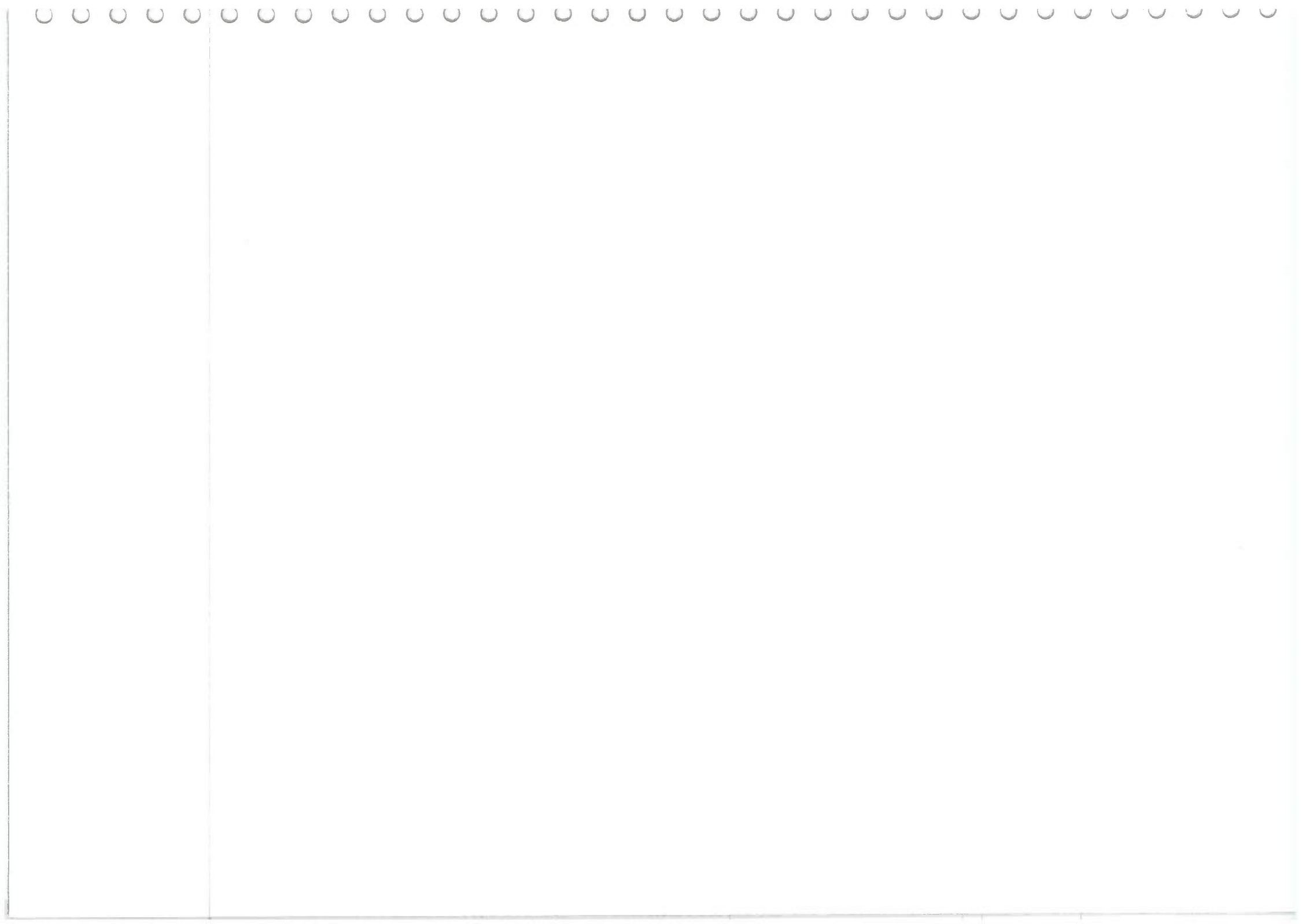
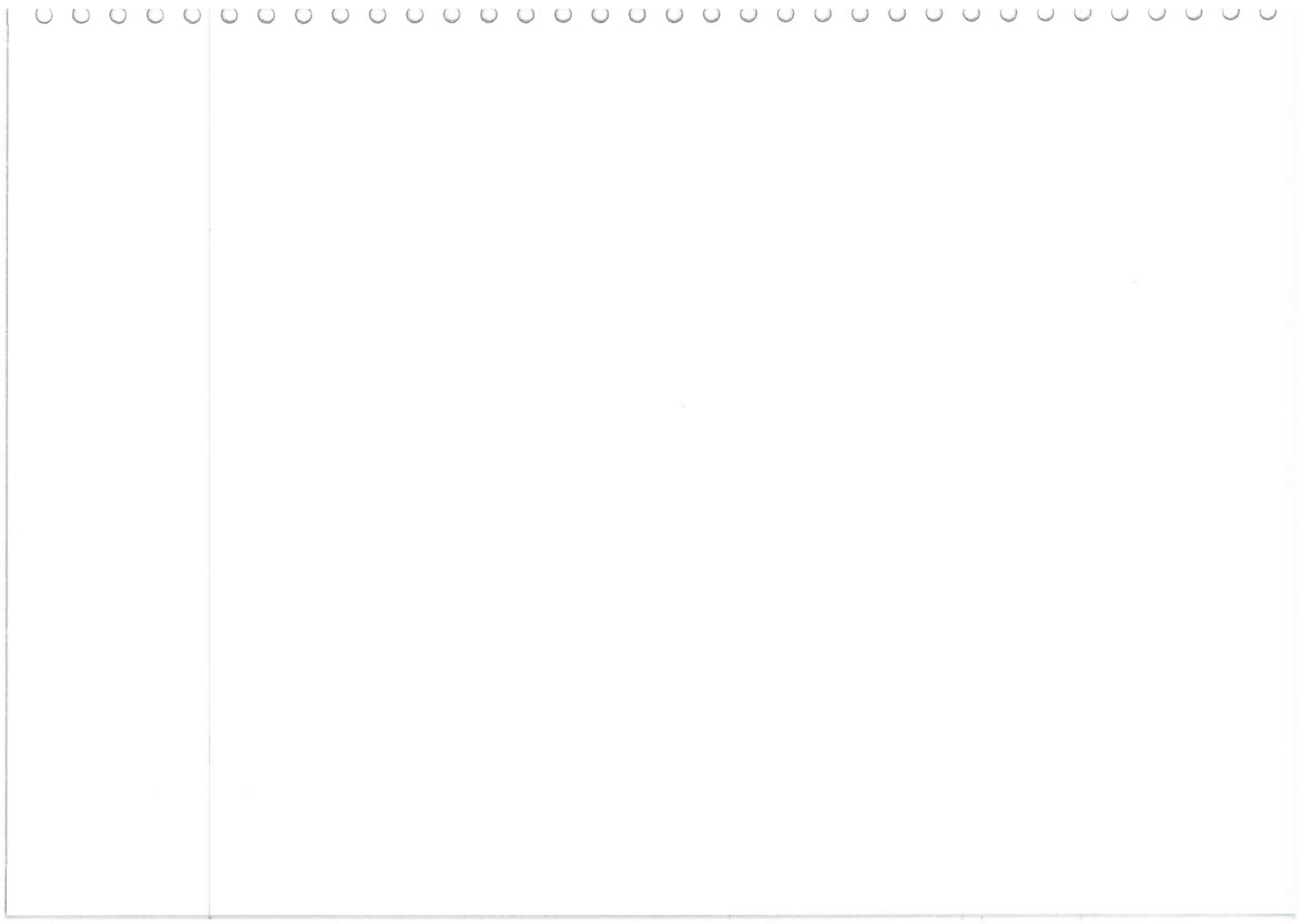


INHOUD

	<u>Pag.</u>
1. INLEIDING	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Aanleiding tot planherziening	3
1.3 Doelstellingen van het plan	3
1.4 Planbegrenzing	4
2. BESCHRIJVING VAN DE WIJK	5
2.1 Ligging plangebied in omgeving	5
2.2 Wijkopbouw	5
2.2.1 Uitgangspunten	5
2.2.2 Analyse programma	6
2.3 Ruimtelijke analyse en beeldkwaliteit	9
2.3.1 Structuur	9
2.3.2 Verkeer	11
2.3.3 Groen, water en recreatie	13
2.3.4 Verkaveling en woonomgeving	13
2.3.5 Samenvatting en conclusies	14
3. PLANBESCHRIJVING	17
3.1 Hoofdpzets	17
3.2 Verkeer en vervoer	18
3.2.1 Autoverkeer	18
3.2.2 Langzaam verkeer	19
3.2.3 Openbaar vervoer	20
3.2.4 Verkeersveiligheid	20
3.2.5 Parkeren	21
3.3 Ontwikkelingsgebieden	23
3.3.1 Noordhove-eiland	23
3.3.2 Uitbreiding wijkcentrum e.o.	26
3.3.3 Westelijke wijktoegang	26
3.3.4 Accenten Planbaan	26
3.3.5 Hoek Ruimtebaan-Niemeyerruimte-Da Sangalloruimte	27
3.4 Uitbreidbaarheid bestaande bebouwing	27
3.5 Aan huis verbonden economische activiteiten	28
3.6 Nieuw te realiseren programma	29
4. MILIEU EN LEEFKWALITEIT	30
4.1 Geluidhinder	30
4.2 Bodemkwaliteit	31
4.3 Energie	31



	Pag.
5. JURIDISCHE VORMGEVING	33
5.1 Planvorm	33
5.2 Hoofdopzet en samenhang	33
5.3 Bestemmingen	34
5.4 Bouwen	35
5.4.1 Algemeen Begrippenkader	35
5.4.2 Bebouwingstypologie	35
5.4.3 Bebouwingspercentages	35
5.4.4 Situering bebouwing	36
5.4.5 Hoogteregeling	38
5.4.6 Flexibiliteitsbepalingen	40
5.5 Aan huis verbonden beroep of bedrijf	47
6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	49
7. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	50
8. OVERLEG EX ART. 10 B.R.O.	51



1. INLEIDING

1.1 Algemeen

In de ontwikkeling van Zoetermeer vormt Noordhove, na de wijken Dorp, Driemanspolder, Palenstein, Meerzicht, Buytenwegh de leyens en Seghwaert, de vijfde woonwijk. Noordhove is de meest noordoostelijk gelegen woonwijk van Zoetermeer.

De wijk, welke grotendeels is ontwikkeld voor de opvang van de eigen woningbehoefte, is voor zover het de eerste fase betreft, voor het grootste deel gerealiseerd in de periode 1985 - 1990. De afronding van Noordhove, aan de oostzijde van het reeds gerealiseerd gedeelte, is thans in uitvoering; hiervoor is een apart bestemmingsplan opgesteld.

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan Noordhove 1985, zoals vastgesteld door de raad op 28 oktober 1985, gedeeltelijk goedgekeurd door gedeputeerde staten bij besluit van 9 december 1986, nr. B 23870/I. Bij Koninklijk Besluit van 20 juli 1988, no. 156, is het bestemmingsplan gedeeltelijk goedgekeurd en onherroepelijk geworden. In dit bestemmingsplan heeft het nieuwe woongebied een door burgemeester en wethouders nader uit te werken bestemming "woondoeleinden (UW)" gekregen. Voor een groot deel van de wijk hebben dergelijke uitwerkingen echter niet plaatsgevonden. Tot aan het moment van rechtskracht verkrijgen van het bestemmingsplan is de bebouwing gerealiseerd met toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Nadien is bebouwing grotendeels totstandgekomen door toepassing van artikel 33 van de bestemmingsplanvoorschriften, i.c. een voorlopige uitwerking met een verklaring van geen bezwaar van gedeputeerde staten. (binnensplanse anticipatie)

Een zestal kleine gebieden is gerealiseerd op basis van een uitwerkingsplan.

1.2 Aanleiding tot planherziening

Voor de delen van de wijk welke zijn gerealiseerd door middel van anticipatie-procedures, zijn er geen rechtstreekse (ver)bouwmogelijkheden. Mede hierdoor is een herziening van het bestemmingsplan gewenst. In deze herziening wordt aandacht besteed aan:

- de invulling van een aantal bouwlocaties;
- de invloeden van de afronding van de wijk in oostelijke richting op het plangebied;
- de mogelijkheden voor uitbreiding aan de bestaande (woon)bebouwing overwegend naar aanleiding van particulier initiatief.

Met dit plan wordt tevens het planologische gat hersteld dat is ontstaan door het deels onverbindende bouwvoorschrift dat opgenomen was in een deel van de uitwerkingsplannen voor het plangebied van Bestaand Noordhove.

1.3 Doelstellingen van het plan

Aan het voorliggend bestemmingsplan liggen de onderstaande uitgangspunten en doelstellingen ten grondslag:

- scheppen van een juridisch-planologische regeling, waardoor het oorspronkelijk (ver)bouwverbod wordt opgeheven;
- behoud en versterking van de aanwezige kwaliteiten in de wijk;
- benutten van potenties om de kwaliteit van de wijk te verbeteren;
- inspelen op de voor dit plangebied relevante elementen, welke verband houden met de afronding van de wijk in oostelijke richting.

1.4 Planbegrenzing

Het plangebied omvat het gehele bestaande gebied van Noordhove, de nieuwe woningbouwlocatie Noordhove-eiland en de noordwestrand van Seghwaert.

Het plangebied wordt globaal begrensd door: aan de zuidwestzijde de Reeweide en het wijkpark Seghwaert, aan de noordwestzijde de Aziëweg, aan de noordzijde de toekomstige Noordhovense Plas, en aan de oostzijde de grens met de in ontwikkeling zijnde afrondende fase van Noordhove.

2. BESCHRIJVING VAN DE WIJK

2.1 Ligging plangebied in omgeving

De wijk Noordhove vormt de stadsrand van Zoetermeer aan de noordzijde. Aan de oostzijde van de geplande afronding van de wijk, ligt de kern Benthuisen.

Als overgang van de stadswijk naar het open Zuid-Hollands landschap en als buffer naar de bebouwingskern van Benthuisen zijn, ten noorden en oosten van de wijk, twee plassen aangelegd: de Noordhovense Plas en de Benthuiserplas. De deels binnen het plangebied gelegen Noordhovense Plas vormt een overgang tussen de, ten westen ervan gelegen, voornamelijk op intensieve recreatie gerichte Zoetermeerse Plas en de ten oosten van de wijk geplande Benthuiser Plas, welke een meer natuurlijk karakter zal krijgen.

Het westelijk gedeelte van de wijk grenst aan het recreatiegebied Noord-Aa, waarvan het ruimtelijk wordt gescheiden door de Aziëweg.

Ten zuidwesten van het plangebied ligt het noordelijk wijkpark van Seghwaert.

2.2 Wijkopbouw

2.2.1 Uitgangspunten

De wijk is ontwikkeld op basis van onderstaande vijf uitgangspunten.

1. *Een hoekverdraaiing van 45° tussen de zuidwestelijke grenslijn met Seghwaert en de noordgrens*
De opzet kent een hoekverdraaiing van 45 graden tussen de grenslijn met Seghwaert en de noordgrens met het plassegebied. Hierdoor heeft de wijk een driehoekige hoofdvorm, in de vorm van een "taartpunt". Dit levert binnen de wijk markante ruimten op.
Aan de westzijde vormt de singel in de 45°-knik een driehoekig park op. Ook in de wegenstructuur is deze lijn duidelijk herkenbaar.
Het wijkpark heeft dezelfde taartpuntvorm als de wijk als geheel. Bij de inrichting van het wijkpark is rekening gehouden met de radialen en tangentialen.
2. *Een circulerend verkeerssysteem*
Bij het ontwerpen van de wijk is gekozen voor een circulerend verkeersstelsel. Een belangrijk kenmerk hiervan is een doorkruisbaarheid in alle richtingen en integratie van alle verkeersfuncties. Het wegennet is gebaseerd op basis van een raster van ca. 300 x 300 meter.
3. *Eén centrum met daaraan gekoppeld het wijkpark*
Gezien de beperkte omvang en de compacte vorm van de wijk is volstaan met één centrum.
Aan de drie hoekpunten van de wijk bevinden zich drie groengebieden met een recreatieve functie op wijkniveau nl. de twee noordelijke wijkparken van Seghwaert en de Noordhovense Plas. Hierdoor lag het voor de hand om het wijkpark van Noordhove centraal in de wijk te situeren, gekoppeld aan het wijkcentrum.

4. *Een gezoneerde opbouw vanaf de grens met Seghwaert naar de noordrand*
De zuidwestrand sluit qua stedenbouwkundige opzet en infrastructuur aan bij die van de aangrenzende bebouwing in de woonwijk Seghwaert. Hier treft men in hoofdzaak een verkaveling aan volgens het gesloten bouwblok-principe. Het centrale deel van de woonwijk kent een gesloten verkaveling, met een traditionele opbouw, waarbij de woningen grotendeels rug aan rug zijn gesitueerd. De oostrand kan nog als een aparte zone worden beschouwd, waar de verkaveling de gebogen lijnen volgt. De noordrand vormt een front naar de Zoetermeerse Plas en de Noordhovensse Plas. Hier is ernaar gestreefd om door middel van meer open bebouwing een relatie te scheppen tussen de woonwijk en het noordelijk gelegen plassengebied. Aan de westrand komen de verschillende verkavelingsvormen bijeen: de gesloten verkaveling, de half open strokenbouw en de vrijstaand bebouwing op vrije sectorkavels.
5. *Buurteenheden met buurtparken*
Naast het cirkelsegmentvormige deel waarin het wijkpark is gesitueerd, is de wijk opgebouwd uit drie buurteenheden met ieder een buurtpark van ca. 1 hectare. Hierdoor heeft elke eenheid op loopafstand buurtgroen. De twee noordelijk van het wijkpark gelegen buurten hebben een vierkante vorm (300 x 300 m); de westelijk gelegen woonbuurt is meer driehoekig van vorm.

2.2.2 Analyse programma

Grondgebruik¹

Het grootste gedeelte van het plangebied is gerealiseerd.

Het gerealiseerd grondgebruik is weergegeven in de onderstaande tabel.

Gerealiseerd grondgebruik, uitgedrukt in m²

uitgeefbaar woningbouw (2.172 woningen)	277.347
spread-/blokgroen	34.194
buurtgroen	28.838
buurt-/woonstraten	108.642
wijkgroen (incl. schooltuinen)	69.692
wijkwegen	62.608
water	24.422
basisscholen	11.310
kerk/sporthal/gezondheidscentrum	8.275
wijkcentrum, eerste fase	8.530

633.858

Samenvattend: per woning

uitgeefbaar	127,69
groen/water	72,35
verharding	78,85

¹ Het grondgebruik is gebaseerd op de situatie uit 1996

Binnen het plangebied is nog een aantal locaties te realiseren:

Locatie Rosweide	7.207 m ²
vrachtwagenparkeerterrein	4.932 m ²
witte vlekken	3.215 m ²
wijkcentrum, tweede fase	1.213 m ²
	650.425 m ²

In deze analyse van het grondgebruik is niet opgenomen:

- Noordhove-eiland;
- het water, ten noorden van het reeds gerealiseerde gedeelte van NC;
- de groenvoorziening, aan de oostzijde van het sportterrein Start'85 (t.h.v. Rosweide).

Gerealiseerde woningen²

In het plangebied zijn 2.172 woningen gerealiseerd, waarvan ca. 85% ongestapeld en ca. 15 % gestapeld. Het totaal uitgegeven terrein voor woningbouw bedraagt 277.347 m².

Per woningcategorie zijn gerealiseerd:

<u>financieringscategorie</u>	<u>aantal</u>	<u>%</u>
woningwet	816	37,6
premiehuur	368	16,9
premiekoop	839	38,6
vrije sector	149	6,9
totaal	2172	100,0

In deze tabel zijn de inmiddels gerealiseerde woningen op een aantal locaties (nog) niet opgenomen, het betreft:

- Noordhove-eiland;
- Rosweide;
- hoek Planbaan -Lijnbaan.

Gerealiseerde voorzieningen³

Wijkcentrum

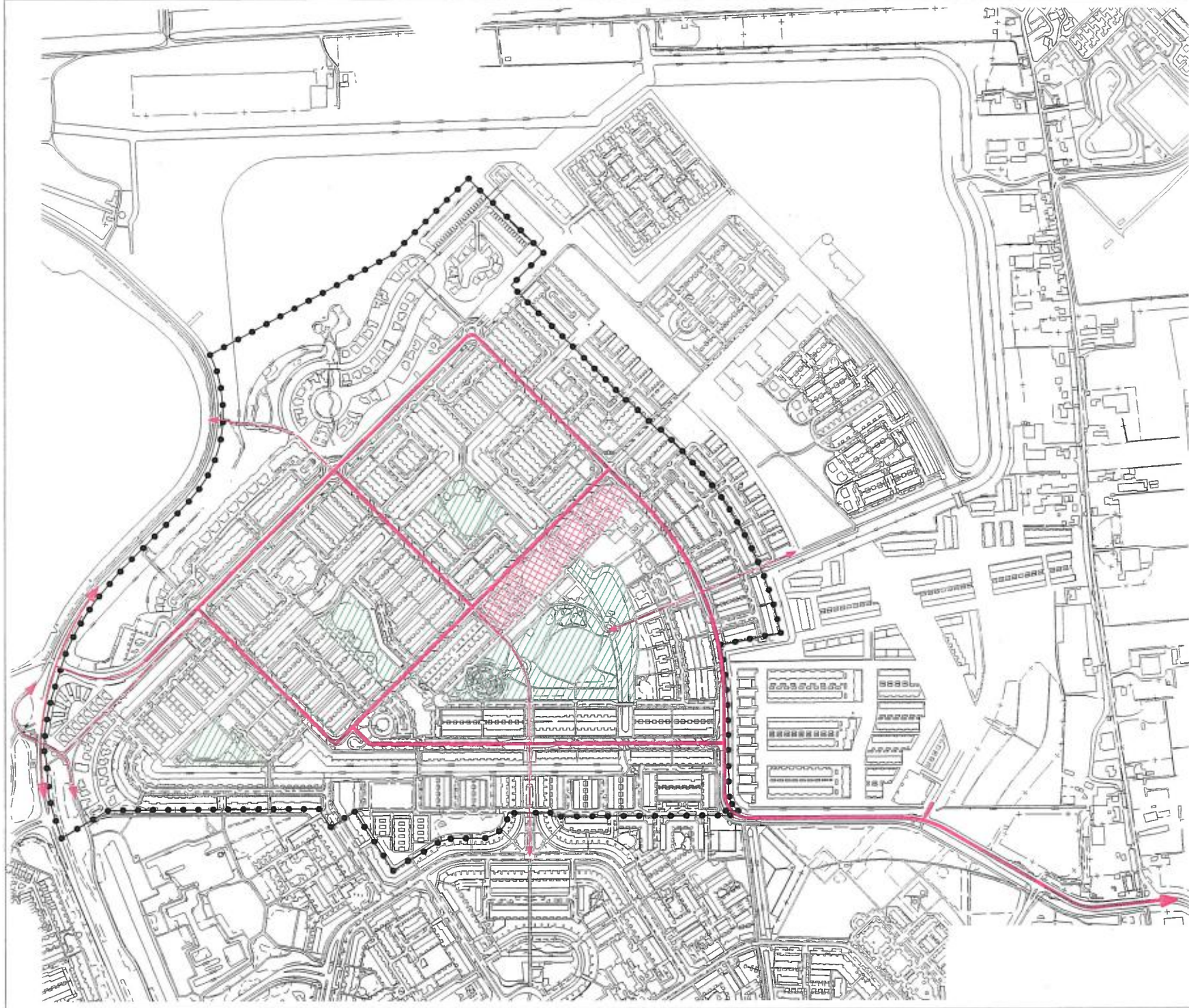
In het wijkcentrum is 1574 m² bedrijfsvloeroppervlak aan detailhandel gerealiseerd. Daarnaast omvat het centrum een postagentschap en een kapper. In totaal is ca. 1700 m² b.v.o. gerealiseerd.

De recentelijk gerealiseerde uitbreiding van het winkelcentrum is hier (nog) niet in opgenomen.

² Het woningbouwprogramma is gebaseerd op de situatie uit 1996

³ De gerealiseerde voorzieningen zijn gebaseerd op de situatie uit 1996





VERKLARING

 PLANGRENS

0 50 100 150 200



Gemeente
Zoetermeer
Stadsverken
Afdeling Plannen

Bestemmingsplan
Bestaand Noordhove



schied:
datum: 10-03-1998



Scholen

Binnen het plangebied bevinden zich twee basisschoollocaties, aan de Lijnbaan en het Bijvoetplan. Deze locaties omvatten:

locatie Lijnbaan:

- 8 lokalen en 1 speellokaal + 4 noodlokalen op R.K.-grondslag;
- 14 lokalen en 2 speellokalen als openbare basisschool;

locatie Bijvoetplan:

- 8 lokalen en 1 speellokaal + 6 noodlokalen op P.C.-grondslag.

Overige voorzieningen

Daarnaast zijn in de wijk gerealiseerd:

een kerkgebouw, gezondheidscentrum, buurthuis, peuterspeelzaal en sporthal.

Als ongebouwde speel- en sportvoorzieningen zijn gerealiseerd:

- 17 kleuterspeelplaatsen;
- 4 jeugdspeelplaatsen;
- 3 trapvelden;
- 5 verharde velden;
- een tennisbaan.

2.3 Ruimtelijke analyse en beeldkwaliteit

2.3.1 Structuur

Bij de ontwikkeling is veel belang gehecht aan de herkenbaarheid en eigen identiteit van de wijk en/of buurt als geheel. Dit heeft ertoe geleid dat de wijk een heldere en ruime opzet kent. De wijk is kenmerkend voor de stedenbouw van de jaren 1980.

De stedenbouwkundige opzet is gebaseerd op drie hoofdelementen:

- een stelsel van openbare hoofdruimten waarin zijn gelegen:
 - . de wijkontsluitingswegen
 - . hoofdwegen voor langzaam verkeer
 - . wijkpark en de buurtparken
 - . het stelsel van singels
- de hiertussen gelegen bebouwingsmassa, in hoofdzaak bestaande uit woningbouw met bijbehorende woonstraten en/of woonpaden;
- bijzondere bebouwing, welke de wijkstructuur markeert.

Deze elementen vormen tezamen de dragerstructuur van de wijk.

Openbare hoofdruimten

Door de heldere ruimtelijke opzet van verharde en groene dragers is de oriëntatie in de wijk in het algemeen goed. Men krijgt een gevoel van overzichtelijkheid en ruimtelijkheid. De lange lineaire hoofdstraten met hun identieke profielen doen evenwel nogal saai aan. Het soms erg brede profiel van de hoofdwegen wordt gedomineerd door de vele diagonale parkeerplaatsen. De aanwezige laanbeplanting draagt niet bij tot een visuele ver smalling van het profiel, door de geringe afstand van de beplanting tot de bebouwing.

De (westelijke) entree van de wijk aan de Aziëweg wordt in de huidige situatie ruimtelijk onvoldoende ondersteund. De entree van de wijk wordt begeleid door een vrachtwagenparkeerplaats en een woonwagenlocatie. Hier ontbreekt een markant punt dat een aanduiding is van deze toegang.

De aansluitingen van de buurtontsluitingen op de wijkontsluitingsweg(en) worden, o.m. door identieke profielen en toegepast materiaal alsmede de eentonigheid van de aan-

grenzende bebouwing, onvoldoende ruimtelijk begeleid en gemarkeerd.

Door de scheiding van twee ruimtelijke systemen, t.w. het circulerend verkeerssysteem van wijk- en buurtwegen, met een bundeling van alle verkeerssoorten, en het groen- en watersysteem dat nagenoeg van (gemotoriseerd) verkeer is gevrijwaard, worden stenige stedelijke verkeersruimten, die relatief druk zijn, gescheiden van groene recreatieve verblijfsruimten, die relatief rustig zijn. Dit levert een positief te waarderen verschil in beeld en sfeer op, wat de belevings- en gebruikswaarde ten goede komt. De groene ruimten in de vorm van een wijkpark en de buurtparken vormen hierdoor herkenbare 'oases' tussen de bebouwing. Ook het waterloopstelsel levert een belangrijke bijdrage aan de ruimtelijke en belevingskwaliteit van de wijk.

De interne langzaam verkeersstructuur en de waterstructuur zijn zoveel mogelijk gekoppeld aan de groenstructuur, en vormt hierdoor ook een verbinding tussen de verschillende buurtparken.

Bebouwingsmassa

Gebouwde voorzieningen

Het centrum manifesteert zich ruimtelijk niet als zodanig. Het wijkcentrum mist naar buiten toe uitstraling door de te geringe bouwmassa en de gesloten wanden. De winkels zijn bereikbaar vanuit een gemeenschappelijke binnenruimte met een centrale toegang, waardoor het wijkcentrum als het ware naar binnen is gekeerd.

De recentelijk gerealiseerde nieuwbouw van het winkelcentrum heeft meer uitstraling en is beter herkenbaar als winkelcentrum.

Andere gebouwde voorzieningen, zoals het kerkgebouw, zijn goed herkenbaar. Het gebouw waarin het gezondheidscentrum is gevestigd, heeft een sterke identiteit.

Woningen

De bebouwingsmassa bestaat voornamelijk uit laagbouw in de vorm van geschakelde eengezinswoningen met tuinen. Een groot aantal woningen is met de tuin op het water georiënteerd. Het wonen aan het water wordt als zeer positief ervaren.

De woonbebouwing is over het algemeen 2 à 3 lagen hoog. Dit levert een, naar huidige inzichten, vrij monotoon beeld op. Dit monotone beeld wordt, met name in het middengebied van de wijk, nog versterkt door de op veel plaatsen haaks op de ontsluitingswegen gerichte verkaveling.

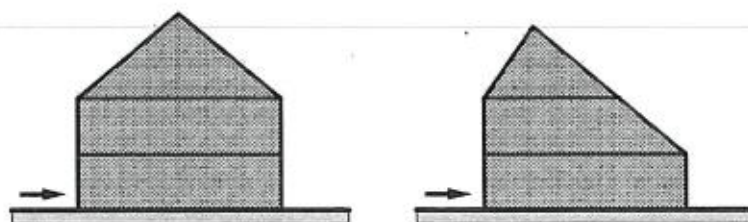
Aan de west- en noordrand van de wijk is een aantal vrijstaande en halfvrijstaande woningen gerealiseerd.

Verspreid in de wijk is een aantal gestapelde woningen gerealiseerd en een wooncomplex voor ouderen. Deze vormen de hoogteaccenten in de wijk.

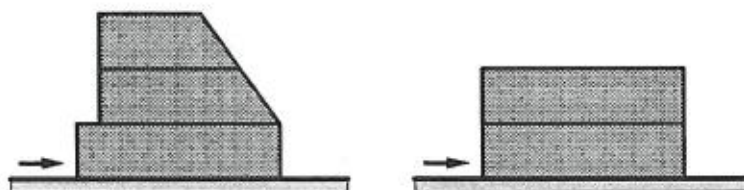
Het 9-lagen hoge appartementencomplex aan de Da Sangalloruimte is qua massa ten opzichte van de overige bebouwing erg hoog en daardoor erg beeldbepalend in de wijk.

Het plangebied omvat twee woonwagenlocaties, waarvan één aan de noordwestrand is gesitueerd, en één binnen de woonwijk aan de Griffinruimte.

De architectuur van de laagbouwwoningen in de wijk is globaal in te delen in twee categorieën, traditionele en kubische, waarbij de bouwvorm aan de zijde van de openbare ruimte bepalend is. Met traditionele architectuur worden de woningen aangeduid met diverse kapvormen.



traditionele architectuur



kubische architectuur

Kubische architectuur staat voor woningen met platte daken. Deze twee vormen zijn verspreid over de wijk. Op een aantal plaatsen komt een combinatie voor, of is een combinatie gewenst van traditionele architectuur met kubische accenten. Qua materiaalgebruik is er overwegend gebruik gemaakt van baksteen in lichte kleuren.

2.3.2 Verkeer

Algemeen

Noordhove heeft een heldere verkeerstructuur, de opbouw zorgt voor een goede oriëntatie. Er is gekozen voor een vrij grootschalige rasterstructuur. Dit heeft geleid tot een eenvoudige stedenbouwkundige opzet, met lange rechtstanden. De rasters zijn 300 x 300 meter en zijn daarmee qua maaswijdte zowel geschikt voor de ontsluiting voor autoverkeer, langzaam verkeer als busverkeer. Het aantal woonerven is minimaal. Wel is gebruik gemaakt van het fenomeen woonpaden.

De scheiding van verkeerssoorten is over het algemeen duidelijk. De verkeersluwe woonstraten en erven worden zeer gewaardeerd. Het fietspadennet wordt als plezierig ervaren.

Autoverkeer

Noordhove wordt voor autoverkeer ontsloten vanaf de Aziëweg (via de Planbaan) en vanaf de Oostweg (via Stephensonstraat, Edisonstraat, Ruimtebaan en Schansbaan). De ontsluiting vanuit de stad is goed. De ontsluiting van buiten de stad (m.n. vanuit noordelijke richting) is matig tot slecht vanwege het ontbreken van regionale weginfrastructuur. De verschillende delen van de wijk zijn voor autoverkeer goed bereikbaar.

De rechtstanden in de wijkwegen zijn lang. Om de lange rechtstanden enigszins te onderbreken, zijn om de 300 meter verkeerstechnische oplossingen toegepast om de snelheden te drukken. Dit heeft echter onvoldoende effect omdat de vormgeving ten behoeve van bus- en vrachtverkeer, voor personenauto's, te ruim is.

Er zijn vrij veel klachten over te hoge snelheden op de wijkwegen. Dit is vooral een subjectieve beleving, die overigens wel om maatregelen vraagt. Met name op kruisingen met langzaam verkeersroutes leidt dit soms tot conflicten. De hiërarchie in de wegenstructuur is soms onduidelijk vanwege identieke profielen en identiek materiaalgebruik.

Recentelijk zijn er enkele maatregelen getroffen teneinde de rijsnelheid van het autoverkeer te beperken.

Het Berlageplan, de woonbuurt ten noorden van de Planbaan, is in de huidige situatie slechts ontsloten via één inprik. Hierdoor is de kans groot dat het Berlageplan bij calamiteiten niet goed bereikbaar is.

Langzaam verkeer

De langzaam verkeersstructuur is vrij uitgebreid van opzet en wordt als plezierig ervaren. Met name de verbindingen met de rest van de stad en de recreatieve uitloopgebieden zijn goed. Binnen de wijk ontbreken een aantal schakels. De kruisingen van de fietsroutes met het wijkwegennet vormen aandachtspunten, vooral gevoerd door subjectieve onveiligheid als gevolg van de 'hoge' snelheden van het autoverkeer.

Het gecombineerde fiets-/voetpad tussen de Nervilijn en de Delouvrierruimte (2,70 m. breed in grijze tegels) geeft aan voetgangers het gevoel dat fietsers er niet op thuis horen, terwijl het als fietspad staat aangegeven. Vanaf deze fietsroute langs de singel in zuidelijke richting ontbreekt een fietspad.

Bij voetgangersbruggen treedt vaak misbruik op door fietsers, met als gevolg dat er sluisjes worden geplaatst die op hun beurt de continuïteit voor de voetgangers (m.n. rolstoelgebruikers en ouders met kinder- en wandelwagens) beperken.

Vanaf de Rosweide naar de Lijnbaan worden door fietsers twee routes over trottoirs gebruikt als sluiproute door het ontbreken van een directe fietsverbinding. Ook op de voetpaden tussen de Rogerslijn en het Duikerpad en tussen de Rosweide en de Schapenweide wordt regelmatig gefietst. Dit kan echter niet als knelpunt worden aangemerkt. Een aantal plateaus is uitgevoerd in dezelfde bestrating als de voetpaden. Dit is voor kinderen onduidelijk omdat ze niet in de gaten hebben dat ze een woonstraat oversteken.

Het Berlageplan heeft te smalle trottoirs en de 5,00 meter opstellengte voor de garages is te gering, waardoor een gedeelte van de geparkeerde auto's het toch al smalle trottoir geheel of gedeeltelijk blokkeren.

Openbaar vervoer

Noordhove wordt met openbaar vervoer ontsloten door middel van een stadsbus. Het betreft lijn 70 die vanaf het centrale busstation en het station van de Zoetermeer Stadslijn "Centrum-west" via de Aziëweg bij de kruising Aziëweg – Planbaan de wijk Noordhove inrijdt. In Noordhove rijdt de stadsbus via de Planbaan, Schansbaan, Ruimtebaan en Lijnbaan weer naar de Aziëweg (en vervolgens weer naar "Centrum-west"). De stadsbus vertrekt 1 keer per kwartier vanaf "Centrum-west".

De bediening van Noordhove met openbaar vervoer is minder hoogwaardig dan die delen van de stad die worden ontsloten door de Zoeter Stadslijn; niettemin zorgt de routing door de wijk - gegeven deze situatie - voor een goede ontsluiting.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen in de wijk Noordhove is gering. In de periode 1998 t/m 2000 registreerde de politie 124 verkeersongevallen, waarvan 18 met letsel. Van de geregistreerde ongevallen in Noordhove waren geen voorrang geven en onvoldoende afstand houden de meest voorkomende toedrachten. Als gekeken wordt naar de letselongevallen zijn de drie meest voorkomende toedrachten geen voorrang geven (6 ongevallen in de periode 1998 t/m 2000), onvoldoende afstand houden (3 ongevallen) en slippen (2 ongevallen).

Op een tweetal locaties in Noordhove hebben meer dan 5 ongevallen plaatsgevonden in de periode 1998 t/m 2000; kruising Ruimtebaan – Lijnbaan/ Haussmannruimte en op de Zegwaartseweg. Met betrekking tot de ongevallen met letsel kan geconcludeerd wor-

den dat de meeste ongevallen (2 ongevallen in de periode 1998 t/m 2000) hebben plaatsgevonden op de kruising Planbaan – Lijnbaan.

Ondanks het geringe aantal verkeersongevallen in de wijk Noordhove is wel op een plaats sprake van een subjectieve beleving van verkeersonveiligheid onder andere door hoge snelheden van het autoverkeer in relatie tot de oversteekbaarheid en onveiligheid voor fietsers en voetgangers.

Parkeervoorzieningen

Het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen in Noordhove is nog gebaseerd op de parkeernormen van de Parkeernota 1981. Rondom de scholen is, als gevolg van halen en brengen, sprake van parkeerproblemen.

Van een hoge parkeerdruk is sprake in het gebied Schapenweide/Veulenweide en het gebied Ponyweide.

2.3.3 Groen, water en recreatie

De omgeving van de wijk is zeer aantrekkelijk, er zijn vele mogelijkheden voor recreatie in de directe omgeving. Het recreatiegebied Noord-Aa, met de Zoetermeerse Plas, is hierbij zeer belangrijk. De verbindingen vanuit de wijk (m.n. voor langzaam verkeer) naar het buitengebied zijn goed.

Aan de zuidwestzijde grenst het plangebied aan het noordelijk wijkpark van Seghwaert, waarvan de bewoners van het aangrenzende woongebied in Noordhove kunnen meeprofiteren.

In de wijk zelf is in ruime mate groen en water aanwezig, doelmatig ingericht en goed bereikbaar. Naast de aan de noordzijde gerealiseerde Noordhovense Plas en aan de oostzijde gerealiseerde Benthuiser Plas, heeft de wijk één wijkpark, drie buurtparken en een uitgebreid stelsel van singels. Aan de Rosweide bevindt zich nog een trapveld en een buurtgroenvoorziening.

Het wijkpark is gedimensioneerd op de wijk in zijn afgeronde vorm, en ligt hierin centraal. De oostelijke begrenzing van het wijkpark wordt gevormd door een verbrede watersingel, welke deel uitmaakt van de structuur van de wijk. Het westelijk gedeelte is ingericht als rosarium. Het middengebied heeft een open inrichting met ruimte voor speelweide en een trapveld. Het wijkpark is goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers.

De buurtparken bevinden zich binnen de drie woonclusters.

De combinatie van groen en water in de wijk geeft extra recreatieve kwaliteiten aan de groene ruimte.

2.3.4 Verkaveling en woonomgeving

De wijk is grotendeels verkaveld conform de als uitgangspunt gehanteerde gezoneerde opbouw, zoals beschreven in paragraaf 2.2.1.

De ruimtelijk-visuele kwaliteit van de buurteenheden als geheel is over het algemeen goed. De ruimtelijke samenhang is groot, de identiteit ten opzichte van elkaar is duidelijk. Bij een aantal woonblokken is een verkaveling toegepast dwars op de buurt- of wijkwegen. Hierdoor worden grote delen van wijk- en buurtwegen direct geconfronteerd met de kopse kanten van de bouwstroken, wat ten koste gaat van de ruimtelijke begeleiding van de hoofdstructuur van de wijk.

Sommige buurteenheden zijn opgebouwd uit een groot aantal woningen van hetzelfde type, waardoor de buurt zich kenmerkt door monotonie en saaiheid.

De in de woonbuurten opgenomen parkeerterreinen zijn niet allemaal efficiënt ingericht en nemen te veel (onnodige) ruimte in beslag.

De openbare ruimten zijn over het algemeen goed bruikbaar.

Er zijn voldoende groen- en speelvoorzieningen in de nabijheid aanwezig, waarvan veel gebruik wordt gemaakt. De buurtparken liggen ten opzichte van de verschillende blokken altijd op relatief korte afstand, en bieden allen ruimte voor speelvoorzieningen en een trapveld.

Naast de drie buurtparken, is aan de Rosweide nog een tweetal groenvoorzieningen gelegen, bestaande uit een parkje met een speelvoorziening voor kleinere kinderen en een trapveld.

Op blokniveau ligt, verspreid in de wijk, nog een aantal speelvoorzieningen voor de allerkleinsten.

De waterlopen geven een extra dimensie aan de aangrenzende woningen.

2.3.5 Samenvatting en conclusies

Als samenvatting van de hierboven weergegeven analyse is een balans opgemaakt van de kwaliteiten van de wijk en de elementen die nadere aandacht vragen. Deze zijn aangegeven op twee schaalniveaus nl. het (wijk)structuurniveau en het blokniveau.

(WIJK)STRUCTUURNIVEAU

Kwaliteiten

- wijk ligt in mooie omgeving: recreatiegebied Noord Aa en open polder, toekomstig plassengebied en (meer oostelijk) Bentwoud;
- goede verbindingen met de omgeving (ook voor het langzaam verkeer);
- heldere opzet van de wijk, goede oriëntatie;
- het groen in de wijk wordt erg positief gewaardeerd: zowel het wijkpark (rosarium) als de buurtparkjes binnen woonclusters en de groenvoorzieningen aan de Rosweide;
- positieve waardering en beleving van de watersingels binnen de wijk ;
- parkgroen en water doelmatig ingericht, vele mogelijkheden voor sport en spel;
- voldoende wijkvoorzieningen;
- goede bereikbaarheid in de wijk voor de auto;
- over het algemeen voldoende parkeergelegenheid;
- op een aantal ontbrekende schakels na, een goed langzaam verkeersnet binnen de wijk.

Aandachtspunten

- ontbreken van een goede ruimtelijke begeleiding van de (westelijke) entree van de wijk en van de gehele Planbaan;
- ook aan de oostzijde ontbreekt een duidelijke entree van de wijk;
- eentonige bebouwingswanden langs de hoofdstructuur, o.m. door de plaatselijk dwars op de wegenstructuur gerichte blokverkaveling;
- de afwijkende schaal van de bouwmasa van het flatgebouw aan de Ruimtebaan/Da Sangalloruimte;
- gebrek aan uitstraling van het wijkcentrum;
- lange lineaire hoofdstraten met identieke (te brede) profielen, veel diagonaal parkeren (ruimtelijke monotonie, subjectieve verkeersonveiligheid);
- overgangen/hiërarchie in wegenstructuur onduidelijk o.a. vanwege ontbreken van accenten en identiek materiaalgebruik;
- wijkwegen en kruisingen tussen wijkwegen en langzaam verkeersstructuur soms subjectief onveilig;
- eenzijdige ontsluiting Berlageplan;
- oversteekbaarheid Planbaan t.h.v. Berlageplan;

- onduidelijkheid status gecombineerd fiets-/voetpad tussen Pervilijn en Delouvrier-ruimte;
- gebrek aan speelmogelijkheden voor de oudere jeugd (hangplek).

BUURT-/BLOKNIVEAU

Kwaliteiten

- de ruimtelijke samenhang van de buurteenheden;
- de functionele samenhang binnen een blok (woningen, tuinen, bergingen, rijwegen en parkeerplaatsen);
- bruikbaarheid openbare ruimten;
- voldoende groen- en speelvoorzieningen in de nabijheid;
- de waterlopen, als extra dimensie voor de aangrenzende woningen.

Aandachtspunten

- in sommige blokken is de architectuur eentonig, te veel woningen van hetzelfde type;
- ondoelmatige inrichting parkeerterreinen (te groot ruimtebeslag, te veel verharding).

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat Noordhove haar kwaliteit en identiteit vooral ontleent aan de stedenbouwkundige hoofdropzet welke zich kenmerkt door helderheid en ruimtelijkheid. Daarnaast ontleent de wijk ook kwaliteit aan haar ligging aan de stadsrand en het plassegebied.

Het te strak doorvoeren van de stedenbouwkundige uitgangspunten heeft echter soms geleid tot ongewenste situaties, die niet altijd terug te schroeven zijn. In hoofdstuk 3 worden voorstellen ontwikkeld om, waar mogelijk, o.m. door gebruikmaking van de in het plangebied nog aanwezige potenties, de kwaliteit van de wijk te versterken.

3 PLANBESCHRIJVING

3.1 Hoofdopzet

Conform de doelstellingen van het plan omvat het plan waarborgen voor het behoud van de aanwezige kwaliteit, voorstellen voor verbetering van een aantal negatieve elementen waartoe de in het plangebied aanwezige potenties zo optimaal mogelijk zullen worden ingezet, en condities voor de afronding van de wijk in oostelijke richting.

Ter behoud van de aanwezige kwaliteit is een aantal structurele elementen in het plan vastgelegd. Het betreft hier aspecten als de groenstructuur, de watersingels.

De voorstellen tot verbetering komen enerzijds voort uit een analyse van de knelpunten en anderzijds uit mogelijkheden die in de wijk aanwezig zijn om de huidige situatie te verbeteren.

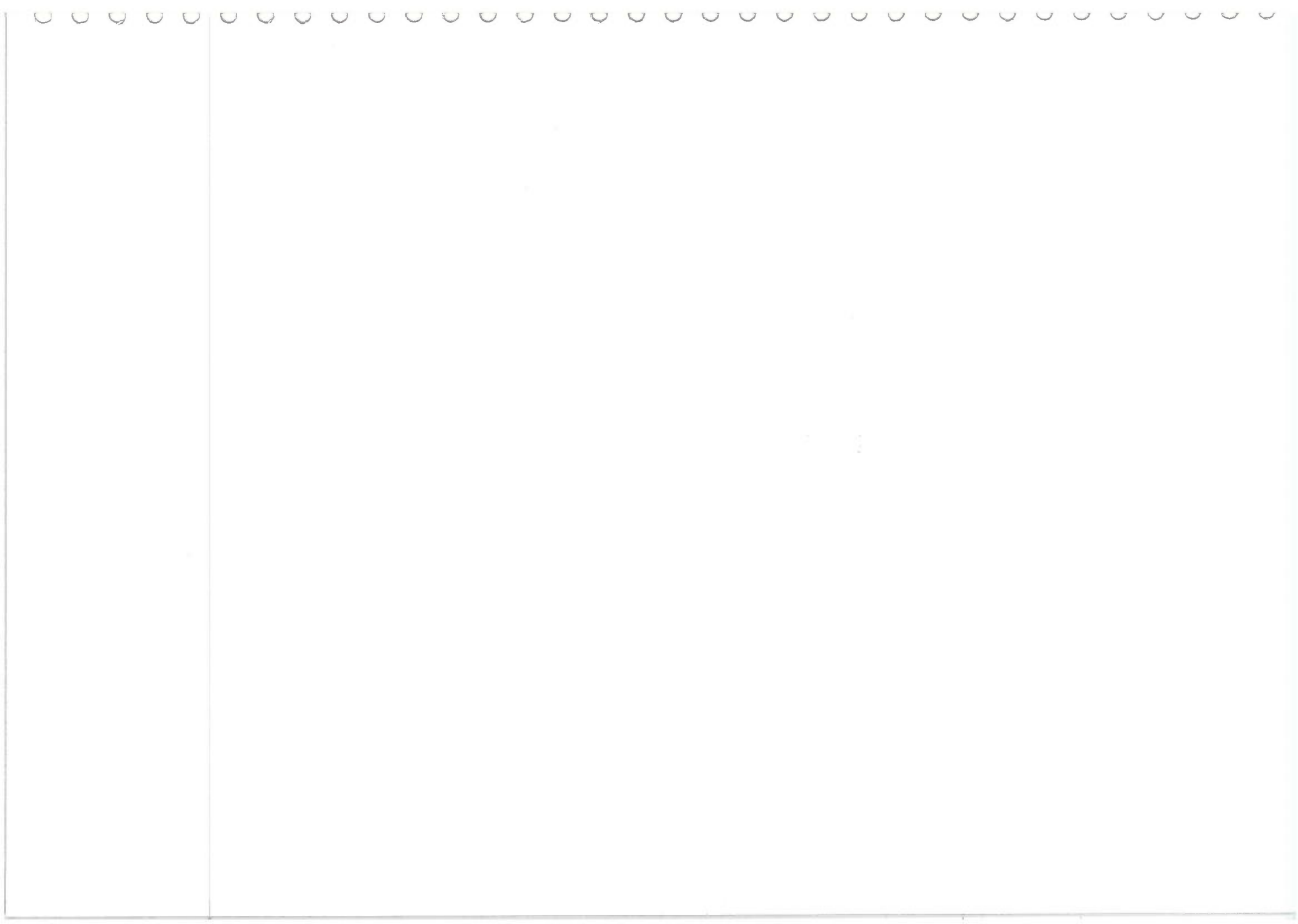
Vooropgesteld wordt dat een aantal als minder positief aangemerkte elementen in de wijk, zeker op korte termijn niet terug te draaien is. Als voorbeeld hiervan geldt de haaks op de wijk-/buurtwegen gerichte verkaveling van sommige woonblokken. Voor een aantal andere elementen zijn de sturingsmogelijkheden beperkt.

De aanwezige potenties in de wijk liggen vooral in de invulling van een aantal nog openliggende terreinen waar, door middel van nieuwe bebouwing, de ruimtelijke kwaliteit, afwisseling en beleving van de wijk kan worden verbeterd. Zo bevordert de toevoeging van bijzondere bouwmassa's langs de Planbaan niet alleen de oriëntatie bij de aansluiting van de wegen, maar zorgt ook voor een soort opdeling van de ruimtelijke beleving van de Planbaan, waardoor de monotonie wordt doorbroken.

De mogelijkheden om door middel van aanpassing van de bestaande bebouwing de kwaliteit te versterken, zijn beperkt. Hier spelen de wijzigingen zich voornamelijk af in de private sfeer. Mogelijkheden kunnen worden aangegrepen in het kader van collectief groot onderhoud, zoals bij het doorbreken van de monotonie van bepaalde woonbuurten met identieke woningen, door bijvoorbeeld met kleur te variëren. Ook worden condities aangedragen, welke gelden bij uitbreiding van de bestaande (woon)bebouwing.

Bij de visievorming voor bestaand Noordhove is rekening gehouden met de afronding van Noordhove. Het uitgangspunt is om de heldere structuur van Noordhove te handhaven en waar mogelijk zelfs te versterken. De afronding van Noordhove zou hieraan kunnen bijdragen. De heldere structuur en goede oriëntatie kunnen worden versterkt door het beter accentueren van de verbindende elementen in de wijk (b.v. het doortrekken van de voorzieningenstrip langs de Lijnbaan).

Bezien is welk verkeerscirculatiemodel het meest optimaal is om de toename van de verkeersintensiteiten, als gevolg van de afronding van Noordhove zullen optreden, op de bestaande wegen in Noordhove zo gering mogelijk te laten zijn. Daarnaast is rekening gehouden met de effecten die optreden als gevolg van de realisering van de VINEX-locatie Zoetermeer-Oost (Oosterheem).



Binnen het verkeers- en vervoersaspect wordt gestreefd naar een integrale en toekomstige richte benadering, waarbij alle onderdelen van het verkeers- en vervoerssysteem gezien worden als onmisbare en elkaar aanvullende schakels in een systeem. Raakvlakken tussen de diverse systemen zijn van groot belang voor een goed en veilig functioneren van het gehele verkeers- en vervoerssysteem. Hierbij is aangesloten bij hetgeen over Noordhove is vermeld in het Beleidsplan Verkeersveiligheid (1995). Een belangrijk onderdeel van dit beleidsplan is het concept 'duurzaam veilig' (zie par. 3.2.4).

In dit kader wordt een aantal voorstellen gedaan welke moet leiden tot terugdringing van de subjectieve overlast van het gemotoriseerd verkeer en verbetering van de veiligheid voor langzaam verkeer. De bereikbaarheid binnen de wijk voor gemotoriseerd verkeer wordt hiermee niet beperkt.

Het plan omvat de volgende voorstellen tot verbetering:

1. Versterking ruimtelijke begeleiding, markering/accentvorming en identiteit op beschikbare locaties
 - markeren van de (westelijke) toegang tot de wijk;
 - accenten toevoegen bij aansluitingen van de wijk- en buurtwegen op de Planbaan;
 - uitbreiding van de voorzieningenstructuur benutten om identiteit en uitstraling van het wijkcentrum te verbeteren;
 - uitbreiding van de voorzieningenstrip langs Haussmannruimte;
2. Verkeersstructuur
 - (auto)verkeersontsluiting door gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) aan de randen, met daarbinnen verkeersluw verblijfsgebied (30 km/h) en erven (15 km/h);
 - sluitend maken intern langzaam verkeersnet;
3. Inrichting openbare ruimte
 - inrichting (nieuwe) verblijfsgebieden afstemmen op functie;
 - inrichting Lijnbaan - Haussmannruimte afstemmen op functie/karakter als stille gebiedsontsluitingsweg met mengfunctie;
 - verbeteren oversteekbaarheid Planbaan en terugdringen van te hoge snelheden door een rotonde bij de kruising met de Lijnbaan;
 - verbetering knelpunten kruisingen tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer;
 - duidelijker onderscheid aanbrengen tussen verkeersruimten en verblijfsruimten (profielen en materialen).

3.2 Verkeer en vervoer

3.2.1 Autoverkeer

Het uitgangspunt voor de auto-ontsluiting is een doorgekoppeld net van gebiedsontsluitingswegen (tweezijdige bereikbaarheid), waarbij rekening moet worden gehouden met een goede bereikbaarheid, economische belangen en leefbaarheid. De ontsluiting van Noordhove vanaf de Aziëweg (via de Planbaan) en de ontsluiting vanaf de Oostweg (via de Stephensonstraat, Edisonstraat, Ruimtebaan en Schansbaan) blijven gehandhaafd. Bezien is welke verkeersstructuur nodig is om de toename van de verkeersintensiteiten, als gevolg van de afronding Noordhove, op de bestaande wegen in Noordhove zo gering mogelijk te laten zijn. Daarnaast is rekening gehouden met de effecten als gevolg van de realisering van Oosterheem. Tenslotte is aangesloten op de categorie-indeling uit het Beleidsplan Duurzaam Veilig.

E.e.a. heeft er toe geleid dat drukke gebiedsontsluitingswegen (zoveel mogelijk) aan de rand liggen, bestaande uit de Planbaan (vanaf de Aziëweg tot de kruising met de Lijnbaan) en de Stephensonstraat.

In het middengebied van de wijk zijn de verkeersintensiteiten zo laag dat dit gebied kan worden gedefinieerd als verblijfsgebied. De verschillende verblijfsgebieden worden gescheiden door stille gebiedsontsluitingswegen (Lijnbaan, Planbaan (vanaf de kruising met de Lijnbaan) en Schansbaan) en erftoegangswegen (Kernbaan, Ruimtebaan en Lommerbaan).

Bij de realisering van de Verlengde Oostweg en Oosterheem zal een gebiedsontsluitingsweg, rechtstreeks vanaf de Oostweg, worden toegevoegd (Hugo de Grootlaan). Deze ontsluiting wordt aangesloten op de gebiedsontsluitingsweg langs de Benthuizerplas. Door het realiseren van deze derde inprik is sprake van een redelijk evenwichtige spreiding over de drie inprikken naar de wijk Noordhove en zal de verkeersintensiteit op de Planbaan en de Ruimtebaan (tussen de Planbaan en de Lommerbaan) afnemen.

De lange rechtstanden en brede profielen van de huidige wijkwegen veroorzaken een (deels subjectieve beleving van) te hard rijden, knelpunten met langzaam verkeer en doen saai aan. Op de kruisingen van de Planbaan met andere wegen zijn rotondes aangelegd. Deze hebben een snelheidsremmend effect en bieden de mogelijkheid om de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer te optimaliseren. Daarnaast bevorderen de rotondes, evenals de toevoeging van bijzondere bebouwingsmassa's langs de Planbaan zoals beschreven in paragraaf 3.3, niet alleen de oriëntatie bij de aansluiting van wegen, maar zorgen ook voor een soort opdeling van de ruimtelijke beleving van de Planbaan, waardoor de monotonie wordt doorbroken.

Het gebied binnen de (drukke) gebiedsontsluitingswegen kan met uitzondering van de Lijnbaan/Haussmannruimte, vanwege de lage verkeersintensiteiten, worden ingericht conform de uitgangspunten voor 30 km/uur-gebieden. De woonstraten binnen de huidige buurten voldoen reeds aan deze uitgangspunten. Ook de Kernbaan, de Ruimtebaan (gedeelte tussen de Planbaan en de Lommerbaan), alsmede de Lommerbaan kunnen in beginsel worden heringericht, waarbij aandacht dient te worden besteed aan zowel fysieke als visuele aspecten.

De Lijnbaan/Haussmannruimte heeft, vanwege zijn centrale ligging en de hierlangs gesitueerde en geplande voorzieningen (winkelcentrum, gezondheidscentrum en scholen als onderdelen van de voorzieningenstrip), een bijzonder karakter waarmee op een meer specifieke wijze dient te worden omgegaan. Bij herinrichting dient tevens aandacht te worden besteed aan de route voor de stadsbus.

3.2.2 Langzaam verkeer

De langzaam verkeersstructuur in de wijk Noordhove is vrij uitgebreid opgezet en met name de verbindingen met de rest van Zoetermeer en het recreatieve uitlooph gebied zijn goed.

Toch is het gewenst te komen tot een netwerk van hoge kwaliteit. Dat netwerk dient aan de volgende eisen te voldoen: samenhangend, direct, comfortabel, verkeersveilig en aantrekkelijk (sociaal veilig). Vooral in het licht van het laatstgenoemde aspect is bundeling van routes essentieel.

Om de huidige onduidelijkheid op te heffen, verdient het aanbeveling om het gecombineerde fiets-/voetpad tussen de Nervilijn en de Delouvierruimte als fietspad uit te voeren, met een ernaast gelegen voetpad. Het voetpad vanaf voornoemd fietspad naar de Lijnbaan moet dan worden gereconstrueerd als een voet- en fietspad.

Ter voorkoming van het misbruik van de trottoirs door fietsers, in de relatie tussen de Rosweide en de Lijnbaan, wordt voorgesteld een fietsdoorsteek te realiseren tussen de Lommerbaan en de Rogerslijn. Tevens moet bekeken worden of een fietsroute kan worden gecreëerd tussen de Rosweide en de Schapenweide.

Het aanleggen van een fietspad tussen de Rogerslijn en het Duikerpad ligt niet in de bedoeling; dit leidt tot meer fietsverkeer en mogelijk tot bromfietsverkeer. In dat licht bezien verdient het continueren van de bestaande situatie de voorkeur.

Ook leidt de confrontatie tussen autoverkeer en langzaam verkeer op sommige plaatsen tot een subjectieve beleving van verkeersonveiligheid (onder andere door hoge snelheden van het autoverkeer).

Bij het herstraten is het gewenst de bestaande plateaus in een andere bestrating aan te leggen dan de aangrenzende voetpaden.

Aandacht dient ook nog te worden besteed aan het vormgeven van een voetgangersoversteek over de Lijnbaan, ter hoogte van het wijkcentrum, tegenover de Albert Heijn, en over de Lommerbaan ter hoogte van de kruising met de waterpartij.

3.2.3 Openbaar vervoer

Bij de afronding van Noordhove wordt in ruimtelijke zin rekening gehouden met de mogelijkheid in de toekomst te realiseren regionale railverbinding Zoetermeer-Leiden/Alphen. Het tracé is gelegen op een afstand van ca. 100 meter ten oosten van de bestaande bebouwing van Noordhove. Stations zijn gepland ter hoogte van de Ruimtebaan (Spruitkoolakker) en ter hoogte van de Lijnbaan. Met deze regionale railverbinding wordt Noordhove tevens aangesloten op de bestaande Zoetermeerlijn en daarmee op de rest van de stad (w.o. het centrum) en Den Haag. Vooruitlopend op deze regionale railverbinding zal moeten worden voorzien in een adequate stadsbusdienst. Na de afronding van Noordhove zal de tracering van de stadsbusdienst door Noordhove moeten worden aangepast. Ook als de regionale railverbinding een feit is, zal behoefte bestaan aan aanvullend openbaar vervoer.

3.2.4 Verkeersveiligheid

Doelstelling is te komen tot een duurzaam verkeersveilige wijk. Dit betekent dat, door middel van preventief verkeersveiligheidsbeleid, voorwaarden worden geschapen die de kans op ongevallen bij voorbaat al drastisch beperken. Voor zover er nog ongevallen gebeuren is het proces dat de ernst van de ongevallen bepaalt zodanig geconditioneerd dat ernstig letsel nagenoeg uitgesloten is. Dat kan o.a. met de volgende middelen worden bereikt:

1. een duidelijke indeling in verblijfsgebieden en verkeersruimte;
2. het consequent categoriseren van (een beperkt aantal) wegen;
3. een zichzelf verklarende vormgeving; m.a.w. een goede afstemming tussen functie, gebruik en vormgeving van de infrastructuur;
4. het inrichten van verblijfsgebieden met een snelheidslimiet van 30 km/uur, conform de richtlijnen voor 30 km/uur-gebieden en 15 km/uur voor erven.

Naar aanleiding van de afronding van Noordhove is een verkeersstructuur gecreëerd,

waarbij het autoverkeer voornamelijk wordt afgewikkeld aan de rand van de wijk. Binnen deze structuur van gebiedsontsluitingswegen is de verkeersintensiteit zo laag dat dit gebied kan worden ingericht als verblijfsgebied. De huidige wijkwegen die binnen het verblijfsgebied vallen, zullen op deze nieuwe functie moeten worden aangepast. De woonstraten binnen het oorspronkelijke net van wijkwegen voldoen reeds aan de richtlijnen voor 30 km/uur-gebieden. Bij de herinrichting van de wijkwegen moeten de gesignaleerde problemen, met name bij de aansluitingen van de woonstraten en de fietspaden, worden opgelost.

3.2.5 Parkeren

De Parkeernota 1995 (Afronding Noordhove en Parkeernota 1981 (Bestaand Noordhove)) is randvoorwaarde inzake het parkeren. De gehanteerde parkeernormering berust op de reële parkeerbehoefte (1995) verhoogd met de geprognoseerde toename voor 2010. Naar verwachting zal de parkeerbehoefte in 2010 bij voorzieningen met ca. 20% en bij woningen met ca. 25% zijn toegenomen. Deze toename is berekend op grond van de verwachte autonome mobiliteitsgroei en het maatregelenpakket van het verkeers- en vervoersbeleid (SVV-II en m.n. prijsbeleid, locatiebeleid, verbetering alternatieven voor de auto).

In de Parkeernota 1995 wordt uitgesproken dat zoveel mogelijk wordt uitgegaan van openbare vrij uitwisselbare parkeerplaatsen binnen aanvaardbare loopafstand. De aanvaardbare loopafstand zal worden gewogen aan de hand van ruimtebeslag, efficiëntie en inrichting van de directe woonomgeving.

Indien wel tot privé-parkeerplaatsen wordt overgegaan dienen waarborgen te worden opgenomen die het daadwerkelijk gebruik als parkeervoorziening afdwingen:

- Geen garages bij complexen woningen (wegens gebruik als opslag, onderverhuur, verkoop)
- Op zijn minst dient bij huurwoningen het gebruik van de garages onlosmakelijk aan de huur van de woningen te worden gekoppeld
- Bij laagbouw woningen moet voor de garage opstelruimte met een lengte van minimaal 6 meter aanwezig zijn
- Met betrekking tot het instandhouden van parkeergelegenheid op eigen terrein wordt zowel langs publiekrechtelijke als privaatrechtelijke weg een stringent handhavingsbeleid- c.q. nalevingsbeleid gevoerd



VERKLARING



PLANGRENS

1 HOEK AZIEWEG - PLANBAAN

2 NOORDHOVE EILAND

ONTWIKKELINGSLOCATIES

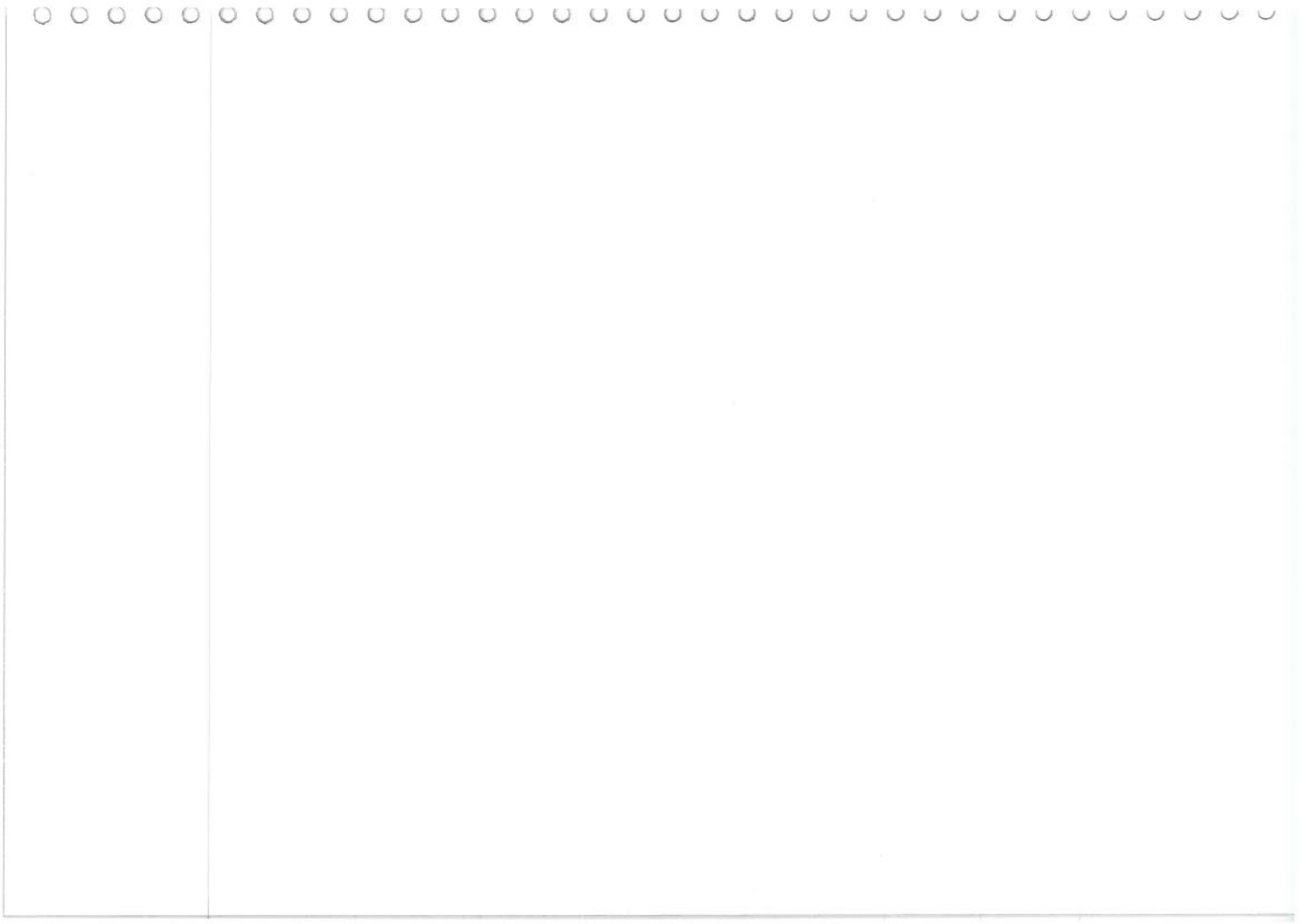
0 50 100 150 200m



Gemeente
Zoetermeer
Stadsverken
Afdeling Plannen

Bestemmingsplan
Bestaand Noordhove

schied:
datum: 09-03-1998



Over het algemeen is de parkeerdruk in heel Noordhove hoog. Indien zich in de toekomst ook daadwerkelijk parkeerproblemen gaan voordoen, zal een afweging moeten worden gemaakt of, en in welke vorm, aanvullende parkeervoorzieningen moeten/kunnen worden gerealiseerd. Uitgangspunt hierbij is dat dit op buurniveau en in overleg met de bewoners/gebruikers zal worden gezien. De parkeerproblemen rond de scholen als gevolg van halen en brengen van kinderen vragen om een oplossing op korte termijn.

Grote terughoudendheid wordt betracht bij het realiseren van garageboxen. De praktijk leert dat deze veelvuldig voor andere zaken (m.n. opslag) dan parkeren worden gebruikt. Van het realiseren van garageboxen kan dan ook alleen sprake zijn als deze aanvullend op de bestaande parkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

3.3 Ontwikkelingsgebieden

Hoewel het plangebied in hoofdzaak reeds is gerealiseerd, omvat het gebied een aantal ontwikkelingsgebieden. Deze locaties vormen de eigenlijke potenties in het plangebied en worden zodanig ingezet dat zij een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de wijk.

Naast het ten noorden van (het oostelijk gedeelte van) de Planbaan in ontwikkeling zijnde woongebied "Noordhove-eiland", omvat het plan nog een aantal kleinere bouwlocaties.

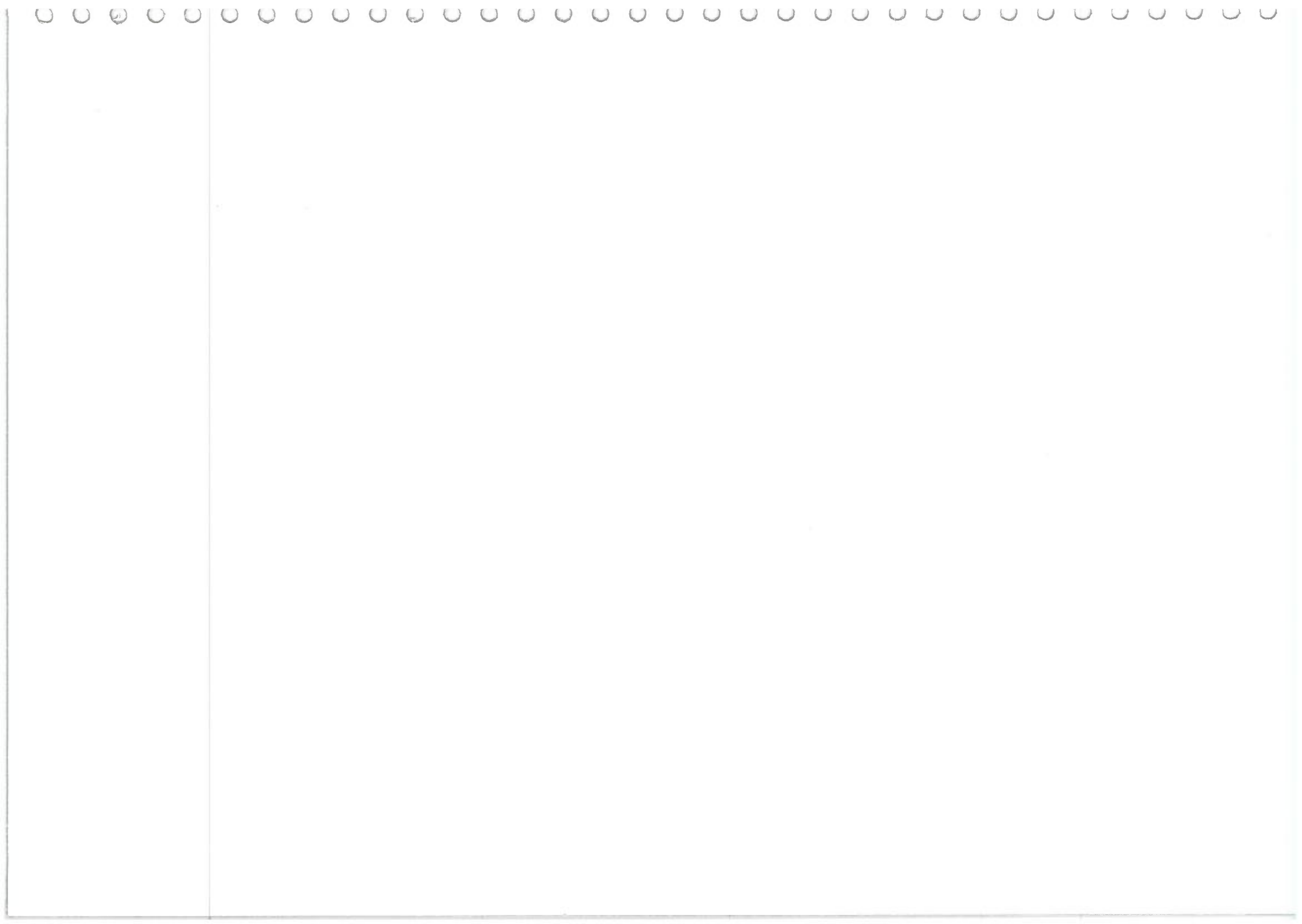
In de onderstaande paragrafen wordt op de verschillende ontwikkelingslocaties en de wijze waarop deze worden ingezet ter versterking van de kwaliteit van de wijk.

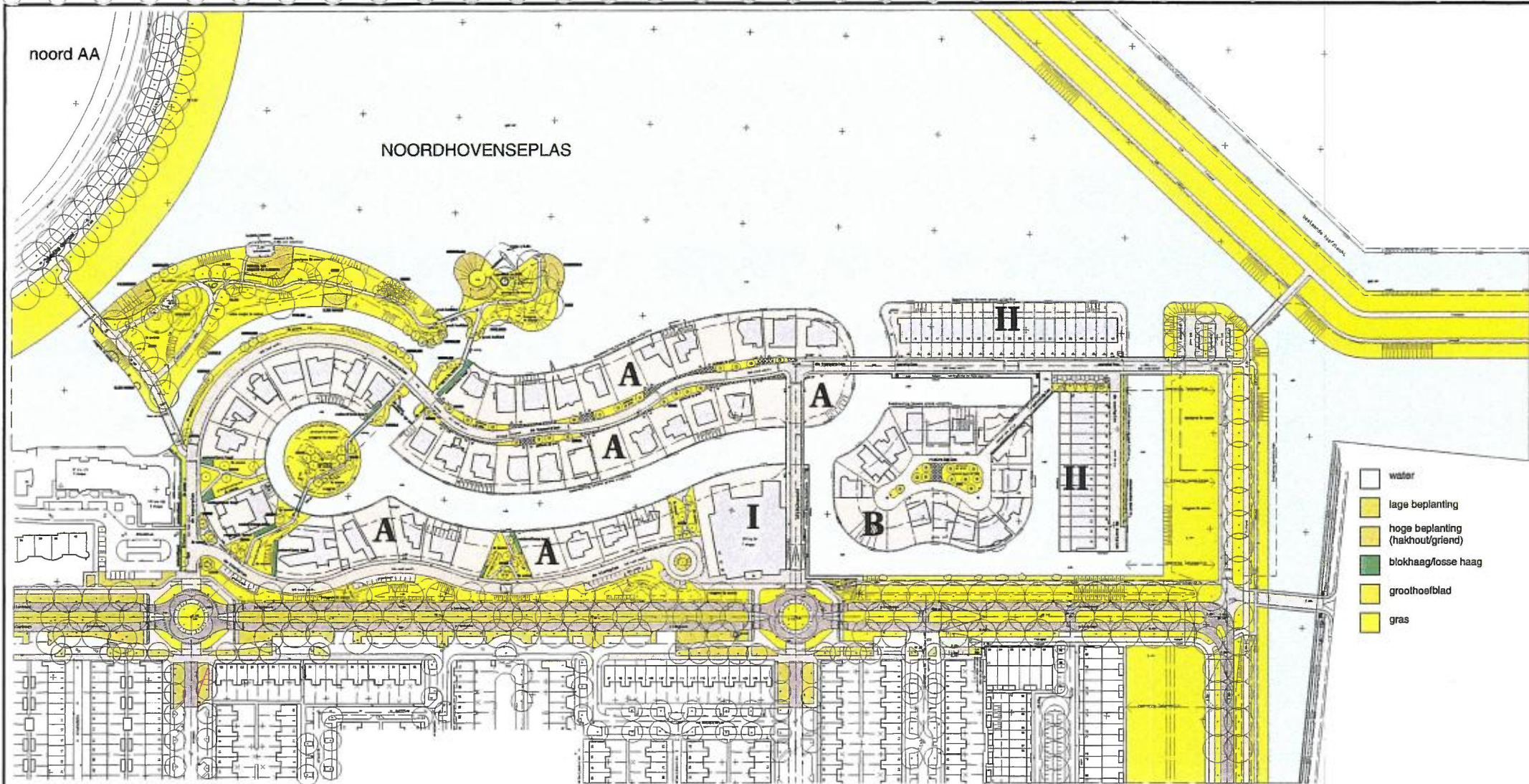
3.3.1 Noordhove-eiland

Noordhove-eiland vormt de noordelijke afronding van de wijk richting Noordhove Plas.

Naast het oorspronkelijk programma van 60 individuele vrije sector kavels biedt de locatie, in antwoord op het milieu-uitgangspunt "compact bouwen en een hoge woningdichtheid", ook ruimte voor de opvang van ruim 60 projectgebonden woningen. De context waarin het programma moet worden gerealiseerd, zowel ruimtelijk, functioneel als ten aanzien van de inzet van middelen, wordt bepaald door de cruciale ligging van de locatie van Noordhove-eiland binnen de totale wijk Noordhove. Hier dient op de verschillende schaalniveaus een samenhang te worden ontwikkeld tussen stedenbouw, landschap en architectuur.

Ten tijde van de eerste ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan is op deze locatie reeds diverse projecten gerealiseerd, zowel vrije sector kavels als projectgebonden woningen. Een aantal vrije sector kavels dient nog te worden gerealiseerd. Bij het stedenbouwkundig ontwerp voor Noordhove-eiland is gezocht naar een zo groot mogelijke verwevenheid van het woongebied met het water. Zo is Noordhove-eiland niet ontworpen als grens tussen stad en landschap, maar als onderdeel van beiden. Het water is hiertoe, waar mogelijk diep en ruim gedimensioneerd, het plangebied binnengeleid, waardoor verschillende "woon(schier)eilanden" ontstaan en de kavels als het ware het water opzoeken.





A B

vrije sector kavels , locatie A en B

I

een appartementencomplex met 32 woningen en een wintertuin, aflopende van 6 woonverdiepingen (8 lagen) aan de Planbaan naar 2 aan de waterkant.

II

34 eengezinswoningen in vier lagen



gemeente
Zoetermeer
Stadsverken
Afdeling Ruimtelijke Ordening

toedehore Eiland
verkeersvrij/inrichtingscha

schaal: 1:2000



Daarnaast is er naar gestreefd om het waterrijke landschap ook vanuit de overige wijkdelen beleefbaar en bereikbaar te maken o.a. met een hierop gericht ontwerp van de openbare ruimte.

De ontsluiting van het nieuwe woongebied geschiedt tweezijdig vanaf de Planbaan. De toegangen tot Noordhove-eiland sluiten logisch aan op de aanwezige en geplande infrastructuur en vormen markante punten binnen de stedenbouwkundige structuur van de wijk.

Door de specifieke inrichting van het openbaar gebied, w.o. de vormgeving van de verkeersaansluitingen (rotondes) en de bijzondere bouwvormen, wordt het eigen karakter van deze woonbuurt verder benadrukt.

De rotondes vormen, naast een veilige oversteek, een markering van de toegangen.

Door de aard en ambitie van het te realiseren programma en de bijbehorende civiel-technische aspecten, is in het bestemmingsplan een groot aantal randvoorwaarden opgenomen voor de nadere invulling van het gebied. Deze randvoorwaarden hebben zowel betrekking op de specifieke inrichting van het openbaar gebied, als op de bebouwingstypologieën voor de verschillende gedeelten.

Het gebied van Noordhove-eiland is onderverdeeld in twee delen: een westelijk deel dat gekenmerkt wordt door een meer open karakter en een groene parkachtige sfeer, en een oostelijk gedeelte dat ontworpen is als stedelijk waterrijk plein, met (schier)eiland, en omgeven door wanden.

Westelijk gedeelte: openheid en parkachtige inrichting

De toegang bij de kruising Planbaan - Kernbaan wordt niet alleen gemarkeerd door een rotonde, van waaraf het gebied via een woonstraat wordt ontsloten. Vanaf dit kruispunt wordt door middel van openbaar buurtgroen een verbinding en zichtlijn gerealiseerd met de Noordhovense Plas, zodat het waterrijke gebied ook beleefbaar en bereikbaar wordt gemaakt.

Om het contact met het water vanaf de Planbaan en vanuit het binnengebied te behouden, is het noodzakelijk dat de bebouwing op de aan de Planbaan gelegen kavels en direct grenzend aan de Noordhovense Plas gekenmerkt wordt door een zekere openheid. Ter waarborging van de gewenste transparantie is in de voorschriften voor deze stroken een minimum bebouwingsafstand tot de zijdelingse perceelsgrens voorgeschreven.

Verder is, om het zicht vanaf de in het middengebied te bouwen woningen op de plas open te houden, de maximum toegestane bouwhoogte voor de kavels welke rechtstreeks grenzen aan het open water van de Noordhovense Plas beperkt tot 9.00 m.

Het overgangsgebied tussen de Planbaan en de terugliggende kavels krijgt een groen karakter dat aansluit bij het (toekomstige) bomendek van de Planbaan. Tegenover deze parkachtige sfeer staat die van de 'hofvijver' van het oostelijk gedeelte.

De overgang Planbaan-Ruimtebaan is reeds voorzien van een markering. Hier is een bijzonder bouwwerk (4-8 bouwlagen) in de vorm van gestapelde appartementen met een wintertuin gerealiseerd.

Oostelijk gedeelte: stedelijk waterrijk plein met wanden

In het gedeelte dat is gelegen ten oosten van (het verlengde van) de Ruimtebaan, loopt het water door tot aan de Planbaan en vormt hier een stedelijk waterrijk plein, met in het midden een schiereiland met een aantal woonkavels. Dit waterrijk plein wordt aan de noord- en oostzijde begrensd door lineaire bouwblokken met ca. 32 eengezinswoningen

in 3 bouwlagen, welke als het ware de wanden vormen van het waterrijk plein, waarbinnen de bouwhoogte lager moet zijn.

De accentbebouwing bij de toegang Planbaan/Ruimtebaan doet ook mee in de wandvorming rond het waterrijk plein.

3.3.2 Uitbreiding wijkcentrum e.o.

Met de afronding van de wijk in oostelijke richting, bestaat er behoefte aan uitbreiding van de voorzieningenstructuur. Hiermee liggen er mogelijkheden om de uitstraling en identiteit van het huidige centrum te verbeteren. Het wijkcentrum moet zich meer naar buiten richten; door de winkels in ieder geval te richten op de Lijnbaan wordt de herkenbaarheid van het wijkcentrum als onderdeel van de voorzieningenstrip verbeterd. De uitstraling van het wijkcentrum kan tevens verbeterd worden door het gebouw meer hoogte te laten krijgen in de vorm van wonen boven de winkels.

De heldere structuur van de wijk als geheel, kan nog worden versterkt door het beter accentueren van de verbindende elementen tussen bestaand Noordhove en de afrondende fase. Daartoe is in het plan de voorzieningenstrip doorgetrokken langs de Haussmannruimte.

De bouwlocatie op de hoek Lijnbaan-Lommerpad vormt de westelijke beëindiging van deze voorzieningenstrip in de wijk. Op dit moment worden daar 8 woon-werkeenheden gerealiseerd.

3.3.3 Westelijke wijktoegang

In de huidige situatie wordt de westelijke hoofdtoegang tot de wijk onvoldoende gemarkeerd. Op de locatie bevindt zich thans een vrachtwagenparkeerplaats, hij is als zodanig niet meer in gebruik, de functie van vrachtwagenparkeerplaats is overbodig geworden. De ruimtelijke kwaliteit van de invulling van deze locatie is van groot belang omdat deze behalve de toegang van Noordhove, tevens een soort entree vormt van de stad, vanuit noordelijke richting.

De mooie ligging vrijwel grenzend aan het Noord-Aa gebied maakt de locatie uitermate geschikt voor de realisering van exclusieve woningen, met uitzicht over de Zoetermeerse Plas en het buitengebied. De locatie levert echter door haar ligging aan de Aziëweg en Planbaan, ook beperkingen op vanuit de Wet geluidhinder. Een hogere grenswaarde is reeds verleend.

Hoewel stedenbouwkundig de voorkeur uitgaat naar woningen, zou ook een kunstwerk de toegang kunnen markeren.

Het belangrijkste uitgangspunt bij ontwikkeling van deze locatie is realisering van een ruimtelijk accent met een kwalitatieve uitstraling. De vormgeving en architectuur van het accent is dus van het allergrootste belang.

Door de provincie is op 13 maart 2001 een verklaring van geen bezwaar afgegeven. Hierdoor is de realisatie van 15 vrijstaande woningen mogelijk.

3.3.4 Accenten Planbaan

In de huidige situatie worden de aansluitingen van de Lijnbaan en de Kernbaan op de Planbaan en de overgang Planbaan-Ruimtebaan onvoldoende ruimtelijk begeleid en gemarkeerd.

Voorgesteld wordt om de aansluitingen te markeren door middel van verbijzonderingen

in de vorm van bebouwing en/of inrichting van de openbare ruimte. Door het markeren van de aansluitingen wordt tevens de monotonie doorbroken, welke veroorzaakt wordt door de lange rechtstanden en de aan de zuidzijde gedeeltelijk haaks op de weg gerichte verkaveling.

De toe te voegen bebouwing dient zich te onderscheiden door differentiatie in massa, architectuur en uitstraling, waardoor meer afwisseling wordt aangebracht.

Mogelijkheden voor het markeren van de overige aansluitingen op de Planbaan zijn aanwezig bij de vormgeving van het in ontwikkeling zijnde (woon)gebied ten noorden van van de Planbaan (zgn. Noordhove-eiland) (zie par. 3.3.1).

3.3.5 hoek Ruimtebaan-Niemeyerruimte-Da Sangalloruimte

Op de hoek van de Ruimtebaan-Niemeyerruimte-Da Sangalloruimte bevindt zich nog een braakliggend terrein, met een omvang van ca. 800 m². In beginsel is dit terrein als bouwterrein gereserveerd.

Het terrein grenst aan de noordzijde direct aan het negen lagen hoge appartementencomplex en aan de zuidzijde aan de structurele langzaam verkeersverbinding, welke het wijkpark verbindt met het buitengebied (Benthuizen) en het toekomstig Bentwoud. Bij de afronding van de wijk Noordhove is deze langzaam verkeersverbinding gekoppeld aan de groenstructuur van de wijk. Tezamen met de omgelegde Dwarstocht is deze zone ruim 50 meter breed.

Om de betekenis en het belang van deze langzaam verkeersroute ook in bestaand Noordhove te benadrukken, wordt ernaar gestreefd om deze route als een volledig autonoom fietspad tot in het bestaand wijkpark door te zetten. Dit zou betekenen dat dat gedeelte van de Niemeyerruimte zou afgesloten worden voor het gemotoriseerd verkeer en de Da Sangalloruimte een eigen ontsluiting op de Ruimtebaan zou krijgen.

Als gewenste fysieke begeleiding van de langzaam verkeersroute gaat, mede uit oogpunt van sociale veiligheid, de voorkeur uit naar de ontwikkeling van dit terrein voor woningbouw. Ten tijde van de ter inzage legging van het bestemmingsplan is de realisatie van 5 patiowoningen in uitvoering.

3.4 **Uitbreidbaarheid bestaande bebouwing**

Voor woningbouw wordt in Zoetermeer, zowel bij nieuwbouw als bij uitbreiding van bestaande woningen, als uitgangspunt gehanteerd dat de omvang en situering van bouwwerken zodanig behoort te zijn dat de lichttoetreding tot aangrenzende en tegenoverliggende woningen, de bezonning van aangrenzende, bij woningen behorende tuinen en erven alsmede het uitzicht vanuit aangrenzende woningen niet onevenredig mag worden geschaad.

Dit uitgangspunt wordt in alle nieuwe bestemmingsplannen voor woonwijken neergelegd. Doelstelling hiervan is het vinden van een evenwicht tussen een zo groot mogelijke individuele bebouwingsvrijheid enerzijds, en de verantwoordelijkheid voor de belangen van omwonenden anderzijds.

Met de accentverschuiving van groei- naar beheerstaak, groeit steeds meer het besef dat de aanwezige kwaliteit van een wijk dient te worden behouden en waar mogelijk te worden versterkt.

Daarnaast laat de praktijk zien dat in sommige situaties het verbouwen, aanbouwen en bijbouwen heeft geleid tot een aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van wijk, wijkdeel of woonomgeving.

Gebleden is dat niet kan worden volstaan met regels die de belangen van individuele

burgers ten opzichte van elkaar beschermen.

Aangezien deze doelstelling zich uitstrekt boven het directe individuele belang van de (ver)bouwer en zijn buurman, ligt hier een taak en verantwoordelijkheid voor de gemeente, om er voor te waken dat de woonwijken ook in toekomst hun kwaliteit behouden. Dit stelt eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte, doch ook aan de begeleidende bebouwing en aan het behoud van open ruimte.

Op basis van het bovenstaande kunnen de in het plan gehanteerde doelstellingen ten aanzien de uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande woningen als volgt worden samengevat:

het vinden van een evenwicht tussen:

- een zo groot mogelijke individuele bebouwingsvrijheid
- de belangen van omwonenden
- het behoud van de aanwezige ruimtelijke kwaliteit.

Deze doelstellingen hebben geleid tot de in het plan opgenomen regeling, die optimaal ruimte biedt aan individuele woninguitbreiding, zonder afbreuk te doen aan de ruimtelijke kwaliteit en waarbij rekening is gehouden met de belangen van de aangrenzende percelen.

Bij het opstellen van de uitbreidingsregeling is rekening gehouden met de meest voorkomende situaties. Voor bijzondere situaties kan via het instrument van "nadere eisen" of "vrijstelling" gekomen worden tot een meer op de specifieke situatie toegesneden oplossing. Zie voor een nadere beschrijving en motivering van de regeling par. 5.4.

3.5 Aan huis verbonden economische activiteiten

In de praktijk blijkt er een grote behoefte te bestaan om bepaalde beroeps- en bedrijfsactiviteiten in, aan of bij huis te mogen uitoefenen.

Voor zover deze activiteiten betrekking hebben op de uitoefening van zgn. vrije beroepen zijn deze volgens vaste jurisprudentie zonder meer toelaatbaar. Daarnaast zijn er echter ook bedrijfsactiviteiten die qua ruimtelijke effecten volkomen met die vrije beroepen vergelijkbaar zijn, maar die niet zonder meer binnen een woonbestemming kunnen worden uitgeoefend. Tot op zekere hoogte en onder voorwaarden kunnen bepaalde economische activiteiten in overeenstemming zijn met het karakter van een woonbuurt.

In Zoetermeer werd ruim tien jaar geleden reeds onderkend dat er grenzen zijn aan wat de overheid ten deze kan en moet regelen.

In de "Notitie inzake de economische activiteiten in woningen" welke werd aanvaard in de gecombineerde vergadering van de toenmalige commissies van advies en bijstand voor Stadsontwikkeling en Woningbouw en Economische Zaken van 14 maart 1984, is als beleidsuitgangspunt geformuleerd om via vrijstelling ook andere, qua ruimtelijke effecten ondergeschikte, vormen van bedrijvigheid binnen de woonfunctie toe te laten. Een verzoek om vrijstelling van die strekking zou voortaan worden getoetst aan aspecten als de mate van aantasting van de woonfunctie, verkeersaantrekkende werking, hinder voor direct omwonenden en dergelijke.

Een vrijstelling zou niet worden verleend dan nadat het voornemen om vrijstelling te verlenen is gepubliceerd en meegedeeld aan direct omwonenden.

Afhankelijk van eventuele ingekomen bezwaren zou steeds worden bezien of het voornemen om vrijstelling te verlenen diende te worden doorgezet, al dan niet onder beperkende voorwaarden.

Het in de genoemde nota uitgezette beleid is sedertdien leidraad geweest bij de herzie-

ning van bestemmingsplannen en - voor zover die nog niet waren aangepast - het voeren van een (strikt genomen buitenwettelijk) vrijstellingsbeleid.

De sedert 1984 opgedane ervaringen op dit punt maken het mogelijk om, binnen de kaders van het geldend beleid, een op de praktijkervaring steunende, zo geobjectiveerd mogelijke juridische regeling op te nemen in het voorliggend bestemmingsplan. Deze regeling is zowel van toepassing op de vrije beroepen als op aan huis verbonden bedrijfsactiviteiten.

In beide gevallen blijft het primaat van de woonfunctie overigens gehandhaafd.

Op de details van de juridische vormgeving wordt in par. 5.5 teruggekomen.

3.6 Nieuw te realiseren programma

Hoewel het plangebied voor het grootste gedeelte reeds is gerealiseerd, bevat het plan nog een aantal in ontwikkeling zijnde locaties, waarbij globaal aangegeven het onderstaand programma zal worden gerealiseerd.

Wonen

hoek Aziëweg-Planbaan	15 vrijstaande woningen
Lijnbaan-Lommerpad	8 woon-werkeenheden
hoek Ruimteb.-Niem.r.-Da Sangallor.	5 patiowoningen
Noordhove-eiland	60 woningen

Voorzieningen

detailhandel	1.175 m ² b.v.o.
horeca	250 m ² b.v.o.
overige wijkcentrumvoorz.	125 m ² b.v.o.
onderwijsvoorz.	5 noodlokalen (bij bestaande scholen)

Groen (Noordhove-eiland)

recreatie-eiland	1 hectare
buurtpark	0,4 hectare

4. MILIEU EN LEEFKWALITEIT

4.1 Geluidhinder

Het grootste gedeelte van het plangebied is inmiddels, met inachtneming van de normstelling op grond van de Wet geluidhinder, gerealiseerd (1986-1990).

Voor een aantal ontwikkelingsgebieden biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid voor het bouwen van nieuwe woningen (zie par. 3.3).

Een aantal van deze woningen wordt geprojecteerd binnen de, op grond van art. 74 Wet geluidhinder van rechtswege aanwezige, zone van een aantal wegen. Het betreft hier de Aziëweg, Planbaan, Lijnbaan.

De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk).

Deze zones gelden als aandachtsgebied, waarbinnen op grond van art. 77 Wet geluidhinder door middel van een akoestisch onderzoek dient te worden aangetoond dat aan de normstelling van de Wet geluidhinder wordt voldaan.

De Wet geluidhinder gaat uit van een voorkeursgrenswaarde, de norm die een milieuhygiënisch aanvaardbare situatie waarborgt, en een hoogst toelaatbare geluidsbelasting, waarvoor ontheffing kan worden verleend.

Voor wegverkeerslawaai geldt voor woningen in een "nieuwe" situatie de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (geluidsniveau buiten op de gevel). Binnen de woning is dan een geluidbelasting van maximaal 35 dB(A) gewaarborgd.

Volgens de wet is sprake van een "nieuwe" situatie zodra een gemeentebestuur, door vaststelling of herziening van een bestemmingsplan of (sinds 1 maart 1993) door een vrijstelling op grond van art. 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de mogelijkheid biedt om nieuwe woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen, binnen de zone van een weg, te bouwen en/of om nieuwe wegen aan te leggen.

De Wet geluidhinder houdt rekening met een te verwachten geluidsreductie aan de bron (stillere auto's) van 5 dB(A). Op grond van artikel 103 Wet geluidhinder kan daarom een aftrek van maximaal 5 dB(A) op het berekende of gemeten geluidsniveau worden toegepast. Met ingang van 1 januari 1990, is voor wegen waarvoor in het akoestisch onderzoek een rijksnelheid voor personenwagens van 70 km/u of meer wordt aangehouden, de aftrek teruggebracht naar 3 dB(A).

Deze correcties gelden niet voor het bepalen van het geluidsniveau binnenshuis.

In een aantal situaties en onder bepaalde voorwaarden biedt de wet aan gedeputeerde staten de bevoegdheid om, op verzoek van B&W, ontheffing te verlenen van de voorkeursgrenswaarde en een hogere waarde vast te stellen.

Voor nieuwe, nog niet geprojecteerde woningen, als gevolg van de aanwezigheid of te verwachten geluidbelasting vanwege een bestaande weg in stedelijk gebied, bedraagt de maximaal toelaatbare geluidbelasting 65 dB(A).

Nadat door het college van gedeputeerde staten een hogere waarde is vastgesteld, moet nog wel worden voldaan aan de wettelijk gestelde binnenwaarde, welke voor "nieuwe" situaties voor woningen 35 dB(A) bedraagt.

Het akoestisch onderzoek

Ten behoeve van de voorbereiding van dit bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek verricht, waarbij de geluidbelasting afkomstig van het wegverkeer op de Aziëweg, Planbaan, en Lijnbaan is berekend op de gevels van de nieuw geprojecteerde woningen. Tevens is onderzocht welke geluidsconsequenties de Lijnbaan en de nieuw aan te leggen Haussmanruimte hebben op de gevels van de bestaande woningen.

Gelet op het regime van 30 km/u dat geldt voor de Rosweide en Da Sangaloruimte is geen akoestisch onderzoek voor de hier geprojecteerde woningen.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat in een aantal situaties, op verschillende hoogtes de voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden.

Voor wat betreft de Lijnbaan kan gedeeltelijk worden gesproken van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De maximale geluidbelasting bedraagt in deze situatie 53 dB(A).

Anderzijds heeft de overschrijding betrekking op enkele nieuwe situaties (nieuwe woningen of nieuwe weg). Deze overschrijding heeft betrekking op geluidhinder afkomstig van de Aziëweg, Planbaan, Lijnbaan en Haussmanruimte en varieert van 51 dB(A) tot 55 dB(A).

Door het college van gedeputeerde staten is op 1 september 1997 voor de navolgende locaties een hogere waarde vastgesteld:

- maximaal 30 woningen hoek Aziëweg/Planbaan:
55 dB(A) voor zowel de Aziëweg als de Planbaan;
- maximaal 20 woningen hoek Planbaan/Lijnbaan:
53 dB(A) voor de Planbaan en 51 dB(A) voor de Lijnbaan;
- maximaal 10 woningen hoek Lijnbaan/Lommerpad:
53 dB(A) voor de Lijnbaan;
- voor maximaal 40 bestaande woningen Haussmanruimte:
55 dB(A) voor de Haussmanruimte;
- voor maximaal 41 bestaande woningen Lijnbaan (tussen Kernbaan en Ruimtebaan):
53 dB(A) voor de Lijnbaan.

4.2 Bodemkwaliteit

In het gebied is bij de realisering van de diverse projecten geen bodemverontreiniging geconstateerd. In geval van nieuwbouw c.q. nieuwe ontwikkelingen zal een schone grondverklaring worden geëist. In dit verband dient aandacht te worden besteed aan mogelijke bodemverontreiniging ter plaatse van het vrachtwagenparkeerterrein op de hoek van de Aziëweg-Planbaan.

4.3 Energie

Bij de ontwikkeling van bestaand Noordhove is gestreefd naar een verantwoord energieverbruik. Een aantal maatregelen in het kader van energiebesparend bouwen onttrekt zich echter aan de invloedssfeer van de ruimtelijke ordening en is meer van bouwkundige en/of installatietechnische aard (dubbel glas, isolatie, rendement installaties).

Op het niveau van het bestemmingsplan is, bij de ontwikkeling van de wijk Noordhove, aan de volgende elementen aandacht besteed.

Een belangrijk aspect in het streven naar beperking van het energieverbruik is, de beperking van de automobilititeit.

Mede daartoe is bij de wijkopzet van Noordhove gekozen voor:

- een efficiënte ontsluiting voor het autoverkeer;
- een goed langzaam verkeersnet;
- een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Op blokniveau is door de keuze van de toegepaste bouwvormen (langere bouwblokken, smallere woningen, beperking verspringingen e.d.) gestreefd naar een beperking van de energiebehoefte per woning.

Verder is veel aandacht geschonken aan een optimale benutting van zonne-energie.

Voor een efficiënt gebruik van passieve en actieve zonne-energie is de oriëntatie van woningen en andere gebouwen van grote betekenis. Deze oriëntatie heeft bij de ontwikkeling van bestaand Noordhove de richtingen van de hoofdstructuren en - gelet op de noodzaak van economisch grondgebruik - de verkavelingsrichting meebepaald. Dit heeft er toe geleid dat in het plangebied 70% van de woningen, met hun hoofdwoonvertrek georiënteerd zijn op het gebied tussen het zuidoosten en zuidwesten.

5 JURIDISCHE VORMGEVING

5.1 Planvorm

Op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (art. 33) bedraagt de geldigheidsduur van een bestemmingsplan in de regel 10 jaar. Deze termijn is echter niet fataal, wat in de praktijk betekent dat bouwaanvragen en functieveranderingen vaak langer dan 10 jaar aan eenzelfde bestemmingsplan moeten worden getoetst. Dit betekent dat een bestemmingsplan voldoende flexibiliteit moet bezitten om in te kunnen spelen op gewenste toekomstige ontwikkelingen, welke zich tijdens de geldigheidsduur van het plan voordoen. (Te) gedetailleerde bestemmingsplannen blijken in de praktijk al gauw te star, en hebben in het verleden veelvuldig geleid tot het oneigenlijk gebruik van art. 19 WRO-procedures.

Sedert de herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening 1985, in werking getreden op 1 juli 1986, kan wat betreft planmethodiek gekozen worden uit drie planvormen t.w. het gedetailleerd bestemmingsplan, het globaal bestemmingsplan met uitwerkingsverplichting, en het globaal bestemmingsplan zonder uitwerkingsverplichting. Met deze laatste planvorm, welke bekend staat onder de naam globaal (eind)plan, zijn de mogelijkheden om te komen tot flexibeler en slagvaardiger plannen vergroot. Eén van de nieuwe instrumenten hierbij is de zgn. "beschrijving in hoofdlijnen" waarin het mogelijk wordt om randvoorwaarden in kwalitatieve zin te formuleren, waardoor het bestemmingsplan meer flexibiliteit behoudt.

Voor de onderhavige planherziening is gekozen voor een overwegend globale planvorm, zonder uitwerkingsverplichting.

De globalere planvorm houdt in dat met grote vlekken op de plankaart de bestemmingen zijn aangegeven. Wat bepalend is voor de aanwezige kwaliteit van de wijk en ontleend is aan de ruimtelijke structuur is door middel van een aparte bestemming danwel door middel van een aanduiding binnen de bestemming(en) op de plankaart aangegeven. Daarnaast is in het plan gebruik gemaakt van het instrument van de beschrijving in hoofdlijnen.

5.2 Hoofdopzet en samenhang

Uitgangspunt van het plan is dat de huidige stedenbouwkundige structuur van de wijk welke zich kenmerkt door helderheid niet wordt aangetast, doch waar mogelijk wordt versterkt. Zo zijn de structuurbepalende elementen in het plan vastgelegd.

De ruimtelijke beleving wordt vooral bepaald door de samenhang van bebouwing en openbare ruimte. Dit heeft tot gevolg dat plaatselijk andere bouwmassa's geboden of wenselijk zijn dan bijvoorbeeld binnen de woonclusters.

De ontwikkelingslocaties worden in het plan aangewend om de oriëntatie in de wijk te versterken. Zo zijn in het plangebied bebouwingsaccenten gewenst bij de entree van de wijk, bij aansluitingen van verkeersruimten en verblijfsgebieden en ter markering van de centraal gelegen voorzieningsstrip.

Een bijzondere positie in de wijk vormt de ten noorden van de Planbaan gelegen ontwikkelingslocatie "Noordhove-eiland". Dit gebied, dat zal worden ontwikkeld als een waterrijk woongebied met een bijzondere kwaliteit, zal ook een verbindingselement vormen tussen het bestaande woongebied en de Noordhovense-plas. Vanwege de specifieke, aan de ligging gerelateerde, stedenbouwkundige uitgangspunten en bebouwingseisen, is voor deze locatie een aparte bestemming (woondoeleinden II) opgenomen.

Naast voornoemde relatie met de openbare ruimte gelden nog voorwaarden vanuit het wonen zoals uitzicht, daglicht- en zonlichttoetreding. Ook gelden met name bij woninguitbreidingen randvoorwaarden welke verband houden met het intact houden van de architectuurvorm van de bestaande bebouwing. Aldus wordt een toetsingskader gecreëerd waaruit de maximaal toegestane bouwvormen worden gedestilleerd. De in de beschrijving in hoofdlijnen in combinatie met de bouwvoorschriften opgenomen regeling vormt het toetsingskader voor bouw aanvragen.

5.3 Bestemmingen

De bovenbeschreven hoofdopzet heeft geleid tot de onderstaande bestemmingen.

Woongebieden I en II

Het overgrote gedeelte van het plangebied heeft een bestemming "woongebied (I of II)". Binnen de bestemmingsvlakken van woongebied I en II zijn de woonbuurtvoorzieningen, in de vorm van buurtwegen en buurtparken, opgenomen door middel van een aanduiding.

Ook de langzaam verkeersverbindingen tussen de wijkdelen en van/naar andere wijken of recreatieve uitloopgebieden zijn door middel van een aanduiding op de plankaart met een verwijzing in de beschrijving in hoofdlijnen veiliggesteld.

Omdat ook de watersingels in het bestaand gebied een belangrijk element vormen in de structuur van de wijk, zijn deze op de plankaart aangegeven en in het plan vastgelegd. Het water binnen het woongebied II is geregeld in de doeleindenomschrijving.

Voorzieningen

Het binnen het plangebied gelegen gedeelte van de voorzieningenstrip van de wijk is bestemd voor "voorzieningen". Hierin bevindt zich een aantal reeds gerealiseerde wijkvoorzieningen. Het plan biedt ruimte voor uitbreiding van de bestaande voorzieningen n.a.v. de afronding van de wijk Noordhove in oostelijke richting.

Verkeersdoeleinden

Alleen de Planbaan is, vanwege haar status als drukke gebiedsontsluitingsweg, als zodanig bestemd. De overige in het plangebied gelegen wegen zijn, voor zover structuurbepalend als aanduiding in het woongebied opgenomen.

Wijkpark

Onder de bestemming "wijkpark" vallen zowel het wijkpark Noordhove als de, ten zuiden van de Ponyweide, binnen het plangebied gelegen rand van het wijkpark Seghwaert.

Stadsgroen

Het aan de west- en noordzijde van het plangebied gelegen groen maakt deel uit van het stedelijk groen van het recreatiegebied Noord Aa.

Water

Deze bestemming omvat de in het plangebied gelegen gedeelten van de Noordhovense-plas.

5.4 Bouwen

5.4.1 Algemeen begrippenkader

Om duidelijk aan te kunnen geven waar mag worden gebouwd c.q. uitgebreid, is er behoefte aan een eenduidig begrippenkader. Hiertoe is in artikel 1 een aantal in de bouwvoorschriften gehanteerde begrippen nader gedefinieerd.

Zo wordt in het plan een onderscheid gemaakt tussen hoofdgebouw en hoofdmassa, waarbij de hoofdmassa zich in de regel (behalve in geval van bungalows) kenmerkt door een grotere goothoogte dan 3.00 m. Het hoofdgebouw omvat dus de hoofdmassa en eventuele aanbouwen. Dit onderscheid is belangrijk met name ter behoud van de ruimtelijke kwaliteit in gebieden met open dan wel half open bebouwing.

Ook is het onderscheid van belang voor de definiëring van "voorgevelrooilijn" en "achtergevelrooilijn". Bestaande aanbouwen of aangebouwde bergingen tellen dus niet mee bij het bepalen van voor- en achtergevelrooilijn. Omdat de uitbreidingsmogelijkheden direct en indirect gekoppeld zijn aan de voorgevel- en achtergevelrooilijn zou dit anders, in die situaties waarbij in de loop der jaren bij de ene woning wel een aanbouw aan de achtergevel is gerealiseerd en bij de andere woning niet, kunnen leiden tot rechtsongelijkheid.

De bouwvoorschriften zijn als volgt opgebouwd.

5.4.2 Bebouwingstypologie

Woongebied I is nagenoeg volledig gerealiseerd. Op de nog in ontwikkeling zijnde locaties zullen in hoofdzaak grondgebonden woningen worden gerealiseerd.

De locaties waar deze woningen worden gerealiseerd zijn als zodanig op de kaart aangegeven.

Vanwege de specifieke ligging en de hieraan gerelateerde gewenste openheid, geldt voor het westelijk deel van *woongebied II*, de eis dat alle laagbouwoningen vrijstaand moeten worden gebouwd. Omwille van de flexibiliteit is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen voor het toestaan van een woning van het type twee onder één kap.

5.4.3 Bebouwingspercentages

Als basisregel geldt in het bestaand woongebied (*woongebied I*) dat, bij niet-gestapelde woningen, het bouwperceel voor niet meer dan 60% mag worden bebouwd of overdekt, waarbij een nuancering is aangebracht voor erg kleine en erg grote bouwpercelen. Dit percentage bepaalt uiteindelijk de kwantitatieve uitbreidingsmogelijkheden in het horizontale vlak.

Dit bebouwingspercentage is niet van toepassing op patio-woningen.

In *woongebied II* worden de kwantitatieve bebouwingsmogelijkheden bepaald door de stringente(re) eisen ten aanzien van de situering op het bouwperceel (art. 5, lid 3.2, onder e), of plaatselijk door de meer gedetailleerde hoogteregeling (art. 5, lid 3.3, onder f en g). Hierdoor werd het opnemen van een maximum bebouwingspercentage overbodig.

Voor de gevallen dat er van deze bijzondere bouwvoorschriften vrijstelling wordt verleend, geldt de randvoorwaarde dat de vrijstelling er niet toe mag leiden dat het bouwperceel voor meer dan 60% mag worden bebouwd of overdekt.

5.4.4 Situering bebouwing

* Woongebied I

Hoofdmassa

Om de (semi-)openheid van (half-)vrijstaande woningen in *woongebied I* te waarborgen is bepaald dat de minimum afstand van de hoofdmassa tot een van de, respectievelijk beide, zijdelingse perceelsgrenzen tenminste 1 m moet bedragen.

Aan- en bijgebouwen

Omdat een willekeurige plaatsing van aan- en bijgebouwen de ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving kan aantasten, is in het plan een aantal randvoorwaarden opgenomen met betrekking tot de situering van deze bebouwing.

Als randvoorwaarden gelden:

1. *minimaal 3.00 m achter de voorgevelrooilijn*

Dat er vóór de voorgevelrooilijn in beginsel geen aan- en/of bijgebouwen zijn toegestaan, beoogt de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte (het straatbeeld) te beschermen. Mede omdat dit in bepaalde woongebieden reeds het geval is, en ook mogelijk bij nieuwe situaties stedenbouwkundig goed inpasbaar kan zijn, biedt het plan hiertoe een mogelijkheid via een vrijstelling. Elke aanvraag kan dan op zijn ruimtelijk effect worden beoordeeld, waarvoor in de voorschriften een aantal toetsingscriteria is opgenomen (zie ook nadere eisen).

Dat een minimum afstand van 3.00 m afstand tot de voorgevelrooilijn moet worden aangehouden is met name van belang bij vrijstaande en halfvrijstaande woningen en beoogt het behoud van een zekere openheid, vanaf de aangrenzende openbare ruimte.

2. *maximaal 5.00 m achter de achtergevelrooilijn, met dien verstande dat bij woningen waarvan de achtergevel georiënteerd is op het gebied variërend van het noorden tot en met het noordoosten, vanaf 2.00 m uit de achtergevelrooilijn, en bij de overige woningen, vanaf 3.00 m uit de achtergevelrooilijn, perceelinwaarts slechts mag worden gebouwd onder een horizontale hoek van 45° gemeten ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrenzen*

Hoewel geen onderscheid wordt gemaakt tussen aan- en bijgebouwen, beoogt deze bepaling vooral tegemoet te komen aan de behoefte om de woning aan de achtergevel uit te breiden door middel van een aanbouw.

De maximum afstand van 5.00 m is ingevoerd om de zone enigszins te begrenzen.

De bepaling dat vanaf 3.00 m slechts onder een horizontale hoek van 45° ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrenzen mag worden gebouwd, is ingevoerd ter bescherming van de aangrenzende bouwpercelen.

Als verbijzondering hierop mag, bij woningen waarvan de achtergevel georiënteerd is op het gebied variërend van het noorden tot en met het noordoosten, slechts tot 2.00 m achter de achtergevel op de zijdelingse perceelsgrens worden gebouwd; verder perceelinwaarts mag slechts onder een horizontale hoek van 45° tot de zijdelingse perceelsgrens worden gebouwd. Reden voor deze verbijzondering is dat bij woningen met een noord/noordoost oriëntatie de lichttoetreding aan de achterzijde reeds geringer is. Het door de buurman realiseren van

een aanbouw op de zijdelingse perceelsgrens, met een hoogte van 3.00 m en een lengte van 3.00 m zou, in de regel bij rijtjeswoningen waarvan de kavelbreedte beperkt is, een onevenredige aantasting vormen van het woonklimaat in de aangrenzende woning.

Om enige flexibiliteit te bieden voor situaties waarin de bouw van een uitbouw met een lengte van 3.00 m op de zijdelingse erfgrens, geen onevenredige aantasting voor de aangrenzende woning vormt, bevat het plan een vrijstellingsbevoegdheid. Deze is bedoeld voor bijzondere situaties bijvoorbeeld in geval vanwege de (grote) breedte van de aangrenzende woning, danwel de afstand van de aangrenzende woning tot de gemeenschappelijke perceelsgrens, een diepere uitbouw van de buurman minder invloed heeft op de lichttoetreding.

3. *vanaf de achterste bouwperceelsgrens tot 3.00 m perceelinwaarts*

Vaak komt het voor dat, reeds bij de bouw, bergingen worden gesitueerd op de achterste perceelsgrens. Dit heeft met name bij woningen met een "achterom" de nodige voordelen. Doch ook in situaties dat dit nog niet bij de oorspronkelijke bouw is gerealiseerd, kan hieraan behoefte bestaan.

Het plan biedt hiertoe de mogelijkheid, behalve voor de onder 4 beschreven situaties.

4 *minimaal 3.00 m uit perceelsgrens met openbaar water*

Een bijzondere ruimtelijke situatie is aanwezig in die gevallen dat de bouwpercelen direct grenzen aan openbaar water. Voor die situaties geldt dat binnen een strook van 3.00 m uit de perceelsgrens met het water geen aan- en/of bijgebouwen zijn toegestaan. Dit geldt zowel voor zijtuinen als achtertuinen. Het bouwen in die strook zou een aantasting betekenen van de ruimtelijke kwaliteit en beleefbaarheid van het openbaar gebied.

5 *nieuwe garages dienen zodanig te worden gesitueerd dat tussen de toegang en de grens van het bouwperceel tenminste 6.00 m opstelruimte aanwezig is.*

* Woongebied II

openheid richting Noordhovenseplas

Omwille van de gewenste openheid vanuit het bestaand woongebied richting Noordhovenseplas dient in het westelijk deelgebied van woongebied II (Noordhove-eiland) de gebouwen zodanig op het bouwperceel te worden gesitueerd dat, ten opzichte van één van de zijdelingse perceelsgrenzen tenminste een strook van 4 m vrij blijft van bebouwing. Burgemeester en wethouders kunnen, via het instrument van nadere eisen, bepalen ten aanzien van welke perceelsgrens deze afstand moet worden aangehouden.

Om de met name aan de westzijde gelegen smalle kleinere kavels niet onevenredig te beperken, is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen.

parkeerruimte op eigen erf

In *woongebied II* mag in beginsel in de strook van 6.00 m uit de voorste perceelsgrens niet worden gebouwd, omwille van de benodigde opstelruimte voor twee parkeervoorzieningen op eigen erf, welke onafhankelijk van elkaar bereikbaar moeten zijn.

Vanwege de kleinere bouwpercelen en/of de beperkte(re) hoogte mag, in het oostelijk deelgebied, de strook van 6.00 m uit de voorste perceelsgrens worden overbouwd, mits er een minimale vrije hoogte wordt gerealiseerd van 2.50 m.

De hierboven onder 5 opgenomen regeling ten aanzien van de situering van garages is ook hier van toepassing.

grensgebied met openbaar water

Ook in woongebied II geldt als algemene eis dat binnen een strook van 3.00 m uit de bouwperceelsgrens met openbaar water niet mag worden gebouwd. Een uitzondering vormt het appartementencomplex en de oostelijke wand van het waterrijk plein in het oostelijk deelgebied.

Hoewel in de regel het bouwen van met name vrijstaande bijgebouwen in deze strook een aantasting vormt van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse, is het goed denkbaar dat bebouwing in deze strook bijvoorbeeld als onderdeel van de architectuur van de woning juist een bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Vandaar dat hiertoe een vrijstellingsmogelijkheid is opgenomen, waarbij per bouwaanvraag een toetsing kan plaatsvinden. Om een zekere kwaliteit te waarborgen is als voorwaarde gesteld dat de vrijstelling betrekking moet hebben op een gebouwdeel van het hoofdgebouw. Dit betekent dat geen vrijstelling kan worden verleend voor een vrijstaand bijgebouw (de bekende blokhutten).

5.4.5 Hoogteregeling

Woongebied I

Vanwege het ruimtelijk effect is een onderscheid gemaakt tussen de hoofdmassa en aan- en bijgebouwen.

Hoofdmassa

De toegestane maximum bouwhoogte is op de plankaart aangegeven. De maximum hoogte van de hoofdmassa van de laagbouwoningen is in beginsel 9.00 m, tenzij de zgn. 30° regeling (zie hierna) tot een geringere hoogte leidt. Dit betekent dat in die gebieden, woningen in twee bouwlagen in beginsel mogen worden uitgebreid tot de maximum toegestane hoogte. Als randvoorwaarde geldt echter dat de karakteristiek van de architectuur niet wordt aangetast. Dit betekent dat woningen welke zijn ontworpen in kubische architectuur niet mogen worden uitgebreid met een kap, maar met een derde bouwlaag welke plat is afgedekt, terwijl woningen in traditionele architectuur hun kap dienen te behouden. In het laatste geval kan een woning bestaande uit twee bouwlagen met een kap wel worden uitgebreid door middel van een dakkapel.

Voor verbijzondering van hoeksituaties is denkbaar dat een grotere hoogte een bijdrage levert aan de ruimtelijke oriëntatie in de wijk. Om dit mogelijk te maken is in het plan een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen.

Uitzonderingen vormen de woonwagenlocatie aan het Bakemaplan en de recentelijk gebouwde patiowoningen aan de Rosweide, waar een maximum hoogte geldt van 6.00 m.

Voor de begeleiding van de grotere openbare ruimtes en ter accentuering van de entree van de wijk en een aantal stedenbouwkundige accenten, is een grotere hoogte opgenomen.

Aan- en bijgebouwen

Voor aan- en bijgebouwen geldt een maximum hoogte van 3.00 m.

Omdat dit een bijdrage kan leveren aan de ruimtelijke kwaliteit is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen voor het realiseren (met een max. goothoogte van 3.00 m) van een kap(gedeelte), waarvan de hellingshoek niet groter mag zijn dan de dakhelling van de hoofdmassa van het gebouw, waar aangebouwd wordt.

Hieruit volgt dat deze vrijstellingsmogelijkheid geen soelaas biedt bij het aanbouwen aan woningen die plat zijn afgedekt; Het realiseren van een kapgedeelte aan een in kubische architectuur gebouwde woning is niet mogelijk - hier is immers de hellingshoek 0° - en ook niet wenselijk omdat dit de karakteristiek van de bebouwing welke onderdeel vormt van de ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving zou aantasten. Dit beginsel dat uitbreiding van de bebouwing de karakteristiek van de aanwezige architectuurvorm niet mag aantasten, is maar dan toegespitst op uitbreiding van de hoofdmassa, neergelegd in de beschrijving in hoofdlijnen (artikel 4, lid 2.5).

* Woongebied II

Om vanuit de kavels in het binnengebied van Noordhove-eiland zicht te behouden op de Noordhovenseplas, is de hoogte van de eerste lijns bebouwing aan de Noordhovenseplas in het westelijk deelgebied beperkt tot 9.00 m, terwijl de maximum bouwhoogte van de achterliggende kavels gesteld is op 12.00 m.

Voor het stedenbouwkundig accent op de overgang Planbaan - (verlengde) Ruimtebaan, en de liniaire bouwblokken aan de noord- en oostzijde van het waterrijk plein welke een functie vervullen in de wandvorming, is een afwijkende maximum hoogte opgenomen.

Voor de bebouwing op het (schier)eiland van het oostelijk deelgebied geldt een stringere en meer gedetailleerde hoogteregeling.

* 30° regeling

De afstand tot de tegenoverliggende woning(en) kan een beperking opleggen aan de maximum bouwhoogte van een gebouw(deel).

De afstand tot de tegenoverliggende woningen bepaalt onder een hoek van 30 graden, gemeten op 1 meter boven het snijpunt van het gevelvlak met de bodem, het ruimtelijk profiel waarbinnen mag worden gebouwd. Hieruit volgt de in de voorschriften opgenomen rekenformule:

dat de hoogte van een gebouw(deel) niet hoger mag zijn dan de afstand tot de voorgevelrooilijn van een tegenoverliggende woning, gedeeld door de factor 1,7 en vermeerderd met 1 (meter).

Wat onder een "*tegenoverliggende woning*" wordt verstaan is gedefinieerd in art. 1, sub 26. Het gaat hier om elke woning, die zich bevindt binnen de horizontale hoeken van 120°, gemeten ten opzichte van de voor- resp. achtergevelrooilijn, ter plaatse van de uiteinden van de voor- of achtergevel van het betreffende gebouw (zie blz. 45). Deze tegenoverliggende woning kan overigens ook buiten het plangebied zijn gelegen.

Gezien mogelijke knelpunten bij het handhaven van deze regeling bij hoeksituaties en/of het realiseren van een gewenst stedenbouwkundig accent, is voor dergelijke specifieke situaties een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen.

Andere bouwwerken

De hoogte van andere bouwwerken is bepaald op 3.00 m, met uitzondering van erfafscheidingen. In artikel 43, lid 1, onder j, van de Woningwet is een aantal bouwwerken opgenomen welke zonder bouwvergunning, of melding, kunnen worden gerealiseerd (zgn. vergunningvrije bouwwerken). Een erfafscheiding is zonder meer toegestaan:

<u>situering</u>	<u>maximum hoogte</u>
vóór de voorgevelrooilijn:	1 m
achter de voorgevelrooilijn:	2 m

Erfafscheidingen die hoger zijn dan die welke vergunningvrij zijn, bijvoorbeeld hoge schuttingen in de voortuin, tasten de ruimtelijke kwaliteit aan van de woonomgeving en zijn dus niet toegestaan.

Een overkapping met een open constructie, zoals een carport of een pergola, is ook vergunningvrij en kan dus zonder meer worden gerealiseerd, mits niet meer dan 50% van het erf wordt overkapt, de oppervlakte van het bouwwerk niet meer bedraagt dan 20 m², en de hoogte niet meer bedraagt dan 2,70 m.

5.4.6 Flexibiliteitsbepalingen

De hierboven beschreven algemene uitbreidingsregeling is zo opgesteld dat in de meest voorkomende situaties geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van de ruimtelijke kwaliteit van de wijk, het wijkdeel of de woonomgeving, of van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken.

Nu kunnen zich altijd situaties voordoen waarin de regel onvoldoende recht doet aan de situatie. Voor deze bijzondere situaties biedt het plan de mogelijkheid voor het stellen van nadere eisen of voor het verlenen van een vrijstelling. Doch in beide situaties gaat het om een bevoegdheid, waarbij elke bouwaanvraag moet worden getoetst aan een aantal criteria (zie art.4, lid 3.4) welke een vertaling en verdere uitwerking vormen van de in het plan opgenomen doelstellingen. Deze criteria, welke hieronder nader worden toegelicht, gelden dus zowel in geval van het stellen van nadere eisen als bij het verlenen van een vrijstelling.

*

Nadere eisen

Er kunnen zich situaties voordoen waarin het uitbreiden van een woning of het bouwen van een bijgebouw overeenkomstig de hierboven beschreven regeling in een bijzondere en specifieke situatie toch leidt tot aantasting van de ruimtelijke en/of functionele kwaliteit van de wijk, het wijkdeel of woonomgeving. Daartoe biedt het plan de mogelijkheid om nadere eisen te stellen aan situering en/of afmetingen van de bebouwing. Deze situaties dienen elk op zich te worden beoordeeld, waarbij het stellen van nadere eisen steeds moet worden gemotiveerd aan de hand van de bedoelde criteria.

* Vrijstelling

De in het plan opgenomen vrijstellingsmogelijkheden zijn grotendeels beschreven bij de desbetreffende bepalingen waarvan (onder voorwaarden) vrijstelling kan worden verleend.

Eén belangrijke vrijstellingsmogelijkheid welke nog niet is beschreven, betreft de mogelijkheden tot uitbreiding van de (bestaande) hoofdmassa van de woning.

In *woongebied I* is een onderscheid gemaakt tussen rijtjeswoningen enerzijds en vrijstaande en halfvrijstaande woningen anderzijds.

Bij rijtjeswoningen is de uitbreiding toegestaan, achter achtergevelrooilijn, over een maximum diepte van 2.00 m.

Bij (half)vrijstaande woningen is de uitbreiding toegestaan, op het gedeelte van het erf dat is gelegen tussen 3.00 m achter de voorgevelrooilijn en 2.00 m achter de achtergevelrooilijn, waarbij de regel dat minimaal 2.00 m tot (één van) de zijdelingse perceelsgrenzen in acht moet worden genomen, onverminderd blijft gelden (art. 4, lid 3.2, onder c).

In *woongebied II* is de uitbreiding toegestaan over een maximum diepte van 2.00 m achter de achtergevelrooilijn (art.5, lid 4.4, onder b). Het betreft hier een vrijstelling van de max. hoogte van aanbouwen en bijgebouwen. Er wordt geen vrijstelling verleend van de (algemene) situeringseisen van de bebouwing; deze blijven onverminderd gelden.

Voor alle type woningen geldt dat de (goot)hoogte van de uitbreiding niet hoger mag zijn dan de (goot)hoogte van de hoofdmassa van de betrokken woning, ter plaatse van de uitbreiding.

* Criteria

De criteria voor het stellen van nadere eisen en/of voor het verlenen van vrijstelling zijn:

behoud van de ruimtelijke structuur van de wijk of het wijkdeel

De ruimtelijke kwaliteit van een wijk of wijkdeel wordt grotendeels bepaald door de ruimtelijke structuur, die als het ware de dragerstructuur vormt voor de karakteristiek van de wijk of het wijkdeel. Het behoud van de aanwezige ruimtelijke kwaliteit vormt één van de doelstellingen van de in het plan opgenomen bouwvoorschriften. Een voorbeeld hiervan vormt de regel dat aan- en bijgebouwen minimaal 3.00 m achter de voorgevelrooilijn moeten worden gebouwd (zie voor de nadere motivering hierboven).

Er kunnen zich echter situaties voordoen waarbij, deze regel een onnodige beperking oplevert. Vandaar dat het plan hier voorziet in een vrijstellingsmogelijkheid. Het verlenen van de vrijstelling mag er echter niet toe leiden dat de regel illusoir wordt. Dit betekent dat indien het verlenen van de vrijstelling voor het bouwen van een aanbouw of bijgebouw, voor de voorgevelrooilijn of binnen 3 m achter de voorgevelrooilijn, de ruimtelijke structuur van de wijk of wijkdeel aantast, geen vrijstelling mag worden verleend.

verkeersveiligheid

Gedacht wordt hier bijvoorbeeld aan de noodzaak tot het vrijhouden van zichthoeken.

behoud van openbare parkeergelegenheid

Het bouwen van een privé parkeervoorziening kan tot gevolg hebben dat hierdoor (vanwege de noodzakelijke op-/inrit), openbare parkeerplaatsen zouden komen te vervallen. Zeker in gebieden waar nu reeds een grote parkeerdruk aanwezig is, moet dit worden voorkomen.

aansluiting aan structurele groenelementen

Gedacht kan worden aan bouwpercelen die met hun zijtuin grenzen aan groenelementen welke structuurbepalend zijn voor de wijk. Hier kunnen zich situaties voordoen waarbij bijvoorbeeld het bouwen op de zijdelingse perceelsgrens de ruimtelijke kwaliteit van deze wijkstructuur onevenredig aantast.

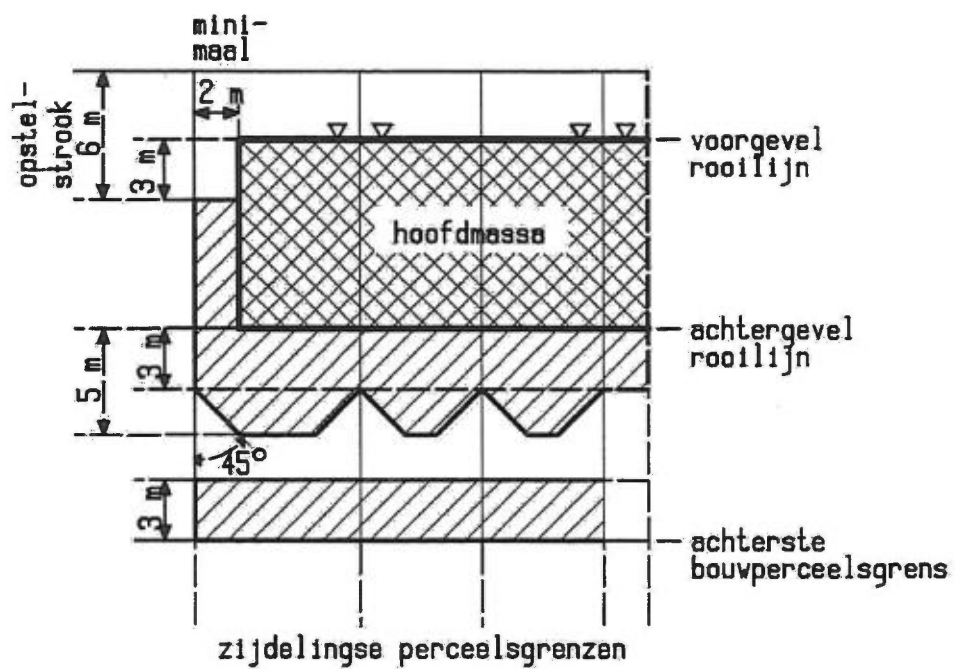
bebouwingskarakteristiek van de omgeving

Gedacht kan worden aan bepaalde wijkdelen welke hun kwaliteit ontleen aan een bepaalde bebouwingskarakteristiek, zoals bijvoorbeeld de woningen in de bocht van de Ponyweide. Woninguitbreidingen en aan- en bijgebouwen moeten passen in deze karakteristiek.

gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken

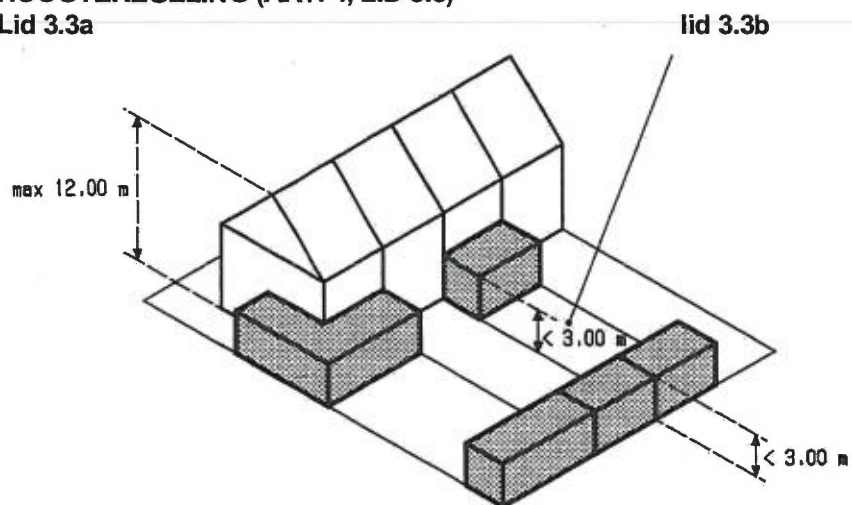
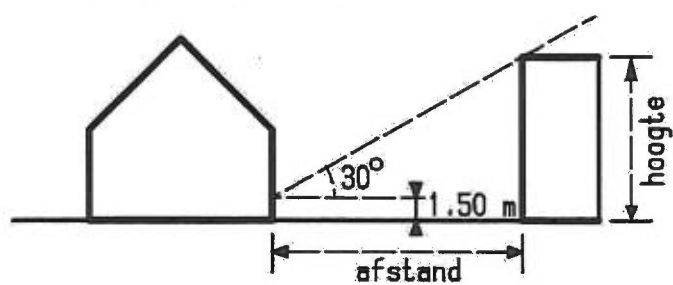
Het gaat hier om het criterium dat een woninguitbreiding geen onevenredige aantasting mag vormen van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen en bouwwerken. Hier spelen bijvoorbeeld aspecten van uitzicht, lichttoetreding, bezonning van tuinen.

SITUERING BEBOUWING (art.4, lid 3.2)



HOOGTEREGELING (ART. 4, LID 3.3)

Lid 3.3a

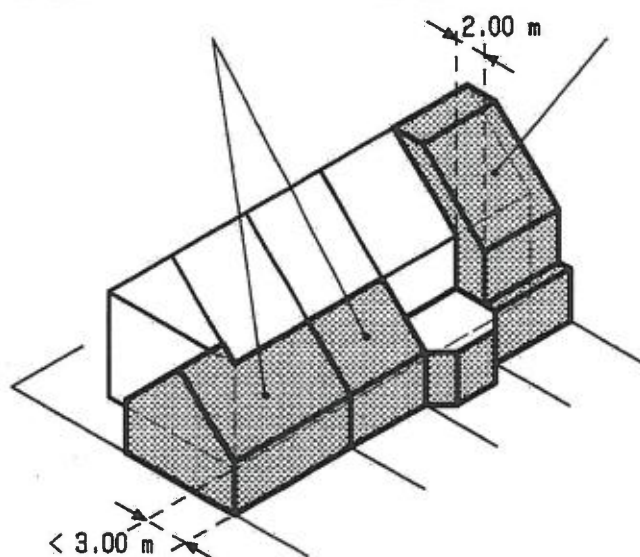
**30 regeling (art. 4, lid 3.3c)**

hoogte = afstand : 1,7 vermeerderd met 1 meter

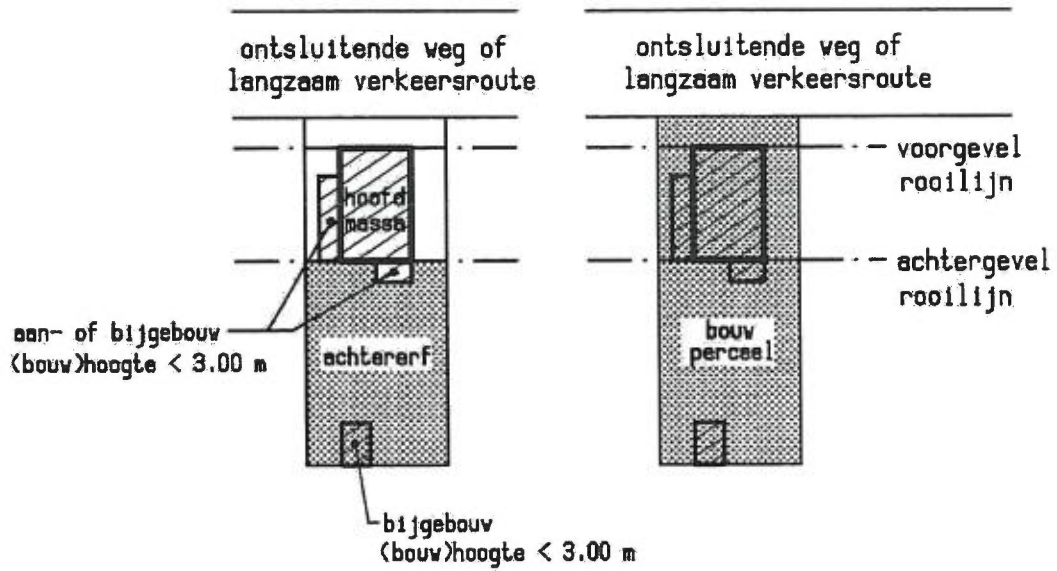
VRIJSTELLING (art. 4, lid 4.2)

Lid 4.2b

lid 4.2

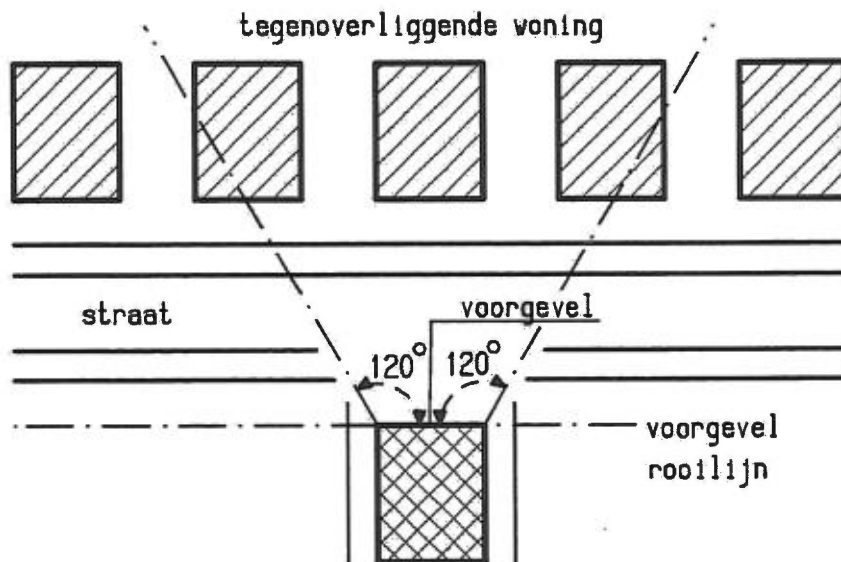


BEGRIPPEN (ART. 1)

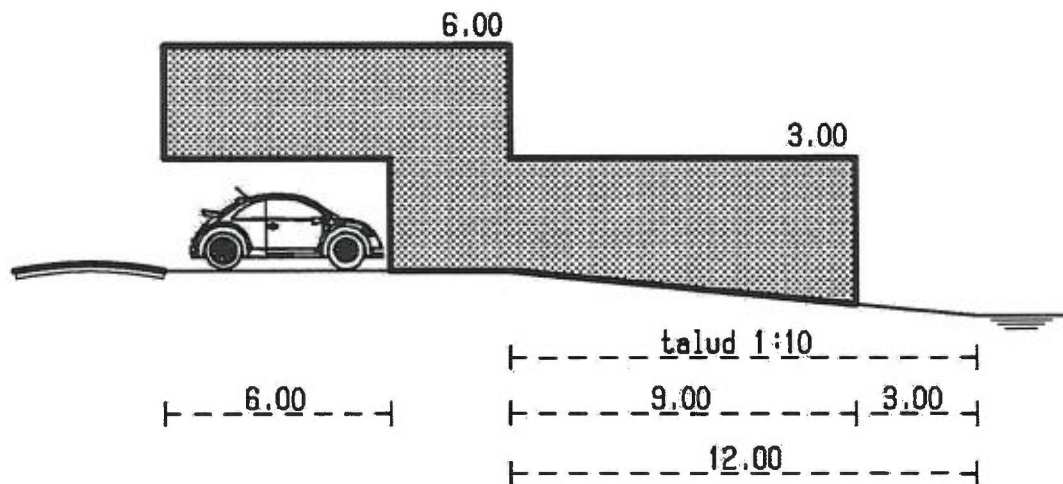


hoofdgebouw = hoofdmassa + aanbouwen

erf = bouwperceel - hoofdmassa



art. 5, lid 3.3f en g



5.5 Aan huis verbonden beroep of bedrijf

In de voorschriften is "aan huis verbonden beroep of bedrijf" expliciet opgenomen in de doeleindenomschrijving van bestemmingen "woongebied I" en "woongebied II" (art. 4, lid 1/ art. 5, lid 1).

Wat wordt verstaan onder een "aan huis verbonden beroep of bedrijf" is omschreven in de begripsbepalingen (artikel 1, sub 28). Deze definitie is kwalitatief geformuleerd en omvat een aantal criteria waaraan zonder meer moet zijn voldaan:

1. *het beroep of bedrijf moet worden uitgeoefend door een (mede)bewoner van de op het bouwperceel gesitueerde woning*

Dit betekent dat er een duidelijke relatie moet zijn tussen (één van) de bewoner(s) en de beroeps-/bedrijfsuitoefening;

2. *de woning moet in overwegende mate haar woonfunctie behouden*

Tenslotte is en blijft de hoofdfunctie wonen!

3. *de ruimtelijke uitwerking en uitstraling dient met de woonfunctie in overeenstemming te zijn*

Dit criterium is ook in de jurisprudentie terug te vinden. Wat de ruimtelijke uitwerking betreft, kan o.m. gedacht aan de verkeersaantrekkende werking, welke in beginsel elke beroeps- en bedrijfsactiviteit in min of meerdere mate met zich meebrengt.

De verkeersdruk op de omgeving mag niet noemenswaardig toenemen. Met name voor het parkeren zal een oplossing moeten worden geboden, zonodig op eigen terrein. Dit betekent dat de gemeente eisen kan stellen aan het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Het opnemen van een parkeernorm in het bestemmingsplan heeft weinig zin, omdat de parkeerbehoefte per situatie sterk kan verschillen.

Ook de ruimtelijke uitstraling dient in overeenstemming te zijn met de woonfunctie. Dit betekent dat etalages en/of reclame-uitingen aan de gevel niet zijn toegestaan.

In de beschrijving in hoofdlijnen bij de woonbestemmingen (art. 4, lid 2.1, onder b en art. 5, lid 2.3) is aangegeven welke aan huis verbonden beroeps- en bedrijfsactiviteiten in het plangebied zijn toegestaan:

Dit zijn:

- dienstverlenende beroepen;
- zakelijke en persoonlijke dienstverlening;
- handel, met uitzondering van detailhandel;
- ambachtelijke bedrijven;
- educatieve en culturele doeleinden.

Het gaat hier om beroeps- en bedrijfsactiviteiten waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat deze in een woonomgeving niet tot onaanvaardbare overlast aanleiding geven. Hieronder vallen bijvoorbeeld een (para)medische en juridische beroepspraktijk, makelaars- en administratiekantoor, een adviespraktijk, edelsmid, pottenbakker, lesinstructie in bijvoorbeeld typevaardigheid of computercursussen e.d.

Deze beroeps- of bedrijfsactiviteiten zijn echter slechts toegestaan indien aan alle criteria van de begripsbepaling "aan huis verbonden beroep of bedrijf" is voldaan.

Hoewel detailhandel in zijn algemeenheid is uitgesloten, wordt onder ambachtelijk bedrijf

mede begrepen: het verkopen en/of leveren, als ondergeschikte activiteit, van goederen die verband houden met het ambacht (zie art. 1, sub 29).

Mede voor de gevallen dat de economische activiteiten plaatsvinden in een afzonderlijke bij de woning behorende praktijk- of bedrijfsruimte (gedefinieerd in art. 1, aanhef en sub 27) is ook de brutovloeroppervlakte van de praktijk- of bedrijfsruimte aan een maximum gebonden van 20 m².

Om voor de praktijk toch enige soepelheid in te bouwen, is tenslotte in art. 4, lid 4.1, en art. 5, lid 4.1, de mogelijkheid opgenomen om vrijstelling te verlenen tot 50 m² b.v.o. De wenselijkheid hiervan is met name denkbaar in geval van praktijkruimten.

Wel blijft als randvoorwaarde gelden dat tenminste 75% van de vloeroppervlakte van de op het bouwperceel gesitueerde bebouwing voor de woonfunctie behouden blijft. Teneinde parkeeroverlast in de woonomgeving te voorkomen, kunnen aan deze vrijstelling voorwaarden worden gesteld ten aanzien van de realisering en situering van een aantal parkeervoorzieningen op eigen terrein. De parkeemorm, welke sterk kan verschillen per economische activiteit, wordt ontleend aan de gemeentelijke parkeernota, zoals deze geldt op het tijdstip van het rechtskracht verkrijgen van dit plan.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Op het grondgebruik en het tot op heden bekende programma wordt de beoordeling van de economische uitvoerbaarheid mede gebaseerd. De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is gewaarborgd mits aan de randvoorwaarden wordt voldaan. De kosten en opbrengsten van de betreffende locatie zijn opgenomen in de exploitatieberekeningen voor de complexen Noordhove en Afronding Noordhove welke in maart 1996 bestuurlijk zijn vastgesteld.

Teneinde de economische uitvoerbaarheid gedurende de plantontwikkeling te blijven waarborgen zullen deze exploitatieberekeningen regelmatig geactualiseerd worden. Voor het complex Afronding Noordhove is de exploitatieberekening vastgesteld door de gemeenteraad van Zoetermeer in maart 1998 en november 1999. Voor het complex Bestaand Noordhove is de exploitatieberekening door de gemeenteraad van Zoetermeer in januari 1998 en september 2000 vastgesteld.

7. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het voor-ontwerp bestemmingsplan heeft van 13 januari tot en met 13 maart 1997 ter inzage gelegen op het stadhuis. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke reacties aan het gemeentebestuur. Tevens heeft de op 12 februari 1997 gehouden inspraakavond een aantal inspraakreacties opgeleverd.

Voor het verslag van de inspraakavond, de ingekomen schriftelijke reacties en de beantwoording daarvan door de gemeente wordt verwezen naar het inspraakverslag, zoals vastgesteld door burgemeester en wethouders op 20 mei 1997.

Na vaststelling van het inspraakverslag zijn voor een aantal ontwikkelingslocaties bouwplannen ontwikkeld. Ook hierover is mogelijkheid tot inspraak gegeven. Voor de resultaten hiervan wordt verwezen naar de desbetreffende dossiers.

Als gevolg van de gehouden inspraak en de ingekomen schriftelijke reacties zijn in het ontwerp-bestemmingsplan de navolgende wijzigingen aangebracht:

- de maximum bouwhoogte van de ontwikkelingslocatie "vrachtwagenparkeerterrein" is verlaagd van maximaal 24 meter naar maximaal 12 meter. De eis van een minimum bouwhoogte van 12 meter is vervallen;
- de maximum bouwhoogte van de ontwikkelingslocatie "hoek Planbaan/Lijnbaan" is verlaagd van maximaal 18 meter naar maximaal 12 meter. De eis van een minimum bouwhoogte van 12 meter is vervallen;
- toegevoegd is dat de ontwikkelingslocatie "vrachtwagenparkeerterrein" pas ontwikkeld kan worden zodra gebleken is dat het huidige vrachtwagenparkeerterrein overbodig is. Op voormelde locatie wordt naast woningbouw de optie tot een andere invulling (zoals een kunstwerk) open gelaten;
- de ontwikkelingslocaties "accent Planbaan" en "Rosweide" zijn niet meer als zodanig opgenomen, deze zijn inmiddels gerealiseerd.
- afstand in art. 5 lid 3.3 sub f naar 10 m. In verband met aanpassing aan reeds gerealiseerde bouwplannen

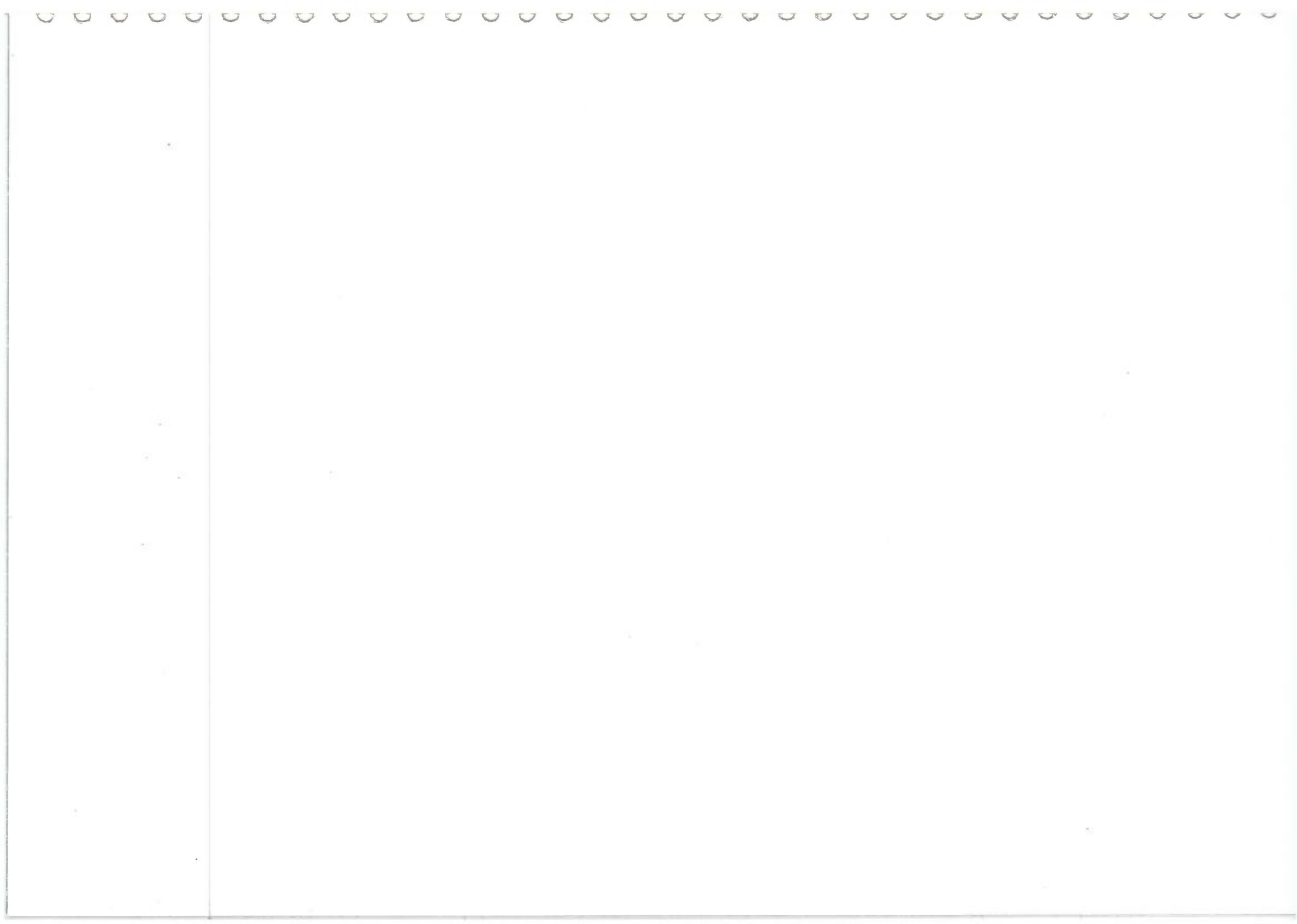
Tevens zijn zowel de toelichting, voorschriften en plankaart op ondergeschikte punten geactualiseerd.

8. OVERLEG EX ART. 10 B.R.O.

Bij brief van 17 december 1996 is over de voorontwerp-bestemmingsplannen Bestaand Noordhove het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening geopend.

Voor de ingekomen reacties en de beantwoording daarvan door de gemeente wordt verwezen naar het inspraakverslag, zoals vastgesteld door burgemeester en wethouders op 20 mei 1997.

Het gevoerde overleg ex art 10 B.R.O. heeft geen aanleiding gegeven tot het aanbrengen van het wijzigen in het ontwerp-bestemmingsplan.



GELUIDHINDER**ALGEMEEN**

Bij de vaststelling c.q. herziening van een bestemmingsplan dient onderzoek te worden verricht naar de omvang van wegverkeerslawaai. Behoudens enkele uitzonderingen wordt aan weerszijden van alle wegen een zone verondersteld, waarbinnen dit akoestisch onderzoek moet plaatsvinden.

Tevens dient rekening te worden gehouden met railverkeerslawaai en industrielawaai.

WEGVERKEERSLAWAAI**Inleiding**

Bij het voorbereiden van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dient volgens de bepalingen van de Wet geluidshinder een onderzoek te worden verricht naar de akoestische kwaliteit van het plangebied met betrekking tot wegverkeer. Hiertoe wordt binnen nader vast te stellen zonegebieden, welke bedoeld zijn als "akoestisch aandachtsgebied", het aanwezige of te verwachten geluidsniveau bepaald en getoetst aan daarvoor gestelde normwaarden.

Ter voldoening aan de bepalingen van de Wet geluidshinder worden in het hierna volgende de resultaten beschreven van het akoestisch onderzoek, dat is verricht ten behoeve van de onderhavige bestemmingsplannen.

Zonering

Ingevolge de Wet geluidshinder hebben alle wegen die aanwezig zijn, in aanleg of alleen nog maar opgenomen zijn in een (ontwerp)bestemmingsplan, van rechtswege een geluidszone.

Dit geldt evenwel niet voor wegen in een woonerf alsmede wegen, waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

Ook geldt de zoneplicht niet voor die wegen, waarvan vaststaat dat de geluidsbelasting, op 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook, 50 dB(A) of minder bedraagt. Dit laatste moet door de gemeenteraad middels een geluidsniveaukaart in een raadsbesluit zijn vastgesteld.

De breedte van een zone is vooral afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk) en kan variëren van 200 tot 600 meter. Deze maat is zo gekozen dat in het algemeen buiten de zone de geluidsbelasting ten gevolge van de weg de waarde van 50 dB(A) niet zal overschrijden.

Nieuwe situaties

Er is sprake van een nieuwe situatie zodra het gemeentebestuur zich na 1 januari 1982 voorneemt een bestemmingsplan vast te stellen of te herzien, dat voorziet in de aanleg of reconstructie van een weg of in de bouw van woningen en andere geluidgevoelige objecten binnen de zone van een weg.

Ten aanzien van een weg geldt het vorenstaande ook indien een nieuwe situatie wordt gecreëerd buiten het kader van het bestemmingsplan om.

In nieuwe situaties gelden de in de volgende tabel genoemde zonebreedtes.

Tabel 1: Zonebreedte langs wegen in nieuwe situaties

Aantal rijstroken	zonebreedte	
	stedelijk	buitenstedelijk *)
5 of meer	350 m.	600 m.
3 of 4	350 m.	400 m.
1 of 2	200 m.	250 m.

- *) Het onderscheid "stedelijk" en "buitenstedelijk" berust onder meer op de overweging dat de hoogte van de geluidsproductie mede afhankelijk is van de snelheid van het wegverkeer. Onder buitenstedelijk gebied wordt verstaan, het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom dat ligt binnen de zone langs een autoweg of een autosnelweg. Binnenstedelijk gebied is al het overige gebied binnen de bebouwde kom.

Bevindt een te projecteren woning zich binnen de zone van een bestaande of een in voorbereiding zijnde weg of bevindt een bestaande of geprojecteerde woning zich binnen de zone van een te projecteren weg dan mag de geluidsbelasting op de gevel niet meer bedragen dan 50 dB(A) (voorkeursgrenswaarde).

Zoals vermeld heeft deze regeling ook betrekking op andere geluidgevoelige objecten dan woningen. Voortvloeiend uit het bepaalde in de Wet geluidshinder zijn bij algemene maatregel van bestuur van 20-11-1981, Staatsblad nr. 668 deze bestemmingen nader aangewezen. Dit besluit is op 1 januari 1982 in werking getreden en ingaande 1 september 1989 en 1 maart 1993 gewijzigd.

De categorie, waarvoor dezelfde voorkeursgrenswaarde geldt als voor woningen het geval is, bestaat uit:

- (a) scholen voor basisonderwijs;
- (a) scholen voor voortgezet onderwijs;
- (a) instellingen voor hoger beroepsonderwijs;
- (a) algemene, categoriale en academische ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- (b) andere gezondheidszorggebouwen dan hiervoor genoemd;
- (c) woonwagendplaatsen (op de grens van het gebied).

Volledigheidshalve wordt vermeld dat bejaardenoorden onder de omschrijving van woningen valt. Een gymnastieklokaal maakt voor de toepassing van dit besluit geen deel uit van de hierboven vermelde scholen.

Aan de grens van, binnen de zone van een weg gelegen, geluidgevoelige terreinen, behorende bij gebouwen als hierboven bedoeld onder (b) en bestemd voor de in die gebouwen gegeven zorg, geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A).

Bestaande situaties

Indien binnen een zone van een weg welke op 1 maart 1986 aanwezig was, zich op dat tijdstip reeds bestaande woningen en/of andere geluidgevoelige objecten bevinden, waarvan de geluidsbelasting toen hoger was dan 55 dB(A), dient hiervan door Burgemeester en Wethouders melding te worden gemaakt aan de Minister van VROM.

De weg en/of de woningen dienen dan wel te zijn geprojecteerd in een bestemmingsplan, welke op uiterlijk 1 januari 1982 is vastgesteld.

Voor reconstructie van de weg geldt een soortgelijke bepaling.

Er dient dan een programma van maatregelen te worden opgesteld om daarmee de geluidsbelasting terug te brengen tot 55 dB(A).

In bepaalde gevallen kan een hogere waarde dan 55 dB(A) worden toegestaan waarbij echter een bepaalde waarde van de geluidsbelasting binnen de woning niet mag worden overschreden.

Artikel 103 Wet geluidhinder

Ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder kan de berekende of gemeten waarde van de geluidsbelasting van de gevel van woningen of andere geluidgevoelige objecten worden verminderd.

Deze correctie geldt uitsluitend voor de toetsing aan de grenswaarden en geldt niet voor de bepaling van de geluidsbelasting binnen.

Deze aftrek ex art. 103 Wgh bedraagt :

- a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen (personenvoertuigen) 70 km/uur of meer bedraagt;
- b. 5 dB voor de overige wegen.

Het uitgevoerde akoestische onderzoek

Het akoestisch onderzoek voor bestemmingsplan Noordhove is uitgevoerd door het bureau geluid van de hoofdafdeling Milieu, Bouwen en Wonen.

Het onderzoek omvat het bestaande deel van Noordhove (Bestaand Noordhove). Hierin wordt eerst een onderzoek gedaan naar de zonegebieden die binnen het plangebied van belang zijn. Vervolgens wordt de geluidsbelasting op de gevels van bestaande woningen langs de Planbaan, de Lijnbaan en de Haussmannruimte aangegeven voor de volgende situaties:

- huidige situatie; verkeersgegevens **1996** (variant 1.0);
- Afronding Noordhove en Zoetermeer Oost zijn beiden gerealiseerd; verkeersprognose **2010** (definitieve situatie, variant 1.1).

Voor een aantal nog onbebouwde terreinen zijn de 50 en, waar nodig, 55 dB(A)-contouren bepaald voor de definitieve situatie.

In bijlage 1a is een overzichtskaart opgenomen.

Vaststelling zonegebied

Eerst moet worden nagegaan of in het plangebied uit het oogpunt van geluidshinder relevante objecten en wegen voorkomen.

Het bestemmingsplan voorziet voor het grootste deel in het vastleggen van een reeds bestaande situatie. De woonwijk Noordhove is in de jaren '80 gebouwd. Tijdens het opstellen van het Bestemmingsplan Noordhove 1985 was de Wet Geluidhinder reeds van kracht. De wijk is destijds zo opgezet dat nergens de voorkeurswaarde van 50 dB(A) werd overschreden.

Voor de bepaling van de zones komen alle wegen of weggedeelten in of nabij het plangebied in aanmerking. Dit geldt evenwel niet voor wegen in een woonerf alsmede wegen, waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt. Ook geldt dit niet voor die wegen, waarvan vaststaat dat de geluidsbelasting, op 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook, 50 dB(A) of minder be-

draagt. Dit laatste moet door de gemeenteraad middels een geluidsniveaukaart in een raadsbesluit zijn vastgesteld.

Voor alle wegen binnen het plangebied, behalve de Planbaan, de Lijnbaan en de Haussmannruimte zal de maximum snelheid van 30 km per uur gaan gelden. De maximum snelheid op de Lijnbaan wordt verlaagd van 50 naar 40 km/u. De maximum snelheid op de Haussmannruimte wordt eveneens 40 km/u. Nu is hier alleen een fietspad. Op de Aziëweg blijft de maximaal toegestane snelheid 70 km/u (geen autoweg).

Teneinde de wegen of weggedeelten te inventariseren is rondom het plangebied een strook van 600 meter in beschouwing genomen (600 meter is de maximale zone-breedte).

In tabel 2 staan de voor dit onderzoek van belang zijnde wegen vermeld.

Voor de situering van de wegen en de knooppuntnummers wordt verwezen naar bijlage 1b.

Tabel 2: Wegen of weggedeelten met een zone binnen het plangebied

Straatnaam	Knooppunt-nummer	Etmaal-intensiteit huidig var. 1.0	Etmaal-intensiteit definitief var. 1.1	Snelheid
Aziëweg (1)	1224-1608	5350 mvt.	7200 mvt.	70 km/u
Aziëweg (2)	1608-1222	870 mvt.	900 mvt.	70 km/u
Planbaan (1)	1608-1402	5460 mvt.	6200 mvt.	50 km/u
Planbaan (2)	1402-1408	2620 mvt.	4400 mvt.	50 km/u
Planbaan (3)	1408-1462	2100 mvt.	3900 mvt.	50 km/u
Planbaan (4)	1462-1651	-	1850 mvt.	50 km/u
Lijnbaan (1)	1402-A	2000 mvt.	2300 mvt.	40 km/u
Lijnbaan (2)	A-1482	2000 mvt.	1600 mvt.	40 km/u
Lijnbaan (3)	1482-1478	1500 mvt.	1400 mvt.	40 km/u
Lijnbaan (4)	1478-1464	1700 mvt.	2300 mvt.	40 km/u
Haussmannruimte	1464-1019	-	3400 mvt.	40 km/u
Weidedreef	1474-1472	3600 mvt.	4700 mvt.	50 km/u

Vaststelling grenswaarden

Zoals in het voorgaande reeds ter sprake is gekomen, wordt voor elke weg of weggedeelte, waarvan een zone binnen het plangebied valt, bepaald welke de voorkeursgrenswaarde is of zal zijn.

Voor de bestaande en de geplande nieuwe woningen binnen zones van de reeds bestaande wegen gelden de volgende grenswaarden:

- | | | |
|----|---------------------------|----------|
| a. | voorkeursgrenswaarde: | 50 dB(A) |
| b. | hoogst toelaatbare waarde | |
| | -binnenstedelijk: | 65 dB(A) |
| c. | binnenwaarde: | 35 dB(A) |

Onder bepaalde, in de Wet omschreven voorwaarden, is een ontheffing voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde van Gedeputeerde Staten mogelijk.

Gronden hiervoor zijn:

- dorp- of stadsvernieuwingsplan;
- afscherming van achterliggende woningen en/of geluidgevoelige bebouwing;
- grond- of bedrijfsgebondenheid;
- opvulling van open ruimte tussen bebouwing;
- vervanging van bestaande bebouwing.

Voor bestaande woningen en **nieuwe** wegen (nieuwe situatie), of in geval van reconstructie van een weg, gelden dezelfde waarden.

Berekening

De berekening van de geluidsbelasting kan, ingevolge artikel 102 van de Wet geluidshinder, worden verricht volgens 2 methoden:

- standaardrekenmethode 1;
dit is een eenvoudige rekenmethodiek, waarin geen afschermingen en/of uitgebreide reflectiestructuren worden meegewogen;
- standaardrekenmethode 2;
in deze rekenmethode worden tevens de gevolgen van afschermingen en van reflecties meegerekend.

Gelet op het feit dat rekening gehouden moet worden met afscherming en reflectie is gebruik gemaakt van rekenmethode 2 voor de berekening van de etmaalwaarden van de geluidsbelastingen.

De reeds eerder genoemde aftrek conform artikel 103 van de Wet geluidshinder is in de volgende berekeningsresultaten reeds verwerkt.

Onderstaand volgt een opsomming van factoren, waarmee in het rekenmodel rekening wordt gehouden. Over enkele invoergegevens wordt voorts een nadere toelichting gegeven:

- het aantal rijlijnen;
 - het type bestrating; bij de Aziëweg, de Lijnbaan en de Haussmannruimte is uitgegaan van glad asfalt. Voor de Planbaan is bij de variant 1.0 eveneens uitgegaan van glad asfalt.
- Bij variant 1.1, de definitieve situatie, hier is uitgegaan van "een" vorm van geluidsabsorberend asfalt met een reductie van ca. 2 dB ten opzichte van glad asfalt. Wat betreft het type asfalt gaan hierbij de gedachten nu uit naar 'dubbellaags z.o.a.b.'. Voor de Lijnbaan blijft evenwel glad asfalt uitgangspunt;
- de hoogteligging van de weg; correcties voor eventuele stijgingen worden in het model meegewogen;
 - de hoogte van de waarneemposities;
 - de afstand van het waarneempunt tot de rijlijnen;
 - mogelijke reflecties;
 - de aanwezigheid van verkeerslichten binnen 150 meter (hier n.v.t.);
 - de demping ten gevolge van de lucht en de bodem;
 - correcties ten gevolge van meteorologische omstandigheden;
 - werking van afschermdende bebouwing;
 - de gemiddelde voertuigsnelheid: voor de Aziëweg is 70 km/u en voor de Planbaan 50 km/u aangehouden als rekensnelheid voor al het verkeer. Bij de Lijnbaan is voor de huidige situatie gerekend met 50 km/u en voor de definitieve situatie (evenals bij de Haussmannruimte) met 40 km/u;
 - de gemiddelde verkeersintensiteit; het cijfermateriaal is gebaseerd op statistische gegevens, welke zijn verzameld uit regelmatig gehouden verkeerstellingen van zowel het totale verkeer als van de intensiteit van de verschillende categorieën. Deze cijfers zijn verwerkt in een rekenmodel, waarmee, met behulp van thans bekende of in te schatten parameters, een prognose is gemaakt van de verkeersintensiteit in de komende jaren. Uitgangspunt voor de berekening van de definitieve situatie is de prognose van de verkeersintensiteit in het jaar 2010. Voor de huidige situatie is uiteraard uitgegaan van de intensiteiten van 1996.

In tabel 3 zijn de verkeersintensiteiten vermeld voor de relevante wegen.

Tabel 3a: Aantallen motorvoertuigen, per daguur c.q. nachtuur in het jaar 1996, variant 1.0

Straatnaam	knoopnrs.	gemidd. daguur			gemidd. nachtuur		
		pers.voert	middelzw. vracht	zware	pers.voert	middelzw. vracht	zware
Azieweg (1)	1224-1608	335.6	8.7	1.7	45.9	1.5	0.5
Azieweg (2)	1608-1222	54.3	0.8	0.3	7.5	0.2	0.1
Planbaan (1)	1608-1402	342.5	8.9	1.8	36.5	1.1	0.4
Planbaan (2)	1402-1408	158.4	2.4	0.8	17.5	0.6	0.2
Planbaan (3)	1408-1462	126.9	2.0	0.7	14.0	0.4	0.1
Planbaan (4)	1462-1651	-	-	-	-	-	-
Lijnbaan (1)	1402-A	125.4	3.3	0.6	13.4	0.4	0.1
Lijnbaan (2)	A-1482	125.4	3.3	0.6	13.4	0.4	0.1
Lijnbaan (3)	1482-1478	94.1	2.4	0.5	10.0	0.3	0.1
Lijnbaan (4)	1478-1464	106.6	2.8	0.5	11.4	0.4	0.1
Hausmannruimte	1464-1019	-	-	-	-	-	-
Weidedreef	1474-1472	225.8	5.8	1.2	24.1	0.8	0.3

Tabel 3b: Aantallen motorvoertuigen, per daguur c.q. nachtuur in het jaar 2010, variant 1.1

Straatnaam	knoopnrs.	gemidd. daguur			gemidd. nachtuur		
		pers.voert	middelzw. vracht	zware	pers.voert	middelzw. vracht	zware
Azieweg (1)	1224-1608	451.6	11.7	2.3	61.8	2.1	0.6
Azieweg (2)	1608-1222	56.2	0.9	0.3	7.7	0.2	0.1
Planbaan (1)	1608-1402	388.9	10.1	2.0	41.4	1.3	0.4
Planbaan (2)	1402-1408	266.0	4.1	1.4	29.4	0.9	0.3
Planbaan (3)	1408-1462	235.8	3.6	1.2	26.1	0.8	0.3
Planbaan (4)	1462-1651	111.8	1.7	0.6	12.4	0.4	0.1
Lijnbaan (1)	1402-A	144.2	6.1	0.8	13.2	0.4	0.1
Lijnbaan (2)	A-1482	100.3	4.2	0.5	9.2	0.3	0.1
Lijnbaan (3)	1482-1478	87.8	3.7	0.5	8.0	0.3	0.1
Lijnbaan (4)	1478-1464	144.2	6.1	0.8	13.2	0.4	0.1
Hausmannruimte	1464-1019	213.3	5.5	1.1	22.7	0.7	0.2
Weidedreef	1474-1472	294.8	7.6	1.5	31.4	1.0	0.3

Berekeningsresultaten

Gebleken is dat voor de meeste situaties de nachtwaarde maatgevend is. Voor de Lijnbaan is in de definitieve situatie echter de dagwaarde maatgevend. Bij de

bepaling van de geluidsbelasting bij de overgang van de Lijnbaan naar de Haussmannruimte, waar beide wegen een substantiële bijdrage leveren in de totale geluidsbelasting, is dit als volgt opgelost. Op de woningen bij deze kruising is eerst de dagwaarde bepaald van beide wegen tezamen, en vervolgens de nachtwaarde (+ 10 dB(A) van beide wegen. Per waarneempunt is bekeken wat de hoogste waarde, en daarmee de etmaalwaarde was.

De geluidsbelastingen op de bestaande woningen ten gevolge van het wegverkeer staan voor de huidige situatie vermeld in tabel 4a en voor de definitieve situatie in tabel 4b.

Voor de situering van de waarneempunten wordt naar bijlagen 2a en 2b verwezen.

Tabel 4a: Geluidsbelasting in dB(A) op de gevels van bestaande woningen
(gecorrigeerd ex art. 103 Wgh) **variant 1.0 huidige** ~~huidig~~ **signaalwaarden**

weg	waar- neem- puntnr.	hoogte	weg	waar- neem- puntnr.	hoogte
		5,00 m.			5,00 m.
Aziëweg	1	< < 50	Lijnbaan	34	52
	2	< < 50		35	49
Planbaan				36	49
	3	47		37	50
	4	47		38	50
	5	44		39	50
	6	49		40	49
	7	50		41	49
	8	45		42	51
	9	49		43	50
	10	49		44	50
	11	49		45	47
	12	49		46	45
	13	49		47	43
	14	49		48	43
	15	< < 50		49	42
Lijnbaan				50	38
	23	51		51	37
	24	51		52	43
	25	50		53	44
	26	45		54	43
	27	44		55	41
	28	49		56	46
	29	51		57	50
	30	50		58	48
	31	53		59	52
	32	52		60	51
	33	52			

Tabel 4b: Geluidsbelasting in dB(A) op de gevels van bestaande woningen
 (gecorrigeerd ex art. 103 Wgh) **variant 1.1 definitieve waarden**

weg	waar- neem- puntnr.	hoogte	weg	waar- neem- puntnr.	hoogte
		5,00 m.			5,00 m.
Aziëweg	1	< < 50	Lijnbaan	34	<u>52</u>
	2	< < 50		35	49
Planbaan	3	47		36	49
	4	46	Lijnbaan + Haussmannruimte	37	50
	5	43		38	50
	6	47		39	<u>51</u>
	7	50		40	<u>51</u>
	8	45		41	50
	9	49		42	<u>53</u>
	10	50		43	<u>52</u>
	11	50		44	<u>52</u>
	12	49		45	50
	13	50		46	49
	14	49		47	49
	15	47		48	<u>51</u>
Lijnbaan	23	50		49	<u>54</u>
	24	50		50	<u>54</u>
	25	50		51	<u>55</u>
	26	45		52	<u>55</u>
	27	44		53	<u>52</u>
	28	48		54	46
	29	50		55	46
	30	<u>51</u>	Lijnbaan	56	49
	31	<u>52</u>		57	<u>52</u>
	32	<u>52</u>		58	50
	33	<u>52</u>		59	<u>53</u>
				60	<u>53</u>

nb. De vetonderstreept-gedrukte getallen overschrijden de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Bestaande woningen

De maximale geluidsbelasting op de bestaande woningen langs de Planbaan zal in de definitieve situatie 50 dB(A) bedragen. Dit is voornamelijk te danken aan de toepassing van geluidsbremmende asfalt.

Op de woningen langs de eerste delen van de Lijnbaan (tot en met waarneempunt 41, zie bijlagen 1b en 2b) zal de geluidsbelasting in een enkel geval licht toenemen en merendeels ongeveer gelijk blijven of licht dalen. De geluidsbelasting op de woningen langs het laatste deel van de Lijnbaan nabij het winkelcentrum (waarneempunten 42 t/m 44 en 57 t/m 60, zie bijlage 2b) zal maximaal 2

dB(A) toenemen en boven de voorkeurswaarde van 50 dB(A) uitkomen.

De Lijnbaan zal in fysieke zin worden aangepast. Dat is nodig om te kunnen komen tot een weg waarop niet sneller dan 40 km/u gereden wordt, terwijl er anderzijds voldoende waarborgen moeten zijn voor een adequaat gebruik als openbaar vervoersroute. De te nemen fysieke verkeersmaatregelen in combinatie met een geluidtoename van 2 dB(A) maken dat het gedeelte van de Lijnbaan tussen de Kernbaan en de Ruimtebaan moet worden aangemerkt als een rekonstruktie in de zin van de Wet geluidhinder. Voor zover er sprake is van deze rekonstruktie - en dus niet in de andere gevallen waarin aan de Lijnbaan een lichte verhoging optreedt - kan het aanvragen van hogere grenswaarden uitkomst bieden.

De bestaande Haussmannruimte zal in verband met de realisering van de Afronding van Noordhove van een langzaam verkeersroute worden gewijzigd in een weg voor gemotoriseerd verkeer. Dat betekent dat er sprake is van een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder.

Op de woningen langs de Haussmannruimte zal de maximale geluidsbelasting 55 dB(A) worden. De huidige geluidsbelasting ligt vanzelfsprekend ver beneden de 50 dB(A). Ook voor deze situatie zal een hogere grenswaarde moeten worden aangevraagd.

In de rest van Bestaand Noordhove zal overal een verlaging van de geluidsbelasting optreden door verlaging van de maximale snelheid van 50 naar 30 km/u.

Nieuwe woningbouwlocaties

In de bijlagen 3a, 3b, 3c en 3d zijn de geluidscontouren van de Planbaan, Aziëweg en de Lijnbaan aangegeven voor vier nog onbebouwde terreinen. Deze terreinen krijgen een woonbestemming.

Het eerste terrein ligt nabij de kruising Aziëweg/Planbaan. Deze lokatie is nu in gebruik als vrachtwagenparkeerterrein. Dit parkeerterrein zal in de toekomst worden verplaatst naar een lokatie buiten het bestemmingsplangebied. De 50 en 55 dB(A) contouren ten gevolge van de Aziëweg en de Planbaan zijn bepaald voor 5, 10, 15 en 20 meter waarneemhoogte. De 50 dB(A)-contour ten gevolge van de Aziëweg is niet op de kaart aangegeven omdat deze contour buiten de terreingrens valt.

Het tweede terrein ligt nabij de kruising Planbaan/Lijnbaan. De geplande bebouwingsgrens ligt op 18 meter van de as van de Planbaan. De geluidsbelasting ten gevolge van de Planbaan bedraagt hier 53 dB(A). De bebouwingsgrens aan de zijde van de Lijnbaan ligt 12 meter van de as van de Lijnbaan. De geluidsbelasting bedraagt hier 51 dB(A),

Het derde, nu nog braakliggende terrein, ligt aan de noordzijde van de Planbaan. Van deze lokatie, bekend als "Noordhove Eiland", is reeds een inrichtings-

voorstel bekend. Hiermee is bij de geluidsberekeningen rekening gehouden. Voor dit terrein is alleen de 50 dB(A) contour op 5 meter hoogte bepaald.

Voor de bouwlocatie aan de Lijnbaan nabij de Kernbaan ligt de geplande bebouwingsgrens op 12 meter uit de as van de Lijnbaan. De maximale geluidsbelasting zal hier 53 dB(A) bedragen.

Alle contouren uit bijlage 3 gelden voor de definitieve situatie. De afstanden vanaf de wegas tot aan de contouren staan in tabel 5 aangegeven. De hoofdletters achter de wegnamen in deze tabel hebben betrekking op de lokatie zoals aangegeven in bijlage 3.

Tabel 5. Afstanden tot 50 en 55 dB(A)-contouren variant 1.1 definitief

Weg en lokatie (zie bijlagen)	afstand in m. tot 50 dB(A) contour				afstand in m. tot 55 dB(A) contour			
	op 5 m. hoogte	op 10 m. hoogte	op 15 m. hoogte	op 20 m. hoogte	op 5 m. hoogte	op 10 m. hoogte	op 15 m. hoogte	op 20 m. hoogte
Azieweg A	> 70	> 70	> 70	> 70	30	42	42	41
	B > 70	> 70	> 70	> 70	44	48	48	48
	C > 70	> 70	> 70	> 70	45	46	47	46
Planbaan D	> 70	> 70	> 70	> 70	12	10	8	7
	E > 70	> 70	> 70	> 70	13	11	10	8
	F > 70	> 70	> 70	> 70	16	14	13	12
(bijlage 3a)								
Planbaan N	29	29	29	-	-	-	-	-
Lijnbaan O	16	15	14	-	-	-	-	-
	P 17	14	11	-	-	-	-	-
(bijlage 3b)								
Planbaan G	20	20	-	-	-	-	-	-
	H 20	20	-	-	-	-	-	-
	I 18	17	-	-	-	-	-	-
(bijlage 3c)								
Planbaan J	13	12	-	-	-	-	-	-
	K 12	12	-	-	-	-	-	-
(bijlage 3c)								
Planbaan L	11	11	-	-	-	-	-	-
	M 11	11	-	-	-	-	-	-
(bijlage 3c)								

Lijnbaan Q nabij Kernbaan (bijlage 3d)	19	17	15					

Realisatie van woningen op het huidige vrachtwagenparkeerterrein is, uitgaande van de huidige afscherming, slechts onder bepaalde voorwaarden mogelijk. Als tot de 55 dB(A)-contour van de Aziëweg zou worden gebouwd, kan nog slechts ca. de helft van het terrein worden benut. Het doortrekken van de huidige afscherming langs de Aziëweg tot aan de Planbaan zal de afstand van de wegas tot de 55 dB(A)-contour verder doen afnemen. Ook de toepassing van geluidsabsorberend asfalt of het verlagen van de rijsnelheid zullen een positief effect hebben. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen hoeveel.

Wat betreft het gebied "Noordhove Eiland" zal de bebouwingsgrens de 50 dB(A)-contour niet overschrijden.

De geluidsbelasting op het complex "Wintertuin" met gestapelde woningen zal in de definitieve situatie maximaal 50 dB(A) bedragen (waarneempunten 17 en 18, bijlage 4).

Ook voor de vrijkomende lokatie aan de Rosweide is de geluidsbelasting voor de definitieve situatie bepaald. Door afscherming van de bestaande bebouwing langs de Weidedreef, in de wijk Seghwaert, zal de geluidsbelasting nergens hoger zijn dan 50 dB(A).

Aanvragen hogere grenswaarden

Voor de volgende situaties zal bij G.S. een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Het is gezien de wijze van ontsluiting van Noordhove niet aannemelijk, dat de hoeveelheid verkeer en daarmee de hoogte van de geluidemissie, door het nemen van verkeersmaatregelen kan worden verlaagd. Voorts is het in de gegeven stedelijke situatie niet wenselijk geluidwerende maatregelen als schermen e.d. te plaatsen om de immissie op de woninggevels te verlagen.

De aanvraag moet worden vergezeld van een verzoek om advies aan de Regionale Inspectie van de Milieuhygiëne. Zoals reeds eerder is vermeld kan in deze binnenstedelijke omgeving de maximale gevelgeluidsbelasting 65 dB(A) bedragen.

nieuwe woningen:

- hoek Aziëweg/Planbaan: t.g.v. beide wegen 55 dB(A);
- hoek Planbaan/Lijnbaan: t.g.v. Planbaan 53 dB(A) en t.g.v. Lijnbaan 51 dB(A);
- Lijnbaan nabij Kernbaan: t.g.v. Lijnbaan 53 dB(A).

bestaande woningen:

- woningen langs de Lijnbaan (tussen de Kernbaan en de Ruimtebaan) t.g.v. de Lijnbaan:
max. 53 dB(A) (rekonstruktie);
- woningen langs de Haussmannruimte: t.g.v. de Haussmannruimte: max. 55 dB(A) (nieuwe weg)

Gevelmaatregelen

De Wet geluidhinder staat in nieuwe situaties ten gevolge van wegverkeer een binnenwaarde in woningen toe van maximaal 35 dB(A). Het Bouwbesluit eist een gevelgeluidsisolatie van tenminste 20 dB(A). Voor de berekening van de vereiste gevelgeluidsisolatie dient te worden uitgegaan van de gevelgeluidsbelasting zonder vermindering conform art. 103 Wgh. en met inbegrip van eventuele kruispuntcorrectie.

Indien ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt verkregen moet door middel van een akoestisch rapport worden aangegeven welke gevelmaatregelen zonodig worden genomen om de vereiste binnenwaarde niet te overschrijden. Dit geldt voor de nieuwe en de bestaande woningen. Deze beoordeling zal plaatsvinden voorafgaande aan de verlening van de bouwvergunning dan wel het besluit tot aanleg of rekonstruktie van een weg.

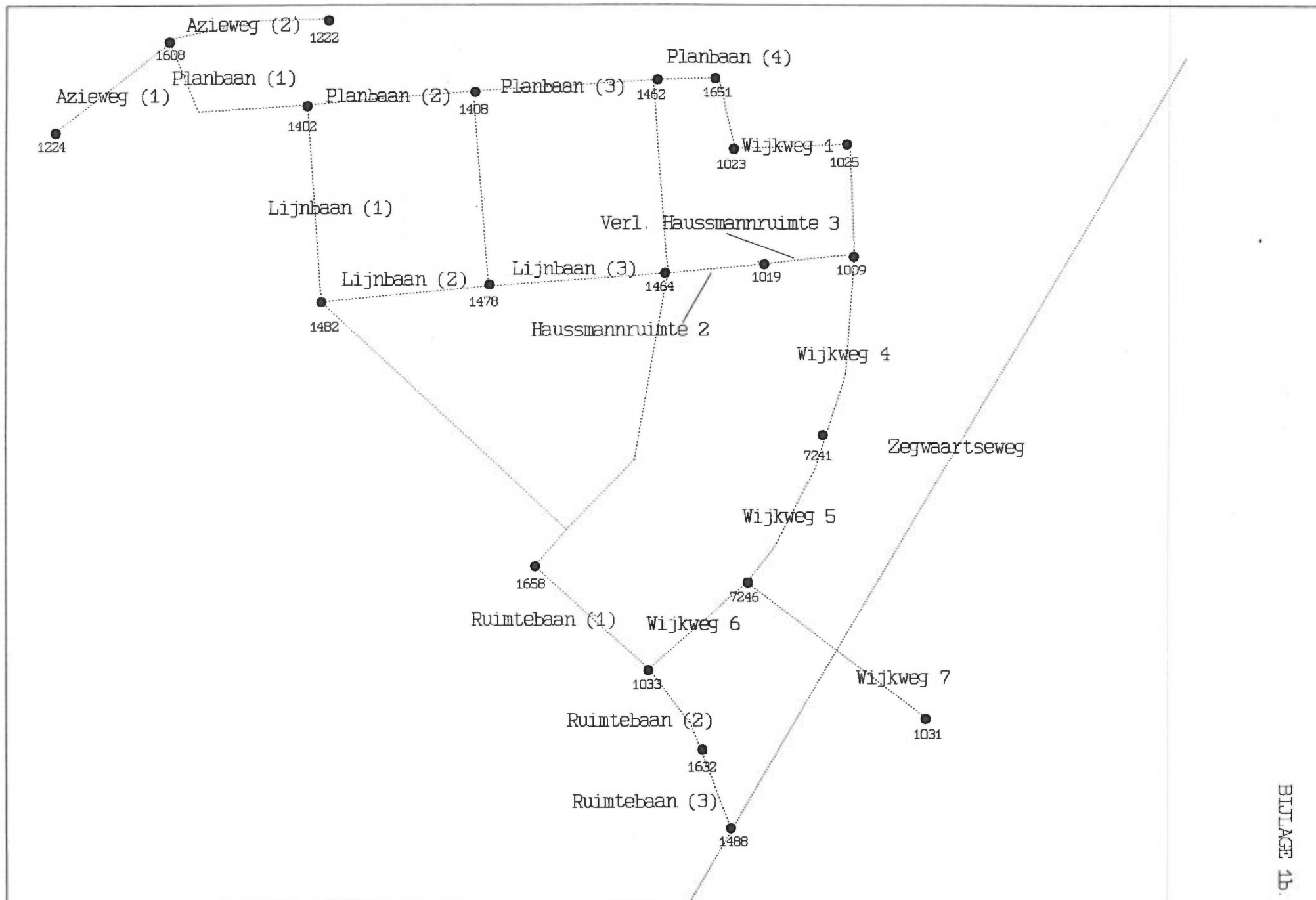
railverkeerslawaaai

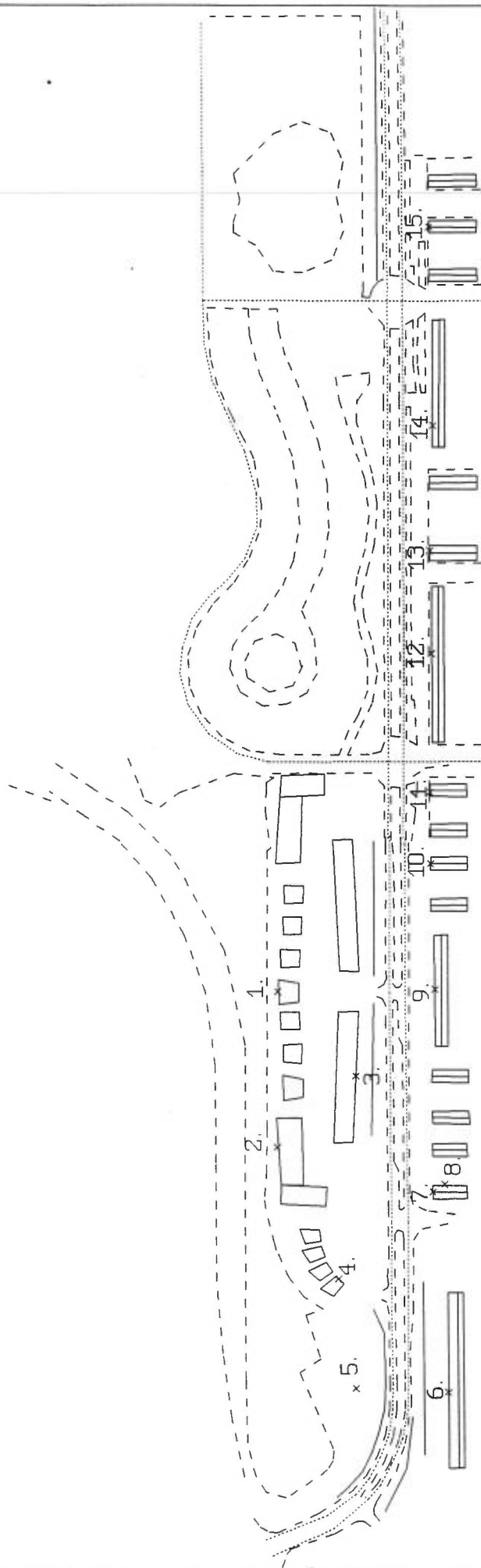
Het plangebied ligt niet in de zone van een spoorweg. Er hoeft geen nader onderzoek te worden verricht. Er is wel een strook gereserveerd voor een eventuele uitbreiding van de Zoetermeerlijn.

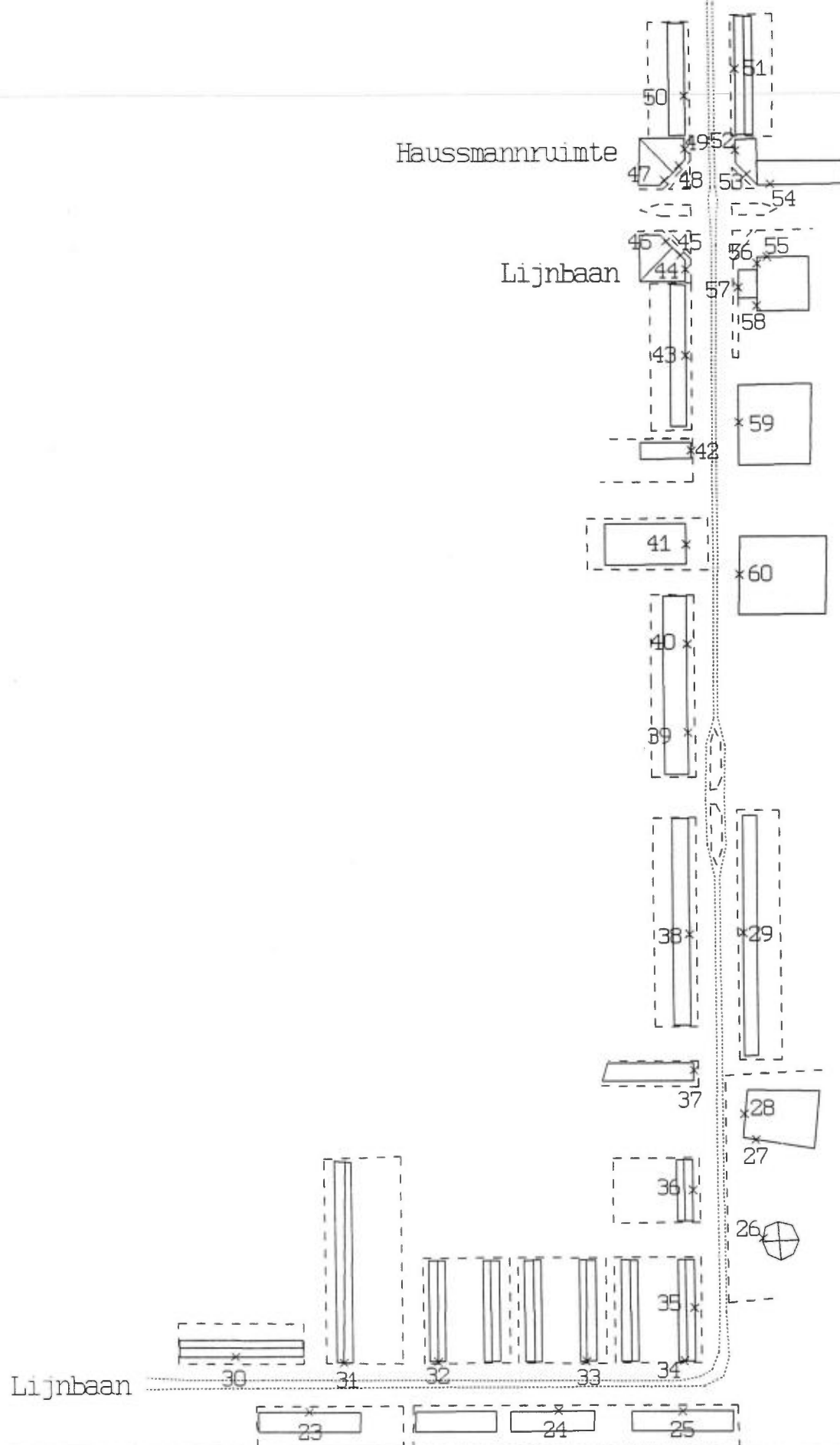
industrielawaai

Het plan ligt niet binnen een zone van een industriegebied. Er hoeft geen nader onderzoek te worden verricht.









Planbaan

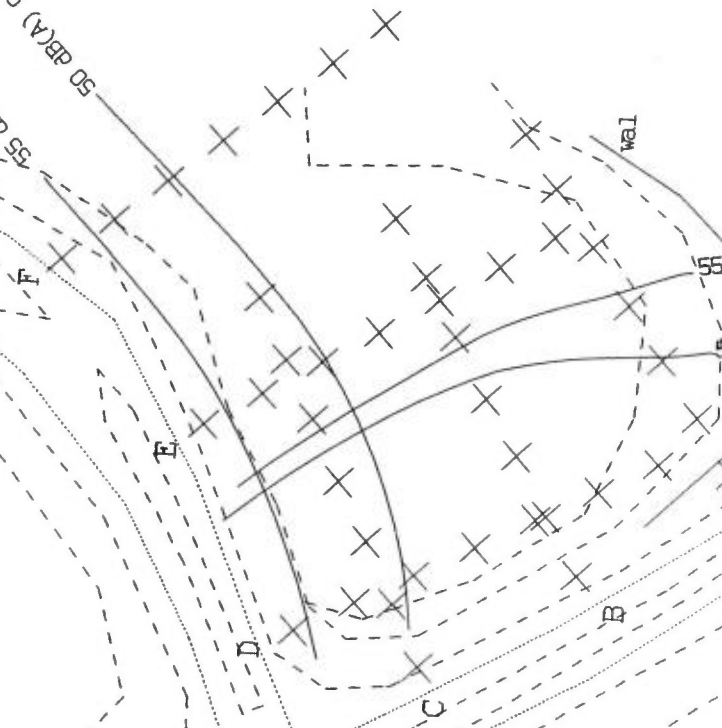
50 dB(A) op 5 meter hoogte
55 dB(A) op 5 meter hoogte

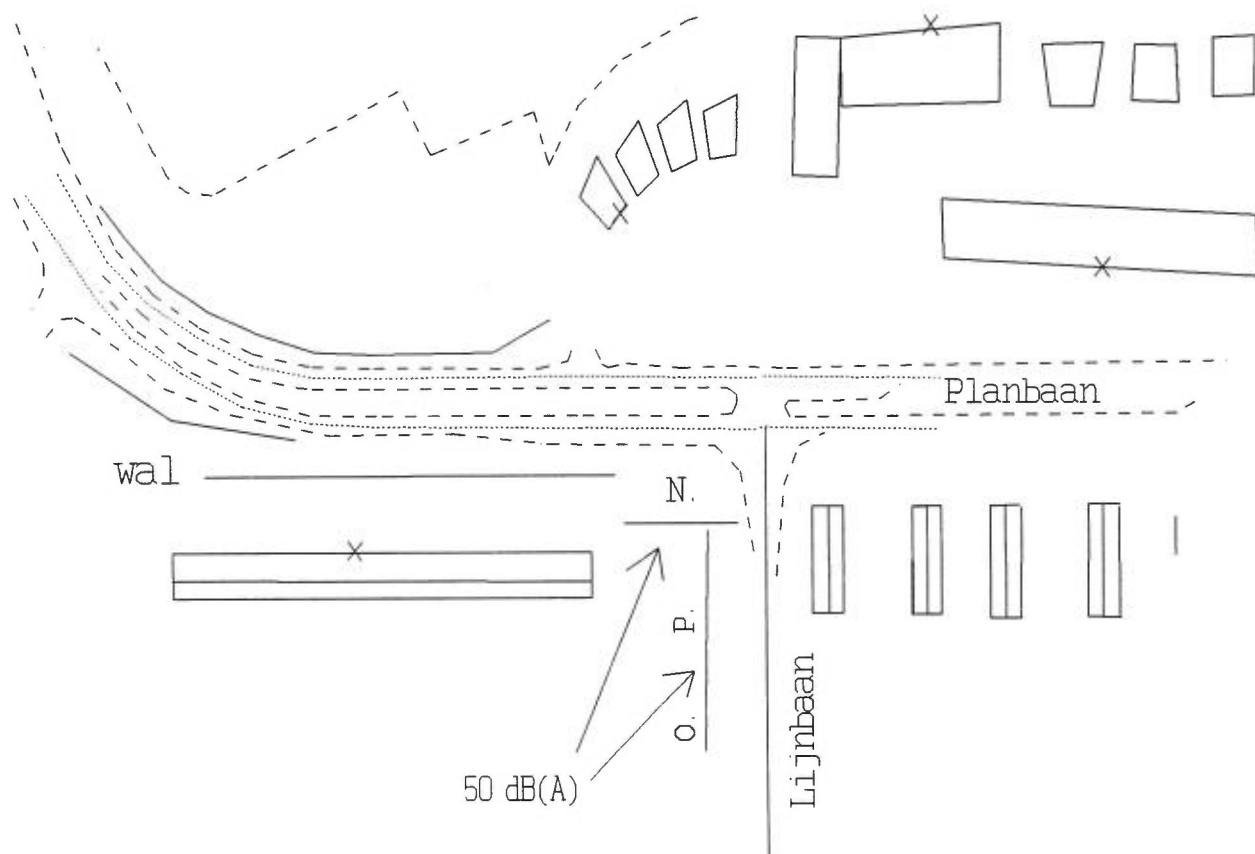
Aziëweg

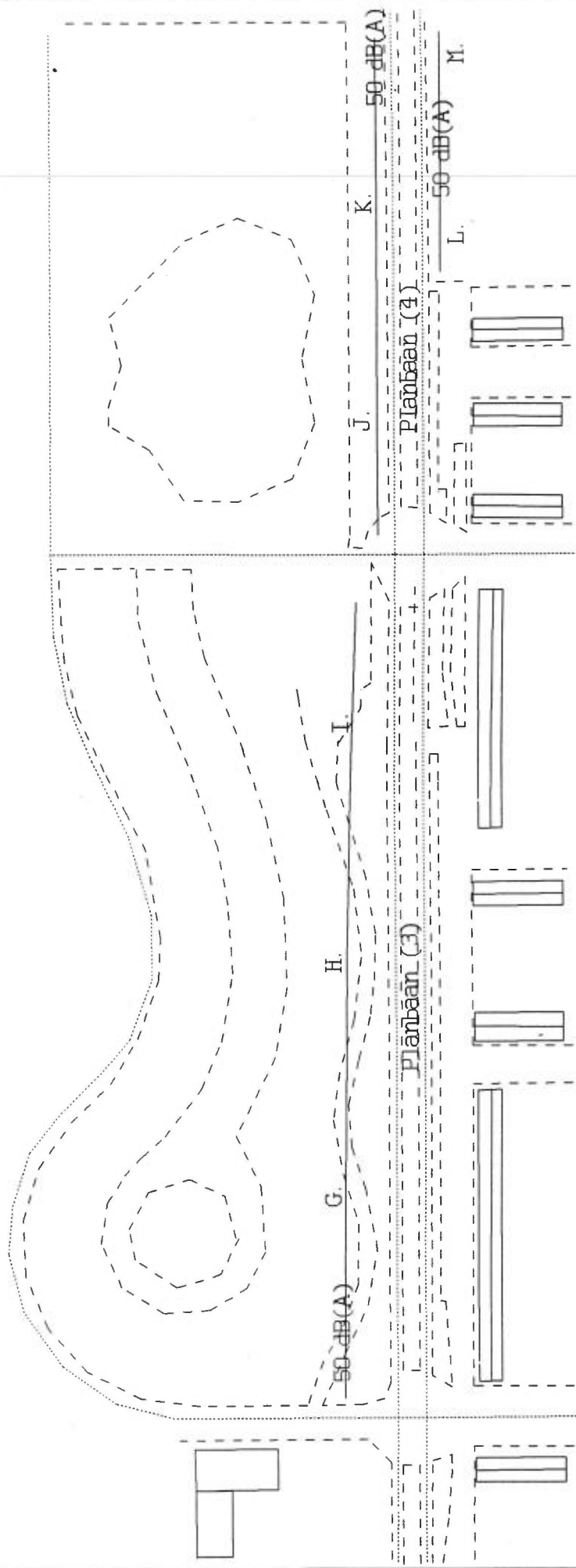
wal

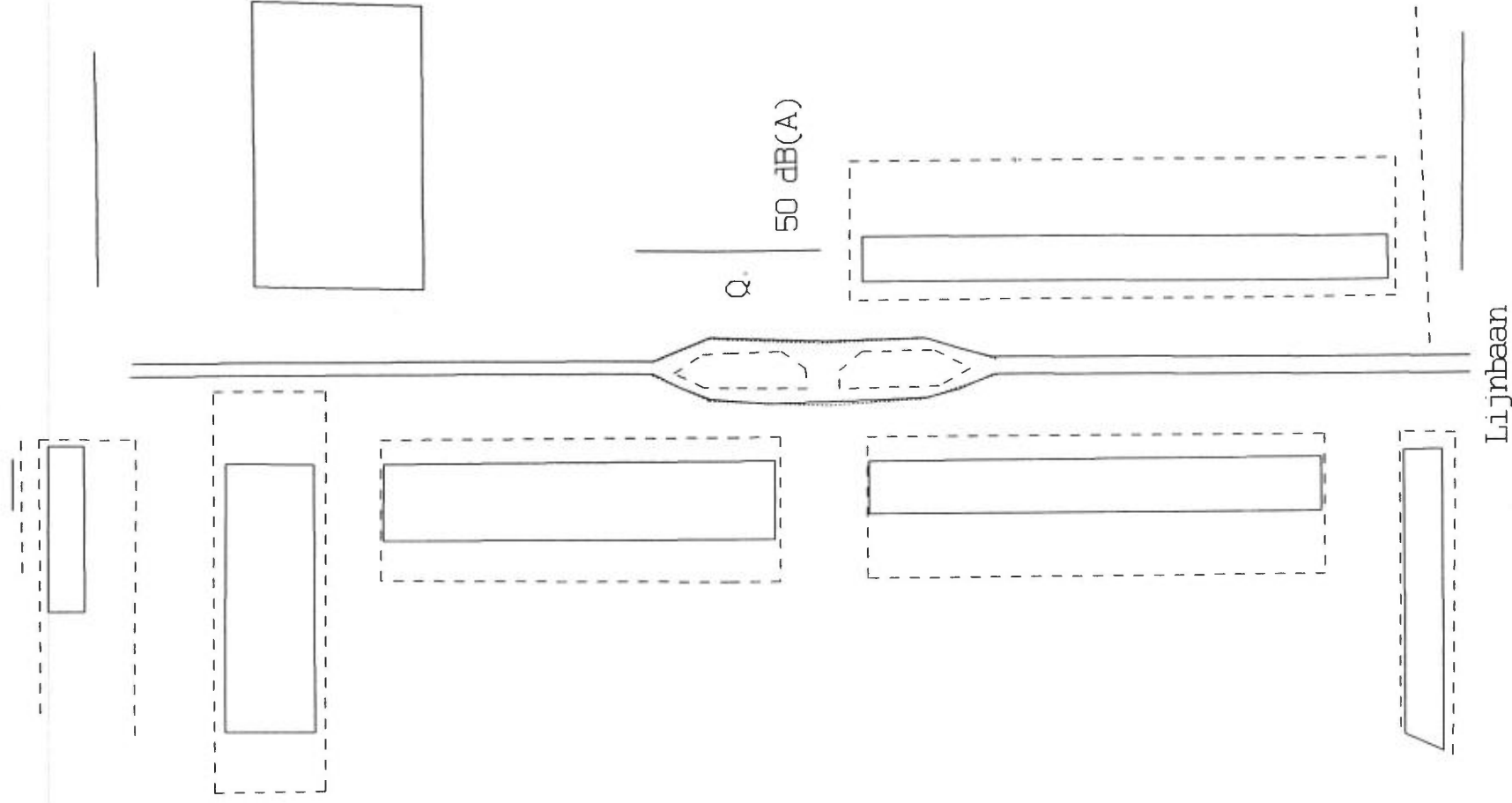
55 dB(A) op 15 meter hoogte

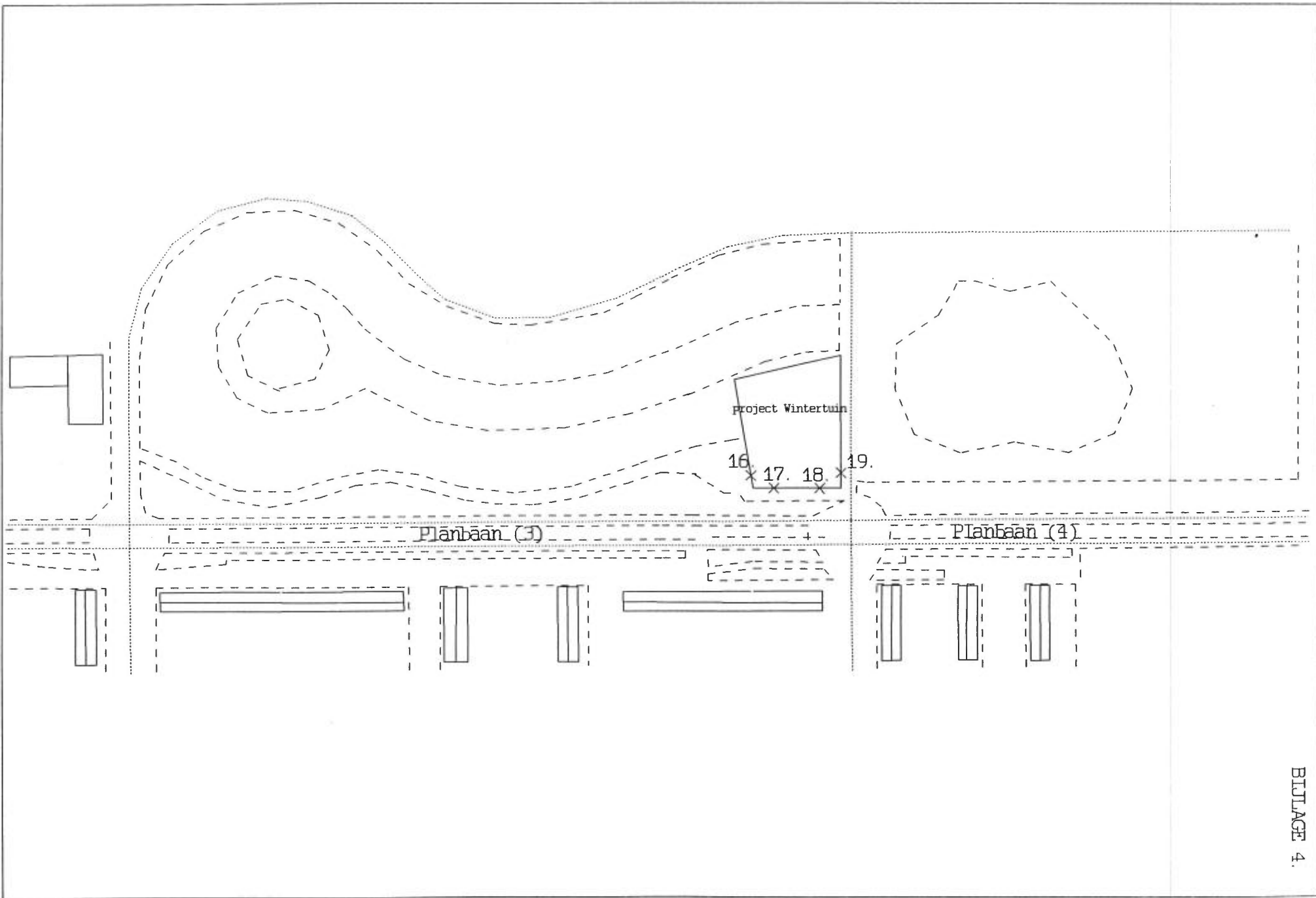
55 dB(A) op 5 meter hoogte



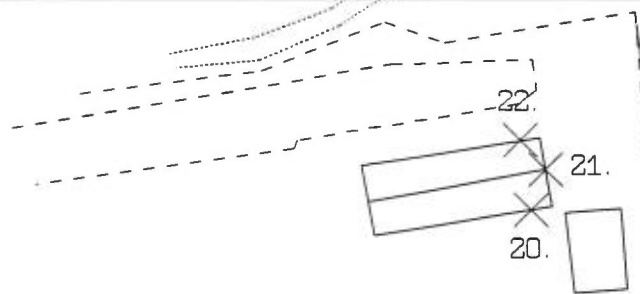








Zegwaartseweg



Ruimtebaan

Spruitkoolakker

