

Gemeente Zoetermeer

– Ruimtelijke onderbouwing –

*Herinrichting buitenterrein
Bredewater 26, Zoetermeer*



Versiedatum : 20 december 2012
Projectnummer : MaVer20/12

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding.....	3
2. Gebiedsbeschrijving	3
2.1 Algemeen	3
2.2 Geschiedenis	3
2.3 Huidige situatie	3
2.4 Directe omgeving.....	4
3. Herinrichtingsplan	4
4. Ruimtelijk beleidskader	4
4.1 Algemeen	4
4.2 Rijksbeleid	4
4.2.1 Nota Ruimte.....	4
4.2.2 AMvB Ruimte	5
4.3 Provinciaal beleid en regionaal beleid	5
4.3.1 Algemeen.....	5
4.3.2 Structuurvisie “Visie op Zuid-Holland”	5
4.3.3 Verordening Ruimte	6
4.4 Gemeentelijk beleid	6
4.4.1 Bestemmingsplan Kantorenstrook.....	6
4.5 Conclusie.....	8
5. Archeologie en cultuurhistorische aspecten	8
5.1 Algemeen	8
5.2 Archeologie.....	8
5.3 Cultuurhistorie en landschap.....	9
5.4 Conclusie.....	9
6. Verkeerskundige aspecten.....	9
6.1 Parkeren	9
6.2 Mobiliteit.....	10
7. Natuuraspecten.....	10
7.1 Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.....	10
7.2 Flora en Fauna.....	10
8. Landschap en stedenbouw	11
9. Water	12
9.1 Rijksbeleid	12
9.2 Provinciaal beleid.....	13
9.3 Hoogheemraadschap van Rijnland.....	13
10. Milieu.....	13
10.1 Bodem	13
10.2 Geluid.....	13
10.3 Luchtkwaliteit	14
10.4 Externe veiligheid	14
11. Economische uitvoerbaarheid	15
11.1 Algemeen	15
11.2 Planschade.....	15
11.3 Planologische mutatie en beoordeling planschaderisico	15
12. Conclusie	15
1. Bijlagen.....	16

1. Inleiding

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de herinrichting van het buitenterrein Bredewater 26 te Zoetermeer.

Op het perceel Bredewater 26 is een kantoorgebouw aanwezig. Het kantoor is in gebruik bij Panteia, een bureau dat is gespecialiseerd in beleidsonderzoek, beleidsadvisering en marktonderzoek. Daarnaast is het pand in gebruik bij Remotion (website ontwikkeling en applicaties) en FWA drukwerk/WensHoltGroep, een drukkerij en facilitair bedrijf.

Het buitenterrein rondom het kantoor is voornamelijk in gebruik als parkeerterrein. In 2008/2009 is dit buitenterrein vernieuwd en heringericht. Nadien is gebleken dat deze herinrichting en de fietsenstalling aan de voorzijde van het terrein strijdig is met het geldende bestemmingsplan.

Op grond van het geldende bestemmingsplan is 25% van het perceel gereserveerd voor groenvoorzieningen en mag 50% van de gronden worden ingericht voor parkeerplaatsen. De fietsenstalling aan de voorzijde van het terrein is voor een klein deel gerealiseerd op gronden met de bestemming verharding. De gemeente Zoetermeer is in beginsel bereid gevonden om medewerking te geven aan het herinrichtingsplan en de fietsenstalling. Door het voeren van een planologische afwijkingsprocedure, meer bepaald een procedure als bedoeld in artikel 2.1, lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen van omgevingsrecht, zal uitvoering van het project mogelijk worden gemaakt. Voor een dergelijke procedure is het noodzakelijk te beschikken over een ruimtelijke onderbouwing in de zin van artikel 2.12, lid 1 onder a ten 3^e van de Wet algemene bepalingen van omgevingsrecht. Onderhavig document beoogt te voorzien in een dergelijke onderbouwing. Ten behoeve van het opstellen van deze onderbouwing is op 25 september 2011 een bezoek gebracht aan de locatie. Tijdens dit bezoek zijn foto's van het perceel genomen. Verder is informatie ontvangen van de gemeente Zoetermeer over het geldende bestemmingsplan en is de website van de gemeente Zoetermeer geraadpleegd voor diverse beleidsinformatie.

Voor het opstellen van deze toelichting is verder gebruik gemaakt van de door de opdrachtgever verstrekte informatie, bestaande uit een overzichtstekening van de huidige inrichting en de inrichting welke voordien aanwezig was.

Ten slotte is gebruik gemaakt van kadastrale informatie.

2. Gebiedsbeschrijving

2.1 Algemeen

De gemeente Zoetermeer is gelegen in de provincie Zuid-Holland. Wat betreft inwonertal is Zoetermeer na Rotterdam en Den Haag samen met Dordrecht de derde stad van de provincie Zuid-Holland.

2.2 Geschiedenis

Zoetermeer is ongeveer tussen het jaar 900 en 1000 begonnen als een klein veenontginningsplaatsje in de buurt van het Zoetermeer. Dit meer is in de 17e eeuw drooggemalen. Het veen werd afgestoken en zelfs onder water uitgebaggerd. De turf werd in andere steden als brandstof verkocht. Nadat het meer in 1616 was drooggelegd werden ook andere polders drooggemalen. Door het afsteken van veen en door het inklinken van de drooggelegde grond kwamen grote delen van Zoetermeer onder de zeespiegel te liggen.

Zoetermeer kreeg in 1868 als toen nog een van de weinige gemeenten een aansluiting op het spoorwegnet en sindsdien begonnen Zoetermeer en Zegwaard al enigszins te groeien. In Zoetermeer vestigden zich veel boterproducenten. Behalve boter werden ook andere zuivelproducten en margarine geproduceerd.

2.3 Huidige situatie

De huidige gemeente Zoetermeer is ontstaan uit de samenvoeging van de gemeenten Zegwaard en Zoetermeer op 1 mei 1935. In 1962 is de gemeente aangewezen als groeikern.

In 1962 was Zoetermeer een landelijke gemeente met niet meer dan ca. 10.000 inwoners. In 1991 werd reeds het aantal van 100.000 bereikt. Volgens gegevens van het CBS heeft Zoetermeer per 1 april 2011 121.964 inwoners en is hiermee de derde stad van Zuid-Holland. Men spreekt tegenwoordig dan ook van een stad en niet meer van een dorp.

2.4 Directe omgeving

De locatie is gelegen in de Driemanspolder. De meeste bebouwing hier dateert uit de jaren '70 van de vorige eeuw. De locatie maakt onderdeel uit van een strook met voornamelijk kantoorgebouwen welke hier zijn gesitueerd met het oog op de afscherming tussen de Afrikaweg en de achtergelegen woonbebouwing van de wijk Meerzicht. De locatie is gelegen aan de afslag Mandelabrug/A12 op loopafstand van Station Driemanspolder (fly-over naar Station Zoetermeer).

3. Herinrichtingsplan

Er is over gegaan tot herinrichting van het buitenterrein omdat de terreinverharding plaatselijk was verzakt en de afwatering van het terrein niet meer goed functioneerde.

Vanwege de toegenomen afmetingen van auto's voldeden de parkeerplaatsen niet meer aan de eisen van deze tijd. Verder ontbraken de inmiddels gebruikelijke voorzieningen, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen. Als onderdeel van de herinrichtingsplannen is eveneens voorzien in een betere afwikkeling van toeleverend vrachtverkeer. Tot slot is een nieuwe erfscheiding geplaatst alsmede een overdekte (brom)fietsenstalling gerealiseerd.

Voor uitvoering van het herinrichtingsplan waren er 205 parkeerplaatsen aanwezig. Thans zijn er 211 parkeerplaatsen gerealiseerd.

4. Ruimtelijk beleidskader

4.1 Algemeen

Het kader van een ruimtelijke onderbouwing wordt gevormd door diverse nationale, provinciale en (deel)gemeentelijke beleidsnota's. Deze documenten geven de randvoorwaarden aan waarmee bij het opstellen van een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden. In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

Inmiddels zijn de Algemene regels ruimtelijke ordening, ook wel bekend als de AMvB Ruimte, vastgesteld. Alhoewel deze AMvB Ruimte nog niet in werking is getreden, is dit document al wel van belang voor het rijksbeleid. Op rijksniveau is verder nog de Nota ruimte relevant.

Voor het provinciaal beleid wordt verder gebruik gemaakt van Structuurvisie Visie op Zuid-Holland¹, de Verordening Ruimte en de Handreiking Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS). In het kader van het gemeentelijk beleid wordt ten slotte ingegaan op het geldende bestemmingsplan, de Parkeernota en de Nota mobiliteit.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte is op 17 mei 2005 vastgesteld door de Tweede Kamer en op 17 januari 2006 door de Eerste Kamer geaccordeerd. In de Nota Ruimte wordt ruimte voor ontwikkeling als uitgangspunt centraal gesteld. Het rijk gaat uit van een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen centrale en decentrale overheden. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk (platte)land.

¹

Deze visie is in de plaats gekomen van de Nota regels voor ruimte en de 4 provinciale streekplannen.

Eén van de pijlers voor het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid in deze Nota is de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten. In bestaand verstedelijkt gebied wordt aan gemeenten de vrijheid gelaten om die voorzieningen toe te staan welke vanuit ruimtelijk oogpunt wenselijk en nodig zijn voor een afgewogen huisvesting van bedrijven en bewoners.

Het plangebied valt in de Nota Ruimte binnen het “Nationaal Stedelijk Netwerk Randstad Holland”

4.2.2 AMvB Ruimte

De inwerkingtreding van de nieuwe Wro heeft gevolgen voor de doorwerking van het nationaal ruimtelijke beleid. In relatie tot de nieuwe Wet ruimtelijke ordening wordt op rijksniveau de zogenaamde AMvB Ruimte² vastgesteld. Op 29 mei 2009 is een ontwerp van deze AMvB verschenen en op 14 juni 2011 is in ontwerp een aanpassing voorgesteld. De AMvB is uiteindelijk vastgesteld op 22 augustus jl. Verder wordt er op rijksniveau gewerkt aan de Structuurvisie infrastructuur en ruimte. Eveneens is op 14 juni 2011 een aangepast ontwerp van deze structuurvisie verschenen.

Beleidsvoornemens uit de Nota Ruimte en een aantal andere voormalige Planologische Kernbeslissingen (PKB's) zijn opgenomen in dit ontwerp. Hiervoor heeft het rijk eerst, in de realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk beleid, een afweging gemaakt om te bepalen welke Nationale belangen in de AMvB Ruimte moeten worden geborgd.

De AMvB Ruimte biedt een inhoudelijk beleidskader dat gemeenten moeten meewegen bij planologische besluitvorming. Daarnaast kan in de AMvB Ruimte provincies opgedragen worden bepaalde thema's verder uit te werken of te borgen in een provinciale verordening. Uiteraard dienen gemeenten ook het provinciale beleid in de afweging te betrekken.

Met de AMvB Ruimte wordt primair beoogd om nationale ruimtelijke belangen te beschermen. Het gaat hier bijvoorbeeld om infrastructuur, natuur, kustverdediging en dijken en de afvoer van rivierwater.

De parkeerruimte op onderhavige locatie houdt verder geen aspecten welke strijdig kunnen zijn met het rijksbeleid.

4.3 Provinciaal beleid en regionaal beleid

4.3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het provinciale beleid zoals dat bekend is gemaakt in de Structuurvisie, de Verordening ruimte en de Handreiking Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS). Het provinciale beleid dient immers in de afweging van onderhavig bestemmingsplan te worden betrokken.

4.3.2 Structuurvisie “Visie op Zuid-Holland”

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening stellen provincies niet langer een streekplan op maar een structuurvisie. Zo'n structuurvisie bindt wel de provincie maar is niet meer bindend voor lagere overheden, is met andere woorden zelfbindend. Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben begin juli 2010 de structuurvisie “Visie op Zuid-Holland” vastgesteld. De structuurvisie “Visie op Zuid-Holland” is in de plaats gekomen van de vier provinciale streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte. De hoofdlijnen van het beleid zijn ongewijzigd gebleven in deze structuurvisie. Wel zijn nieuwe accenten gelegd of is de koers iets gewijzigd op basis van trends, ontwikkelingen en de sturingsfilosofie van de provincie.

In deze structuurvisie geeft de provincie aan wat zij van provinciaal belang acht. Relevant voor het provinciaal belang en de inzet van instrumenten is het bestuurlijke uitgangspunt 'Lokaal wat kan,

² Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

provinciaal wat moet'. Dit betekent dat de provincie alleen vraagstukken oppakt waar zij een toegevoegde waarde heeft. Dit betreft vraagstukken op regionale schaal. Gemeenten krijgen vrijheid om binnen de gestelde kaders de ruimte voor burgers en bedrijven optimaal in te richten.

De onderhavige locatie is in de structuurvisie aangeduid als bestaand stedelijk gebied met hoogwaardige openbaar vervoerverbinding. Verder is de locatie aangeduid als kantoorlocatie. Kantoorlocaties betreffen locaties in stedelijk gebied welke goed bereikbaar zijn via openbaar vervoer en met de auto.

4.3.3 Verordening Ruimte

Een aantal provinciale belangen die zijn weergegeven in de structuurvisie “Visie op Zuid-Holland” acht de provincie dermate essentieel dat zij de doorwerking en borging ervan geregeld heeft via het instrument van de verordening. In deze verordening, die tegelijk met de eerdergenoemde structuurvisie is vastgesteld, worden regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en over de inhoud van de toelichting op bestemmingsplannen. De provincie geeft aan dat ‘Lokaal wat kan, provinciaal wat moet’ ook het uitgangspunt is voor haar Verordening Ruimte.

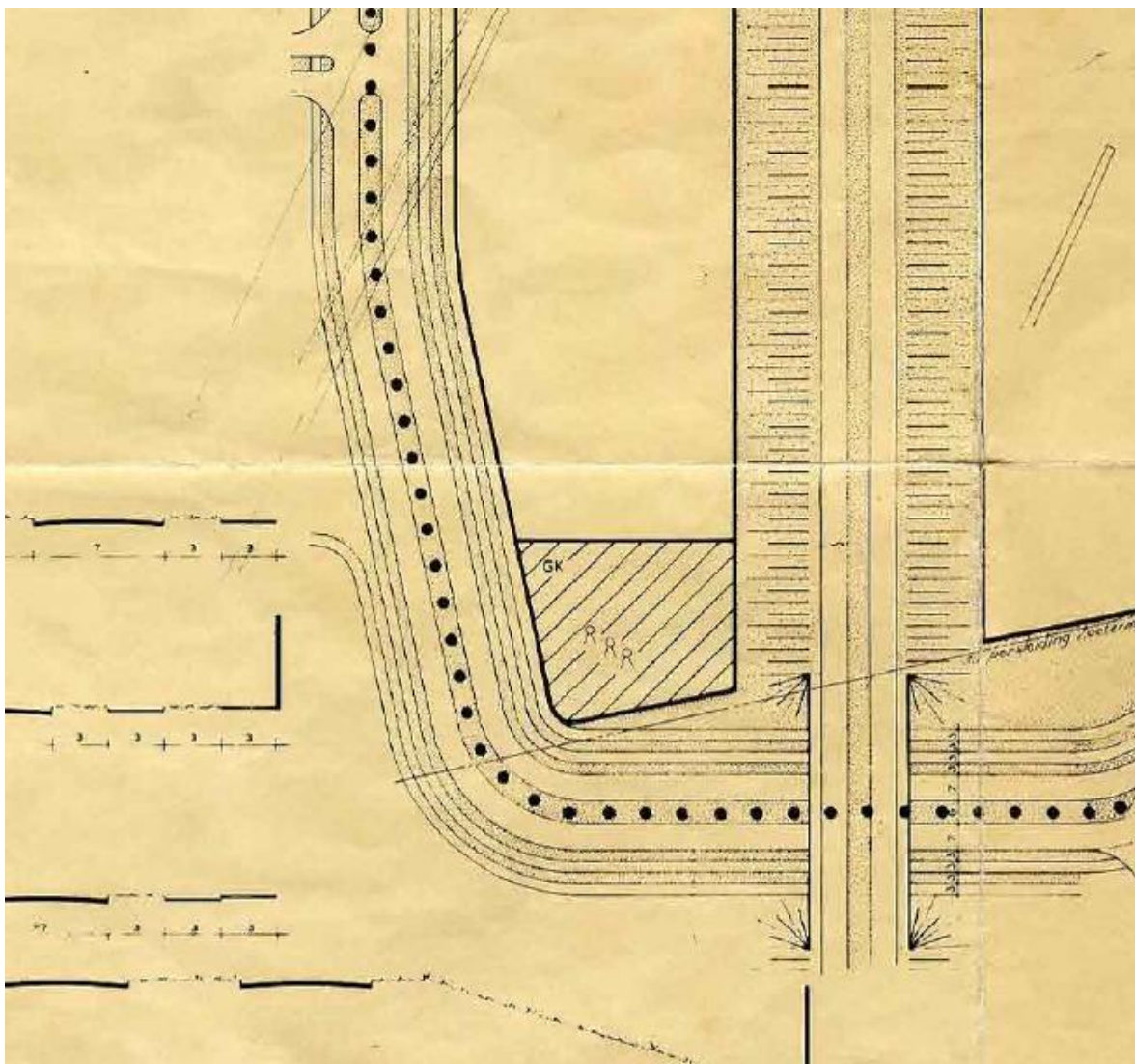
In de verbeelding van de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland is de locatie gelegen binnen de bebouwingscontouren. Van andere provinciale belangen blijkt daarbij niet.

Het bieden van voldoende parkeervoorzieningen bij de aanwezige kantoorruimte vloeit om die reden voort uit het provinciale beleid. Daarbij heeft de provincie geen andere ruimtelijke belangen welke zich tegen een ruimtegebruik als parkeerplaats zouden verzetten.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Bestemmingsplan Kantorenstrook

Op onderhavig perceel is het bestemmingsplan “Kantorenstrook Driemanspolder-Meerzicht” van toepassing. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Zoetermeer op 25 oktober 1971 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland op 20 december 1972. Het bestemmingsplan is nadien niet meer herzien.



Blijkens de plankaart van dit bestemmingsplan is de betrokken locatie voorzien van de aanduidingen 'kantoren', 'garagebedrijf' (GK) en 'benzinepompen'. Op grond van deze aanduidingen zijn de gronden bestemd voor de vestiging van een garagebedrijf, tankstation, handelsbedrijf en/of kantoorgebouw.

Hierbij is bepaald dat het garagebedrijf (en de verkoop van motorbrandstoffen) beperkt dient te blijven tot de begane grond. Bovengelegen verdiepingen mogen worden gebouwd voor een handelsbedrijf of kantoor.

De op de plankaart aangegeven bestemmingsgrens is eveneens de bouwgrens. In geval er een garagebedrijf wordt gerealiseerd mogen de gronden volledig worden bebouwd. Indien er een kantoor wordt gebouwd mogen de gronden voor 25% worden bebouwd. 50% van de gronden zijn bestemd voor de aanleg van parkeerplaatsen en 25% is bestemd voor de aanleg van groenvoorzieningen. De maximaal toelaatbare bouwhoogte bedraagt daarbij 25 meter. Als er zowel een garagebedrijf als een kantoorgebouw wordt gerealiseerd is op voorhand niet duidelijk welke percentages moeten worden aangehouden voor bebouwing, groen en parkeren.

Het gebruik van het perceel voor parkeerruimte komt in strijd met dit bestemmingsplan voor zover daarbij de grens van 25% wordt overschreden. Verder was de herinrichting van het parkeerterrein in strijd met het bestemmingsplan omdat daarbij bestaand groenoppervlak is verminderd.

4.5 Conclusie

Het inrichtingsplan past binnen het rijks- en provinciaal ruimtelijk beleid. Het inrichtingsplan past evenwel niet binnen het geldende bestemmingsplan. Het plan kan echter wel voldoen aan de algemene uitgangspunten van het gemeentelijke beleid, zodat hiervoor toestemming kan worden verkregen. Een en ander wordt in het navolgende verder uitgewerkt.

5. Archeologie en cultuurhistorische aspecten

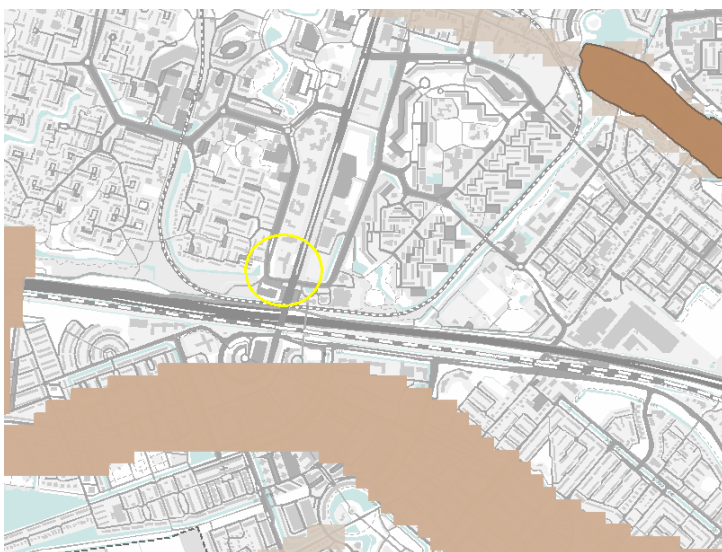
5.1 Algemeen

In een onderbouwing als de onderhavige dient eveneens gekeken te worden naar archeologische en cultuurhistorische aspecten welke eventueel aanwezig zijn op het betreffende perceel.

5.2 Archeologie

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de Toelichting is het onderwerp van het Verdrag van Malta. Nederland heeft dit Verdrag ondertekend in Valletta in 1992.

Door de provincie Zuid-Holland zijn de archeologische (verwachtings)waarden nader in beeld gebracht in de Handreiking Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS). Deze Handreiking is vastgesteld op basis van de Nota regels voor Ruimte op 13 februari 2007 door Gedeputeerde Staten. De CHS (provincie Zuid-Holland, 2002) biedt een overzicht in hoofdlijnen van het cultureel erfgoed van de provincie. Daartoe zijn de belangrijkste archeologische, historisch-landschappelijke en historisch- stedenbouwkundige structuren, patronen en terreinen op kaart gezet en gewaardeerd. De provincie heeft met de CHS een onderlegger willen verschaffen voor een integraal - in samenhang met overige beleidsvoornemens - en gebiedsgericht monumentenbeleid. Op deze kaart zijn de historisch waardevolle structuren en gebieden in drie kwaliteitsniveaus aangegeven; zeer hoog, hoog en redelijk hoog waardevol. Voor wat betreft de toetsing van onderhavig bouwplan aan de CHS kaart van de provincie wordt op deze plaats verwezen naar hoofdstuk 5 waarin een beschrijving plaatsvindt van het plangebied en er een ruimtelijke analyse wordt gegeven.



Het bijgevoegde relevante deel van de Cultuurhistorische kaart van de Provincie Zuid-Holland geeft aan, dat het perceel is gelegen in een gebied zonder trefkans op archeologische vindplaatsen. De historische dorpskern, die wel een grote trefkans heeft, bevindt zich op enkele kilometers afstand.

Voordat het perceel in gebruik werd genomen voor kantoordeeleinden was het voor zover bekend in gebruik als grasland.

Bij de herinrichting van het parkeerterrein heeft slechts beperkte grondroering plaatsgevonden, welke vergelijkbaar was met de grondroering die heeft plaatsgevonden toen het perceel voor het eerst bouwrijp is gemaakt. Bij deze werkzaamheden zijn geen

archeologische resten aangetroffen. Eventuele resten in de diepere ondergrond zullen niet worden aangetast door het huidige gebruik als parkeerterrein.

Gelet op deze informatie behoeven er geen (verdere) beschermende maatregelen genomen te worden en is een nader archeologisch onderzoek ook niet noodzakelijk.

5.3 Cultuurhistorie en landschap

Op de Cultuurhistorische kaart van de provincie Zuid-Holland valt af te lezen dat onderhavig perceel niet is gelegen op een locatie waar sprake is van aanduidingen welke van belang zijn in het kader van cultuurhistorische aspecten.

5.4 Conclusie

Kijkend naar onderhavig bouwplan kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van verstoring van de cultureel-historische en archeologische aspecten.

6. Verkeerskundige aspecten

De herinrichting van het terrein heeft geen verandering gebracht in de ontsluiting van het terrein. Deze vindt als voorheen plaats via het Bredewater.

6.1 Parkeren

In de Beleidsnota Parkeren van de gemeente Zoetermeer worden verschillende soorten parkeernormen vermeld. In beginsel wordt in bestemmingsplannen een norm van 1 parkeerplaats per 85 m² b.v.o. gehanteerd of 1 parkeerplaats per 3,5 werknemer.

Er wordt rekening mee gehouden dat er in het pand 474 mensen werkzaam zullen zijn. In die situatie zouden er 136 parkeerplaatsen nodig zijn. Uitgaande van het b.v.o. van circa 8.000 m² worden 95 parkeerplaatsen voorgeschreven. De facto zijn aanzienlijk meer parkeerplaatsen gerealiseerd, namelijk 211.

Echter de Parkeernota laat verder maatwerk toe indien de herkomst van de werknemers bekend is. In de onderhavige situatie is de herkomst van de werknemers bekend en bestaat ook voldoende inzicht in de feitelijke parkeervraag. Het bedrijf Panteia is recent verhuisd vanuit Leiden en Rijswijk naar Zoetermeer. Om die reden komt slechts 19% van de medewerkers uit Zoetermeer en omgeving, terwijl de meeste medewerkers nog afkomstig zijn uit de omgeving Leiden en Rijswijk. Voor bijna 73% van de medewerkers is de reistijd via openbaar vervoer voor meer dan de helft langer dan de reistijd per auto. Om die reden is het autogebruik van de medewerkers hoog. Er wordt van uitgegaan dat 33% van alle medewerkers met de auto naar het kantoor komt. Dat betreft dan 65% van de medewerkers voor wie de reistijd met het openbaar vervoer meer dan de helft langer is dan met de auto. Al deze medewerkers zullen evenwel niet allemaal gelijktijdig aanwezig zijn omdat sprake is van werken in deeltijd en ook thuiswerken wordt gestimuleerd. Aangenomen wordt dat de helft van dit aantal medewerkers gelijktijdig een parkeerplaats nodig heeft.

Naast regulier gebruik als kantoor vinden ook trainingen en bijeenkomsten plaats en wordt het kantoor ook gebruikt om onderzoeksinterviews af te nemen. Verder is sprake van vergaderingen. De ervaring leert dat het gebruik van openbaar vervoer en carpoolen hoger is voor onderzoeksinterviews, alsook trainingen en bijeenkomsten. Dit wordt mede verklaard uit de omstandigheid dat hierbij vaak sprake is van meerdere medewerkers uit dezelfde organisatie. Carpoolen ligt dan voor de hand.

Voor bezoekers op basis van individuele afspraken is uit de aard der zaak slechts beperkt sprake van carpoolen. Het aandeel bezoekers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer is ook lager. Tegelijkertijd vindt het meeste bezoek 's morgen plaats, dus min of meer gelijktijdig. Gelet hierop is dubbelgebruik van bezoekersparkeerplaatsen slechts beperkt mogelijk. Met het oog op de representativiteit en de bereikbaarheid is het overigens van groot belang dat Panteia beschikt over ruim voldoende parkeerruimte voor bezoekers.

Voor wat betreft het vrachtverkeer van toeleveranciers is er voorzien in voldoende opstelruimte op het parkeerterrein zelf. De vrachtwagens doen het kantoorgebouw verdeeld over de dag aan. Het komt dan ook zelden voor dat meer dan 2 vrachtwagens tegelijkertijd aanwezig zullen zijn voor laden en lossen.

Alles bij elkaar genomen is sprake van de volgende parkeerbalans.

Werknemers	100%	474	
uit Zoetermeer	19%	90	
lange reistijd per auto	73%	346	
korte reistijd per auto	8%	38	
Totaal werknemers per auto	65%	310	
correctie deeltijd / thuiswerken	50%	155	
Parkeerbehoefte werknemers	33%		155,0
Bezoekers		40,0	
Correctie samen rijden / OV	25%	10,0	
Parkeerbehoefte bezoekers			30,0
Onderzoeksinterviews		27,0	
Correctie samen rijden / OV / avond	75%	20,3	
Behoeftte onderzoeksinterviews			6,8
Trainingen en vergaderingen			
aantal bezoekers		75,0	
Correctie samen rijden / OV	75%	56,3	
Parkeerbehoefte trainingen			18,8
Totale parkeerbehoefte			210,5

Onderhavige parkeerbalans vormt een nadere uitwerking van de parkeerbehoefte welke reeds is beschreven in de Quickscan Vervoersmanagement Bredewater 26 d.d. 4 april 2011, welke is opgesteld door Panteia zelf. Naar de toekomst toe kan een verdere invulling van het kantoorgebouw leiden tot een hogere parkeervraag. Mede gelet op de omstandigheid dat de fysieke ruimte beperkt is, zal hiervoor dan een oplossing moeten worden gevonden binnen de bestaande perceelgrenzen.

6.2 Mobiliteit

Bij de herinrichting van het buitenterrein is eveneens rekening gehouden met de Nota mobiliteit Zoetermeer van 29 maart 2009. Blijkens de Nota mobiliteit is het onder meer de bedoeling om de onderlinge uitwisselbaarheid van vervoersmodaliteiten te vergroten. Door toevoeging van goede voorzieningen voor de stalling van fietsen kan hier aan worden bijgedragen.

Het onderhavige bouwplan zal niet leiden tot een verandering van de te verwachten verkeersbelasting op de omliggende wegenstructuur. Door goede parkeervoorzieningen te bieden wordt voorkomen dat verkeer zich onnodig de woonwijk aan de overzijde in begeeft op zoek naar parkeerruimte.

7. Natuuraspecten

7.1 Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Op de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur kaart van de provincie Zuid-Holland valt af te lezen dat het perceel niet is gelegen in een natuurgebied of op korte afstand daarvan. Evenmin maakt het perceel deel uit van een ecologische verbindingszone.

De uitvoering van onderhavig herinrichtingsplan heeft dan ook niet geleid tot de aantasting deze natuurwaarden.

7.2 Flora en Fauna

De Flora- en faunawet is sinds 1 april 2002 van kracht. De wet regelt de bescherming van de in het wild levende planten en dieren in Nederland met het oog op de instandhouding van soorten. Dit betreft soorten die zijn aangemerkt als beschermd op basis van de Flora- en faunawet. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd.

Overtreding van een verbodsbepaling is alleen toegestaan met een ontheffing op basis van de Flora- en faunawet (artikel 75). Op 10 september 2004 is het 'Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen' in werking getreden.

Het plangebied ligt niet in een als Natura 2000, een natuurbeschermingswet of een Ecologische Hoofdstructuur aangeduid natuurgebied.

Bij de uitvoering van de herinrichting zijn geen beschermde soorten waargenomen. Het gemeentelijke groen in de directe omgeving is recent eveneens uitgedund. Voor zover bekend is daarbij evenmin gebleken van de aanwezigheid van beschermde soorten.

Realisering van de voorgenomen bestemming heeft geen nadelig invloed op de aanwezige flora en fauna in de nabijheid van het plangebied. Het bouwplan is van kleine omvang, gelet op het gegeven dat het gaat om een vernieuwbouw. Vanuit het oogpunt ecologie is het perceel van weinig belang. De bouwkundige ingreep zelf kan als ecologisch verwaarloosbaar worden beschouwd. Op grond van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat een nader onderzoek op grond van Flora en Fauna niet nodig is.

8. Landschap en stedenbouw

Zoals uit het vorige hoofdstuk bleek, heeft het groen dat op het perceel aanwezig is, alsook het groen dat aanwezig is in het omliggende openbare gebied geen bijzondere ecologische waarde. De aanwezigheid van groen kan in deze context wel een stedenbouwkundige rol vervullen, aangezien het bijdraagt aan de leefbaarheid van het gebied.

De uitvoering van het herinrichtingsplan heeft geleid tot een toename van de aanwezige verharding en een afname van het groen. In onderhavige tabel wordt een overzicht gegeven van de situatie voor 2007, de huidige situatie en zoals die bij toekenning van de vergunning gerealiseerd zal worden.

	te realiseren		huidig		voorheen			
totaal perceel	9669	100,0%	9669	100,0%	9669	100,0%		
gebouw	1780	18,4%	1780	18,4%	1727	17,9%		
groen	2154	22,3%	1602	16,6%	2635	27,3%		
parkeerplaatsen	5675	58,7%	5675	58,7%	5307	54,9%		
overige verharding	60	0,6%	612	6,3%				
toename verharding	428		980					

De parkeerplaatsen zijn groter uitgevoerd (ongeveer 2 m² per parkeerplaats) en voldoen aan de normen van deze tijd. De aan- en afvoerwegen zijn daardoor ook langer geworden. De aan- en afvoerwegen zijn ook breder uitgevoerd om aanvoer van goederen per vrachtwagen mogelijk te maken. Verder is een strook voor het gebouw verhard om toegang van ongedierte tot het gebouw te voorkomen. Ondanks de afname van het aanwezige groen heeft het herinrichtingsplan op andere wijze wel bijgedragen aan de leefbaarheid. Dit primair doordat op deze wijze een voldoende aantal

parkeerplaatsen op eigen terrein is verzekerd, zodat geen parkeerdruk ontstaat voor de aanliggende woonwijk.

Daarnaast heeft de herinrichting bijgedragen aan de sociale veiligheid. Het aanwezige groen zorgde namelijk voor een beperkt overzicht op het terrein en dat kwam de sociale veiligheid niet ten goede. Wat dit betreft zijn de tijden nu eenmaal veranderd en de aanleg van Station Driemanspolder heeft in dat verband ook bijgedragen aan een zekere karakterwijziging van het gebied.

De toename van de bebouwing is toe te schrijven aan uitbreiding van de entree en plaatsing van een extra rijwielstalling.

Door de herinrichting bestaat er thans een goed en volledig overzicht op het terrein en op het gebouw. Het terrein wordt buiten kantooruren afgesloten met een hek zodat dit niet toegankelijk is voor onbevoegden. Het aanwezige groen is daarbij rondom het perceel geconcentreerd. Aan de zijde van het station en het hier aanwezige parkeerterrein is ervoor gekozen om de hoog opgaande begroeiing te handhaven, zodat zoveel mogelijk wordt voorkomen dat het parkeerterrein zou gaan fungeren als overloop voor wildparkeerders.

Gelet hierop is de afname van het aanwezige groen alleszins te billijken.

9. Water

Vanuit oogpunt van waterbeheer kan het volgende worden opgemerkt. Het aanwezige pand is reeds aangesloten op de bestaande riolering, waarbij schoon verhard oppervlak (verhard oppervlak, dakoppervlak) zo mogelijk wordt afgekoppeld naar het schoon hemelwaterriool of het oppervlaktewater.

Als uitvloeisel van het herinrichtingsplan is het verharde (afwaterende) oppervlak toegenomen met circa 428 m², in vergelijking tot de situatie van voor 2007.

9.1 Rijksbeleid

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Het Nationale Waterplan bevat tevens de stroomgebiedbeheerplannen die op basis van de Kaderrichtlijn Water zijn opgesteld.

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het kabinet kiest in het Nationaal Waterplan voor een strategie die bestaat uit "meebewegen, weerstand bieden, kansen pakken".

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) van 2 juli 2003 zijn de taken en verantwoordelijkheden van gemeenten en waterschappen, zowel qua inhoud als qua financiering, beschreven. Hierin is ook een werknorm voor de kans dat het oppervlaktewater het niveau van het maaiveld overschrijdt (onder andere in bebouwd gebied) vastgelegd.

Daarnaast is sinds 1 november 2003 de watertoets wettelijk verplicht voor bestemmingsplannen. De wijziging op het Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro) per 1 november 2003 regelt vooral een verplichte waterparagraaf in de toelichting bij de genoemde ruimtelijke plannen en een uitbreiding van het wettelijk vooroverleg.

Sinds eind 2000 is ook de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Die richtlijn moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

De rijksnota ‘Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw’ heeft als doelstelling een ander waterbeleid te realiseren. Door anders om te gaan met water moet er geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht in een aparte paragraaf in de nota van toelichting en onderdeel vormen van de integrale afweging. De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten:

- voor waterkwantiteit (vasthouden, bergen en afvoeren);
- voor waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden en zuiveren).

Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied in aandachtspunten als: meer ruimte voor water en een relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen met name in de stadsranden, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water.

Het waterbeleid houdt daarbij de opdracht in dat dit door lagere overheden verder wordt uitgewerkt en in de praktijk wordt gebracht.

9.2 Provinciaal beleid

Het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 (11 november 2009 vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland) bevat de hoofdlijnen van het provinciaal waterbeleid voor deze periode. Het plan komt in plaats van het waterbeleid zoals is vastgelegd in het beleidsplan Groen, Water en Milieu (2006). Het provinciaal waterplan vervangt tevens het Grondwaterplan 2007-2013 en beschrijft dus ook het strategische grondwaterbeleid voor Zuid-Holland.

De provinciale rol in het waterveld spitst zich toe op kaderstelling en toezicht.

9.3 Hoogheemraadschap van Rijnland

De locatie is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

In dit verband is de “Handreiking Watertoetsproces bij Rijnland” uit december 2008 van belang, alsmede de beleidsregel “Compensatie verhard oppervlak” d.d. 16 augustus 2011. In deze beleidsdocumentatie is vastgelegd hoe het Hoogheemraadschap het toevoegen van afwaterend oppervlak beoordeelt.

In de Handreiking is opgenomen dat voor afzonderlijke projecten met een te verhard oppervlak van minder dan 500m² geen compensatie is vereist.

Bij de herinrichting van het terrein is gebruik gemaakt van niet-uitlogende materialen die overigens voldoen aan de eisen van het Besluit bodemkwaliteit. Op die wijze wordt diffuse verontreiniging van het grond- en oppervlaktewater zoveel mogelijk voorkomen.

10. Milieu

In dit hoofdstuk komen nog enkele milieuaspecten aan de orde, welke tevens aandacht behoeven in een Toelichting.

10.1 Bodem

Zoals aangegeven is bij de herinrichting gebruik gemaakt van materialen welke voldoen aan het Besluit bodemkwaliteit. Er zijn geen aanwijzingen dat de milieukundige bodemkwaliteit zich zou verzetten tegen een gebruik als parkeerplaats. Overigens is direct contact met de bodem niet mogelijk vanwege de gerealiseerde verharding.

10.2 Geluid

De herinrichting heeft niet geleid tot een relevante toename van de te verwachten geluidhinder. De optimalisering van de route voor toeleverende vrachtwagens kan enige vermindering van de te verwachten geluiduitstraling tot gevolg hebben gehad.

Gezien het bovenstaande luidt de conclusie dan ook dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor de herinrichting. Een onderzoek is niet noodzakelijk.

10.3 Luchtkwaliteit

De herinrichting heeft evenmin relevante gevolgen gehad voor de luchtkwaliteit. De herinrichting van het bestaande parkeerterrein zal immers niet leiden tot een toename van de te verwachten verkeersbewegingen. De te verwachten verkeersbewegingen (alook parkeervraag) worden gegenereerd door het aanwezige kantoor en niet door het parkeerterrein.

Doordat voldoende parkeerruimte op eigen terrein wordt aangeboden, wordt parkeren in de directe omgeving voorkomen. Eventuele luchtkwaliteitseffecten blijven om die reden in principe beperkt tot het eigen terrein.

De afname van het groen op het parkeerterrein zelf betekent wel dat een betere vermenging van de buitenlucht mogelijk is. Dit heeft in de regel een positief effect op de luchtkwaliteit.

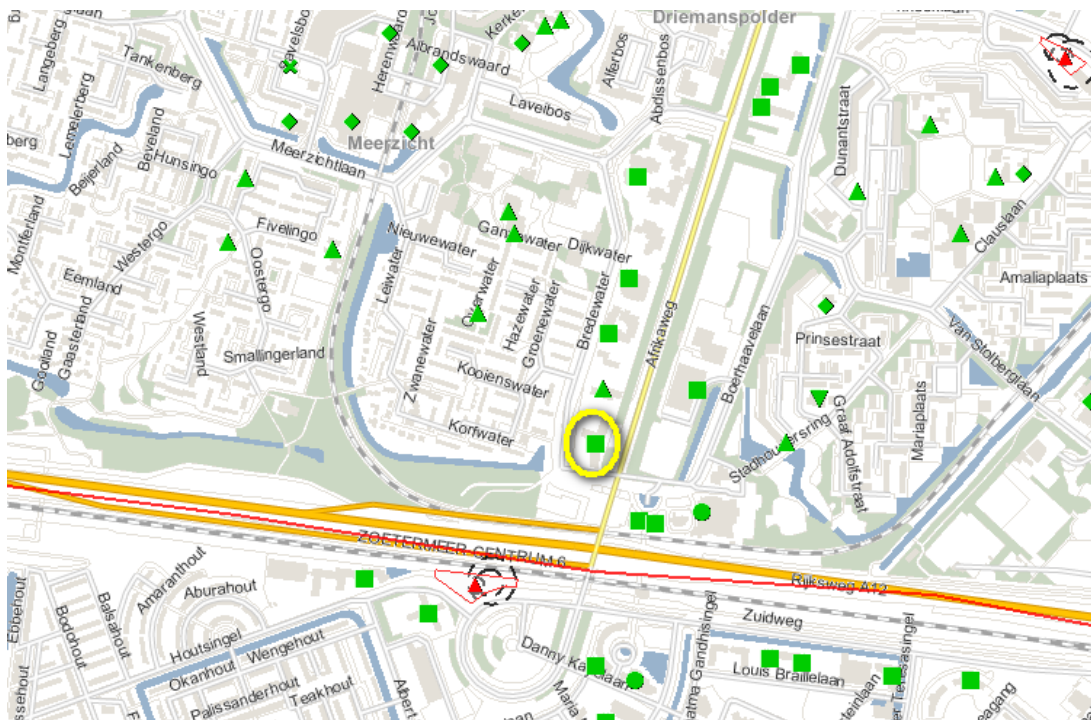
Voor het overige betreft de herinrichting geen ontwikkeling waarvoor ingevolge het ‘Besluit niet in betekenende mate bijdragen’ een luchtkwaliteitsonderzoek vereist is.

10.4 Externe veiligheid

Blijkens de risicokaart van de provincie Zuid-Holland is de betrokken locatie niet gelegen in een risicocontour. Dichtstbijzijnde risicovolle inrichting betreft het tankstation. Echter de contouren daarvan komen niet over de Rijksweg heen. Er is evenmin sprake van (hogedruk) gasleidingen in de omgeving.

De Rijksweg is eveneens aangemerkt als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Enkel voor de plaatsgebonden risico 10^{-8} -contour wordt een effectafstand aangehouden van 86 meter. De onderhavige locatie ligt op circa 130 meter uit de rand van de snelweg. De herinrichting van het parkeerterrein heeft geleid tot een beter overzicht over het terrein en een betere verharding, waardoor de vluchtmogelijkheden zijn verbeterd.

Al met al vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering om medewerking te geven aan onderhavig plan. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.



11. Economische uitvoerbaarheid

11.1 Algemeen

Het herinrichtingsplan betreft een particuliere ontwikkeling op eigen grond. De uitvoering kwam niet ten laste van de publieke middelen. Vanuit dit oogpunt gezien was het plan economisch uitvoerbaar.

Onderhavig bouwplan betreft voorts geen plan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, waardoor een exploitatieplan in dit geval niet vereist is.

11.2 Planschade

Een ander aspect dat in het kader van de economische uitvoerbaarheid dient te worden beoordeeld, is de vraag of er aanleiding bestaat voor omwonenden om vergoeding te vragen van schade die volgens artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet voor hun rekening dient te blijven. Bij de beoordeling van verzoeken om schadevergoeding ex artikel 6.1 Wro is het van belang om te bezien of er sprake is van een wijziging van een planologisch regime, waardoor een belanghebbende in een nadeliger positie is komen te verkeren, ten gevolge waarvan hij schade lijdt of zal lijden.

Plannen die zullen worden gerealiseerd door toepassing te geven aan artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening moeten worden vergeleken met het thans geldende planologische regime. Niet de feitelijke situatie is daarbij van belang, maar wat op grond van het geldende bestemmingsplan maximaal kan worden gerealiseerd, ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden of dat verwezenlijking voor de hand heeft gelegen, bijvoorbeeld gezien privaatrechtelijke verhoudingen. Zo er sprake is van nadelige planologische mutatie, dan kan de daaruit mogelijk voortvloeiende schade per peildatum, in casu het moment van het in werking treden van het bestemmingsplan, worden vastgesteld. Aansluitend moet worden beoordeeld of de schade redelijkerwijs geheel of gedeeltelijk ten laste van eventuele aanvragers om planschadevergoeding behoort te blijven.

Eventuele planschade voortvloeiend uit de realisering van onderhavig plan, zal door middel van het sluiten van een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer van het plan worden afgedekt.

Zo er planologisch nadeel aanwezig is, zal dit door middel van een dergelijke overeenkomst onder de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer worden gebracht.

11.3 Planologische mutatie en beoordeling planschaderisico

Door de verwezenlijking van het herinrichtingsplan is het verharde oppervlakte toegenomen, terwijl het oppervlak aan groen is verkleind. Echter in het bestemmingsplan is verder geen specifiek type groen gegarandeerd. Evenmin is een specifieke locatie voor het groen voorgeschreven. Om die reden bestaat er geen aanspraak op groen dat een bepaalde rol in het kader van afscherming of uitzicht kan vervullen. In zoverre hoeft dan ook geen rekening te worden gehouden met een risico op planologisch nadeel als uitvloeisel van de regularisatie van de herinrichting.

De ontwikkeling heeft verder geen significante gevolgen voor de gebruiksintensiteit van het perceel. De hoeveelheid parkeerplaatsen is immers hoegenaamd hetzelfde gebleven. Enkel de individuele afmetingen van de parkeerplaatsen zijn vergroot.

In de directe omgeving van het perceel zijn er daarbij ook geen functies aanwezig waarvoor de onderhavige ontwikkeling direct merkbaar is geweest.

12. Plaatsing fietsenstalling

Om voldoende parkeercapaciteit voor fietsers en scooterrijders uit de omgeving te bieden is een extra fietsenstalling aan de voorzijde van het pand gerealiseerd met een oppervlakte van 500 x 700 cm.

Naast de gewenste uitbreiding van capaciteit biedt deze aan de voorzijde gelegen fietsenstalling een groter gevoel van veiligheid voor de vooral vrouwelijke medewerkers die in de avonduren werken en in het donker naar hun rijwiel moeten lopen. Met deze aanvraag wordt daarom tegelijkertijd goedkeuring voor de bouw van de fietsenstalling aangevraagd.

13. Conclusie

Het plan is economisch uitvoerbaar en ook maatschappelijk moet het plan uitvoerbaar worden geacht. Gesteld kan worden dat het plan ruimtelijk goed inpasbaar is in de bestaande omgeving. Met het plan is een kwaliteitsslag gemaakt die de leefbaarheid en met name de sociale veiligheid heeft vergroot.

1. Bijlagen

Tekening oorspronkelijke toestand

Tekening bestaande toestand