit beschrijft een bepaalde natuurkwaliteit en wordt gebruikt als een toetsbare doelstelling voor een natuurgebied.

De rechtstreekse werking van het NNN vindt plaats door de toetsing van gemeentelijke bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen aan het opgestelde provinciale NNN-beleid.

Toets voorgenomen bouwplan

De onderzoekslocatie maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde gebied dat onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland is op circa vijf kilometer afstand gelegen. Hierdoor is het provinciale NNN-beleid niet van toepassing.

Gemeentelijk natuurbescherming

Conform de Groenkaart van gemeente Zoetermeer is de ontwikkellocatie aangeduid als stadsgroen hoog dynamisch. Dit betekent dat groencompensatie in principe binnen het plangebied zelf dient plaats te vinden. Als dit niet lukt vindt financiële compensatie plaats. De mate van ontwikkeling wordt bepaald door de dynamiek. Groencompensatie gaat in hoogdynamische gebieden in eerste instantie om investeren in een goede openbare ruimte met sterke verbindingen en meer geconcentreerd groen met een hogere kwaliteit. Dit wordt meegenomen in de betreffende grondexploitatie en/ of een anterieure overeenkomst op basis van een stedenbouwkundig plan of gebiedsvisie.

Op de Kansrijke habitatskaart van de Visie Biodiversiteit is het projectgebied aangeduid als natte ruigte. Natte ruigte wordt gezien als rietland, moeras en begroeiing op plasbermen langs natuurvriendelijke oevers die maximaal een keer per jaar (buiten het groeiseizoen) worden gemaaid. Dit habitat is geschikt voor de kleine karekiet en de waterspitsmuis.

Toets voorgenomen bouwplan

Bij de inrichting van de openbare ruimte door gemeente Zoetermeer zal rekening worden gehouden met zowel de Groen- als de Kansrijke habitatskaart. Zo zal groen worden aangelegd tussen het zorgcomplex en het kleinschalige senioren appartementengebouw.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

5.1.1 Grondexploitatie (artikel 6.12 Wro)

Op grond van het bepaalde in artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening is de gemeenteraad verplicht een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In afwijking van het bepaalde in artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening bepaalt lid 2 van dit artikel dat de gemeenteraad kan besluiten naar aanleiding van een omgevingsvergunning geen exploitatieplan vast te stellen indien:

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

De gronden waarop in het onderhavige plan een bouwplan, als bedoeld in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, is voorgenomen, zijn in eigendom bij de gemeente. Het verhaal van kosten van grondexploitatie is anderszins verzekerd, te weten door het aangaan van een anterieure koopovereenkomst via de gronduitgifte. De grond zal als bouwrijpe grond middels een anterieure koopovereenkomst verkocht worden voor de realisatie van een gebouw met 62 onzelfstandige zorgeenheden.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vorbereidingsfase

Participatie

Nadat de uitkomst van een aanbesteding niet leidde tot overeenstemming tussen beoogde toekomstige huurders (zorgaanbieders) en de ontwikkelaar is de koopovereenkomst tussen de gemeente en de toenmalige winnaar van de aanbesteding medio 2015 in onderling overleg ontbonden.

In november 2015 heeft het college besloten de drie deelgebieden (Agaat, Zenobia en Milena) van het Katwijkerlaantracé te herverdelen onder twee ontwikkelende partijen. Daarnaast is door het college besloten om hierbij samen met ontwikkelaars Dura Vermeer, De Goede Woning en alle andere betrokken partijen, waaronder omwonenden, te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om deze deelgebieden tot ontwikkeling en realisatie te brengen.

Vervolgens heeft de gemeenteraad na een samenspraaktraject voor deze deelgebieden van het Katwijkerlaantracé op 23 mei 2016 een ontwikkelingsvariant vastgesteld. Hiermee heeft de raad een kader aangegeven op basis waarvan de ontwikkelaars een plan kunnen ontwikkelen per deelgebied, waarbij de gemeente ook per deelgebied de samenspraak verder organiseert.

De ontwikkeling van de deelgebieden is hierop gestart, waarbij, door verschil in ontwikkeltempo, programma en stakeholders, de drie deelgebieden meer apart van elkaar worden ontwikkeld. Voor deelgebied Zenobia is uiteindelijk in overleg met de zorgaanbieder en de ontwikkelaar een plan uitgewerkt binnen de uitgangspunten van het raadsbesluit van 23 mei 2016. Dit bouwplan en een eerste inrichtingsschets voor het openbare gebied is met goed gevolg gepresenteerd aan belanghebbenden – waaronder omwonenden – op 22 februari 2018.

Bestuurlijk vooroverleg

Volgens artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dit kader wordt het ontwerpbesluit en de ontwerpvergunning toegezonden aan een aantal overlegpartijen.

Het concept van de ruimtelijke onderbouwing is opgestuurd naar verschillende overheden en instanties, met de vraag om een vooroverlegreactie te geven:

- Provincie Zuid-Holland
- Stedin
- Tennet
- Gasunie
- Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard
- Veiligheidsregio Haaglanden
- Monet

In totaal zijn vier reacties binnengekomen. Bij drie daarvan (Hoogheemraadschap, Provincie en Gasunie) is de conclusie dat er geen reden voor een reactie is dan wel geen bezwaar is tegen de voorgenomen ontwikkeling. In de vierde reactie, die van de Veiligheidsregio, wordt aandacht gevraagd voor de beheersing en vermindering van de effecten van een incident met gevaarlijke stoffen. De adviezen hebben niet alleen betrekking op het ergst denkbare scenario (vrijkomen van giftige stoffen). Ongeacht het type incident (van een lekkage tot het vrijkomen van de volledige inhoud giftige stoffen) hebben ze een positief effect op de zelfredzaamheid, de bestrijdbaarheid en beheersbaarheid. Deze vooroverlegreactie heeft geleid tot het aanvullen van de externe veiligheidsparagraaf met een groepsrisicoverantwoording.

Monet, een vereniging die namens de netwerkkoperators KPN, T-Mobile, Vodafone en Tele2 de plaatsing van antennes afstemt met overheden, Stedin en Tennet hebben niet gereageerd op het verzoek tot inspraak. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de belangen van Monet, Stedin en Tennet met de uitvoering van dit plan niet worden geschaad.

Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg wordt de formele Wabo-procedure gestart. De eventuele aanpassingen die volgen uit de overlegreactie worden verwerkt in de ontwerpstukken. Op een uitgebreide Wabo-procedure is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit en de ontwerp-omgevingsvergunning moet in de Staatscourant worden geplaatst en moet ook via elektronische weg worden gepubliceerd. Het ontwerpbesluit en de ontwerpvergunning worden gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid een zienswijze in te dienen.

Vaststellingsfase

Na de termijn van terinzagelegging dient het college van burgemeester en wethouders te besluiten omtrent het definitieve besluit om af te wijken van het bestemmingsplan en om de omgevingsvergunning te verlenen. Hierna staat voor belanghebbenden de mogelijkheid open tot het instellen van bezwaar en beroep.