

Noordrand veld 2, Oosterheem te Zoetermeer

Eengezinswoningen ter plaatse van de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied

Ruimtelijke onderbouwing

Versie 4
21 februari 2020

Auteurs:

Drs. M.S. Mol – van Zelst

L.J.E Mol

Peter Wallenburg, Gerrita Jansen en Rolf de Jong (Kubiek Ruimtelijke Plannen)



Adviesbureau Mol - van Zelst

Rijksstraatweg 54
4254 XG SLEEUWIJK
Telefoon: 0183 - 30 49 40
Mobiel: 06- 53 70 74 70
E-mail: info@molvanzelstplanologie.nl
www.molvanzelstplanologie.nl

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Ligging projectlocatie	3
1.3. Geldende bestemmingsplannen	4
1.4. Leeswijzer	6
2. BESCHRIJVING VAN DE BESTAANDE EN DE TOEKOMSTIGE SITUATIE	7
2.1. Bestaande situatie	7
2.2. Toekomstige situatie	7
2.3. Motivering bebouwing op de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied	9
3. BELEIDSKADER	10
3.1. Rijksbeleid	10
3.2. Provinciaal beleid	11
3.3. Gemeentelijk beleid	11
4. OMGEVINGSASPECTEN	14
4.1. Bodem	14
4.2. Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder (Wgh)	14
4.3. Flora en fauna	15
4.4. Verkeer	16
4.5. Parkeren	16
4.6. Externe veiligheid	20
4.7. Milieuzonering	23
4.8. Verkenning luchtkwaliteit	24
4.9. Water	24
4.10. Cultuurhistorie en archeologie	25
4.11. Vormvrije m.e.r.	25
5. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	27
5.1. Juridische planopzet	27
5.2. Economische uitvoerbaarheid	27
5.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27

Losse bijlagen

1. BUREAU STADSNATUUR: Quick scan ontwikkellocaties Oosterheem, projectnummer 1919, 28 september 2018;
2. KUBIEK RUIMTELIJKE PLANNEN; Rapportage stikstofdepositieberekening gehele veld 2 21-02-2020
3. VINK MILIEUTECHNISCH ADVIESBUREAU B.V.: Verkennend bodemonderzoek Noordrand Veld 2, Oosterheem Thomas Morelaan te Zoetermeer, projectnummer P18M0150, datum: 8 februari 2019 (versie 2);
4. NIEMAN RAADGEVENDE INGENIEURS B.V.: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Weidse Weelde Noordrand Oosterheem, referentie 20180989 / 14838, datum 29 november 2018;
5. KUBIEK RUIMTELIJKE PLANNEN: Vormvrije M.e.r. beoordeling, 23 november 2018.
6. GEMEENTE ZOETERMEER: B&W voorstel – eindverslag samenspraak Noordrand Oosterheem 1 juli 2019.

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

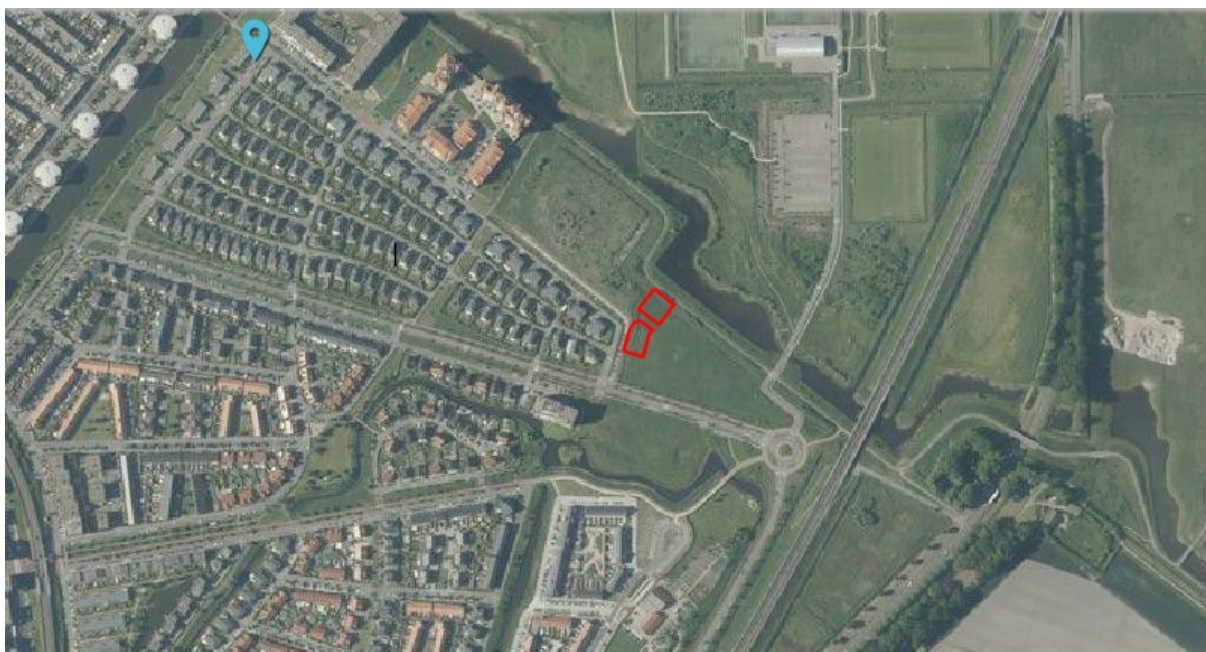
Aan de noordoostzijde van de wijk Oosterheem bevindt zich een locatie die bestemd is voor woningbouw. Op dit veld rust voor het grootste deel de bestemming “Woongebied – 1”. Aan de westzijde van dit veld is een bestemming “Verkeer – Verblijfsgebied” opgenomen. Initiatiefnemer is voornemens om op een deel van deze gronden 5 eengezinswoningen te realiseren.

Dit initiatief is in strijd met het geldende bestemmingsplan Oosterheem/Zegwaartseweg-Noord (vastgesteld op 25 juni 2014). De WABO (art. 2:12 lid 1 sub a onder 3) biedt de mogelijkheid om af te wijken van het bestemmingsplan mits het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Dit document is deze ruimtelijke onderbouwing.

1.2. Ligging projectlocatie

De projectlocatie is gelegen ten noorden van de Thomas Morelaan te Zoetermeer. Deze straat ligt aan de noord- en oostrand van de wijk Oosterheem. Aan de westzijde van de projectlocatie ligt de bestaande bebouwing van de wijk Oosterheem. Ten noordoosten van de projectlocatie ligt een groenzone. Noordelijk van deze groenzone liggen sportvelden.

Ten oosten van de projectlocatie liggen het gebied met toekomstige woningbouw (“veld 2”), waar de planlocatie qua stedenbouwkundige opzet bij aansluit, een groenzone, de HSL-lijn en de N209. Ten noordoosten ligt het Bentwoud. Ten zuiden van de planlocatie ligt de toekomstige woningbouwlocatie “veld 3”. De ligging van de projectlocatie is weergegeven in figuren 1.1. en 1.2.



Figuur 1.1: Ligging projectlocatie
Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl



Figuur 1.2: Ligging projectlocatie als onderdeel van veld 2

Het perceel is kadastraal bekend als gemeente Zegwaard, sectie F, nummer 4934. De planlocatie betreft een deel van het perceel.

1.3. Geldende bestemmingsplannen

Blijkens www.ruimtelijkeplannen.nl zijn binnen de planlocatie de bestemmingsplannen "Oosterheem/Zegwaartseweg-Noord" en de "Parapluherziening parkeren en geluidsgevoelige objecten" van kracht.

Actualisering delen Oosterheem/Zegwaartseweg-Noord

Het bestemmingsplan "Oosterheem/Zegwaartseweg-Noord" is blijkens www.ruimtelijkeplannen.nl onherroepelijk per 25 juni 2014. Op onderhavige locatie geldt de enkelbestemming "Verkeer-Verblijfsgebied". Op 24 oktober 2019 is dit bestemmingsplan geactualiseerd vastgesteld door de gemeenteraad van Zoetermeer. Aanleiding voor de actualisatie, welke betrekking heeft op de planontwikkeling van 'veld 2', is dat de bouwhoogte in de planregels abusievelijk is beperkt tot 25 meter in plaats van 45 meter.



Figuur 1.3.
Uitsnede bestemmingsplan
Oosterheem/Zegwaartseweg-
Noord

Bron:
www.ruimtelijkeplannen.nl

Het bouwen van woningen op gronden met de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied is in strijd met deze bestemming.

Parapluherziening parkeren en geluidsgevoelige objecten

De “Parapluherziening parkeren en geluidsgevoelige objecten” is vastgesteld op 14 mei 2018. Blijkens www.ruimtelijkeplannen.nl is het bestemmingsplan onherroepelijk.

Artikel 2.2 van de parapluherziening regelt met welke artikelen de onderliggende bestemmingsplannen worden aangevuld

- 1) Artikel 3.1, 3.2, 3.3 en 3.4 van deze regels worden toegevoegd aan de regels van de ruimtelijke plannen die op het moment van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan zijn vastgesteld en die niet in artikel 2.1 sub a zijn genoemd. De regels van deze ruimtelijke plannen blijven ongewijzigd van kracht.
- 2) Artikel 3.5 van deze regels wordt toegevoegd aan de regels van de ruimtelijke plannen die op het moment van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan zijn vastgesteld en die niet in artikel 2.1 sub b zijn genoemd. De regels van deze ruimtelijke plannen blijven ongewijzigd van kracht.

Deze artikelen luiden als volgt:

3.1 Parkeren

Het bevoegd gezag kan pas een omgevingsvergunning verlenen voor de activiteiten bouwen en/of het gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, met inachtneming van het volgende:

- a. in het geval van nieuwbouw, uitbreiding of functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen;
- b. er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen, indien voldaan wordt aan de normen en eisen die zijn neergelegd in de door het bevoegd gezag vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren en laden en lossen, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning;

3.2 Afwijking

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 3.1, indien wordt voldaan aan de regels en voorwaarden zoals die zijn opgenomen in de door het bevoegd gezag vastgestelde beleidsregels met betrekking tot parkeren en laden en lossen, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om omgevingsvergunning.

3.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van het bepaalde in artikel 3.1, indien dit noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en/of om een goede verkeersstructuur en/of bereikbaarheid voor een pand, perceel, straat (of deel daarvan) dan wel een andere ruimtelijke functionele structuur te waarborgen.

3.4 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik met de bestemming wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken waarbij in afwijking van een verleende omgevingsvergunning niet wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein;

3.5 Nieuwe geluidsgevoelige objecten

Bij nieuwe situaties in de zin van de Wet geluidhinder is de realisatie van geluidsgevoelige objecten voor zover gelegen binnen een geluidszone, alleen mogelijk indien wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder dan wel aan het besluit hogere waarden geluid dat bij dit ruimtelijke plan is gevoegd, met inbegrip van de in dat besluit opgenomen voorwaarden en maatregelen.

Conclusie

Het bepaalde in het bestemmingsplan “Parapluherziening parkeren en geluidsgevoelige objecten” is doorvertaald in onderhavige omgevingsvergunning. Er is onderzoek gedaan naar parkeren en naar de nieuwe geluidsgevoelige situaties. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in deze ruimtelijke onderbouwing.

1.4. Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing “Noordrand veld 2, Oosterheem te Zoetermeer” bestaat uit de volgende hoofdstukken:

Hoofdstuk 1 Inleiding.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande en de toekomstige situatie.

Hoofdstuk 3 Beleidskader.

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid.

2. BESCHRIJVING VAN DE BESTAANDE EN DE TOEKOMSTIGE SITUATIE

2.1. Bestaande situatie

De planlocatie is thans onbebouwd. De locatie ligt braak en is begroeid met ruigtevegetatie.

2.2. Toekomstige situatie

Initiatiefnemer is voornemens om binnen de projectlocatie vijf woningen te realiseren. Onderstaande figuur bevat een uitsnede van het totale plan voor de bebouwing van veld 2, waar de betreffende ontwikkeling in stedenbouwkundige zin deel van uitmaakt.



Figuur 2.1. toekomstige situatie

Het plan bestaat uit:

- ✓ twee woningen type C (rijwoning - hoekwoning);
- ✓ één woning type D (rijwoning - tussenwoning);
- ✓ twee woningen type E (vrijstaand).

De woningen type C en D zijn met de voorgevel georiënteerd op de Berkelstroom. De woningen van type E zijn georiënteerd op de nieuw aan te leggen weg.

Bij de woningen type C en E worden er op eigen terrein twee parkeerplaatsen gerealiseerd. Bij de woningen type D wordt er op eigen terrein één parkeerplaats gerealiseerd. De woningen type C hebben een garage.

De goothoogte van de woningen bedraagt ca. 5,3 meter en de nokhoogte ca. 15 meter.



*Figuur 2.2.
woningtype E*



*Figuur 2.3
Woningtype C-D-C*

2.3. Motivering bebouwing op de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied

Veld 2 in Wijk Oosterheem heeft voor het grootste gedeelte de bestemming “Woongebied – 1”. Deze gronden mogen worden bebouwd met (gestapelde) woningen. De westelijke strook heeft de bestemming “Verkeer – Verblijfsgebied”. Deze gronden zijn onder andere bestemd voor straten, erven en pleinen, windbeperkende voorzieningen, nutsvoorzieningen en parkeervoorzieningen. Veld 2 is een ontwikkellocatie in Zoetermeer, bedoeld voor woningbouw inclusief de benodigde verkeerskundige inrichtingen.

In veld 2 kunnen bij recht 124 woningen worden gerealiseerd. Het plan voorziet in de realisatie van in totaal maximaal 87 woningen. Indien er 124 woningen zouden worden gerealiseerd, dan kan er alleen hoogbouw worden gerealiseerd. Er is voor gekozen om veld 2 grotendeels te bebouwen met laagbouw. Alleen in de noordoosthoek zal hoogbouw worden gerealiseerd met een bouwhoogte van maximaal 45 meter. Door veld 2 in te vullen met overwegend laagbouw vindt er een stedenbouwkundige afronding plaats die een meer geleidelijke overgang vormt naar het aangrenzende landelijk gebied dan het geval is bij hoogbouw. Ook sluit de laagbouw beter aan bij de reeds bestaande woonmilieu, dat overwegend uit grondgebonden woningen bestaat.

Het voornemen is om de parkeervoorzieningen ten behoeve van de woningen in veld 2 niet te centreren binnen “Verkeer – Verblijfsgebied”, maar verspreid te realiseren over veld 2. Hierbij zal de grootste parkeerplaats nabij de hoogbouw gerealiseerd worden (zie figuur 2.1). Deze parkeerplaats ligt grotendeels uit het zicht en buiten gehooraafstand van de reeds aanwezige woningen aan de Berkelstroom. Met deze inrichting is de grond ter plekke van de bestemming “Verkeer – Verblijfsgebied” niet volledig nodig om in te richten als parkeerplaats of voor andere openbare voorzieningen, omdat dit elders op veld 2 gerealiseerd wordt.

Het plan voorziet in de realisatie van vijf grondgebonden woningen op het noordelijke gedeelte van de bestemming “Verkeer – Verblijfsgebied”. Qua stedenbouwkundige vormgeving en architectuur sluiten deze woningen aan bij hetgeen elders in veld 2 gebouwd zal worden. Met voorliggend plan wordt er een geleidelijke overgang gecreëerd van de bestaande woningen aan Berkelstroom naar de nieuwe woonwijk. Door de westelijke strook van veld 2 niet geheel met openbare parkeerplaatsen en/of (verkeerskundige) openbare voorzieningen in te richten, kan er een aantrekkelijke entree naar veld 2 gerealiseerd worden waar de woningen van de wijk onderdeel van uitmaken. Waar in de huidige planologische situatie de verkeerbestemming een scheiding trok tussen de bestaande bebouwing en de nieuwe wijk, kan er met voorliggend plan een overgang gecreëerd worden waarbij de wijken juist verbonden worden.

Concluderend kan gesteld worden dat er geen extra woningen worden toegevoegd, maar dat er sprake is van een andere indeling van veld 2, met als uitgangspunt een goede ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit. Van de in totaal maximaal 87 te realiseren woningen, zullen er 5 binnen de bestemming “Verkeer – Verblijfsgebied” gerealiseerd worden. In ruil daarvoor worden er binnen de bestemming “Woongebied – 1” diverse openbare voorzieningen zoals parkeren gerealiseerd. Deze bestemming staat dit laatste reeds toe, waardoor daarvoor geen afwijking van het bestemmingsplan nodig is. Uit paragraaf 4.7 blijkt dat de realisatie van woningen op de projectlocatie geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van omwonenden, waardoor ook van daaruit geen belemmeringen zijn voor onderhavig initiatief. Er treedt een verbetering op voor de bestaande woningen, omdat de grootste parkeerplaats verder van de bestaande woningen af wordt gerealiseerd. Voorts ontstaat er met voorliggend plan een geleidelijke overgang van de bestaande naar de nieuwe bebouwing, zonder de brede scheiding met een verkeerskundige inrichting.

Alles overwegende kan gesteld worden dat de invulling van de projectlocatie met vijf grondgebonden woningen leidt tot een betere ruimtelijke kwaliteit dan een invulling van veld 2 conform hetgeen planologisch toegestaan is.

3. BELEIDSKADER

3.1. Rijksbeleid

Van belang zijn de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de ladder voor duurzame verstedelijking. In de SVIR is ondermeer bepaald dat er een zorgvuldige besluitvorming plaats moet vinden bij ruimtelijke besluiten. De overige aspecten uit de SVIR zijn niet van toepassing op onderhavig initiatief.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Nationaal belang 13, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder voor duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik.

In het Bro is het volgende bepaald:

“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.”

Om aan deze verplichting uit het Bro te kunnen voldoen dienen een aantal vragen beantwoord te worden (bron: infomil.nl). De eerste vraag luidt: “Is er sprake van een stedelijke ontwikkeling?”

In het Bro is het begrip stedelijke ontwikkeling als volgt vastgelegd¹: “ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”

Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling, in relatie tot de omgeving. Op basis van vaste jurisprudentie geldt voor wonen, dat voor woningbouwlocaties vanaf twaalf woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling die ladderplichtig is.

Gelet hierop is het project niet aan te merken als een ‘woningbouwlocatie’ als bedoeld in het Bro. Er wordt immers enkel voorzien in een kleine verschuiving van de positie van de woningen in veld 2. Met onderhavig plan vindt zelfs een beperking van het aantal wooneenheden plaats ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Het aantal woningen binnen de projectlocatie bedraagt vijf. Daarmee blijft onderhavig project ruimschoots onder de 12 woningen, wat in de jurisprudentie is aangemerkt als ondergrens voor een stedelijke ontwikkeling.

Hiermee kan de ontwikkeling niet worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling en is de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing.

¹ artikel 1.1.1 lid 1, aanhef en onder i Bro

3.2. Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Zuid-Holland

Op 20 april 2019 is de omgevingsvisie voor de provincie Zuid-Holland geconsolideerd. Middels het omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Hieraan wordt richting gegeven door het maken van samenhangende beleidskeuzes die volgen uit de provinciale opgaven. Voor de gewenste ontwikkeling is onderstaand onderdeel relevant.

Omgevingsverordening Zuid-Holland

Op 20 april 2019 is de omgevingsverordening geconsolideerd en vastgesteld. Voor de planlocatie is met name het artikel met betrekking tot stedelijke ontwikkelingen (afdeling 6.2.3, artikel 6.10) en activiteiten in milieubeschermingsgebieden (afdeling 3.4). Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt wordt voornamelijk binnen bestaand stads- en dorpsgebied voorzien. Hierin wordt voorzien. Met betrekking tot dit onderdeel is een specifieke Omgevingsvisie Zuid-Holland voor het onderdeel kantoren en verstedelijking en wonen opgesteld, die hierna wordt behandeld. De aspecten met betrekking tot milieubescherming worden in hoofdstuk 4 op verschillende onderdelen behandeld.

Omgevingsvisie Zuid-Holland voor het onderdeel kantoren en verstedelijking en wonen

Op 20 april 2019 hebben Provinciale Staten de bovengenoemde omgevingsvisie geconsolideerd vastgesteld. De visie voorziet op regionaal niveau, samen met gemeenten, marktpartijen en woningbouwcorporaties, in voldoende en passende woningen voor de verschillende doelgroepen.

De provincie heeft de ambitie om alle woningen in Zuid-Holland in 2035 CO₂-neutraal en vóór 2050 klimaat robuust ingericht en ingepast te laten zijn. Nieuwe woningen dragen bij aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving in Zuid-Holland. Nieuwe woningen worden energieneutraal of leveren energie en zijn toegerust op de gevolgen van klimaatverandering en bodemdaling. Gemeenten maken in samenspraak met de provincie regionale woonvisies en regionale woningbouwprogramma's waarin bovengenoemde doelstellingen zijn uitgewerkt.

Oosterheem is een zogeheten Vinex-locatie. In de jaren '90 van de vorige eeuw zijn deze locaties aangewezen om te kunnen voorzien in de regionale woningbehoeften. Deze regionale woningbehoefte bestaat nog steeds. Nieuwe woningen worden bij voorkeur gebouwd binnen bestaand stads- en dorpsgebied. Met verdichting van het stedelijk gebied wordt de agglomeratiekracht versterkt en het draagt bij aan efficiënt ruimtebeslag. Door binnenstedelijk te bouwen kan het open landschap van het Groene Hart behouden blijven.

Onderhavig plan maakt onderdeel uit van een groter bouwplan, te weten de VINEX-wijk Oosterheem. De te realiseren woningen liggen tussen de reeds bestaande bebouwing en de nog te realiseren bebouwing van veld 2. Door een invulling van veld 2 met laagbouw in plaats van hoogbouw wordt er een passende overgang naar het omliggende landschap gerealiseerd.

Conclusie

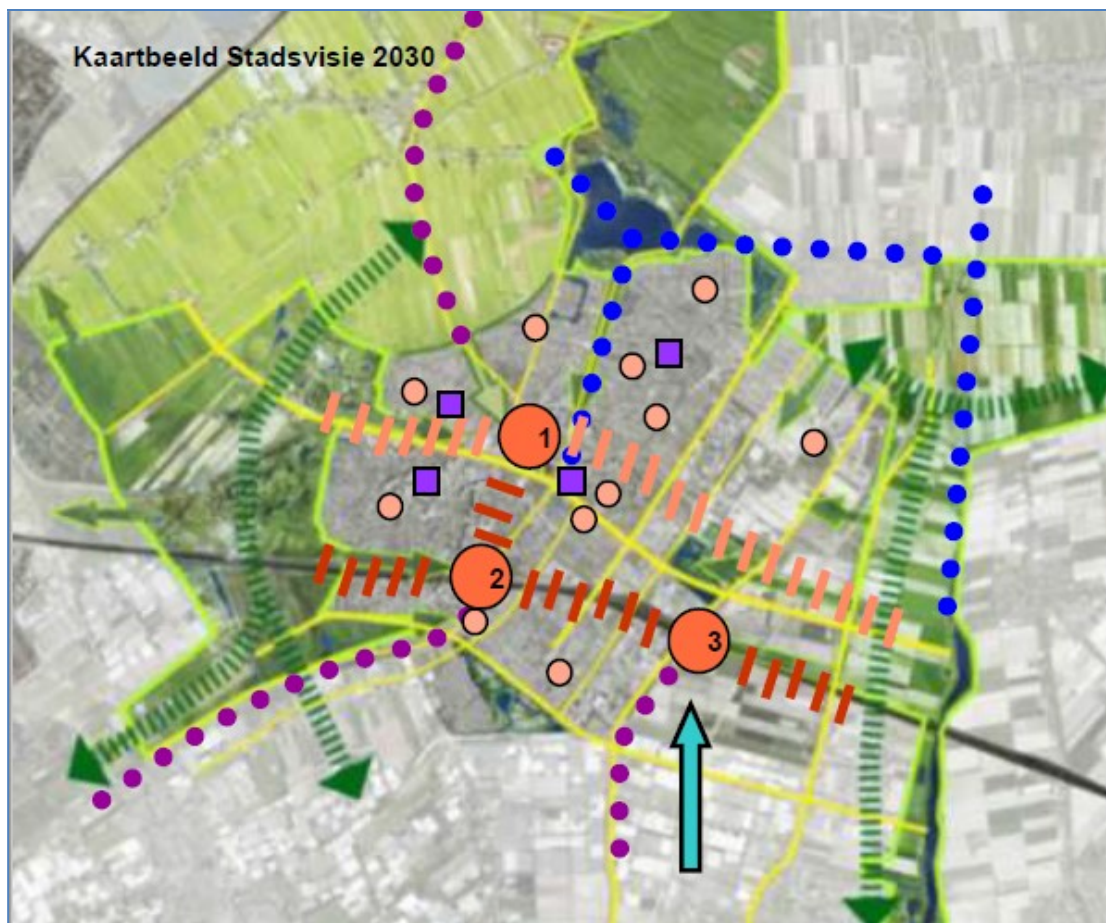
Het plan maakt deel uit van de VINEX-wijk Oosterheem. Het plan voorziet in een relatief kleine wijziging om de plannen beter te laten aansluiten op de bestaande bebouwde omgeving. Tevens zal het beter aansluiten op de woningbehoefte in de regio. Plannen sluiten daarmee aan bij het provinciaal beleid.

3.3. Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 2030

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

In het kader van deze ontwikkeling is met name opgave 3 (Aard en omvang woningbouw afstemmen op de woningbehoefte) van belang. Zoetermeer wil een aantrekkelijke woonstad blijven. Hierbij gaat kwaliteit voor kwantiteit, waarbij Zoetermeer inzet op de volgende resultaten: 1. Alle groepen starters komen binnen een acceptabele tijd aan woonruimte. 2. Bij de in het besluit Bouwen aan Zoetermeer beschikbaar gestelde woningbouwlocaties is het woningbouwprogramma afgestemd op de vraag. Hierbij worden de vraag vanuit de buurt én de vraag vanuit de stad betrokken. 3. Het toevoegen van nieuwe woontypologieën; die mede de concurrentie met de traditionele laagbouw aankunnen. 4. De woon- en bouwtechnische kwaliteit van de woningen is op orde. De voorliggende ontwikkeling maakt nieuwe woningen mogelijk die zijn afgestemd op de woningbehoefte.



Figuur 3.2: Kaart uit de Stadsvisie 2030

Woonvisie “Samen aan de slag op de nieuwe woningmarkt”

Op 8 juni 2015 heeft de gemeenteraad bovengenoemde woonvisie vastgesteld. Deze Woonvisie is een actualisatie van de gemeentelijke woonvisie uit 2009 en was noodzakelijk omdat de crisis op de woningmarkt ook niet aan Zoetermeer voorbij is gegaan. De keuzes uit die eerdere woonvisie zijn de afgelopen jaren echter bepalend geweest voor het woonbeleid van de stad. Op hoofdlijnen blijven deze keuzes ook in de toekomst het uitgangspunt. De 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:

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

- consument gericht bouwen.

Dit project draagt bij aan een aantal opgaven en ambities die in de Woonvisie zijn benoemd, namelijk de door de bouw van duurzame woningen en het realiseren van prettige en gewilde woonwijken. De uitbreiding in Oosterheem is reeds meegenomen in het woningbouwprogramma van de gemeente Zoetermeer.

Woningbouwagenda en woningbouwprogrammering

Vanaf 2016 is er een beleidsdoelstelling voor woningbouw toegevoegd. In de woningbouwagenda (vastgesteld op 13 februari 2017, onder 7.b) en de woningbouwprogrammering (vastgesteld op 11 september 2017, onder 8.a), spreekt de gemeenteraad van Zoetermeer de ambitie uit om in de komende 10 tot 15 jaar tenminste 700 woningen per jaar bij te bouwen. Met het vaststellen van de woningbouwagenda is ook bepaald dat er in Oosterheem extra woningbouw gerealiseerd dient te worden. Met de realisering van onderhavig plan wordt invulling gegeven aan deze doelstelling.

Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van de gemeente Zoetermeer is op 16 december 2019 vastgesteld. De parkeernormen en uitvoeringsregels voor auto en fiets bij nieuwbouwprojecten zijn vastgelegd in een separate nota (Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019).

Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019

Met deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels beschrijft de gemeente Zoetermeer het kader ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor fiets en auto bij nieuwbouw of transformatie. De nota is relevant voor iedereen (projectontwikkelaars, woningcorporaties, zelfbouwers, bedrijven, inwoners) die een omgevingsvergunning aanvraagt waar een parkeercomponent aan zit. In paragraaf 4.5 wordt het aspect parkeren nader onderbouwd.

4. OMGEVINGSASPECTEN

4.1. Bodem

Aannemelijk zal moeten zijn dat de bodem geschikt is voor de toekomstige functie. Veld 2 is onderzocht in 1992². Aangezien het hier gaat om een gedateerd onderzoek, is ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling door Vink milieutechnisch adviesbureau B.V.³ een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd conform NEN5740.

Het verkennend bodemonderzoek dat door Vink is uitgevoerd heeft zich in eerste instantie alleen gericht op de bovengrond. Dit is conform het advies in bijlage 7 van het geldende bestemmingsplan. Het doel van het onderzoek was inzichtelijk maken of sinds het laatst uitgevoerde bodemonderzoek aantasting van de bodem heeft plaatsgevonden. Dit onderzoek is nadien uitgebreid met diepere boringen en onderzoek naar grondwater. Het meest recente bodemonderzoek is bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd als bijlage (bijlage 3).

Conclusie vooronderzoek

Tijdens voorgaand bodemonderzoek, uit 1992, zijn in de vaste bodem lichte verhogingen aan arseen, lood en EOX aangetroffen en in het grondwater lichte verhogingen aan lood, zink en cadmium.

Er is voor zover bekend geen reden om aan te nemen dat ergens op de locatie sprake is van een noemenswaardige bodemverontreiniging.

Bij toetsing aan de landelijke en lokale achtergrondwaarden dient de hypothese 'onverdacht' formeel te worden verworpen. Zodoende is ervoor gekozen om de onderzoekslocatie aan te merken als 'verdacht, diffuse bodembelasting, heterogeen verdeeld'.

Conclusie verkennend onderzoek

Uit de resultaten van het verkennend onderzoek blijkt het volgende:

- ✓ De bodem bestaat uit zwak tot sterk zandige klei. Plaatselijk is op het oostelijk deel van de onderzoekslocatie matig fijn zand aangetroffen.
- ✓ Tijdens de werkzaamheden zijn geen kenmerken waargenomen die duiden op een mogelijke verontreiniging.
- ✓ In de bovengrond zijn geen van de onderzochte parameters aangetroffen in een gehalte boven de achtergrondwaarde.
- ✓ In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties aan barium en molybdeen aangetoond.

Geconcludeerd wordt dat de hypothese 'verdacht, diffuse bodembelasting, heterogeen verdeeld' kan worden verworpen. De milieuhygiënische bodemkwaliteit is afdoende bekend.

De milieuhygiënische bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor verlening van een omgevingsvergunning (bouwen).

Conclusie

De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project. Het aspect bodem staat niet in de weg aan de realisatie van de woningen binnen de projectlocatie.

4.2. Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder (Wgh)

In het kader van de Wgh bevinden zich langs alle (spoor) wegen geluidzones (met uitzondering van woonerven en 30 km/h gebieden). Wanneer binnen deze geluidzone nieuwe geluidsgevoelige bebouwing mogelijk wordt gemaakt, dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden.

² BIS443, Lexmond

³ VINK MILIEUTECHNISCH ADVIESBUREAU B.V.: Verkennend bodemonderzoek Noordrand Veld 2, Oosterheem Thomas Morelaan te Zoetermeer, projectnummer P18M0150, datum: 08 februari 2019 (versie 2)

Door Nieman raadgevende ingenieurs B.V. is voor het project Noordrand veld 2 een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op alle woningen binnen dit gebied⁴. Dit rapport is opgesteld voor het maatgevende jaar 2030 en is toegevoegd aan deze ruimtelijke onderbouwing.

Het onderzoek is noodzakelijk omdat het gebied "Noordrand, veld 2" binnen de geluidszones ligt van de Thomas Morelaan, de Martin Luther Kinglaan, de N209 (Nieuwe Hoefweg) en de HSL-spoorlijn. 30-km wegen zijn niet gezoneerd en behoeven daarom niet te worden getoetst aan de Wgh. Er dient echter wel aannemelijk gemaakt te worden dat er sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Daarom zijn bij de cumulatieve geluidsbelasting deze niet zoneplichtige geluidsbronnen meegenomen. Voor het gehele gebied Noordrand, veld 2 gaat het om de Berkelstroom, de Dommelstroom en de Hildamlaan.

Uit dit onderzoek is inzake de geluidsbelasting voor de projectlocatie het volgende gebleken. De woningen in de projectlocatie worden gerealiseerd op een verkeersbestemming en vallen derhalve niet binnen het hogere waarden besluit. Op deze woningen is geen geluidbelasting aanwezig welke hoger is dan de voorkeursgrenswaarden. Nu de voorkeursgrenswaarden niet worden overschreden, is een bouw akoestisch onderzoek niet aan de orde. Het aspect geluid staat niet in de weg aan de realisatie van de 5 woningen binnen de projectlocatie.

Conclusie

Het aspect geluid staat niet in de weg aan de realisatie van de woningen binnen de projectlocatie.

4.3. Flora en fauna

De natuurbescherming is in Nederland per 1 januari 2017 geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wnb is een samenvoeging van de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. De wet omvat de gebieds- en soortenbescherming in Nederland.

Gezien de locatie en de geplande activiteiten is er onderzoek uitgevoerd naar de aanwezige flora en fauna. Dit is gedaan door Bureau Stadsnatuur.

Door Bureau Stadsnatuur is een notitie opgesteld inzake de nog resterende kavels in de wijk Oosterheem. Deze notitie is als losse bijlage toegevoegd aan deze ruimtelijke onderbouwing⁵. In deze notitie is onder andere het volgende aangegeven.

In het onderzochte gebied zal onder meer woningbouw plaatsvinden en de nodige infrastructuur worden gerealiseerd. Ter voorbereiding hiervan dienen werkzaamheden te worden verricht, zoals het verwijderen van de begroeiing, grondwerk, het aanbrengen van de riolering en kabels en leidingen en ten slotte het aanbrengen van bouwwegen. Om conflictsituaties in relatie tot de geplande werkzaamheden voorafgaand en tijdens de werkzaamheden te voorkomen, is de quick-scan welke reeds in 2015 was uitgevoerd, geactualiseerd.

De conclusies uit deze quick scan luiden als volgt.

- ✓ Alle aangetroffen soorten en functionaliteiten hebben een beschermde status die niet strikt is, zij het dat ook onder de Wnb te allen tijde de Zorgplicht van kracht is voor de omgang met in het gebied voorkomende natuurwaarden.
- ✓ De gemeente Zoetermeer beschikt over een (nieuwe) ontheffing in het kader van de Wnb met betrekking tot de Rugstreeppad in heel Oosterheem; het referentienummer is ODH-2018-00010716. Deze ontheffing is ook van toepassing op de projectlocatie. Wel zijn er risico's verbonden aan de ingebruikname met betrekking tot de kans op vestiging van Rugstreeppad in de kavels. In de quick-scan worden aanbevelingen gedaan waarin nader op de omgang met deze soort wordt ingegaan. Deze aanbevelingen zijn deels gebaseerd op bepalingen in de genoemde ontheffing.

⁴ NIEMAN RAADGEVENDE INGENIEURS B.V.: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Weidse Weelde Noordrand Oosterheem, referentie 20180989 / 14838, datum 4 december 2018

⁵ BUREAU STADSNATUUR: Quick scan ontwikkellocaties Oosterheem, projectnummer 1919, 28 september 2018

Stikstofdepositie

Door Kubiek Ruimtelijke Plannen zijn de gevolgen onderzocht van de stikstofdepositie vanwege het project op nabijgelegen natuurgebieden⁶.

Uit de uitgevoerde berekening blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypes en/of leefgebieden in Natura2000-gebieden. Significante gevolgen door stikstof kunnen op voorhand worden uitgesloten. Er is geen melding-, dan wel vergunningplicht of grond van de Wet Natuurbescherming ten gevolge van stikstoftoename.

Conclusie

De zorgplicht zal in acht worden genomen.

Voor de Rugstreeppad is een ontheffing in het kader van de Wnb verleend. De aanbevelingen uit het onderzoek van Bureau Stadsnatuur zullen worden opgenomen in een ecologisch werkprotocol. Dit werkprotocol zal worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Er is onderzoek gedaan naar het risico van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypes en/of leefgebieden in Natura2000-gebieden. Significante gevolgen door stikstof kunnen op voorhand worden uitgesloten.

Gelet op het voorgaande is het aannemelijk dat het aspect flora en fauna niet in de weg zal staan aan de uitvoering van het plan.

4.4. Verkeer

De projectlocatie is via de Berkelstroom ontsloten op de Thomas Morelaan.

Door de uitvoering van dit project wordt het aantal woningen in het gehele veld 2 teruggebracht van 124 naar 87. De verkeersbelasting zal daardoor in het gehele veld 2 afnemen ten opzichte van de planologische situatie.

Openbaar vervoer

De projectlocatie is gelegen op een afstand van ca 800 m van lightrailstation Zoetermeer Oosterheem. Met de fiets is dit een afstand van 3 minuten en lopend is dit een afstand van 10 minuten.

Conclusie

Het aspect verkeer staat niet in de weg aan de realisatie van de woningen.

4.5. Parkeren

De planlocatie is in de parkeernota ingedeeld onder zone C. Voor dit gebied geldt een hoge autoafhankelijkheid, welke zich kenmerkt door relatief weinig openbaar vervoer aanbod in de directe nabijheid. Ook geldt dat er een goede fietsinfrastructuur is en een gemiddeld autobezit van >1,10 auto per huishouden.

Parkeerbehoefte van de woningen

In de nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels zijn voor woningen de volgende normen vastgelegd:

⁶ KUBIEK RUIMTELIJKE PLANNEN: Rapportage stikstofdepositieberekening gehele veld 2

					Zone C	
Wonen	Type woning	Oppervlakte (bvo)		Eenheid	Parkeernorm	
		van	tot		totaal	aandeel bezoek
gestapeld	zeer groot	> 120 m ²		per woning	1,6	0,3
gestapeld	groot	90 m ²	120 m ²	per woning	1,4	0,3
gestapeld	gemiddeld	70 m ²	90 m ²	per woning	1,0	0,3
gestapeld	klein	40 m ²	70 m ²	per woning	0,9	0,3
gestapeld	zeer klein	0 m ²	40 m ²	per woning	0,6	0,3
niet-gestapeld	zeer groot	> 180 m ²		per woning	1,8	0,3
niet-gestapeld	groot	110 m ²	180 m ²	per woning	1,7	0,3
niet-gestapeld	gemiddeld	90 m ²	110 m ²	per woning	1,5	0,3
niet-gestapeld	klein	50 m ²	90 m ²	per woning	1,4	0,3
niet-gestapeld	zeer klein	0 m ²	50 m ²	per woning	0,6	0,3

Tabel 4.1:
Parkeernormen auto
gemeente Zoetermeer,
functie wonen

Parkeervoorziening	Praktisch aantal	Berekenings- aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 4.2:
Parkeernormen
gemeente
Zoetermeer:
norm voor gebruik
eigen
parkeervoorzieningen

De 5 woningen maken onderdeel uit van de ontwikkeling van 'veld 2'. Het aantal parkeerplaatsen wordt niet per woning, maar per buurt beoordeeld, waardoor navolgend het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het gehele veld 2 in beeld wordt gebracht.

omschrijving	grootte	aantal	gemiddelde parkeernorm	parkeer- behoefte
Niet-gestapelde woningen				
Tussenwoning zonder garage	177 m ²	2	1,70	3,4
Hoekwoning lange oprit met garage	171 m ²	3	1,70	5,1
Hoekwoning lange oprit met garage + extra pp	171 m ²	1	1,70	1,7
2 ^{de} kapwoning lange oprit met garage	171 m ²	4	1,70	6,8
2 ^{de} kapwoning lange oprit met garage + extra pp	172 m ²	1	1,70	1,7
2 ^{de} kapwoning oprit met garage	171 m ²	1	1,70	1,7
Vrijstaande woning lange oprit zonder garage	188 m ²	7	1,80	12,6
Gestapelde woningen				
appartement	< 70 m ²	20	0,9	18,0
appartement	70-90 m ²	44	1,0	44,0
appartement	90-120 m ²	4	1,4	5,6
TOTAAL		87		100,6

Tabel 4.3: Berekening benodigd aantal parkeerplaatsen

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er 100,6 parkeerplaatsen benodigd zijn voor het gehele gebied. Hiervan dient 0,3 parkeerplaats per woning ($0,3 \times 87 = 26,1$ parkeerplaatsen) in het openbaar gebied gerealiseerd worden voor het aandeel bezoekers.

De te realiseren parkeerplaatsen

In totaal dienen er 100,6 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. In het gehele veld 2 worden in totaal 90,9 parkeerplaatsen op privéterrein gerealiseerd – rekening houdend met de berekeningsaantallen

uit tabel 4.2 (zie voor de berekening tabel 4.4). Het restant (9,7) wordt in het openbaar gebied gerealiseerd. 19 parkeerplaatsen worden in het zuidwestelijke deel van de ontwikkellocatie gerealiseerd, 18 langs de kant van de wegen. Met de 37 parkeerplaatsen in openbaar gebied is dat gemiddeld 0,4 parkeerplaats per woning in het openbaar gebied. Als acceptabele afstand tot parkeerplaatsen wordt 0-200 meter genoemd. Hieraan wordt voldaan.



Figuur 4.1: te realiseren parkeerplaatsen

Toelichting en berekening parkeerplaatsen eigen terrein

Binnen de projectlocatie worden bij de woningen type C en E op eigen terrein twee parkeerplaatsen gerealiseerd. Bij de woningen type D wordt er op eigen terrein één parkeerplaats gerealiseerd. Bij woningtype C voorziet het plan in de realisatie van een garage. Bij de vijf woningen buiten het bouwvlak van veld 2 is dan ook ruimte om de eerste auto bij de woning te parkeren. De openbare parkeerplekken zijn verspreid over het plangebied gesitueerd, en liggen daarmee op korte afstand van de woningen (op maximaal 75 meter afstand).

De parkeerplaatsen op eigen terrein tellen als volgt mee.

Omschrijving	Oppervlakte	Aantal woningen	Aantal pp op eigen terrein per woning (theoretisch aantal)	Berekent aantal conform tabel 4.2.
Tussenwoning zonder garage	177 m ²	2	2	1,6
Hoekwoning lange oprit met garage	171 m ²	3	6 (excl garage)	3,9
Hoekwoning lange oprit met garage + extra pp	171 m ²	1	3 excl garage)	2,1
2 [^] 1 kapwoning lange oprit met garage	171 m ²	4	8 (excl garage)	5,2
2 [^] 1 kapwoning lange oprit met garage + extra pp	172 m ²	1	3 (excl garage)	2,1
2 [^] 1 kapwoning oprit met garage	171 m ²	1	2 (excl garage)	1
Vrijstaande woning lange oprit zonder garage	188 m ²	7	14	7
Appartement	< 70 m ²	20	20	20
Appartement	70-90 m ²	44	44	44
Appartement	90-120 m ²	4	4	4
Totaal		87	103	90,9

Tabel 4.4.: parkeerplaatsen op eigen terrein

In totaal worden er conform de berekeningsmethode van de gemeente Zoetermeer 90,9 parkeerplaatsen in veld 2 gerealiseerd op privé terrein, en 37 parkeerplaatsen in openbaar gebied, afgerond in totaal 127,9 parkeerplaatsen. Er dienen gemiddeld 100,6 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden, waardoor voldaan wordt aan de parkeernorm van de gemeente Zoetermeer.

Fietsparkeerplaatsen

Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn de eisen uit het vigerend bouwbesluit van toepassing. Het bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden. Vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe omgevingswet en het bijbehorende Besluit Bouwwerken Leefomgeving zullen voor woonfuncties de fietsparkeernormen van toepassing zijn zoals weergegeven in onderstaande tabel.

					Zone C	
Wonen	Type woning	Oppervlakte (bvo)		Eenheid	Parkeernorm	
		van	tot		totaal	aandeel bezoek
gestapeld	zeer groot	> 120 m2		per woning	5,0	1,0
gestapeld	groot	90 m2	120 m2	per woning	4,0	1,0
gestapeld	gemiddeld	70 m2	90 m2	per woning	4,0	1,0
gestapeld	klein	40 m2	70 m2	per woning	3,0	1,0
gestapeld	zeer klein	0 m2	40 m2	per woning	2,0	1,0
niet-gestapeld	zeer groot	> 180 m2		per woning	5,0	1,0
niet-gestapeld	groot	110 m2	180 m2	per woning	4,0	1,0
niet-gestapeld	gemiddeld	90 m2	110 m2	per woning	4,0	1,0
niet gestapeld	klein	50 m2	90m2	per woninfg	3,0	1,0
niet-gestapeld	zeer klein	0 m2	50 m2	per woning	2,0	1,0

Tabel 4.5:

Fietsparkeernormen gemeente Zoetermeer.

omschrijving	grootte	aantal	gemiddelde fiets parkeernorm	Fiets parkeer-behoefte
Niet-gestapelde woningen				
Tussenwoning zonder garage	177 m ²	2	4,0	8,0
Hoekwoning lange oprit met garage	171 m ²	3	4,0	12,0
Hoekwoning lange oprit met garage + extra pp	171 m ²	1	4,0	4,0
2 [^] 1 kapwoning lange oprit met garage	171 m ²	4	4,0	16,0
2 [^] 1 kapwoning lange oprit met garage + extra pp	172 m ²	1	4,0	4,0
2 [^] 1 kapwoning oprit met garage	171 m ²	1	4,0	4,0
Vrijstaande woning lange oprit zonder garage	188 m ²	7	5,0	35,0

Gestapelde woningen				
appartement	< 70 m ²	20	3,0	60,0
appartement	70-90 m ²	44	4,0	176,0
appartement	90-120 m ²	4	4,0	16,0
TOTAAL		87		335,0

Tabel 4.6: Berekening benodigd aantal fietsparkeerplaatsen

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er 335 fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. Hiervan dient 1,0 fietsparkeerplaats per woning ($1,0 \times 87 = 87,0$ parkeerplaatsen) in het openbaar gebied gerealiseerd worden voor het aandeel bezoekers.

De te realiseren fietsparkeerplaatsen

In totaal dienen er 335 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Voor het gehele veld 2 wordt rekening gehouden met het bouwbesluit en worden de benodigde fietsparkeerplaatsen gerealiseerd in bijvoorbeeld tuinen, een individuele berging of op de oprit van een woning.

Conclusie

Het aspect auto parkeren en fiets parkeren vormt geen belemmering voor de realisatie van de woningen op de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied.

4.6. Externe veiligheid

Algemeen

Wettelijk kader

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar

Kwetsbaar zijn onder meer woningen. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour van 10^{-6} als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan.

Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongevoerd voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt niet in contouren vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groepsgrootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as). Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag moet aangeven welke mogelijkheden er zijn om het

groepsrisico in de nabije toekomst te beperken, het moet aangeven op welke manier hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn ingevuld.

Het bevoegd gezag moet tevens aangeven waarom de risico's verantwoord zijn, en de veiligheidsregio moet in de gelegenheid zijn gesteld een brandweeradvies te geven. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico, hoe groter het belang van een goede groepsrisicoverantwoording.

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)" van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Met betrekking tot het beleid en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Structuurvisie buisleidingen van belang. Deze structuurvisie bevat een lange termijnvisie op het buisleidingentransport van gevaarlijke stoffen.

Het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico in acht te nemen en het groepsrisico te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

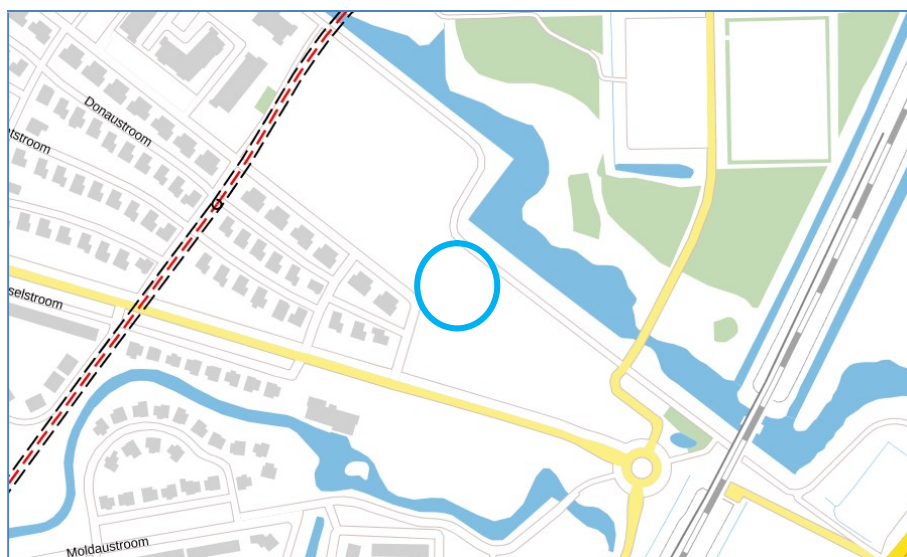
Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd.

Als onderdeel van het Bevt is op 1 april 2015 tevens het basisnet in werking getreden. Het basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico's voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

Indien een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een (basisnet)transportroute voor gevaarlijke stoffen, moet in de toelichting ingegaan worden op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de personen die a) in dat gebied reeds aanwezig zijn, b) in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten zijn en c) de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft.

Onderzoek / beoordeling

Woningen zijn kwetsbare objecten, zodat getoetst dient te worden aan de wetgeving omtrent externe veiligheid. Voor de beoordeling of in de omgeving van de planlocatie risicovolle inrichtingen en/of transportroutes gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, is de risicokaart geraadpleegd.



Figuur 4.2:
Uitsnede risicokaart
met aanduiding
projectlocatie
bron: www.risicokaart.nl

Transport gevaarlijke stoffen

Risico's verbonden aan het transport van gevaarlijke stoffen zijn in kaart gebracht in de diverse risicoatlassen. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) is opgenomen dat voor iedere toename van het GR een verantwoordingsplicht geldt, ook als de verandering geen overschrijding van de norm veroorzaakt.

Gevaarlijke stoffen worden vervoerd over de modaliteiten binnenwater, spoor, weg en door buisleidingen. Indien een bestemming is gepland binnen het invloedsgebied van de transportas dient de toename van het GR berekend te worden en afhankelijk van de uitkomst van de berekening dient een verantwoording GR te worden opgesteld.

- Transport over water
Er ligt in de directe omgeving van het plangebied geen hoofdvaarweg, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Er is dus geen beperking voor het plangebied.
- Transport over spoor
Er ligt in de directe omgeving van het plangebied geen spoorbaan, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Er is dus geen beperking voor het plangebied.
- Wegtransport
Er ligt in de directe omgeving van het plangebied geen weg, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Er is dus geen beperking voor het plangebied.
- Transport per buisleiding
Er ligt op ca. 190 m afstand een buisleiding voor het transport van aardgas. Hiervoor geldt een plaatsgebonden risico van 4 meter. Het plangebied ligt buiten de risicoafstand voor deze buisleiding. Ook neemt met onderhavig initiatief het totaal aantal geplande woningen af. Het groepsrisico zal dus afnemen. Er is dus geen beperking voor het plangebied.

Inrichtingen

Binnen de 10⁻⁶ contour van een risicovolle inrichting mogen geen kwetsbare bestemmingen geplaatst worden. Indien een bestemming is gepland binnen het invloedsgebied van de EV relevante inrichtingen dient de toename van het GR berekend te worden en afhankelijk van de uitkomst van de berekening dient een verantwoording GR te worden opgesteld. In de nabijheid van het plangebied zijn geen EV-relevante inrichtingen gevestigd, zodat het GR hier geen belemmering vormt. Anderzijds is de voorgenomen planontwikkeling geen risicovolle inrichting in het kader van de BEVI.

Conclusie

Er bestaat vanuit het thema externe veiligheid geen belemmering voor het bouwen van de woningen.

4.7. Milieuzonering

Wettelijk kader

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stelt zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering wordt verstaan het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen anderzijds verstaan. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast.

Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van

een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden.

De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de onderstaande richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' dan wel 'gemengd gebied'.

De omgeving van de planlocatie kan, gelet op de ligging gekarakteriseerd worden als een rustige woonwijk.

Onderzoek/beoordeling

Voor onderhavig project dient te worden getoetst of de nieuwe functie mogelijk belemmeringen veroorzaakt voor bestaande functies in de omgeving en of de nieuwe functie mogelijk belemmeringen ondervindt als gevolg van de milieuhinder van naburige bedrijven en/of bedrijvigheid.

Woningen worden niet gezien als milieubelastende functies. Met voorliggende ontwikkeling van vijf woningen in de bestemming "Verkeer – Verblijfsgebied" is er dan ook geen sprake van een verslechtering van het woon- en leefklimaat ter plekke van de reeds aanwezige woningen of andere gevoelige functies in de omgeving.

Andersom gezien dient getoetst te worden of er ter plekke van de vijf woningen een goed woon- en leefklimaat te realiseren valt. Ten zuidoosten van de planlocatie, aan de oostzijde van de HSL bevindt zich het bedrijventerrein "Oosterhage – businesspark Oosterheem". Op dit bedrijventerrein mogen zich bedrijven tot en met categorie 3.1 vestigen. Voor deze categorie geldt een richtafstand van 50 meter. De afstand van de planlocatie tot dit bedrijventerrein bedraagt ca. 300 meter. Dit bedrijventerrein ligt dan ook op ruim voldoende afstand van de gewenste woningen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande vormen de milieubelastende functies vanuit het oogpunt van milieuzonering geen belemmering voor de in dit plan besloten ruimtelijke ontwikkeling. Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is te achten met een goede ruimtelijke ordening.

4.8. Verkenning luchtkwaliteit

Het planvoornemen voorziet in de bouw van woningen op de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied en maakt onderdeel uit van het stedenbouwkundig plan veld 2. Er vindt een reductie plaats van 36 woningen ten opzichte van de planologische situatie. Gesteld kan worden dat het aantal verkeersbewegingen afneemt. Het planvoornemen draagt niet bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit staat niet in de weg aan het vergroten van het bouwvlak.

4.9. Water

De geldende bestemming Verkeer - Verblijf, mag verhard worden, zonder consequenties voor de waterbalans. De toename van de verharding ingevolge voornoemde bestemming is namelijk reeds beschouwd bij de vaststelling van het thans geldende bestemmingsplan Zoetermeer – Oosterheem.

Er worden geen watergangen gedempt en er vinden geen werkzaamheden plaats bij nabijgelegen watergangen.

De realisatie van de nieuwbouw leidt niet tot een toename van het verhard oppervlak. Een watertoets kan derhalve achterwege blijven.

Conclusie

Het aspect water staat niet in de weg aan de uitvoering van het project.

4.10. Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

In de toelichting van het geldende bestemmingsplan Oosterheem/Zegwaartseweg Noord is het volgende aangegeven: “Aan de noordkant wordt de wijk begrensd door de Oostkade, een in cultuurhistorisch opzicht waardevolle dijk als landscheiding tussen twee peilgebieden van de Hoogheemraadschappen van Rijnland en van Schieland en Krimpenerwaard. Het is een markante grens tussen en overgang van de bebouwing van Oosterheem naar het toekomstige Bentwoud”.

De uitvoering van onderhavig plan heeft geen invloed op de ruimtelijke kwaliteit van de Oostkade.

Archeologie

In het kader van het bestemmingsplan Oosterheem/Zegwaartseweg Noord is voor alle ontwikkellocaties archeologisch onderzoek verricht⁷. In dit onderzoek is aangegeven dat voor ontwikkellocatie 2 nader archeologisch onderzoek niet nodig is. Het onderzoek is te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl. Nader archeologisch onderzoek kan derhalve achterwege blijven.

Conclusie

Het aspecten cultuurhistorie en archeologie staan niet in de weg aan het vergroten van het bouwvlak.

4.11. Vormvrije m.e.r.

Wettelijk kader

De wet- en regelgeving voor milieueffectrapportage (m.e.r.) is vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in de AMvB Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In de Wet milieubeheer zijn vooral de procedurele verplichtingen opgenomen. In Besluit m.e.r. is opgenomen wanneer een m.e.r. verplicht is. Een activiteit is m.e.r.-plichtig als ze in Bijlage C en/of D van Besluit m.e.r. is opgenomen, of als ze in een plan ingekaderd wordt en ze significante effecten op Natura 2000-gebieden kan hebben.

De betreffende passage uit het Besluit Milieueffectrapportage is D 11.2 en luidt als volgt: “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”. In kolom 2 is aangegeven dat dit van toepassing is op gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat.

Beoordeling

In het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten wanneer mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. De drempelwaarden zijn echter indicatief. Voor activiteiten en plannen die kleiner zijn dan de betreffende drempelwaarden moet een motivering worden gegeven dat geen belangrijke gevolgen voor het milieu te verwachten zijn en dus geen volwaardige mer-(beoordeling) noodzakelijk is. Deze motivering wordt een vormvrije mer-beoordeling genoemd.

In het Besluit m.e.r. is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject mer-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

⁷ **IDDS Archeologie:** Archeologische quick-scan bestemmingsplan Zoetermeer: Oosterheem/Zegwaartseweg-Noord gemeente Zoetermeer, projectnummer 32170112, 28 februari 2012.

Het plan voorziet in de realisatie van 5 woningen, met bijbehorende parkeervoorzieningen. De beoogde ontwikkeling blijft met deze omvang ruimschoots onder de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. Er is dus geen sprake van een directe mer-(beoordelings)plicht. Voor het beoogde bestemmingsplan moet een vormvrije mer-beoordeling worden opgesteld. Deze is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. De conclusie uit de vormvrije mer-beoordeling is dat het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk wordt geacht⁸.

Conclusie

Voor de bouw van de woningen geldt een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Deze is uitgevoerd. Er zijn geen ernstige milieugevolgen te verwachten die het nodig maken een m.e.r.-beoordelingsprocedure te volgen.

⁸ KUBIEK RUIMTELIJKE PLANNEN: *Vormvrije M.e.r. beoordeling, 23 november 2018*
Noordrand Veld 2, Oosterheem te Zoetermeer
Eengezinswoningen ter plaatse van de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied
Ruimtelijke onderbouwing
Pagina 26 van 27

5. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.1. Juridische planopzet

Het planvoornemen wordt mogelijk gemaakt met een binnenplanse afwijking. Ten behoeve van het toepassen van deze afwijking is voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld als zijnde motivatiedocument.

5.2. Economische uitvoerbaarheid

De realisatie van het planvoornemen komt geheel voor rekening en risico van de initiatiefnemer. De verwezenlijking van het plan is niet afhankelijk van gemeentelijke investeringen.

5.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Omwonenden zijn uitgenodigd voor een informatieavond over de ontwikkeling van het gebied op 23 januari 2019. De belangstellenden zijn geïnformeerd over de nieuwbouwplannen en wat dat voor de omgeving kan betekenen. Ook is er de mogelijkheid gegeven tot het maken van opmerkingen of het geven van ideeën. Tot en met 6 februari is de mogelijkheid gegeven vragen te stellen naar aanleiding van de informatieavond.

Op de informatieavond zijn de plannen van veld 1, veld 2 en veld 3 verteld. Van deze samenspraak is een verslag gemaakt. Uit dit verslag blijkt dat er geen specifieke vragen zijn gesteld over de vijf woningen in de verkeersbestemming op veld 2. Wel zijn er algemene vragen gesteld over compensatie van groen, afwikkeling van verkeer, aansluiting met de huidige wijk, etc. De vragen inclusief de beantwoording zijn te vinden in bijlage 6 eindverslag samenspraak Noordrand⁹.

Het planvoornemen wordt maatschappelijke uitvoerbaar geacht. Het betreft een beperkte overschrijding van de woonbestemming, waarvoor ook door omwonenden geen directe bezwaren zijn geuit. Daarentegen wordt de toegestane goothoogte binnen de woonbestemming fors naar beneden bijgesteld. Over het algemeen is er hierdoor sprake van een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ten opzichte van hetgeen het nu geldende bestemmingsplan toestaat.

Gebleken is dat het niet aannemelijk is dat de belangen van omliggende percelen geschaad worden.

⁹ GEMEENTE ZOETERMEER: B&W voorstel – eindverslag samenspraak Noordrand Oosterheem 1 juli 2019