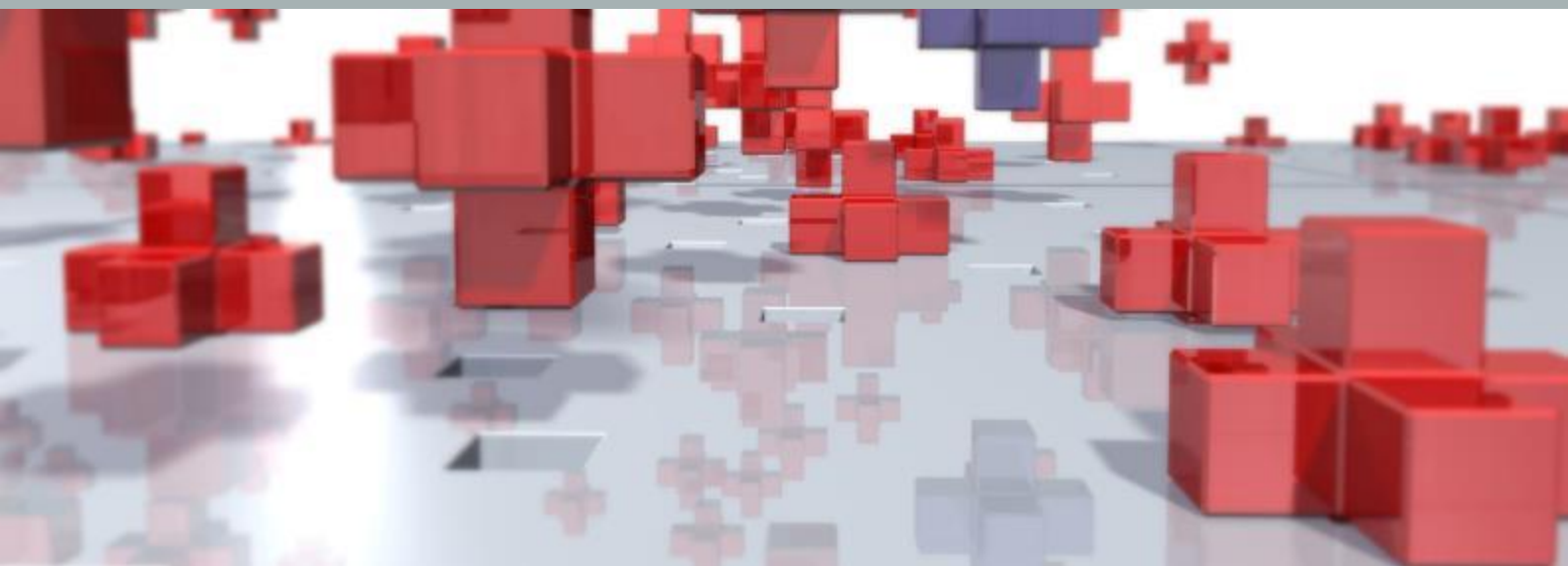


Wijzigingsplan Schinkelweg 29A, Zoetermeer

Gemeente Zoetermeer

Vastgesteld



Wijzigingsplan Schinkelweg 29A, Zoetermeer

Gemeente Zoetermeer

Vastgesteld

Rapportnummer:	P00850_5
IMRO-identificatienummer:	NL.IMRO.0637.BP80791-0003
Datum:	13 januari 2021
Projectteam BRO:	DvM, TA, TS
Concept:	januari 2019
Voorontwerp:	--
Ontwerp:	juni 2020, december 2020
Vaststelling:	12 januari 2021
Trefwoorden:	--
Bron foto kaft:	BRO, abstract
Beknorte inhoud:	--

BRO
Vestiging Amsterdam
Sarphati Plaza
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99
E amsterdam@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1.INLEIDING	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Projectgebied	2
1.3 Vigerend bestemmingsplan	3
1.4 Leeswijzer	5
 2.PLANBESCHRIJVING	 5
 3.BELEIDSKADER	 9
3.1 Rijksbeleid	9
3.2 Provinciaal beleid	10
3.3 Gemeentelijk beleid	14
 4.OMGEVINGSASPECTEN	 16
4.1 Verkeer en parkeren	16
4.2 Geluid	17
4.3 Luchtkwaliteit	18
4.4 Bedrijven en milieuzonering	19
4.5 Externe veiligheid	20
4.6 Ecologie	23
4.7 Bodem	26
4.8 Water	26
4.9 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	27
4.10 Archeologie	28
 5.JURIDISCHE PLANOPZET	 30
5.1 Inleiding	30
5.2 Wijzigingsplan	30
 6.UITVOERBAARHEID	 31
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
6.2 Financiële uitvoerbaarheid	31

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Parkeren en verkeersgeneratie CROW

Bijlage 2: Akoestisch onderzoek

Bijlage 3: Quick scan flora en fauna

Bijlage 4: Bodemonderzoek

Bijlage 5: Aanmeldnotitie MER

Bijlage 6: Memo onderzoek stikstof

Bijlage 7: Archeologisch onderzoek

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Schouten is voornemens om het perceel aan de Schinkelweg 29 in Zoetermeer te herontwikkelen. Op het terrein van het voormalige autobedrijf Impala zijn in totaal 8 woningen voorzien.

Procedure

De 8 gewenste woningen zijn gelegen binnen het vigerende bestemmingsplan 'Dorp IV', ter plaatse van de bestemming 'Bedrijf Garagebedrijf'. Op grond van dit bestemmingsplan is de realisatie van het project niet mogelijk. In het bestemmingsplan is echter een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt onder voorwaarden de bestemming te wijzigen en maximaal 8 woningen toe te staan. Derhalve wordt ten behoeve van het project een wijzigingsprocedure doorlopen en is voorliggend wijzigingsplan opgesteld.

1.2 Projectgebied

Het projectgebied ligt aan de Schinkelweg 29 in Zoetermeer. Het projectgebied staat kadastraal bekend als gemeente Zegwaard, sectie C, met perceelnummers 3091, 7681, 7684, 3162 (zie figuur 1).



Figuur 1. Globale ligging projectgebied aan de Schinkelweg in Zoetermeer

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voor het projectgebied is bestemmingsplan “Dorp IV” (vastgesteld 1 oktober 2009). Het projectgebied heeft hoofdzakelijk de bestemming “Bedrijf garagebedrijf” (artikel 4) met een aanduiding wijzigingsbevoegdheid 4 (artikel 30) en daarbinnen tevens een dubbelbestemming “Waterstaatsdoeleinden”. Buiten de grenzen van de wijzigingsbevoegdheid doorsnijdt het projectgebied voor een klein deel de bestemmingen “Tuin” (artikel 16) en “Wonen 1” (artikel 20), zie figuur 2.



Figuur 2. Uitsnede vigerende bestemmingsplan “Dorp IV”

Bedrijf garagebedrijf (artikel 4)

De op de plankaart voor "Bedrijf garagebedrijf" aangewezen gronden zijn bestemd voor gebouwen ten behoeve van:

- Detailhandel in auto's, met bijbehorende showroom;
- Autoservice- en reparatiebedrijf, met uitzondering van een autoplaatwerkerij en een autospuitinrichting;
- Een verkooppunt voor motorbrandstoffen en aanverwante artikelen.

Wijzigingsbevoegdheid 4 (artikel 30)

Met de opgenomen wijzigingsbevoegdheid kunnen burgemeester en wethouders de bestemming “Bedrijf garagebedrijf” binnen de aanduiding wijzigingsbevoegdheid 4, ter plaatse van het perceel Schinkelweg 29 geheel of gedeeltelijk wijzigen in Wonen 1, Wonen 2, Verkeer en verblijfsgebied, Tuin en Groen op wijkniveau met dien verstande dat:

- a. er sprake is van bedrijfsbeëindiging of bedrijfsverplaatsing;
- b. de bodem geschikt is voor het voorgenomen gebruik;

- c. de geluidbelasting vanwege het wegverkeer, spoorwegverkeer en of industrielawaai op de gevel van geluidgevoelige gebouwen en op de grens van geluidgevoelige terreinen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een vastgestelde hogere grenswaarde;
- d. het aantal parkeerplaatsen voldoet aan de gemeentelijke parkeernota;
- e. de nieuwe bebouwing dient aan te sluiten bij de bestaande bebouwing, rooilijn en karakteristieken;
- f. langs de Schinkelweg een zone met een diepte van 6 m vanaf de grens van de gronden met de bestemming Verkeer en verblijfsgebied de bestemming Tuin dient te krijgen;
- g. er maximaal 8 woningen met een kap gerealiseerd kunnen worden, met een maximale goothoogte van 5,40 m (voor) en 5,60 (achter) en een maximale hellingshoek van 45 graden;
- h. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 - 1. het straat- en bebouwingsbeeld;
 - 2. de milieusituatie;
 - 3. de verkeersveiligheid;
 - 4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

Waterstaatsdoeleinden (artikel 24)

De op de plankaart voor "Waterstaatsdoeleinden" aangewezen gronden zijn primair bestemd voor de waterkering en waterhuishouding met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Tuin (artikel 16)

De op de plankaart voor "Tuin" aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinen en ongebouwde parkeervoorzieningen met inbegrip van toegangen en stijgpunten, behorende bij de op de aangrenzende gronden gesitueerde hoofdgebouwen.

Wonen 1 (artikel 20)

De op de plankaart voor "Wonen 1" aangewezen gronden zijn (samengevat) bestemd voor woningen, al dan niet in combinatie met een aan huis verbonden beroep of bedrijf, aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen met de daarbij behorende:

- paden;
- tuinen en erven;
- parkeervoorzieningen;
- bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Conclusie

Het initiatief voor de bouw van 8 woningen is mogelijk via gebruikmaking van de opgenomen wijzigingsbevoegdheid die ligt over de bestemming "Bedrijf garagebedrijf". Dit betekent dat het project wordt gerealiseerd op basis van het voorliggende wijzigingsplan 'Schinkelweg 29'. De overschrijding van de plangrens van de wijzigingsbevoegdheid, waardoor de ontwikkeling over de bestemming "Tuin" en "Wonen 1" komt te liggen, heeft geen consequenties voor de procedure aangezien het bouwplan past binnen de gebruiksmogelijkheden van beide bestemmingen.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 waarin een beschrijving van het plan is opgenomen. De daaropvolgende hoofdstukken vormen de verantwoording en motivering van het plan. In hoofdstuk 3 wordt het Rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in diverse planologische en milieukundige aspecten die van belang zijn voor het voorliggende plan. In het laatste hoofdstuk komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

2. PLANBESCHRIJVING

Huidige situatie

Het plangebied betreft de locatie van voormalig autobedrijf Impala aan de Schinkelweg 29 in Zoetermeer. Het bedrijf is vrij grootschalig, met een werkplaats, showroom en parkeerterrein. Zowel qua bedrijfsvoering als maat en schaal is de wens uitgesproken om het bedrijf te verplaatsen en daarmee ruimte te maken voor woningbouw. In het vigerende bestemmingsplan 'Dorp IV' wordt op deze ontwikkeling voorgesorteerd middels een opgenomen wijzigingsbevoegdheid.



Figuur 3. Huidige situatie plangebied

Bouwplan

Het bouwplan gaat uit van sloop van de bestaande opstallen op het perceel, waarmee ruimte ontstaat voor de ontwikkeling van in totaal 8 koopwoningen.

Aan de Schinkelweg komen vier woningen te staan en haaks hierop, aan de achterzijde van de woning Schinkelweg 29, worden ook vier woningen gerealiseerd. De ontsluiting van de woningen komt tussen de 4 nieuwe woningen aan de Schinkelweg en Schinkelweg 29 te liggen (zie figuur 4).

Daarnaast voorziet het plan, conform het gemeentelijk parkeerbeleid, in 14 parkeerplaatsen.

Figuur 4. Bouwplan

Toetsing voorwaarden wijzigingsbevoegdheid

Voorliggend bouwplan kan alleen middels een wijzigingsplan worden gerealiseerd indien voldaan wordt aan de opgenomen voorwaarden uit het vigerende bestemmingsplan.

Voorwaarden	Toelichting
a. er sprake is van bedrijfsbeëindiging of bedrijfsverplaatsing;	Aan deze voorwaarde wordt voldaan. Het bedrijf is reeds verplaatst.
b. de bodem geschikt is voor het voorgenomen gebruik;	Aan deze voorwaarde wordt voldaan. Er is bodemonderzoek verricht op basis waarvan de bodem geschikt wordt gemaakt voor het voorgenomen gebruik (zie par. 4.7).
c. de geluidbelasting vanwege het wegverkeer, spoorwegverkeer en of industrielawaai op de gevel van geluidgevoelige gebouwen en op de grens van geluidgevoelige terreinen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een vastgestelde hogere grenswaarde;	Aan deze voorwaarde wordt voldaan. Er is akoestisch onderzoek verricht waaruit blijkt dat de geluidsbelasting niet hoger is dan de gestelde voorkeursgrenswaarde (zie par. 4.2).
d. het aantal parkeerplaatsen voldoet aan de gemeentelijke parkeernota;	Aan deze voorwaarde wordt voldaan. Het plan voorziet in totaal in 14 parkeerplaatsen, conform het gemeentelijk parkeerbeleid (zie par. 4.1).
e. de nieuwe bebouwing dient aan te sluiten bij de bestaande bebouwing, rooilijn en karakteristieken;	Aan deze voorwaarde wordt voldaan. Het plan voorziet in een hedendaags ontwerp dat het 'gat' aan de Schinkelweg dicht en de verspringende rooilijn herstelt.
f. langs de Schinkelweg een zone met een diepte van 6 m vanaf de grens van de gronden met de bestemming Verkeer en verblijfsgebied de bestemming Tuin dient te krijgen;	Aan deze voorwaarde wordt voldaan. De bestemming 'Tuin' aan de Schinkelweg heeft een diepte van 6 m.
g. er maximaal 8 woningen met een kap gerealiseerd kunnen worden, met een maximale goothoogte van 5,40 m (voor) en 5,60 (achter) en een maximale hellingshoek van 45 graden;	Aan deze voorwaarde wordt voldaan. Het plan bestaat uit de ontwikkeling van 8 woningen met een kap. De betreffende maatvoering is opgenomen op de verbeelding.
h. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van: 1. het straat- en bebouwingsbeeld; 2. de milieusituatie; 3. de verkeersveiligheid; 4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.	Aan deze voorwaarde wordt voldaan. Het plan heeft een hedendaagse uitstraling dat pas bij het lint van de Schinkelweg. Van aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld is geen sprake. De milieusituatie verbetert met het plan, aangezien het bedrijfsgebruik wordt beëindigd en het gebied te typeren is als een woongebied. De verkeersveiligheid is niet in het geding. Het plan voorziet in een overzichtelijke routing en vernieuwde aansluiting op de Schinkelweg. De gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken worden niet geschaad en/of aangetast.

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor het plan toegelicht en wordt het plan hieraan getoetst. Er is sprake van een doorwerking van beleid dat is vastgesteld op verschillende niveaus van bestuur.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vastgesteld op 13 maart 2012, staan de plannen van de rijksoverheid ten aanzien van aspecten op het gebied van ruimte en mobiliteit. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om dit te kunnen bewerkstelligen laat het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan de decentrale overheden (provincie en gemeenten) en komt de gebruiker centraal te staan. Tevens werkt het Rijk aan een eenvoudiger regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Doorwerking plangebied

Met dit initiatief worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarbij nationale belangen gemoeid zijn. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heeft geen invloed op dit plan.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, zijn geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Doorwerking plangebied

De voorgenomen ontwikkeling speelt zich af op lokaal niveau en heeft geen relatie met het ruimtelijk ordeningsbeleid op nationaal niveau. Geconstateerd kan worden dat het initiatief niet conflicteert met het nationaal ruimtelijk ordeningsbeleid. Het Barro heeft dan ook geen doorwerking naar dit wijzigingsplan.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe

stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *“De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”* Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.¹

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: *“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.”* (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking plangebied

Voorliggend plan is niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, waarvoor de ladder voor duurzame verstedelijking moet worden doorlopen. Uit jurisprudentie blijkt dat wanneer een bestemmingsplan voorziet in niet meer dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro, kunnen worden aangemerkt, deze ontwikkeling in beginsel niet als een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt aangemerkt. Daarnaast wordt de ontwikkeling al indirect mogelijk gemaakt in het vigerende bestemmingsplan middels een wijzigingsbevoegdheid.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie provincie Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Omgevingsvisie Zuid-Holland vastgesteld.

De Omgevingsvisie betreft een redactionele omzetting van de bestaande provinciale beleidsdocumenten, zonder inhoudelijke verandering van beleid of regels. Vandaar dat in de volgende paragraaf de 'oude' structuurvisie aan de orde komt. In de Omgevingsvisie is al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd.

De provincie ziet zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving:

1. Naar een klimaatbestendige delta

De provincie wil de fysieke leefomgeving zo inrichten dat deze klimaatbestendig blijft. De extreme weersomstandigheden moeten niet leiden tot onnodige schade aan gebouwen, infrastructuur, landbouw en economie. De provincie wil blijven beschikken over voldoende zoetwater. Daarvoor werkt de provincie met verschillende overheden en andere organisaties samen aan regionale adaptatiestrategieën en het nationale Deltaprogramma. Centraal vertrekpunt daarbij is dat meer ruimte wordt geboden aan het water. De provincie werkt aan de bescherming van mensen en economie tegen overstromingen. Bij nieuwe ruimtelijke projecten wordt rekening gehouden met de impact van klimaatverandering.

¹ O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

2. Naar een nieuwe economie: the next level

We gaan van een fossiele economie over naar een circulaire economie. Een ontwikkeling met grote gevolgen voor onze dragende economische clusters, met name het haven-industrieel complex en de glastuinbouw. In de stap naar een circulaire economie in 2050 wordt hergebruik van grondstoffen een nieuw verdienmodel. De provincie bevordert nieuwe werkgelegenheid en zet in op digitalisering van de economie. Innovatie in het midden- en kleinbedrijf wordt gestimuleerd, onder andere via nauwe samenwerking tussen de diverse economische sectoren en de kennis- en onderwijsinstellingen die onze regio herbergt. Bij goederentransport zet de provincie in op het realiseren van meer toegevoegde waarde voor de regio. Via inzet op een aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving worden bedrijven, kenniswerkers en andere talenten getrokken. De technologisering en digitalisering vragen om nieuwe arrangementen voor scholing en inzetbaarheid

3. Naar een levendige meerkernige metropool

Zuid-Holland staat voor de opgave om in het komende decennium een fors aantal woningen te realiseren en om de woonvoorraad te verduurzamen

De uitdaging is om de stap te maken naar een gezonde, sociale en duurzame samenleving.. Om die vitale samenleving te realiseren is meer nodig dan woningbouw alleen. Het economisch potentieel kan beter benut worden door de steden met hun afzonderlijke kwaliteiten te verbinden tot één metropolitaan gebied. Het leef- en vestigingsklimaat daarin kan versterkt worden door stad en land goed te verbinden, door ruimte te bieden voor groen en water in de stad, door een evenwichtige woningvoorraad en passende werklocaties. De vitaliteit van de stad is ook gebaat bij cultuur, kenniscentra en aantrekkelijke binnensteden.

4. Energievernieuwing

Zuid-Holland gaat haar energieaanpak vernieuwen. De focus ligt bij de steden, de industrie en de glastuinbouw. De provincie wil een slimme en schone economie zijn waar fossiele bronnen zijn vervangen door hernieuwbare bronnen..

De provincie neemt maatregelen om energie te besparen en het gebruik van aardgas drastisch te verminderen. Dat wordt gedaan bijvoorbeeld met het uitbreiden van warmtenetten. In de toekomst is de Warmterotonde de verbinding tussen aanbieders en gebruikers van warmte; prima geschikt om kassen en steden te verwarmen. Om de energietransitie aan te jagen zet de provincie ook stevig in op innovatie. De provincie zoekt naar nieuwe mogelijkheden voor energiegebruik uit wind, zon, biomassa, water en aardwarmte.. De provincie wil ruimte bieden aan deze ontwikkeling.

5. Best bereikbare provincie

Zuid-Holland moet optimaal verbonden zijn en blijven met regionale, landelijke en internationale centra: de best bereikbare provincie van Nederland. Zuid-Holland zet daarom in op versterking van openbaar vervoer en gebruik van de fiets in de mobiliteitsketens van reizigers. Daarnaast moet vervoer over water een volwaardig alternatief zijn voor vervoer over de weg.

6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

De provincie Zuid-Holland wil de kwaliteit van de leefomgeving versterken door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien. Daarbij wil de provincie de biodiversiteit vergroten, natuurinclusieve landbouw wordt de ruimte gegeven. Dit draagt bij aan een fijnmazig natuurnatuurnetwerk. Ook zet de provincie in op diervriendelijke veehouderij.

Doorwerking plangebied

De omgevingsvisie ziet op grootschalige ambities waar het woningbouwproject niet meer in strijd is. Zo draagt het verdwijnen van het bedrijf en de invulling met woningbouw onder andere bij aan een versterking van de kwaliteit van de leefomgeving.

Provinciale Structuurvisie ‘Visie ruimte en mobiliteit’

De Provinciale Staten van Zuid-Holland heeft de ‘Visie ruimte en mobiliteit’ op 9 juli 2014 vastgesteld (geconsolideerd 29 juni 2018). Daarmee is de ‘Visie op Zuid-Holland’, vastgesteld op 2 juli 2010, komen te vervallen. De provincie geeft aan dat maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelen aanleiding geven meer maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen te bieden. Dit om de gebruikers van steden, dorpen en landschappen keuzevrijheid te bieden bij mobiliteitsoplossingen en ruimtelijke projecten. De behoefte van gebruikers staat centraal. De provincie wil een balans vinden tussen duidelijkheid via kaders en regels en flexibiliteit voor maatschappelijke initiatieven. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie. Deze draden zijn:

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.

Voor de bebouwde ruimte streeft de provincie naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied. De provincie zet daarbij ten eerste in op verdichting, concentratie en specialisatie binnen het bestaande stads- en dorpsgebied. In gebieden met een eenzijdige samenstelling van functies en bevolking vormen herstructurering, stedelijke transformatie en functiemenging een belangrijke opgave. De provincie zet dus in op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met aandacht voor de (ruimtelijke) kwaliteit. Daarbij is het ook belangrijk dat de archeologische waarden van het gebied worden betrokken in het beleid voor ruimtelijke kwaliteit en gebiedsontwikkelingen. Het programma ruimte beschrijft de operationele doelen die voortkomen uit de VRM en de realisatiemix om deze doelen te (doen) bereiken. Ook wordt ingegaan op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie. De realisatiemix uit het programma ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

Wonen

De belangrijkste opgave in het provinciale woningbouwbeleid is om voldoende geschikte huisvesting mogelijk te maken voor de veranderende bevolking. Die bevolking verandert door processen van vergrijzing, diversiteit en individualisering. Dat werkt door in de vraag naar woonmilieus. Ook de wijze waarop woningen en de woonomgeving ontwikkeld worden, verandert. Vraaggerichte, organische ontwikkeling komt steeds meer naast grootschalige, planmatige ontwikkeling. De rol van projectontwikkelaars en beleggers verandert. Dat geldt ook voor de rol van overheden en de wijze van beleid maken. Er is een toenemende behoefte aan woningen in centrumstedelijke en buitencentrummilieus. Bouwen in het Bestaand Stedelijk en Dorpsgebied (BSD) voldoet (bij uitstek) aan deze behoefte. Daarnaast blijft vraag bestaan naar groenstedelijke, dorpse en landelijke milieus. Toevoegingen binnen bestaande stadswijken, dorpen en kleine kernen kunnen hier tot op zekere hoogte in voorzien. Ter aanvulling blijft enige uitbreiding nodig voor deze milieus en andere woningbouw die niet binnen de BSD inpasbaar blijkt te zijn met behoud van leefkwaliteit.

Doorwerking plangebied

Het planvoornemen voor de bouw van 8 woningen sluit aan bij de beleidsambities van de provincie Zuid-Holland. De opgave van het plan is een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van de Schinkelweg en de wijk. Er is sprake van efficiënt ruimtegebruik en het hergebruiken van een voormalig garageterrein. Met het plan wordt de ruimtelijke kwaliteit verbeterd en ontstaat er een gebruik dat past bij de woonomgeving.

Omgevingsverordening Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen.

Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende artikelen uit de Omgevingsverordening van belang:

Ruimtelijke kwaliteit

Op grond van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening (Ruimtelijke kwaliteit) kan een bestemmingsplan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo tenminste 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 niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.

Toetsing aan ruimtelijke kwaliteit

Op de Kwaliteitskaart is het plangebied aangeduid als 'steden en dorpen'. Als richtpunten wordt onder andere het volgende aangehouden:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.

Voor ontwikkelingen aan de stads- of dorpsrand geldt als richtlijn dat deze bijdragen aan het realiseren van een rand met passende overgangskwaliteit (front, contact of overlap). De nieuwbouw past binnen de bestaande gebiedsidentiteit en past qua aard en schaal bij wat er al in de directe omgeving van de Voorweg aan bebouwing aanwezig is.

Doorwerking plangebied

Het planvoornemen voor de bouw van 8 woningen sluit aan bij de eisen uit de verordening en het programma ruimte.

- Er wordt voldaan aan de Ladder voor duurzame verstedelijking (zie par. 3.1).
- De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stads- en dorpsgebied.
- De ontwikkeling past zowel ruimtelijk als functioneel binnen de bestaande gebiedsidentiteit (woonwijk en woonstraat), conform de voorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid uit het vigerende bestemmingsplan 'Dorp IV' (zie hoofdstuk 2).

3.3 Gemeentelijk beleid

De Stadsvisie 2030, die op 15 december 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad, verwoordt een negental 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.

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;

- 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.

Nieuwbouw

In tegenstelling tot een aantal andere gemeenten in de omgeving heeft Zoetermeer geen grote uitleglocaties meer. De afgelopen jaren is daarom – mede op basis van de woonvisie 'De groeistad voorbij' uit 2009 – reeds de stap gezet naar binnenstedelijk bouwen. Uitgangspunt daarbij was en is: de kwaliteit van het wonen in Zoetermeer gaat boven het realiseren van aantallen. In de Woonvisie is een indicatie gegeven van het aantal woningen dat Zoetermeer in de komende tien jaar nog aan de woningvoorraad kan toevoegen. Netto betreft het ruim 3.000 woningen, waarvan ongeveer 1.000 woningen in Oosterheem en zo'n 2.000 op verschillende binnenstedelijke locaties in de stad.

In 2017 heeft de raad ingestemd met een woningbouwagenda waarin voor de komende 10 tot 15 jaar wordt ingezet op de bouw van 10.000 woningen en wordt verkend of een extra groei van de woningvoorraad mogelijk is. Daarbij zijn doorstromende gezinshuishoudens onderscheiden als een van de primaire doelgroepen voor wie wordt gebouwd.

Doorwerking plangebied

In dit bestemmingsplan is voorzien in nieuwbouw van 8 woningen op een binnenstedelijke herstructureringslocatie. De voormalige bedrijfsfunctie met garagebedrijf wordt daarvoor beëindigd. Met dit voorplan wordt aangesloten bij de ambities uit de woonvisie, waarin binnenstedelijk bouwen en kwaliteitsverbetering centraal staat.

4. OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de diverse relevante milieu- en omgevingsaspecten aangehaald en wordt het plan hieraan getoetst.

4.1 Verkeer en parkeren

Beleid

Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030

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

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

Toetsing

Het voorliggende wijzigingsplan betreft een kleine ontwikkeling van 8 woningen met een zeer beperkt effect op de mobiliteit in de gemeente Zoetermeer. De ontwikkeling is niet strijdig met de mobiliteitsvisie.

Nota Parkeerbeleid (auto en fiets) Zoetermeer (2019)

De actualisatie van het bestaande parkeerbeleid was nodig omdat het parkeerbeleid uit 2012 op een aantal onderdelen niet meer past bij de huidige visie en ambitie van de stad. Het is met name gewenst om het parkeerbeleidskader meer doelgroepgericht en meer gebiedsspecifiek te maken. Differentiatie naar doelgroepen en gebieden biedt de stad meer mogelijkheden voor gericht maatwerk bij het vaststellen van de parkeer eis bij nieuwe ontwikkelingen.

Zoetermeer heeft hoge ambities op gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en economische vitaliteit. Om invulling te geven aan deze ambities is een actueel beleidskader nodig voor auto- en fietsparkeren.

Toetsing

De ontwikkeling past binnen het parkeerbeleid van de gemeente Zoetermeer, zoals wordt toegelicht in de volgende paragraaf over de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer (2019).

Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer (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 gemeente Zoetermeer zet in deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels in op meer flexibiliteit in de omgang met parkeernormen door meer gebiedsgerichte en meer doelgroepgerichte normen. Deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 vormt een onderdeel van de Beleidsnota Parkeerbeleid 2019.

Toetsing

Het plangebied ligt in de parkeernormzone B. Dit gebied wordt voornamelijk gevormd door de gebieden in de schil rond het centrumgebied en kennen een goede OV-bereikbaarheid met een Randstad-Railhalte en/of busdiensten die verbinding geven met minimaal 1 hoogwaardig OV-knooppunt in het centrumgebied. Het huidige autobezit is in dit gebied gemiddeld voor Zoetermeer.

Voor niet gestapelde woningen met een oppervlakte boven 180 m² geldt een parkeernorm van 1,5 (inclusief aandeel bezoekers). Voor niet gestapelde woningen met een oppervlakte tussen de 110 m² en 180 m² geldt een parkeernorm van 1,4 (inclusief bezoekers).

Concreet betekent dit:

$$4 \times 1,5 = 6$$

$$4 \times 1,4 = 5,6$$

Totaal = 12 parkeerplaatsen.

Het plan voorziet in totaal in 14 parkeerplaatsen. Hiermee voldoet het plan ruim aan de minimale parkeernorm. Daarnaast zijn nog 3 plaatsen beschikbaar aan de Schinkelweg.

Tevens past het aantal parkeerplaatsen binnen de normering van het CROW (zie bijlage 1). Hierin wordt voor 8 woningen uitgegaan van minimaal 12 parkeerplaatsen en maximaal 18 parkeerplaatsen.

Verkeersgeneratie (CROW-berekening)

De ontwikkeling van het plan leidt tot een verkeersgeneratie van ca. 56 motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddelde, zie bijlage 1). In de huidige situatie betreft de verkeersgeneratie ca. 42 motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddelde, zie bijlage 1). Er is daarmee sprake van een lichte toename van het aantal verkeersbewegingen. De stijging is echter naar verhouding minimaal en kan voldoende afgewikkeld worden op de Schinkelweg. Bovendien is het aantal verkeersbewegingen in de nieuwe situatie naar verwachting meer over de dag verdeeld en had het garagebedrijf meer piekmomenten in de ochtend en eind van de middag.

Conclusie

Ten aanzien van verkeer en parkeren zijn er geen belemmeringen voor het plan.

4.2 Geluid

Toetsingskader

Op basis van de Wet geluidhinder (artikel 77 Wgh) dient bij een bestemmingsplan of ander ruimtelijk plan een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd als het plan mogelijkheden biedt voor:

- De toevoeging van een nieuwe woning of andere geluidsgevoelige functie binnen de zone van een weg;
- De aanleg van een nieuwe weg;
- De reconstructie van een bestaande weg.

De breedte van de zone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken, het stedelijk gebied en de maximumsnelheid. In een akoestisch onderzoek kunnen wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt buiten beschouwing worden gelaten.

Onderzoek

In het kader van de ontwikkeling is onderzoek verricht naar de effecten van wegverkeerslawaaï². Conform het gestelde in de Wet geluidhinder (Wgh) is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ten gevolge van de zoneringsplichtige wegen waarvan de zone het plangebied overlapt.

De planlocatie is gelegen binnen de wettelijk vastgestelde zone van de Schoolstraat. De geluidbelastingen zijn getoetst aan het stelsel van voorkeurswaarden en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. Vanwege de Schoolstraat wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder niet overschreden. De Wet geluidhinder legt derhalve geen belemmeringen op voor de realisatie van de woningen.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.3 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Hoofddijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

'Niet In Betekenende Mate'

De nieuwe regels maken onderscheid in projecten die wel en 'Niet In Betekenende Mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project NIBM aan de luchtkwaliteit bijdraagt, hoeft geen uitgebreid luchtonderzoek meer uitgevoerd te worden.

² Windmill, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Schinkelweg Zoetermeer, 26 september 2018

Doorwerking plangebied

Het plan is om 8 woningen te bouwen. Met de CROW-rekentool is berekend dat deze ontwikkeling in totaal ca. 56 motorvoertuigen per etmaal genereert (zie par. 4.1). Op basis van de NIBM-rekentool kan beoordeeld worden wat de invloed van het plan is op de luchtkwaliteit en of deze als "Niet In Betekende Mate" is te kwalificeren (zie onderstaande figuur).

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

Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		56
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,05
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 6. Worst-case berekening NIBM

Conclusie

Met het invullen van de NIBM-tool kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit in niet betekende mate wordt aangetast met de voorgestane ontwikkeling en een luchtkwaliteitsonderzoek niet noodzakelijk is. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor onderhavig plan.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat bedrijven hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren.

Richtafstanden

Bij milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'³. In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien

³ 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Omgevingstype

Er zijn twee omgevingstypes, namelijk een rustige woonwijk en gemengd gebied. Volgens de VNG-brochure is een rustige woonwijk, een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. De VNG-publicatie omschrijft een gemengd gebied, als een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen ook andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstypen gemengd gebied. In de VNG-brochure is vermeld dat de richtafstanden met één afstandsstap kunnen worden verlaagd indien sprake is van een gemengd gebied.

Onderzoek

Het plangebied kan hoofdzakelijk worden getypeerd als een woongebied.

Nabij het plan is een bestemming "Maatschappelijke voorzieningen" gelegen. Volgens de milieuzonering bedraagt de richtafstand 30 meter. Het plangebied is binnen deze afstand gelegen waardoor er mogelijk sprake kan zijn van een beperking van de bedrijfsvoering van de maatschappelijke functie door realisatie van de nieuwe woningen. Het blijkt echter dat er ten zuidoosten van de maatschappelijke functie al bestaande woningen zijn gelegen, direct tegen het perceel van de maatschappelijke functie. Aangezien de bestaande woningen op kortere afstand zijn gelegen van de maatschappelijke functie dan de geprojecteerde woningen, zijn de bestaande woningen maatgevend voor het geluidniveau wat veroorzaakt kan worden door de maatschappelijke functie. Mede vanwege het actuele gebruik van de maatschappelijke voorziening door de Stichting Zorg en Welzijn Doven Zuid-Holland zonder noemenswaardige akoestische activiteiten is er ondanks deze korte afstand sprake van een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van geluid voor de bestaande woningen. Aangezien de geprojecteerde woningen op iets grotere afstand zijn gelegen van de maatschappelijke voorziening, zal er ook voor de geprojecteerde woningen sprake zijn van een goed woon en leefklimaat. Er is tevens sprake van een goede ruimtelijke ordening omdat de maatschappelijke functie niet wordt beperkt in de bedrijfsvoering door realisatie van de nieuwe woningen.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het projectgebied niet binnen een milieucontour is gelegen van een bedrijf in de omgeving en dat ten aanzien van de maatschappelijke functie sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het aspect 'bedrijven en milieuzonering' vormt derhalve geen belemmering voor het bouwplan.

4.5 Externe veiligheid

Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Via het plaatsgebonden risico wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is.
--

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting.

Onderzoek

Op basis van de landelijke risicokaart kan geconcludeerd worden dat er geen risicovolle activiteiten of transporten in de directe nabijheid van het plangebied plaatsvinden. Het dichtstbijzijnde transport betreft een buisleiding van de Gasunie. Deze ligt op 415 meter afstand op de hoek Schinkelweg-Fokkerstraat ten oosten van plangebied.

Op circa 715 meter ten zuiden van het plangebied ligt de rijksweg A12. Over deze weg vindt transport van gevaarlijke giftige vloeistoffen plaats. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van deze weg. Om deze reden is een beperkte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

In de notitie 'Advisering EV – Veiligheidsregio Haaglanden' heeft de Veiligheidsregio enkele mogelijke maatregelen beschreven per risicoscenario. In dit geval gaat het om het volgende:

- Afschakelbare ventilatie
- Voorbereiding interne organisatie
- Risicocommunicatie

Genoemde maatregelen worden meegenomen door de ontwikkelaar bij de verdere ontwikkeling van het plan.

knop uit te schakelen zijn. Verder dient in geval van een calamiteit tijdig gewaarschuwd te worden. Dit gebeurt door het in werking stellen van het WAS (Waarschuwings- en alarmsysteem) als onderdeel van de algemene Rampenbestrijding. Waarschuwing vindt daarnaast plaats via NL-Alert.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het plan.

4.6 Ecologie

Toetsingskader Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming ingegaan. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Doel van de Wet natuurbescherming is drieledig:

1. bescherming van de biodiversiteit in Nederland;
2. decentralisatie van verantwoordelijkheden;
3. vereenvoudiging van regels.

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwetgeving. Zowel in vroegere Flora- en faunawet als in de nieuwe Wet natuurbescherming staan verbodsbepalingen: activiteiten die schadelijk zijn voor beschermde dier- en plantsoorten zijn verboden. Verboden activiteiten wijzigen nauwelijks. Wel zijn enkele definities aangepast. Zo is onopzettelijk verstoren niet meer strafbaar en is opzettelijk verstoren van vogels in sommige situaties toegestaan. Maar verstoren zonder dat tevoren goed onderzoek naar beschermde soorten is uitgevoerd, blijft strafbaar.

Onderzoek projectgebied

Door Staro is onderzoek verricht naar eventueel aanwezige natuurwaarden in het projectgebied⁴.

Uit het onderzoek blijkt dat in het plangebied de aanwezigheid van beschermde soorten planten, dagvlinders, libellen, vissen, reptielen, kevers en weekdieren kan worden uitgesloten. Tevens is de aanwezigheid van jaarrond beschermde vogelnesten uitgesloten. Het plangebied is ongeschikt als foeraargeergebied voor algemene vogelsoorten en het is uitgesloten dat huismussen en gierzwaluwen de opstallen als nestplaatsen gebruiken.

De opstallen bieden geen mogelijkheden om als kraam-, of winterverblijf voor vleermuizen te kunnen dienen. Deze functies zijn derhalve redelijkerwijs uit te sluiten. Er zijn wel mogelijkheden voor een incidentele zomerverblijfplaats of paarverblijfplaats van een enkele gewone dwergvleermuis achter de dakrand aan de achterzijde van de oostelijke opstal. De dakrand van de woning heeft geen belang voor de lokale populatie gebouwbewonende vleermuizen. Tevens bieden de omliggende woningen voldoende alternatieve verblijfplaatsen. Het slopen van de opstallen heeft geen negatief effect op de gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie gebouwbewonende vleermuizen, mits zorgvuldig wordt gewerkt. Dit houdt in dat het verwijderen van de dakrand van de woning plaats moet vinden in de actieve periode van vleermuizen (april t/m half september).

Onderzoek stikstof

Om significante effecten vanwege stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000 - gebieden uit te sluiten zijn berekeningen uitgevoerd met de AERIUS-calculator. Uit deze berekeningen blijkt dat, zelfs

⁴ Staro, Toets flora en fauna Schinkelweg 29 te Zoetermeer, 23 mei 2018

met een worst-case invoer van de gegevens, geen resultaten boven 0,00 mol/ha/j ontstaan. Significante effecten kunnen daarom op voorhand uitgesloten worden. Voor meer informatie verwijzen we u graag naar bijlage 6.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen plannen geen overtreding van de Wet natuurbescherming tot gevolg hebben, mits het verwijderen van de dakrand van de woning wordt uitgevoerd gedurende de actieve periode van vleermuizen (april t/m half september).

Gemeentelijk natuurbeleid

Buiten de hierboven besproken landelijke Wet natuurbescherming is er ook gemeentelijk natuurbeleid. Op de pagina https://www.zoetermeer.nl/bestuur/natuur-en-milieu_47249/ staan de diverse onderdelen beschreven. Een aantal onderdelen zijn voor de gemeente zelf of niet van toepassing op het projectgebied. De beleidstukken voor wat betreft de onderdelen 'flora en fauna' evenals voor de 'groentriologie' zijn voor deze rapportage bestudeerd.

Omdat het gemeentelijk beleid dat is geformuleerd in het kader van de Flora- en faunawet (per 1/1/17 Wnb) zoals de gedragscode (2015) geldt voor de gemeente voor haar werkzaamheden in het openbaar gebied, en er in het project geen sprake is van openbare ruimte (de inrit en het parkeerterrein worden eigendom van de Vereniging van Eigenaren), richt deze rapportage zich met name op het gemeentelijk natuurbeleid vanuit de groentriologie (2013).

Groentriologie

De Groentriologie geeft aan hoe de gemeente om wil gaan met het groen, de biodiversiteit en de bomen in de stad. De groentriologie bestaat uit de volgende drie pijlers:

- De Groenkaart, die de groene ambitie voor de stad en de spelregels voor het omgaan met het openbaar groen bevat.
- De Visie Biodiversiteit, waarin de gemeente de ambitie om de grote diversiteit aan plant- en diersoorten op peil te houden en waar mogelijk te vergroten, heeft uitgewerkt.
- Bomenbeleid.

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

1. gerichte kwaliteitsimpulsen voor de parken;
2. het versterken van de samenhang van de groene ruimte;
3. het verbeteren van de bereikbaarheid en vindbaarheid van de parken;
4. het verhogen van de biodiversiteit.

Het verhogen van de biodiversiteit

Door de regionale ligging van Zoetermeer tegen het Groene Hart zijn er provinciale /regionale ecologische verbindingen, die vanuit het groene Hart rondom Zoetermeer lopen. Vanuit de biodiversiteit bezien bevatten de groene structuren in de stad soms barrières en ontbrekende schakels in deze verbindingen. Het beleid ten gunste van het verhogen van de biodiversiteit zijn vertaald in de Visie Biodiversiteit en het actieplan Biodiversiteit.

De Visie Biodiversiteit

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

Deze ambitie leidt tot een tweesporen benadering:

- Spoor 1 richt zich op wat de gemeente zelf kan en wil doen voor de biologische diversiteit. Het gaat dan vooral om het op peil houden van de biodiversiteit en het benutten van kansen waar deze zich voordoen, bijvoorbeeld bij ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichtingen in het openbaar gebied.
- Spoor 2 richt zich op participatie en samenwerking met inwoners, ondernemers en anderen die betrokken zijn bij de biodiversiteit in Zoetermeer. Doel hierbij is het vergroten van de biodiversiteit ook op terreinen die in particulier eigendom en/of beheer zijn, en het op peil houden van de waardering (de trots) van inwoners en ondernemers voor deze biodiversiteit.



Figuur 8: Groenkaart Zoetermeer

Conclusie

De ondernemer/ ontwikkelaar participeert/ werkt samen met de gemeente Zoetermeer bij het op peil houden of vergroten van de biodiversiteit. Het projectgebied ligt tegen en in de stedelijke verbinding 'stadsgroen laag dynamisch' (zie de groenkaart). Om deze verbinding / groene structuur te versterken worden in het project diverse maatregelen genomen ten gunste van de biodiversiteit:

- Het hangen van vleermuiskasten aan de achtergevels van bouwnummers 1 t/m 4 en één aan de zijgevel van bouwnummer 8.
- Het plaatsen van vogelvides voor huismussen onder de onderste rij dakpannen van de (achter)dakken van bouwnummers 1 t/m 4.
- Het plaatsen van inbouwstenen voor gierzwaluwen in de voorgevels van bouwnummers 1 t/m 4.

4.7 Bodem

Toetsingskader

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. Met andere woorden, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht.

Onderzoek

Door ATKB is onderzoek verricht naar de bodemgesteldheid ter plaatse van het plangebied⁵. Uit dit onderzoek blijkt dat de bovengrond op de locatie gemiddeld ten hoogste matig verontreinigd is en voldoet aan klasse Industrie. Voor de ondergrond kan worden geconcludeerd dat de locatie gemiddeld licht verontreinigd is en voldoet aan klasse Wonen/Industrie. Aanbevolen wordt de conclusies uit voorgaande onderzoeken, dat vermoedelijk sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging, te verwerpen en voor de beoordeling van de verontreinigingssituatie op de locatie uit te gaan van de gemiddeld vastgestelde gehalten in boven- en ondergrond. Uitgaande van de gemiddeld berekende verontreinigingssituatie wordt geconcludeerd dat op de locatie geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging waarbij een bodemvolume van meer dan 25 m³ grond sterk verontreinigd is.

Conclusie

De bodemgesteldheid van het plangebied vormt geen belemmering voor het initiatief.

4.8 Water

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder b van het Bro) dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt.

In het rapport van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw is geconcludeerd dat Nederland zijn waterhuishouding niet op orde heeft. Water dient (in de toekomst) een mede-ordenend principe te worden. In het bestemmingsplan dient daarom aandacht besteed te worden aan water. In het Nationaal waterakkoord, dat gesloten is tussen het Rijk, gemeenten, waterschappen en provincies, is opgenomen hoe de partijen met water wensen om te gaan. De opgave is te zorgen voor veiligheid en te beschikken over voldoende mogelijkheden voor waterberging ter voorkoming van waterlast, watertekort en het verslechteren van de waterkwaliteit. De watertoets is ingevoerd om te kijken in hoeverre hier aan voldaan wordt.

Doorwerking plangebied

Bij toename van meer dan 500 m² aan verharding in bestaand stedelijk gebied, dient een compensatie van 10% plaats te vinden om de effecten van de versnelde afvoer van regenwater te kunnen opvangen.

Het plangebied is in de huidige situatie vrijwel volledig verhard. In de nieuwe situatie wordt het overgrote deel van het plangebied eveneens verhard aangelegd, maar komen ook tuinen terug. Per saldo

⁵ ATKB, Notitie bodemgesteldheid Schinkelweg 29 te Zoetermeer, 30 november 2017

neemt de verharding daarmee af of wordt er minimaal waterneutraal gebouwd. Van een aanmerkelijke toename van verharding (> 500 m²) is geen sprake.

De reeds aanwezige dubbelbestemming voor waterstaatsdoeleinden is ook in voorliggend wijzigingsplan opgenomen. Deze gronden zijn primair bestemd voor de waterkering en waterhuishouding met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Conclusie

Het plan kan minimaal waterneutraal worden ontwikkeld. Water vormt daarmee geen belemmering voor het project. Voorliggende waterparagraaf wordt met het bevoegd gezag (Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard) afgestemd.

4.9 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

Gemeenten en provincies moeten ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

Doorwerking plangebied

De voorgenomen activiteit is niet opgenomen in onderdeel C van het Besluit m.e.r. en is daarom niet aan te merken als een activiteit waarvoor een directe m.e.r.-plicht bestaat. Het is wel opgenomen in onderdeel D (categorie D.11.2) van bijlage II van het Besluit m.e.r. De activiteit betreft een stedelijk ontwikkelingsproject, maar het valt onder de drempelwaarden die hier genoemd worden.

	Activiteiten	Gevalen	Besluit
D.11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1: een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening --> het bestemmingsplan

Beoordelingsnotitie

Op 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. Het Besluit m.e.r. is gewijzigd ter implementatie van de Wijzigingsrichtlijn m.e.r.

Het gewijzigde Besluit m.e.r. kent een nieuwe procedure voor de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. De nieuwe vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure vereist dat voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is, door initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie

moet worden opgesteld⁶ (zie bijlage 5). In deze aanmeldnotitie wordt beoordeeld of de potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de locatie van het plan, dusdanig beperkt van aard en omvang zijn dat er geen sprake is van belangrijk nadelige milieugevolgen die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

Conclusie

Uit het onderzoek en de aanmeldnotitie blijkt dat indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. er kan worden geconcludeerd dat, rekening houdend met:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project; en
3. de kenmerken van het potentiële effect;

er sprake is van een relatief klein schaalniveau met bijbehorende minimale effecten. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn dusdanig beperkt van aard en omvang dat dit geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

In lijn met bovenstaande conclusie heeft B&W van Zoetermeer op 8 november 2018 op grond van het bepaalde in de Wet milieubeheer (artikel 7.16 tot en met artikel 7.20) en het Besluit milieueffectrapportage besloten dat er geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld voor het wijzigingsplan/ omgevingsvergunning voor het plan van 8 woningen Schinkelweg 29, omdat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Het besluit is opgenomen in bijlage 5.

4.10 Archeologie

Ter plaatse van het plangebied geldt de aanduiding ‘overige zone - archeologisch aandachtsgebied’. Deze aanduiding is gebaseerd op de aanduiding uit het moederplan, welke aangeeft dat er ten tijde van de vaststelling van het moederplan indicaties aanwezig waren om archeologisch vondsten te verwachten. Omdat bescherming van archeologische waarden belangrijk is, er vanwege de bouw van de woningen enkele meters in de bodem gegraven gaat worden en een omgevingsvergunningplicht is opgenomen voor het graven binnen de aanduiding is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd⁷. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen.

Op basis van dit bureauonderzoek geldt een lage verwachting voor het plangebied voor alle perioden. Op basis van landschappelijke gegevens is namelijk bekend dat zich ter plaatse van het plangebied de Zuidplas stroomrug bevond en dat het plangebied daarna in een getijdengeul lag. In de periode vanaf de Bronstijd raakte het plangebied bedekt met veen. Het plangebied zelf ligt aan de voet van een veenrestdijk. Aan de hand van milieukundig onderzoek is bekend dat zich ter plaatse van het plangebied veenresten bevinden op een diepte van 1,1-2 m -Mv. De dikte van het veen is echter slechts 50-100 cm, waarmee op basis van landschappelijke gegevens kan worden uitgesloten dat de top nog intact aanwezig is.

⁶ Aanmeldingsnotitie en vormvrije m.e.r.-beoordeling, wijzigingsplan “Schinkelweg 29, Zoetermeer” Gemeente Zoetermeer, 13 september 2018

⁷ Zoetermeer, Schinkelweg 29, Een Archeologisch bureauonderzoek (BO), Transect Archeologisch onderzoek advies, 15-05-202

Tot slot heeft het plangebied een lage verwachting op archeologische resten uit de periode Late-Middeleeuwen-B tot de Nieuwe tijd. Voor de Late-Middeleeuwen-B tot Vroege-Nieuwe tijd is bekend dat het plangebied zich bevond aan de verbindingsweg tussen de twee dorpskernen van Zoetermeer (de Dorpsstraat en Den Hoorn). Van historisch kaartmateriaal blijkt dat in deze periode geen bebouwing in het plangebied heeft gestaan. Het plangebied is in die tijd in gebruik geweest als weiland met enkele sloten. De verwachting op resten van bebouwing uit die periode is daarom laag. Resten van landgebruik kunnen niet worden uitgesloten maar hebben een zeer geringe informatiewaarde.

In het plangebied bestaat het voornemen acht woningen te realiseren. Hiertoe wordt voor de noordelijkste vier woningen ontgraven tot diepten van 2,0-2,8 m -Mv. Voor de vier zuidelijke woningen wordt ontgraven tot circa 1,15 m -Mv. Op basis van het archeologisch bureauonderzoek is een lage verwachting gebleken op archeologische resten uit alle perioden. Op basis hiervan adviseert Transect b.v. het plangebied archeologisch vrij te geven voor de toekomstige ontwikkelingen. Het is echter aan de gemeente om hierover een (selectie)besluit te nemen.

5. JURIDISCHE PLANOPZET

5.1 Inleiding

Een bestemmingsplan (wijzigingsplan) is een juridisch bindend plan dat bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het plan, waarbij de regels de gebruiks- en bouwmogelijkheden van de gronden regelen en de verbeelding de rol heeft van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave, verantwoording en onderbouwing van het plan en als uitleg bij de verbeelding en regels.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat het bestemmingsplan langs elektronische weg beschikbaar wordt gesteld. Dit brengt met zich mee dat het plan digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze moet worden gepresenteerd. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan het wijzigingsplan moet voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) bindende afspraken waarmee bij het maken van ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. De SVBP 2012 kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi. Dit wijzigingsplan is opgesteld in overeenstemming met de SVBP 2012 en wordt op de voorgeschreven wijze digitaal beschikbaar gesteld.

5.2 Wijzigingsplan

Dit wijzigingsplan vormt de concrete juridisch-planologische uitwerking van de wijzigingsvoorwaarden die voor de gronden in het plangebied zijn opgenomen in het bestemmingsplan “Dorp IV” (vastgesteld 1 oktober 2009). Het projectgebied heeft hoofdzakelijk de bestemming “Bedrijf garagebedrijf” (artikel 4) met een aanduiding wijzigingsbevoegdheid 4 (artikel 30) en daarbinnen tevens een dubbelbestemming “Waterstaatsdoeleinden”. Via het wijzigingsplan wordt deze bestemming omgezet naar de bestemmingen ‘Wonen – 1’, ‘Tuin’, ‘Verkeer en verblijfsgebied’ en ‘Waterstaatsdoeleinden’.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Procedure

Het plan is als voorontwerp vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 13 oktober 2020. Gelijktijdig heeft het college besloten de procedure van het wijzigingsplan te coördineren met de te verlenen omgevingsvergunningen (voor sloop, bouwen en het aanleggen van een uitrit) en om geen samenspraak (inspraak) te bieden op het wijzigingsplan.

De keuze om geen samenspraak te bieden is gemaakt, omdat het een wijzigingsplan betreft. Dat is gebaseerd op de mogelijkheid die daarvoor in het geldende bestemmingsplan zit. Dat bestemmingsplan heeft al een procedure doorlopen. Destijds heeft dit niet tot reacties geleid. Verder heeft de initiatiefnemer overleg gevoerd over het plan met de omgeving.

De vaststellingsprocedure van het wijzigingsplan zal plaatsvinden volgens artikel 3.6 van de Wet Ruimtelijke ordening. Een ontwerp van het wijzigingsplan wordt in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken. Tijdens die periode kan iedereen een zienswijze indienen.

Overlegreacties

Het wijzigingsplan is voor overleg aan de reguliere overlegpartners gezonden. De Provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, Veiligheidsregio Haaglanden, Stedin, Dunea en Gasunie. De vooroverlegreactie vanuit de Veiligheidsregio heeft tot tekstuele toevoegen geleid in het kader van externe veiligheid. Het risicoscenario vanwege de rijksweg A12 is toegevoegd met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. De overige overlegreacties geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Terinzagelegging

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn geen zienswijzen ingediend. Het plan kan dan ongewijzigd voor vaststelling worden voorgelegd voor besluitvorming in het college.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

Uitvoerbaarheid

De kosten die gemaakt worden bij de uitvoering van de ontwikkeling zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De ontwikkeling heeft voor de gemeente geen negatieve financiële gevolgen. De ontwikkeling is hiermee financieel uitvoerbaar.

Kostenverhaal

Wanneer met een omgevingsvergunning een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

