



Tauw Milieu bv



STARTNOTITIE
WONINGBOUWLOCATIE
ZOETERMEER-OOST

Initiatiefnemer:

*Gemeente Zoetermeer,
Hoofdafdeling Stadswerken
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer*

Adviesbureau:

*Tauw Milieu bv,
afdeling Integrale Milieuprojecten
Postbus 133
7400 AC Deventer*

Deventer, april 1996

R3487717.M01/NJE



VOORWOORD

Problematiek

Het Stadsgewest Haaglanden heeft op termijn een groot tekort aan woningen. Het rijk heeft daarom besloten dat er in Haaglanden, voor het jaar 2005, 42.500 nieuwe woningen moeten komen. Het Stadsgewest Haaglanden wil aan deze taakstelling tegemoet komen door, ten behoeve van de doorstroming, op een aantal locaties binnen het gewest woningen te bouwen. Eén daarvan is de locatie Zoetermeer-Oost met ruimte voor in totaal circa 8.500 woningen¹. Daarnaast is binnen de locatie ruimte gereserveerd voor circa 25 ha (bruto) bedrijfsterrein. De bundeling van wonen en werken is essentieel om het gewenste mobiliteitseffect te bereiken en voor de financiering van onder andere de benodigde infrastructuur. De keuzes die tot de selectie van deze locatie hebben geleid zijn onder andere verwoord in de notitie "Milieu-aspecten VINEX-locaties gewest Haaglanden", welke bij deze startnotitie ter inzage ligt.

Direct ten oosten van de locatie Zoetermeer-Oost bevindt zich één van de potentiële tracés voor de HSL. Bij het ter perse gaan van deze Startnotitie (1 april 1996) was hieromtrent nog geen definitieve beslissing genomen. De Startnotitie houdt wel rekening met een mogelijke aanleg van de HSL direct ten oosten van Zoetermeer (A1 tracé).

Om de woonwijk te kunnen bouwen moet een nieuw bestemmingsplan worden geschreven voor het plangebied. De belangrijkste bestemming van het gebied, namelijk agrarische doeleinden, zal daarbij geheel verdwijnen. Dit besluit kan ingrijpende gevolgen hebben voor het gebied en de omgeving. Daarom wil de gemeente Zoetermeer graag de mening van anderen (insprekers) horen met betrekking tot dit initiatief.

Startnotitie milieu-effectrapport

Om de milieu-effecten van de aanleg en inrichting van de nieuwe woonwijk zichtbaar te maken en tevens een aantal alternatieven te ontwikkelen zal een zogenaamd **Milieu-Effectrapport (MER)** worden geschreven.

In deze Startnotitie wordt beschreven wat de initiatiefnemer (de gemeente Zoetermeer) in het MER wil gaan behandelen. Bovendien geeft deze notitie een (nog zeer globaal) beeld van het toekomstige uiterlijk van de wijk.

De definitieve besluitvorming over de aanleg en inrichting van de woonwijk zal onder andere worden gebaseerd op de resultaten van de m.e.r.-procedure.

De openbare bekendmaking van deze Startnotitie markeert het begin van de m.e.r.-procedure. De procedure is gekoppeld aan het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Zoetermeer-Oost.

Reacties

Er kan op de Startnotitie worden gereageerd door wensen kenbaar te maken ten aanzien van de inhoud van het MER.

De Startnotitie zal gedurende vier weken ter inzage liggen.

¹ Aantal gebaseerd op Zoetermeer-Oost zonder HSL.



INHOUDSOPGAVE

Pagina

1	INLEIDING	1
2	PROBLEEMSTELLING EN DOEL	3
	2.1 Woningbehoefte	3
	2.2 Locatiekeuze	4
	2.3 Locatiebeleid bedrijfsterreinen	5
	2.4 Doelstelling locatie Zoetermeer-Oost	7
3	TE NEMEN EN GENOMEN BESLUITEN	9
	3.1 M.e.r.-plichtig besluit	9
	3.2 Samenhangende besluiten	9
	3.3 Beleidscontext	9
4	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	11
	4.1 Inleiding	11
	4.2 Gebiedsbeschrijving	11
	4.3 Het voorlopig plan	13
	4.3.1 Inleiding	13
	4.3.2 Hoofdplanstructuur	13
	4.3.3 Onzekerheden	17
	4.4 Varianten in het MER	19
	4.5 Belangrijke thema's in het MER	20
	4.6 Van ambitieniveaus naar inrichting	22
5	AARD VAN DE TE VERWACHTEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	23
	5.1 Algemeen	23
	5.2 Bodem en water	23
	5.3 Ecologie	23
	5.4 Landschap en cultuurhistorie	24
	5.5 Verkeer en vervoer	24
	5.6 Woon- en leefmilieu	24
	5.7 Grondstoffen en energie	25
6	PROCEDURE	27
	LITERATUURLIJST	29
Bijlage I	Koppeling MER en bestemmingsplan	
Bijlage II	Uitgangspunten, randvoorwaarden en beleidsruimte Zoetermeer-Oost [Tauw, 1994]	
Bijlage III	Overzicht van samenhangende activiteiten	



1 INLEIDING

De gemeente Zoetermeer is voornemens om, in het kader van de regionale VINEX-woningbouwtaakstelling², een woningbouwlocatie te ontwikkelen met een capaciteit van in totaal maximaal circa 8.500 woningen. Op de locatie Zoetermeer-Oost is voor deze woningen en voor circa 20 ha bedrijfsterrein ruimte gereserveerd (zie figuur 1). In de periode tot 2005 worden naar verwachting 6.000 woningen gerealiseerd. Het voornemen van de gemeente is daarmee m.e.r.-plichtig³.

De m.e.r.-procedure is in dit geval gekoppeld aan het opstellen van het gemeentelijk (globaal) bestemmingsplan. Een locatiekeuze is **niet** aan de orde. Bovenlokale aspecten zijn reeds aan de orde geweest is de milieunotitie van het gewest Haaglanden "Milieu-aspecten Vinex-locaties gewest Haaglanden" [Tauw, 1994] (verder te noemen 'Milieunotitie'). Deze notitie ligt bij deze startnotitie ter inzage.

In de 'Milieunotitie' zijn uitgangspunten en randvoorwaarden beschreven (en vastgelegd) ten aanzien van de locatie Zoetermeer-Oost. Het gaat hierbij met name om:

- het programma van infrastructuur (hoofdverkeersontsluitingen auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer);
- het woningbouwprogramma (inclusief dichtheid);
- de bedrijventerreinen (inclusief bedrijvenprofielen);
- de (regionale) groenstructuur.

Daarnaast is een indicatie gegeven van de resterende beleidsruimte (zie voor details bijlage II). In het globaal bestemmingsplan worden concrete uitwerkingen voor de **inrichting** van de locatie vastgelegd.

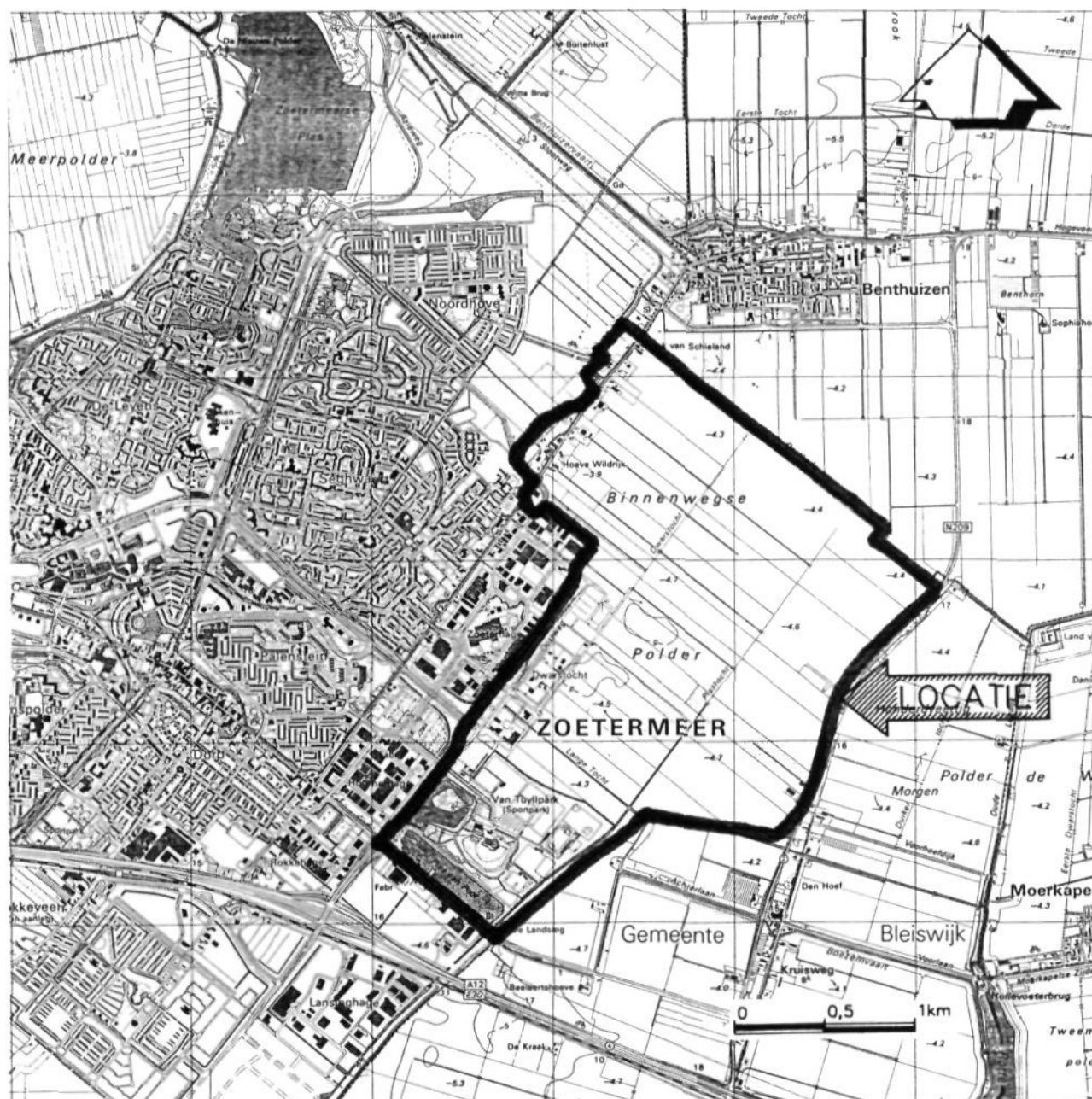
Zoetermeer-Oost wordt feitelijk ontwikkeld in samenwerking met een aantal marktpartijen. Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zoetermeer treedt op als initiatiefnemer in de m.e.r.-procedure, terwijl de Gemeenteraad van Zoetermeer het bevoegd gezag is.

De Startnotitie dient in het kader van de m.e.r.-procedure om:

- insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. (C-m.e.r.) kennis te laten nemen van het initiatief;
- deze betrokkenen de mogelijkheid te bieden opmerkingen te maken over richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Indiening bij het bevoegd gezag en publicatie van de Startnotitie markeren de officiële start van de m.e.r.-procedure (zie hoofdstuk 6 en bijlage I).

² Zoals verwoord in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) [VROM, 1993a] en het VINEX-Uitvoeringsconvenant Haaglanden (29 juni 1995).

³ Op grond van artikel 7.2 Wet milieubeheer (Wm), juncto categorie 11 Besluit milieu-effectrapportage dient, voor het bouwen van 4.000 woningen of meer in gemeenten die gezamenlijk een verstedelijkt gebied vormen, de milieu-effectrapportage (m.e.r.)-procedure te worden doorlopen. De m.e.r.-procedure is van toepassing op de vaststelling van het ruimtelijk plan (Wet op de Ruimtelijke Ordening, WRO) dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.



Figuur 1. Ligging plangebied Zoetermeer-Oost



2 PROBLEEMSTELLING EN DOEL

2.1 Woningbehoefte

Regionaal

In de Randstad is een (sterke) toename van de woningbehoefte ontstaan. Redenen daarvoor zijn:

- demografische en sociaal-culturele processen, zoals vergrijzing en individualisering;
- bevolkingsgroei, in hoofdzaak veroorzaakt door buitenlandse migratie.

In diverse beleidsnota's wordt aandacht besteed aan deze toegenomen behoefte. Voorbeelden van zulke nota's zijn:

- de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) [VROM, 1993a];
- het Trendrapport volkshuisvesting 1992 [VROM, 1992], een vierjarige inventarisatie van de behoefte aan woningen;
- de Trendbrief [VROM, 1993b] [VROM, 1995b], de beleidsmatige vertaling van het trendrapport.

VINEX ging uit van een geschatte toename van het aantal woningen in de Randstad van 485.000 in de periode 1995-2015. Inmiddels is dit getal te laag gebleken om het woningtekort te kunnen terugdringen tot 2% in het jaar 2000. Extra woningen zijn volgens de Trendbrief met name in de Randstad nodig. De meest recente CBS-prognoses geven overigens zelfs aan dat in de Randstad een nog groter woningbehoefte bestaat. Deze bedraagt ongeveer 55.000 woningen méér dan in de Trendbrief al werd voorzien [VROM, 1994b].

Voor de provincie Zuid-Holland betekent dit dat in plaats van de eerder gedachte 117.000 woningen nu tot 2005 131.000 woningen moeten worden gebouwd. Daarvan moeten circa 88.000 woningen in de periode 1995-1999 en circa 43.000 woningen in de periode 2000-2004 worden gebouwd [VROM, 1993b en Provinciale Staten Zuid-Holland, 1993].

In het Stadsgewest Haaglanden zullen ter voorziening in de woningbehoefte in de periode 1995-2005 42.500 woningen moeten worden gerealiseerd, waarvan 28.500 woningen voor of zo spoedig mogelijk na het jaar 2000 (zie tabel 2.1) [VROM, 1994a]. Een stad als Zoetermeer heeft naast een taak in de opvang van woningzoekenden uit de Haagse regio ook woningbehoefte voor de eigen bevolking. De eigen woningbehoefte wordt geschat op 600 à 700 woningen per jaar.

Voor de woningbouwlocatie **Zoetermeer-Oost** is voor de periode 1995-2004 een capaciteit van 6.000 woningen in het Uitvoeringsconvenant opgenomen, waarbij na 2004 nog een restcapaciteit aanwezig is van 2.500 woningen⁴ (zo spoedig mogelijk na 2004 te benutten) [VROM, 1994a/1995a]. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over het doortrekken van de "Zoetermeerlijn" (infrastructuur), de aanleg van groen, kosten voor bodemsanering en de realisatie van een bedrijventerrein (C-locatie).

⁴ Indien de HSL niet langs Zoetermeer-Oost verloopt.

**Tabel 2.1 Capaciteit in Uitvoeringsconvenant**

Locatie	Uitvoeringsconvenant (juni 1995)
Binnenstedelijk gebied	9.000
Leidschenveen	6.800
Wateringen / Ypenburg: Den Haag - Wateringse Veld (Wateringen - Essellanden) ¹⁾ Ypenburg (incl. de Bras) ²⁾ Nootdorp Zuidoost ²⁾ Totaal	6.500 (+ 500 na 2004) (1.000) 10.000 (+ 1.000 na 2004) 500 (+ 1.500 na 2004) 17.000 (+ 2.000 na 2004)
Overig: Zoetermeer-Oost Pijnacker-Zuid Pijnacker-Delfgauw Totaal	6.000 (+ 2.500 na 2004) 1.700 (+ 2.300 na 2004) 2.000 9.700
TOTAAL ALLE LocatieS	42.500

1) Geen VINEX-locatie en dus niet meegeteld in de totalen (alleen voor eigen Wateringse woningbehoefte).

2) Deze locaties behoren eigenlijk tot de categorie 'overig'.

2.2 Locatiekeuze

In de Haagse regio is zijn diverse woningbouwlocaties aangewezen (figuur 2). Redenen voor het aanwijzen van juist deze locaties zijn:

- Wateringen (thans Wateringse Veld + Essellanden), Ypenburg en Leidschenveen (voorheen Leizo): verstedelijking op de stedenring (aan Den Haag), met inachtneming van het nabijheidscriterium. Belangrijkste overweging is de mobiliteitsbeheersing. Daarnaast is met deze keuze de aantasting van het landelijk gebied zo beperkt mogelijk gehouden en is compartimentering van het Groene Hart voorkomen;
- Zoetermeer-Oost en Delfgauw: snel te ontwikkelen en door realisatie van een goede openbaar vervoerontsluiting (Sprinter respectievelijk bus) kan worden voldaan aan de VINEX-criteria⁵. Daarbij zijn deze locaties relatief sterk op de eigen (sub)centra, respectievelijk Zoetermeer en Delft, georiënteerd;
- De Bras en Nootdorp-Zuidoost: gekoppeld aan het, in onderlinge samenhang met Ypenburg, Leidschenveen en Wateringen, tot stand brengen van een hoogwaardig openbaar vervoersnet tussen de locaties en richting Den Haag, Delft en Zoetermeer en op termijn richting Pijnacker. Daarnaast is een goede wegontsluiting in alle gevallen mogelijk;
- Pijnacker-Zuid: door het Stadsgewest Haaglanden aangegeven met als overwegingen de ligging aan de Hofpleinlijn en aan de geplande regionale weg Zoetermeer-Delft (N470) en de snelle realiseerbaarheid.

Aantasting van natuur- en landschappelijke waarden moet zoveel mogelijk worden voorkomen door rekening te houden met inpassing van de regionale groenstructuur. Deze inpassing verdient nadere aandacht bij de verdere uitwerking/studie.

⁵ Dit zijn a) nabijheid, b) ontsluiting (OV), c) samenhang wonen, werken, voorzieningen, recreatie en groen, d) open ruimten vrijwaren van verstedelijking en e) uitvoerbaarheid.

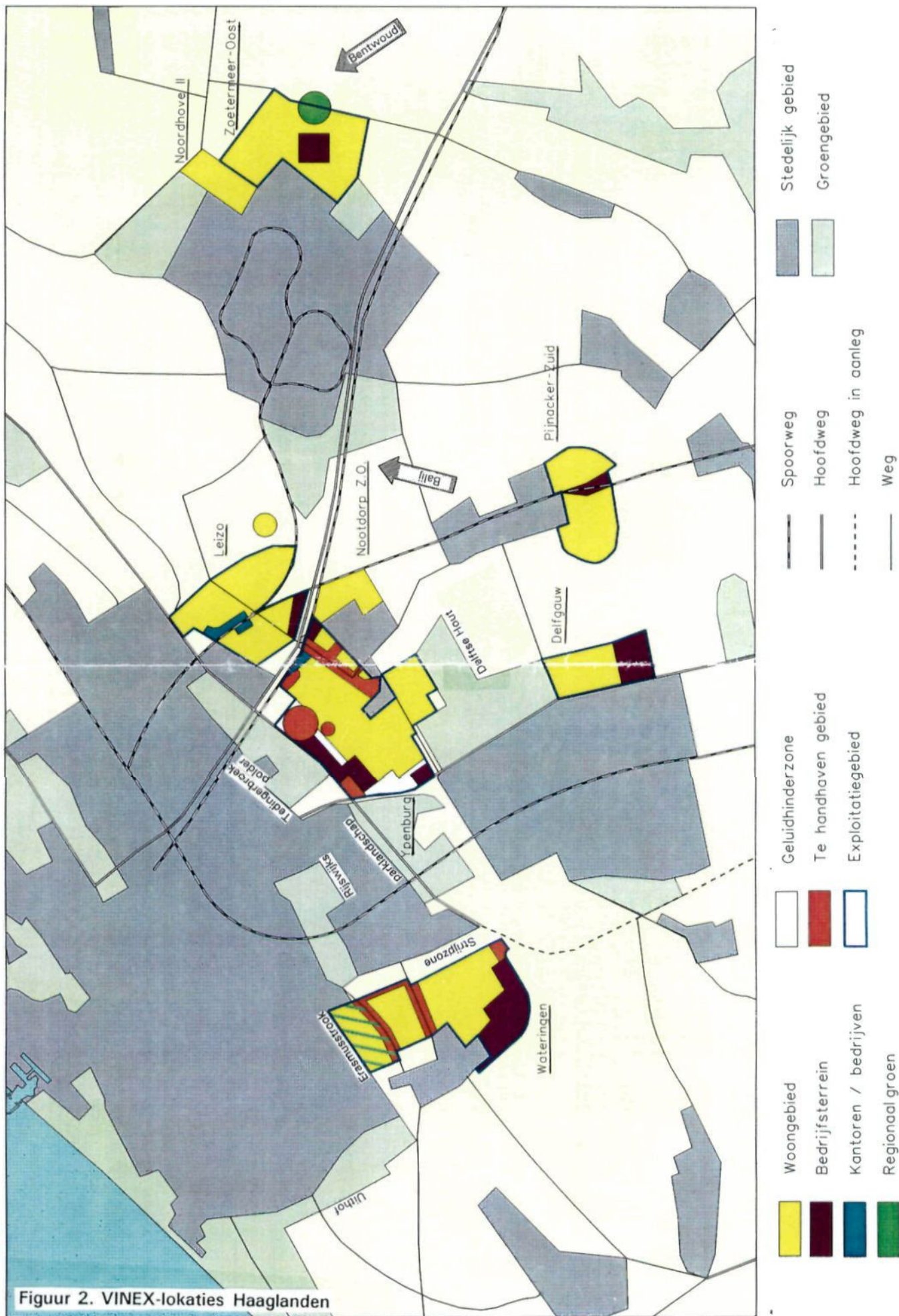


2.3 Locatiebeleid bedrijfsterreinen

De VINEX kiest voor het verbeteren van het internationaal vestigingsmilieu in de Randstad ten behoeve van de zakelijke dienstverlening en daarmee voor een forse toename van het aantal arbeidsplaatsen in de grootstedelijke centra. Om de bereikbaarheid van deze centra te behouden is geleiding van de mobiliteit noodzakelijk. Dit wordt onder meer bereikt door een locatiebeleid voor bedrijventerreinen te ontwikkelen.

Bij de keuze van de werklocaties is ruimtelijk aansluiting gezocht bij de toekomstige locaties voor woningbouw⁶ en worden met dezelfde infrastructuur ontsloten (spreiding kosten). Omdat het hier om een centrale verstedelijkingsrichting van de VINEX gaat, zijn dit tevens de tracés waar in de toekomst aanvullende investeringen in het openbaar vervoer zullen plaatsvinden. Dit is conform het "wensbeeld" van het Regionaal verkeers- en vervoersplan [Vervoerregio Haaglanden, 1993].

⁶ De afstemming tussen wonen en werken is essentieel. Het gunstige mobiliteitseffect van woningen in of aan bestaand stedelijk gebied gaat verloren als niet tegelijkertijd wordt vastgehouden aan maximale concentratie van arbeidsplaatsen op locaties in of bij de centrale stad.



Figuur 2. VINEX-locaties Haaglanden



2.4 Doelstelling locatie Zoetermeer-Oost

Om te kunnen voorzien in de woningbehoefte van de Haagse regio is realisatie van de locatie Zoetermeer-Oost, mede door de omvang, essentieel. Daarnaast is de locatie (op termijn) ook van belang voor opvang van de eigen woningbehoefte. Dit vergt een optimale benutting van de mogelijkheden van deze locatie. Daarbij hoort ook de reservering binnen het plangebied van circa 25 ha (bruto) voor bedrijfsdoeleinden. De locatie biedt, indien geen rekening wordt gehouden met de komst van een eventuele Hoge Snelheidslijn (HSL), naar schatting ruimte aan in totaal circa 8.500 woningen (zie verder paragraaf 4.3.3).

Ontwikkeling van Zoetermeer-Oost is vanuit Zoetermeer een logische optie. De locatie sluit redelijk goed aan op het bestaande Zoetermeer en ligt gunstig ten opzichte van bestaande en toekomstige groenelementen. Door invulling van dit gebied met woningen, groen en water kan de overgang van de stad Zoetermeer naar het Groene Hart verbeteren en zelfs versterken. De ligging van het gebied biedt mogelijkheden voor ecologische en/of recreatieve verbindingen tussen het sportpark (Van Tuyll-park) en het Bentwoud c.q. de te ontwikkelen groenzone langs de Rotte (Zoetermeer-Zuidplas).

Voor de ontwikkeling van Zoetermeer-Oost vormt de realisatie van de Oost-lus van de Zoetermeerlijn overigens een voorwaarde. Door uitbreiding van het bestaande railnet met een oostelijke lus ontstaat een goede bereikbaarheid van de locatie met onder meer Den Haag. Met de Oostweg en de verlengde Australiëweg vlak langs de locatie is ook een goede wegontsluiting te ontwikkelen. De locatie ligt tevens op fietsafstand van werklocaties en winkelvoorzieningen in Zoetermeer.



3 TE NEMEN EN GENOMEN BESLUITEN

3.1 M.e.r.-plichtig besluit

De vaststelling van het globale bestemmingsplan dat de bouw van circa 8.500 woningen op de locatie Zoetermeer-Oost mogelijk maakt vormt (zoals al in de inleiding is gesteld) het m.e.r.-plichtige besluit. Dit plan is het eerste formele ruimtelijke plan in het kader van de WRO dat in de mogelijke aanleg voorziet. De m.e.r.-procedure is in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) vastgelegd (zie bijlage I).

3.2 Samenhangende besluiten

De algehele herziening van het Streekplan Zuid-Holland West krijgt zijn beslag in de loop van 1996. Op dat moment worden de resultaten van de VINEX-onderhandelingen vastgelegd in het streekplan.

Het Stadsgewest Haaglanden heeft de bevoegdheid een regionaal Structuurplan voor het Stadsgewest op te stellen, dat als leidraad voor de (gehele) ruimtelijke planning in de regio moet gelden. Vaststelling van dit plan, dat op veel meer zaken dan alleen woningbouw betrekking heeft, zal echter niet eerder dan in 1997 plaatsvinden.

De voorgenomen activiteit hangt uiteraard nauw samen met andere voor dit deel van de Randstad en het Groene Hart ontwikkelde plannen, de zogenaamde samenhangende activiteiten. Het betreft de volgende activiteiten, waarvan meer informatie is te vinden in bijlage III:

- Groene Hart en Randstadgroenstructuur;
- Planologische kernbeslissing (PKB) Hoge Snelheidslijn (HSL);
- Besluiten ten aanzien van bedrijfsterrein A12/Nieuwe Hoefweg;
- Mogelijke oplossingen voor de wegenstructuur rond de (Nieuwe) Hoefweg;
- Besluit ten aanzien van Verlengde Zoetermeerlijn (oostelijk tracé)⁷;
- Ontwerp-Structuurvisie Van Tuylpark;
- de zogenaamde Bleizo-studie;
- Beheersvisie Noordelijke Bedrijfsterreinen Zoetermeer.

3.3 Beleidscontext

De volgende plannen met een meer algemeen karakter bevatten uitgangspunten en randvoorwaarden ten aanzien van de voorgenomen activiteit. De meeste van deze plannen komen uitgebreid aan de orde in de (los) bijgevoegde 'Milieunotitie':

⁷ Deze lijn vormt ook een van te onderzoeken alternatieven in het MER voor de railverbinding Zoetermeer-Rotterdam (ZoRo).



Ruimtelijke ordening:

- VINEX, deel 4 PKB;
- Nota Verstedelijking Zuidvleugel (NVZ);
- Streekplan Zuid-Holland West en Oost;
- VINEX-uitvoeringsconvenant voor de Haagse regio;
- Grondkostenfonds VINEX Haaglanden.

Milieu:

- NMP 2;
- Provinciaal Milieubeleidsplan Zuid-Holland;
- notitie Milieu-aspecten VINEX-locatie gewest Haaglanden.

Natuur en Landschap:

- Structuurschema Groene Ruimte;
- Provinciaal volgorde schema Randstadgroenstructuur Zuid-Holland;
- Regionale Groenstructuur Haaglanden.

Verkeer en Vervoer:

- Tweede structuurschema Verkeer- en Vervoer (SVV II);
- Mobiliteitsplan Zuidvleugel Randstad;
- Regionaal Verkeers- en Vervoersplan;
- Strategische Studie openbaar vervoer Zoetermeer.
- MER voor een tracé voor de Randstadrailverbinding tussen Rotterdam en Zoetermeer (ZoRo); nog in procedure.

Waterhuishouding:

- Derde nota waterhuishouding;
- Waterbeheersplan Hoogheemraadschap Schieland;
- Rioleringsplan gemeente Zoetermeer.



4 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt eerst een beschrijving gegeven van het plangebied zoals dat er in de huidige situatie uitziet (paragraaf 4.1). Vervolgens wordt een beschrijving gegeven van de stand van zaken met betrekking tot de ideeën die de initiatiefnemer, de gemeente Zoetermeer, momenteel heeft ten aanzien van de hoofdopzet van het plan (paragraaf 4.2). De beschrijving geeft op hoofdlijnen weer hoe de toekomstige wijk eruit kan gaan zien. Mede aan de hand van de uitkomsten van het MER zal het definitieve ontwerp tot stand komen. In paragraaf 4.3 wordt vervolgens een aanzet gegeven voor de beschrijving van mogelijke varianten in het MER. Op basis van de varianten kunnen in het MER alternatieven worden beschreven voor de inrichting van het plangebied.

4.2 Gebiedsbeschrijving

Algemeen

Het plangebied beslaat in totaal 360,5 hectare (exclusief Dwarstocht en Van Tuyllpark) en wordt in hoofdzaak gebruikt voor akkerbouw. Aan de oostzijde (Nieuwe Hoefweg) en de westzijde (Zegwaartseweg) bevindt zich enige bebouwing ten behoeve van agrarische bedrijven, een tweetal tuinbouwbedrijven en wat gemengde bebouwing. Ook het Van Tuyll-sportpark maakt deel uit van het plangebied, dat verder wordt begrensd door de bedrijfsterreinen Dwarstocht en Zoeterhage, de Oostkade, en de grens met de gemeente Bleiswijk. De afronding van de wijk Noordhove (Noordhove II, binnenstedelijke capaciteit, zie hoofdstuk 2) en het te ontwikkelen bedrijventerrein A12/Nieuwe Hoefweg behoren niet tot het plangebied.

De bedrijventerreinen Dwarstocht en het Van Tuyllpark behoren wel tot het plangebied.

Bestaande of te verwachten ruimtelijke claims in het plangebied

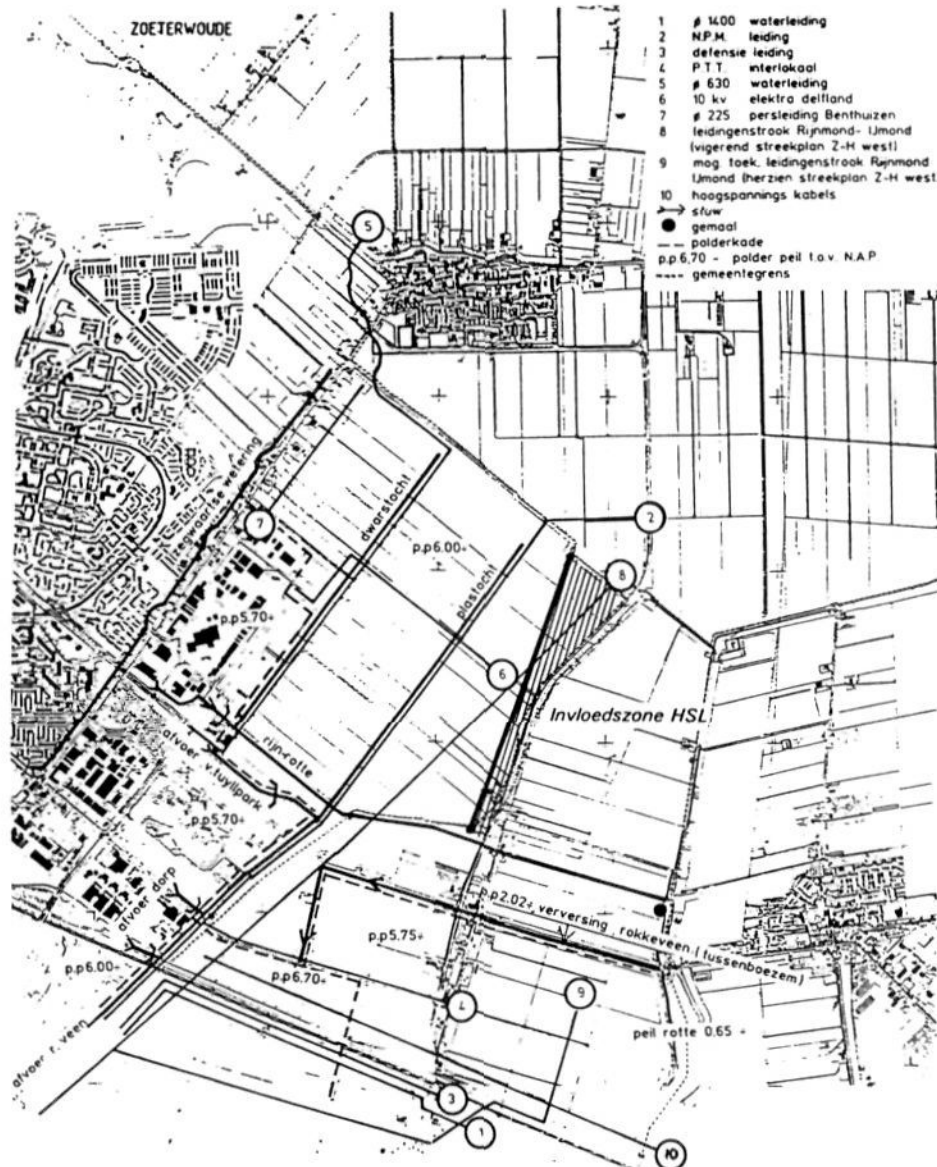
De planvorming voor Zoetermeer-Oost houdt rekening met de volgende ruimtelijke claims:

- een leidingenstrook (reservering) in het oostelijk deel van het plangebied;
- het tussen Rijk en provincie overeengekomen restrictief beleid ten aanzien van het Groene Hart (bijlage bij uitvoeringsconvenant); het gebied waarop dit beleid van toepassing is, ligt juist ten oosten van het plangebied en is nader afgebakend in het "Afsprakenkader restrictief beleid Randstad";
- de plannen voor de ontwikkeling van het Bentwoud ten oosten van de locatie, een onderdeel van de Randstadgroenstructuur;
- te handhaven elementen, zoals bestaande woningen, wegen en dergelijke.

In het westen van het plangebied liggen de bedrijventerreinen Dwarstocht. De daar aanwezige asfaltcentrale zal (eventueel) op afzienbare termijn verdwijnen.

Het bedrijfsterrein is gezoneerd⁸, maar gezien de voorziene sanering van het terrein na 1998, levert dit geen belemmering op voor de planontwikkeling. Indien ten aanzien van de HSL voor tracé A1 wordt gekozen moet rekening worden gehouden met de daarbij behorende invloedszone (zie voor een indicatie figuur 3).

De planvorming voor Zoetermeer-Oost dient daarnaast te worden afgestemd met andere, voor (delen van) het plangebied of de naaste omgeving ontwikkelde plannen. Zie voor een overzicht van die plannen de beschrijving van de 'samenhangende activiteiten' (bijlage III).



Figuur 3. Ruimtelijke belemmeringen en bestaande waterhuishouding in het onderzoeksgebied [Gemeente Zoetermeer, 1993 en Zandvoort, 1994]

⁸ Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidszone worden vastgesteld rondom elk industrieterrein, waarop een zogenaamde A-inrichting is gevestigd of zich kan vestigen. buiten deze geluidszone mag de geluidsbelasting, die van het industrieterrein afkomstig is niet hoger zijn dan 50 dB(A).



4.3 Het voorlopig plan

4.3.1 Inleiding

In het kader van de concept-Haalbaarheidsstudie voor Zoetermeer-Oost [Gemeente Zoetermeer, augustus 1993] is voor de woningbouwlocatie in eerste instantie een drietal modellen ontwikkeld. Deze modellen beoogden inzicht te geven in de effecten voor het grondgebruik en de woningaantallen. Bij het modelonderzoek werd een aantal essentiële (bovenwijkse) elementen gevarieerd:

- hoofdinfrastructuur (Oostweg en Australiëweg);
- situering van het bovenwijkse groen (stadsgroen);
- situering van het bedrijfsterrein;
- het tracé voor openbaar vervoer.

Met behulp van het modelonderzoek werd ten behoeve van de interne bestuurlijke besluitvorming het zogenaamde "Integratiemodel" samengesteld. Daarbij zijn de volgende aspecten afgewogen:

- wat de consequenties zijn voor de planexploitatie;
- hoe een variant zich verhoudt tot vigerend beleid van de verschillende overheden;
- wat de bestuurlijke gevoeligheid is;
- de woningbouwcapaciteit;
- de te verwachten milieuhinder;
- de mogelijke planflexibiliteit bij verdere uitwerking;
- de mogelijke consequenties voor de ontwikkeling van Noordhove II.

Het integratiemodel mag - hoewel er ten behoeve van de voortgang van de besluitvorming stedenbouwkundige aannamen in zijn opgenomen - uitdrukkelijk nog niet gezien worden als een stedenbouwkundig model voor Zoetermeer-Oost. Opstelling daarvan is pas mogelijk als er (o.a.) een beslissing is genomen over het tracé van de HSL.

4.3.2 Hoofdplanstructuur

Uitgaande van het Integratiemodel (zie figuur 4) biedt de locatie plaats aan 235,7 hectare bruto woongebied. Gelet op het grondgebruik per woning resulteert dit in circa 8.500 woningen. Een nadere invulling van deze woonvlekken en de situering van voorzieningen is nog niet bepaald.

Hoofdinfrastructuur

In de haalbaarheidsstudie is uitgegaan van een verlengde Australiëweg, met een aansluiting op de Nieuwe Hoefweg, gedeeltelijk over Bleiswijks grondgebied, omdat deze weg ook het bedrijfsterrein A12/Nieuwe Hoefweg ontsluit. Deze oplossing, waarover met Bleiswijk en de provincie nog overeenstemming moet worden bereikt in het kader van de ontwikkeling van het bedrijfsterrein heeft de volgende voordelen:

- het geeft de meest directe verbinding met de Nieuwe Hoefweg;
- het biedt een goede ontsluiting van de locatie;
- het speelt in op een recreatieve verbinding tussen het Van Tuyll-park en buitengebied en/of bedrijfsterreinontwikkeling tussen A12 en Nieuwe Hoefweg;
- het kan een bijdrage leveren als overlooptmogelijkheid naar de A12;



- de gevolgen voor toedeling van kosten zijn helder; een deel kan worden toegerekend aan de bedrijfsterreinontwikkeling.

De uiteindelijke tracering van de weg moet zoals gezegd nog nader worden bepaald.

In de opzet van de haalbaarheidsstudie werd de Oostweg in eerste instantie iets verlengd ten behoeve van de ontsluiting van enerzijds Zoetermeer-Oost en anderzijds Noordhove II. Daarbij werd een reservering voor een tracé opgenomen aansluitend op een eventueel nieuw aan te leggen noordelijke ontsluitingsweg (in randligging) van Zoetermeer.

In de haalbaarheidsstudie is uitgegaan van een oostelijk tracé (verlengde Oostweg) voor de reservering. De uiteindelijke tracering zal in nauw overleg met de gemeente Rijnwoude moeten worden bepaald.

Het stadsgroen

Getracht wordt het groen binnen de locatie een goede relatie te geven met de (bestaande) stad, het omringende landschap en het Van Tuyll-park⁹. Twee zones ("lobben") vormen een verbindingzone tussen stedelijke groengebieden, waaronder het Van Tuyll-park. Ook is uitloop mogelijk naar het Rottemereengebied en het Bentwoud, op relatief korte afstand van het openbaar vervoer. Door de grote randlengte leveren meerdere groenzones in de wijk tevens een zo groot mogelijke bijdrage aan de kwaliteit van het woonmilieu. Indien er een HSL-tracé door het gebied komt te lopen komt de omvang van het groen en de relatie met het Bentwoud onder druk te staan.

Binnen het stadsgroen of buiten de locatie moet, in verband met het gewenste woningaantal, nog een oppervlak van 5 hectare worden gevonden voor een aantal sportvoorzieningen (tenniscomplex etc.).

Bedrijfsterreinen binnen de locatie

In de haalbaarheidsstudie is uitgegaan van uitbreiding van het bedrijfsterrein Dwarstocht-Noord in oostelijke richting. Het bedrijfsterrein is in die visie ontsloten vanaf de Oostweg. Dit past het beste bij de (economische) beleidsuitgangspunten voor bedrijfsterreinontwikkeling. Ten opzichte van uitbreiding in noordelijke richting kan bovendien een meer geleidelijke verplaatsing van de milieuhinderlijke bedrijven uit Dwarstocht-Noord plaatsvinden. Dit is van belang voor een snelle ontwikkeling van Zoetermeer-Oost, zeker in het direct aangrenzende gebied. Voorwaarde voor ontwikkeling in oostelijke richting is dat het bedrijventerrein een eigen hoofdontsluiting krijgt, dus niet door de woonwijk. Ook stelt deze ontwikkeling wat meer beperkingen aan de fysieke omvang. Aan de andere kant zou het in het belang van een optimalisering van de relatie tussen Zoetermeer-Oost en het bestaande woongebied zijn om een andere situering te kiezen.

⁹ Van het stadsgroen is ongeveer 3/4 van de in totaal circa 34 ha gekoppeld aan het Van Tuyll-park.



Het toekomstige bedrijfsterrein A12/Nieuwe Hoefweg (buiten de gemeentegrens) en het - te herstructureren - Van Tuyll-sportpark hebben een ontsluiting vanaf de verlengde Australiëweg. De planvorming voor dit bedrijfsterrein maakt geen deel uit van de plannen voor Zoetermeer-Oost.

Openbaar vervoer

Een hoogwaardige openbaar vervoersvoorziening is in Zoetermeer-Oost een harde randvoorwaarde. De realisering van een **agglorailsysteem** is in dat kader het gewenste eindbeeld, omdat zo'n railsysteem de meeste waarborgen biedt voor het gewenste terugdringen van de (auto-)mobiliteit.

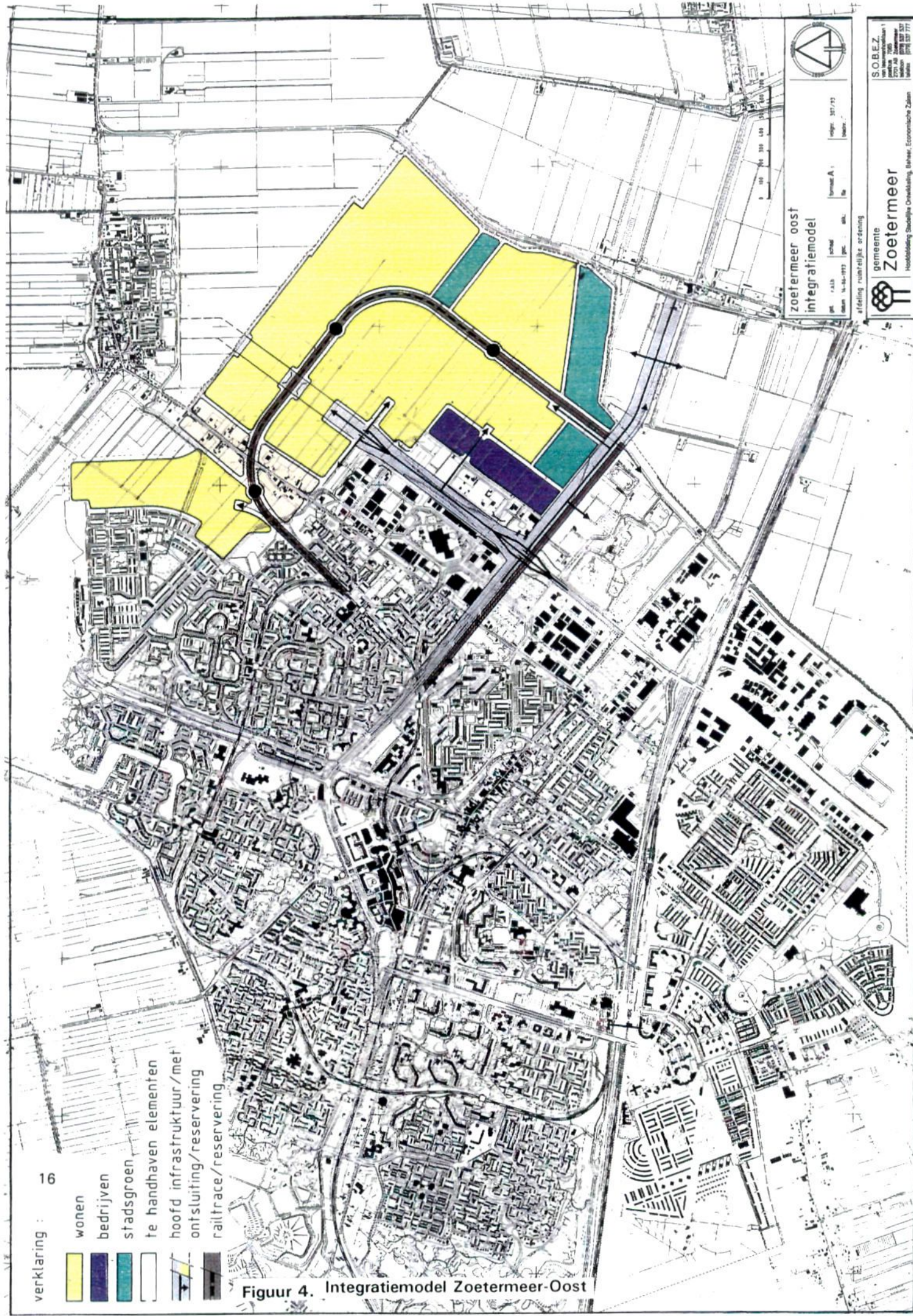
Een verder doorgetrokken railtracé (extra halte) kan bovendien een rol vervullen voor het Van Tuyll-park en het toekomstige bedrijfsterrein.

In het integratiemodel is voor de eindfase voorshands uitgegaan van een uitbreiding van de Zoetermeerlijn (al dan niet omgebouwd tot agglorail) met drie haltes in de locatie en een halte "Ruimtebaan" (ter hoogte van een eventuele aftakking richting Leiden; deze halte bedient ook een groot deel van Noordhove). Voor de toekomst is in elk geval ook een reservering opgenomen voor een verlenging met een agglorailsysteem in zuidelijke richting.

Aanzet Programma van Eisen Zoetermeer-Oost

Door de gemeente Zoetermeer is, in overleg met de betrokken marktpartijen een aantal randvoorwaarden geformuleerd waaraan bij de realisatie van Zoetermeer-Oost moet worden voldaan [Gemeente Zoetermeer; 1995a]. Het Programma van Eisen is als het ware een (voorlopig) programma voor het stedenbouwkundig ontwerp.

Daarnaast zijn er in het Programma van Eisen richtlijnen en uitgangspunten die de gemeente intern en in overleg met de marktpartijen heeft opgesteld. Ze hebben vooral betrekking op de planning van diverse activiteiten. Daarbij kan worden gedacht aan bodemsanering, de aanleg van infrastructurele voorzieningen en de handhaving van de doelstellingen ten aanzien van woningbouw op de locatie na een besluit tot aanleg van de HSL. Ook kan worden gedacht aan realisatie van Zoetermeer-Oost als milieuwijk.



verklaring :

- wonen
- bedrijven
- stadsgroen
- te handhaven elementen
- hoofd infrastructuur / met ontsluiting / reservering
- railtrace / reservering

Figuur 4. Integratiemodel Zoetermeer-Oost

zoetermeer oost
integratiemodel

get : r.k.b.
schaal : 1:5000
datum : 14-04-1993
proj. : 357/73
formaat : A1
naam : [illegible]

afdeling ruimtelijke ordening

gemeente
Zoetermeer
Hoofddeling Stadsplan, Ontwikkeling, Buiten, Economische Zaken



SOBEZ
van de gemeente Zoetermeer
1993
SOBEZ 037 037
SOBEZ 037 037
SOBEZ 037 037



4.3.3 Onzekerheden

Het Integratiemodel kon nog geen volledig afgewogen keuze tussen de verschillende beschouwde aspecten onderling maken; het was daar ook niet voor bedoeld. Dit geldt met name voor het - externe - aspect van de haalbaarheid bij c.q. aanvaardbaarheid voor andere overheden. Een samenvatting van de onzekerheden die inherent zijn aan het model zijn:

- HSL-tracé¹⁰. Indien gekozen wordt voor de uitvoering van het zogenaamde A1-tracé van de HSL (oostelijk van Zoetermeer), dan heeft dat ingrijpende gevolgen hebben voor het te kiezen model. Dit heeft niet alleen te maken met het beschikbare oppervlak maar ook met de milieu-effecten (geluid). Daarnaast gaat de directe relatie met het Bentwoud en de verbindingzone Zoetermeer-Oost verloren.

De bestuurlijke inspanning blijft erop gericht dat de HSL over het bestaande spoor geleid wordt. Indien toch voor het oostelijke tracé wordt gekozen, gaat de voorkeur uit naar een zo oostelijk mogelijk tracé in een verdiepte ligging (bijv. tracé V1 figuur 6).

Conclusies van een onderzoek naar de invloed van het A-tracé op het grondgebruik en de ruimtelijke kwaliteit in Zoetermeer-Oost [Zandvoort, 1994] zijn:

- de capaciteit van Zoetermeer-Oost daalt van 8490 woningen naar circa 7.900 woningen,
- om deze capaciteit van 7.900 woningen te halen is ten opzichte van het Integratiemodel een herschikking nodig van delen van de ruimtereservering voor stadsgroen; essentie daarvan zal moeten zijn om een zo groot mogelijk deel van het stadsgroen over te hevelen naar de zone tussen de HSL en de rand van het woongebied,
- een dergelijke herschikking zal uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit gecombineerd moeten worden met maatregelen die ruimte verschaffen om tot een goede (oostelijke) afronding te komen van Zoetermeer-Oost.

Een hoge of een verdiepte ligging van de HSL ontlopen elkaar weinig voor wat betreft de woningbouwcapaciteit. Dat betekent dat de keuze voor een hoge of verdiepte ligging van de HSL niet zozeer door de woningbouwcapaciteit maar door andere (kwaliteits)overwegingen kan worden bepaald. Hierbij kan worden gedacht aan aspecten als 'verschijningsvorm van en beeldbeïnvloeding door' hoge of verdiepte ligging, 'oost-westrelaties' en 'kosten'. Een illustratief overzicht van de effecten is opgenomen in tabel 4.1;

¹⁰ Op het moment dat deze Startnotitie tot stand kwam (1 april 1996) had het kabinet nog geen definitief besluit genomen omtrent de vaststelling van een tracé voor de HSL.

**Tabel 4.1. Overzicht resultaten gevoeligheidsanalyse [Zandvoort, 1994]**

Model	Hoge ligging HSL		Verdiepte ligging HSL	
	woningaantal	invloed ruimtelijke kwaliteit	woningaantal	invloed ruimtelijke kwaliteit
(integratiemodel)	(8490)	X	(8490)	X
Referentiemodel	7750	--	8060	--
Optimalisering gebruik restzones (kwantitatief)	8060	--	8210	--
Optimalisering ruimtelijke kwaliteit (kwalitatief)	7840	0	7920	0
Optimalisering inrichtingsniveau restzones (uitwerking)	7920	-/?	8230	-/?
waardering kwalitatief perspectief t.o.v. Integratiemodel:				
X	n.v.t.	--	beduidend minder gunstig	
0	overeenkomstig	?	twijfelachtig	
-	minder gunstig			

- Bentwoud. De relatie met Zoetermeer/Zoetermeer-Oost op regionaal schaalniveau vraagt om een tweetal structurele verbindingen:
 - de relatie openbaar vervoer - Bentwoud,
 - de relatie Van Tuyl-park - Bentwoud.Deze relaties worden beïnvloed door:
 - de planvorming rond de HSL,
 - de besluitvorming rond het Bentwoud; deze wordt zelf ook weer beïnvloed door de planvorming rond de HSL;
- Hoogwaardige OV-ontsluiting. Dit vormt een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Zoetermeer-Oost als locatie in de beoogde opzet. De aanleg van deze lijn is met het aangaan van het Uitvoeringsconvenant weliswaar verzekerd, maar de exploitatie nog niet;
- Bedrijventerrein A12/Nieuwe Hoefweg. Dit beoogde terrein is weliswaar gesitueerd op het grondgebied van de gemeente Bleiswijk, maar zal in overwegende mate strekken ter voorziening in de behoefte vanuit het stadsgewest Haaglanden. Qua ontsluiting en milieuzonering heeft het een nauwe relatie met Zoetermeer-Oost.



4.4 Varianten in het MER

Voor de belangrijkste thema's wordt in het MER een aantal varianten opgesteld. Op basis van de beoordeling van deze varianten kunnen vervolgens een aantal integrale alternatieven worden opgesteld en vergeleken (op basis van milieu-effecten).

Per variant kunnen drie ambitieniveaus worden gehanteerd. Van laag naar hoog zijn dit:

- standaard benadering (gangbare praktijk);
- progressieve benadering (meer duurzaam);
- ambitieuze benadering (meest milieuvriendelijk).

Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de uitwerking van de (ontwerp)principes voor duurzaam bouwen of beter "duurzame stedenbouw".

Onderstaand is één en ander (schematisch) nader toegelicht.

Ambitieniveaus	
- Standaard:	Uitgegaan wordt van een uitbreidingsplan op basis van de huidige praktijk, waarbij doelmatigheid en gebruiksvriendelijkheid het uitgangspunt vormen. Tevens wordt de bouwlocatie als een min of meer autonome eenheid beschouwd, los van zijn omgeving;
- Progressief:	Uitgegaan wordt van een meer milieubewuste stedelijke ontwikkeling (duurzame stedenbouw) uitgaande van de huidige praktijk, waarbij de bouwlocatie in relatie met zijn directe omgeving wordt beschouwd;
- Ambitieuze:	Uitgegaan wordt van de maximaal te behalen milieuwinst (meest milieuvriendelijk) en dus van toepassing van zoveel mogelijk uitgangspunten van duurzame stedenbouw (duurzaam bouwen). Van groot belang hierbij is dat de aspecten van duurzaam bouwen in onderlinge samenhang worden beschouwd, opdat een in hoofdlijnen innerlijk consistent plan ontstaat dat niet bij voorbaat planologisch en financieel onhaalbaar is. In dit licht worden (kwalitatief) ook de effecten op de ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, toekomstwaarde e.d.) en de gevolgen voor beheer beschreven. De bouwlocatie wordt in een meer regionaal perspectief beschouwd (bijvoorbeeld regionale groenstructuur).

Duurzaam bouwen houdt ook in dat er compact en flexibel wordt gebouwd. Flexibel betekent hier dat woningen zonder grote (milieu-)problemen kunnen worden aangepast, gesplitst of samengevoegd of zelfs van functie kunnen veranderen. Compact bouwen rond haltes, stations en centrumvoorzieningen draagt bij aan het beperken van de mobiliteit en leidt tot energiebesparing. Flexibel bouwen kan de toekomstwaarde van de wijk verhogen (minder slopen). Dit geldt ook voor het gebruik van duurzame materialen.

Duurzaamheid heeft ook betrekking op de belevingswaarde van Zoetermeer-Oost, zodat samenhang in stedenbouw, landschap en architectuur bevorderd zullen worden¹¹. Ook de gebruikswaarde maakt onderdeel uit van de ruimtelijke kwaliteit

¹¹ Het is van belang dat het nieuwe stadsdeel een eigen herkenbare identiteit krijgt. Deze identiteit versterkt de samenhang, maar biedt daarnaast interne verscheidenheid en een hoge ruimtelijke kwaliteit. Dit kan worden bereikt doordat de aanwezige landschappelijke kenmerken, samen met het nieuw te vormen stadslandschap, de dragers te laten vormen van de stedenbouwkundige hoofdopzet van Zoetermeer-Oost (hoofdplanstructuur).



van Zoetermeer-Oost. Met name de sociale veiligheid van het langzaam verkeersnetwerk en de openbare ruimte verdienen daarbij aandacht.

4.5 Belangrijke thema's in het MER

De ambitieniveaus worden in het MER uitgewerkt voor een aantal belangrijke thema's. Daarbij kan worden gedacht aan:

Thema Verkeer:

- externe auto-ontsluiting (aansluiting op Australiëweg, Oostweg, Nieuwe Hoefweg en Zegwaartseweg);
- interne auto-ontsluiting (verkeerssectoren met harde of zachte sectorgrenzen of hoofdweg);
- langzaam verkeersstructuur (fijnmazig netwerk, radialen en dergelijke);
- openbaar vervoersstructuur (in alle gevallen wordt uitgegaan van HOV-lijn);
- parkeermaatregelen (autoluw en/of autovrije gebieden, prijsbeleid en dergelijke).

Zoetermeer-Oost biedt mogelijkheden voor afstemming op het gebruik van openbaar vervoer en de fiets. De auto krijgt dan een nadrukkelijk ondergeschikte rol toebedeeld. Het gebruik van de auto zal door maatregelen als concentratie van parkeren aan de rand van de woonbuurten (verder) kunnen worden ontmoedigd.

Een goed functionerend openbaar vervoerssysteem is van groot belang om de toekomstige bewoners van Zoetermeer-Oost te bewegen de bus of trein te nemen in plaats van de auto. Voor het gebruik van openbaar vervoer is ook afstemming met de langzaam verkeersstructuur van groot belang.

Als de langzaam verkeersstructuur structuurbepalend is houdt dit bijvoorbeeld in dat het fijnmazig netwerk van langzaamverkeersroutes wordt vormgeven door rechtstreekse, sociaal- en verkeersveilige en aantrekkelijke, comfortabele routes voor fietsers en voetgangers. De routes zijn gericht op winkels en voorzieningen, halteplaatsen van openbaar vervoer, het station en recreatieve voorzieningen in de omgeving.

Het terugdringen van het autoverkeer heeft naast voordelen voor het milieu en de kwaliteit van de woonomgeving als bijkomend voordeel dat het verhardingsoppervlak kan worden geminimaliseerd. Hierdoor is meer ruimte voor groen in de wijk en kan het probleem van verdroging worden verkleind.

Thema Groen:

- inpassing (binnen) regionale groenstructuur (door, langs of buiten de locatie);
- interne structuur, variatie is onder andere mogelijk ten aanzien van:
 - accent op gebruik of natuur,
 - accent op planten- en diersoorten,
 - accent op verblijfs- of verbindingfunctie,
 - beheer,
 - opheffen, verzachten en/of voorkomen van ecologische barrières;
- gebruik maken van landschappelijke potenties door het benutten van geomorfologische, (cultuur)historische elementen bij het ontwerp en de inrichting van het plan (als dragers van de hoofdstructuur).



Een groene wijk is een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijk woonmilieu. Het benutten van de ecologische potenties van de oorspronkelijke bodem en het watersysteem, in aansluiting op de ecologische hoofdstructuur is hierbij het uitgangspunt. In dit licht biedt het realiseren van een (ecologische) verbindingzone met de Randstadgroenstructuur (en bestaande groengebieden in Zoetermeer) in de vorm van water- en moerasstructuren goede kansen. Behalve het oppervlak zijn ook de kwaliteit en structuur van het groen van belang. Naast het watersysteem kan daarmee ook de groenstructuur als drager van Zoetermeer-Oost structuurbepalend zijn voor het (stedebouwkundig) plan.

Thema Water(beheer en -huishouding):

- wijze van bouwrijp maken (integraal of partieel ophogen, grondbalans, wel/geen peilverlaging);
- peilbeheer (vast of fluctuerend);
- keuze rioleringssysteem (verbeterd gescheiden of geïntegreerd stelsel);
- gebruik hemelwater en/of grijs water;
- beperking inlaat gebiedsvreemd water;
- relatie met groenstructuur (natuurlijke zuivering, natuurlijke oevers).

Voor de varianten op alle ambitieniveaus wordt oppervlaktewater, grondwater en riolering in samenhang in beschouwing genomen.

Water kan in Zoetermeer-Oost een belangrijke rol spelen. Watergangen kunnen bewust worden gebruikt om de buurten van het stadsdeel vorm en identiteit te geven. Zo ontstaan woonmilieus waarin water centraal staat. Indien schoon water uit de ondergrond kwelt kan het oppervlaktewater worden benut voor (recreatief) gebruik en wellicht natuurontwikkeling. Het oppervlaktewater kan worden aangevuld met aan de bron gezuiverd, relatief schoon hemelwater afkomstig van daken en rustige woonstraten. Al het water kan worden opgevangen in gesloten watersystemen, zodat geen "vuil" water uit de omgeving binnen komt en kan door middel van (natuurlijke) zuivering schoon worden gehouden.

Thema Energie (zie ook [Woon | Energie, 1995]):

- energiebesparing (zonne-energie, zuid-verkaveling, zonneboilers);
- energievoorziening (conventioneel, warmte-kracht-koppeling of Stadsverwarming);
- aanvullende maatregelen op woningniveau (isolatie, EnergiePresatieNormering).

Door in bepaalde gebieden in hogere dichtheden te bouwen (compact bouwen) ontstaan er goede mogelijkheden voor collectieve vormen van ruimteverwarming en warm tapwatervoorziening. Door aanscherping van de EnergiePresatieNormering (EPN) kan de energiebehoefte per woning worden teruggedrongen (HR-glas, warmteterugwinning uit ventilatielucht, isolatie gebouwschil).

Voor elk genoemd en/of ander thema (zoals grondstoffen- en materiaalgebruik, afvalstoffenmanagement en hinder (functiemenging en -scheiding van voorzieningen en woningen, verkeerslawaaï en zonering van bedrijfsterreinen) worden drie varianten of ambitieniveaus uitgewerkt. Per thema ontstaan dus drie varianten.



4.6 Van ambitieniveaus naar inrichting

Met de in het MER beschreven varianten wordt een beperkt aantal integrale (inrichtings)alternatieven samengesteld. Daarbij kunnen elementen uit verschillende ambitieniveaus worden gecombineerd. Hierdoor blijft de samenhang (essentieel bij duurzame stedebouw) tussen de maatregelen behouden.

Bij het samenstellen van alternatieven zal moeten blijken in hoeverre varianten voor bepaalde thema's ruimtelijk inpasbaar zijn en op elkaar kunnen worden afgestemd. Hierbij is nadrukkelijk ook de wisselwerking tussen milieu en ruimtelijke kwaliteit aan de orde.

In ieder geval zal het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA), waarbij de beste bestaande mogelijkheden (ambitieuze varianten) ter bescherming van het milieu worden toegepast, en het nulalternatief, waarbij wordt afgezien van de bouw van woningen voor de Haagse en Zoetermeerse behoefte op de locatie Zoetermeer-Oost, worden beschreven. Daarnaast zal een alternatief worden beschreven dat het beste voldoet aan het doel en de wensen van de initiatiefnemer (voorkeursalternatief).

Andere mogelijke alternatieven zijn:

- standaardplan of gebruiksvriendelijke wijk. Een uitwerking op basis van de huidige praktijk welke als vergelijking kan dienen met betrekking tot de behaalde milieuwinst in de planvorming;
- één thema als leidend ontwerpprincipe. Mogelijkheden zijn dan onder andere de natuurvriendelijke wijk (thema's groen en water op ambitieus niveau), de fietsvriendelijke wijk (thema verkeer op ambitieus niveau) en de energie-extensieve wijk (thema energie op ambitieus niveau).

In het MER zal mede op basis van de uitkomsten van de te ontwikkelen varianten en afhankelijk van de door het bevoegd gezag op te stellen richtlijnen definitief invulling worden gegeven aan de te ontwikkelen alternatieven.



5 AARD VAN DE TE VERWACHTEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

5.1 Algemeen

Bij de effectbeschrijving in het MER zal onderscheid worden gemaakt in tijdelijke en blijvende effecten ten gevolge van de aanleg en het gebruik van de wijk¹². De effecten zullen op drie wijzen worden ingedeeld, beschouwd vanuit de activiteit:

- effecten van de wijk op de omgeving;
- effecten van de omgeving op de wijk;
- interne effecten.

Het accent in het milieuonderzoek zal worden gelegd op die milieu-aspecten die belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit kunnen ondervinden.

5.2 Bodem en water

In het MER wordt onderzocht in hoeverre door vergravingen en zettingen de bodemopbouw zal worden verstoord en hoe door een eventuele verlegging van waterlopen de waterhuishouding zal veranderen. De gevolgen zijn voornamelijk afhankelijk van de methode van bouwrijp maken van het terrein. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de verandering in de bodem- en waterkwaliteit, waarbij verbetering van de waterkwaliteit het doel is. De (versnelde) sanering van verontreinigde bodems wordt als een positief milieu-effect beschouwd.

Eventuele bodemverontreiniging als gevolg van het gebruik van de wijk is afhankelijk van de inrichting van en activiteiten in de wijk. Hierbij kan worden gedacht aan de aanleg en het gebruik van benzinstations, de aanleg van verhardingen en riolering en het tuin/plantsoenbeheer.

5.3 Ecologie

De effectbeschrijving zal met name aandacht besteden aan mogelijk verlies van biotopen en/of verstoring door (in)direct ruimtegebruik (hinderzones), eventuele versnippering van leefgebieden en verdroging. Aangezien de natuurwaarden van de locatie waarschijnlijk beperkt zijn zal de aandacht (daar) vooral gericht zijn op de relatie met het toekomstige Bentwoud en de verbindingszones richting de Rottemeren (natuurbouw en -ontwikkeling). De ontwikkeling van natuurwaarden hangt in dit waterrijke gebied voor een groot deel samen met de oppervlakte- en grondwaterhuishouding, zodat hieraan speciale aandacht zal worden gegeven.

¹² De effecten ten gevolge van de sloop van de wijk worden niet uitgewerkt. Zij worden voornamelijk bepaald door de materiaalkeuze en het bouwkundig-ontwerp van de woningen. Deze aspecten bevinden zich niet op het schaal-niveau van het besluit waarvoor dit MER wordt geschreven, te weten het globaal bestemmingsplan.



5.4 Landschap en cultuurhistorie

Aan de hand van bestaande gegevens van geomorfologie, beeldbepalende landschapselementen en cultuurhistorische waarden zal worden nagegaan hoe deze waarden binnen de wijk kunnen worden ingepast en betekenis gegeven. Van eventuele archeologische/cultuurhistorische waarden is daarbij met name het behoud van informatie belangrijk. Een uitgangspunt is dat de huidige structuur van het (cultuur)landschap mede bepalend wordt voor de hoofdstructuur van de wijk. Met name aan de oostrand speelt de landschappelijke inpassing een rol (Bentwoud en Verbindingszone Zoetermeer-Oost/Rotte).

5.5 Verkeer en vervoer

In het MER zal een beeld worden gegeven van de varianten voor de interne en externe ontsluiting en de resulterende vervoersstromen en hun effecten (geluid en veiligheid). Ook worden prognoses gemaakt met betrekking tot de vervoersstromen en de effecten op de mobiliteit. Zie ook de 'Milieunotitie'. Daarnaast worden de mogelijkheden van het openbaar vervoer en de ontsluitingsprincipes voor de auto beschreven in het MER, mede in relatie tot het bevorderen van het gebruik van de fiets.

Mede aan de hand hiervan zullen de gevolgen voor het woon- en leefmilieu worden beschreven.

5.6 Woon- en leefmilieu

De geluidssituatie binnen de wijk wordt voornamelijk bepaald door de nog aan te leggen doorgetrokken Zoetermeerlijn, de eventuele HSL, de ontsluitingswegen en de regionale weg N209 (Nieuwe Hoefweg). Omgekeerd veroorzaakt het gebruik van de wijk enige geluidsoverlast op de omgeving, met name het verkeer dat de wijk zal genereren en de zogenaamde "stedelijke ruis". De effecten zullen vooral merkbaar zijn voor bewoners van de bestaande stad en voor verstoringsgevoelige fauna.

Het bedrijfsterrein Dwarstocht zal moeten worden opgewaardeerd om een acceptabel leefklimaat in de wijk te genereren. De toename in verkeer is ook van belang in verband met de daarmee samenhangende luchtverontreiniging (binnen de wijk en bestaand Zoetermeer). Door (model)berekeningen zullen de effecten van het verkeer in het MER inzichtelijk kunnen worden gemaakt (verkeersintensiteiten, geluid en lucht).

Belangrijk voor het woon- en leefklimaat in de wijk zijn dus:

- de inpassing van de (spoor)wegenstructuur (in verband met hinder);
- het wijkgroen;
- de sanering van hinderbronnen in de omgeving (Dwarstocht en eventueel doorgaande (spoor)wegen);
- de afstanden binnen de wijk (deze moeten kort zijn);
- de bereikbaarheid van het centrum en andere wijken van de bestaande stad met de fiets en het openbaar vervoer.



5.7 Grondstoffen en energie

Het gebruik van grondstoffen en de wijze van bouwrijp maken (integraal ophogen of cunettenmethode) en de uitgangspunten van de inrichting (oppervlakteverharding) zijn hier van belang. Daarnaast is het energiegebruik (en de -voorziening) van woningen in relatie tot verkavelingsrichtingen en bouwvormen belangrijk. Deze aspecten zullen in het MER dan ook nader worden belicht.

Het materiaalgebruik zal (waar nodig) alleen in de vorm van uitgangspunten worden behandeld, omdat dit aspect het niveau van het (globaal) bestemmingsplan te boven gaat.



6 PROCEDURE

De m.e.r.-procedure kan in een aantal fasen worden onderverdeeld:

Vooroverlegfase

De m.e.r.-procedure start met het vier weken ter visie leggen van deze Startnotitie voor inspraak. Insprekers kunnen aangeven welke onderwerpen naar hun mening in het MER aan de orde moeten komen. Tegelijkertijd wordt de Startnotitie voor advies toegezonden aan de wettelijke adviseurs (Regionaal Inspecteur Milieuhygiëne, Directeur LNO en provincie Zuid-Holland) en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (C-m.e.r.). De C-m.e.r. stelt op basis van de inspraak en het advies een "advies voor richtlijnen voor de inhoud van het MER" op. Vervolgens stelt het bevoegd gezag (hier de gemeenteraad van Zoetermeer) de definitieve richtlijnen op (dertien weken na openbare kennisgeving)¹³.

Opstellen MER en bestemmingsplan

Aan de hand van de richtlijnen kan de initiatiefnemer (het college van B&W van Zoetermeer) beginnen met het opstellen van het MER. Tijdens de milieu-effectenstudie zal worden begonnen met het opstellen van het voorontwerp-bestemmingsplan. De voorlopige keuze van één van de alternatieven (voorkeursmodel/-alternatief) wordt uitgewerkt in het voorontwerp-bestemmingsplan.

Beoordeling aanvaardbaarheid MER en bekendmaking MER/voorontwerp-bestemmingsplan

Het Bevoegd Gezag beoordeelt het MER eerst op aanvaardbaarheid. Indien zij het MER voldoende acht wordt het MER tegelijkertijd met het voorontwerp-bestemmingsplan bekendgemaakt en aan inspraak onderworpen. De wettelijke adviseurs en de C-m.e.r. wordt gelegenheid geboden advies uit te brengen. Gezien het feit dat het MER tezamen met het voorontwerp-bestemmingsplan wordt bekendgemaakt valt deze fase samen met het overleg ex artikel 10 Besluit ruimtelijke ordening. Vervolgens kan het college van B&W het ontwerp-bestemmingsplan vaststellen.

Besluit en Evaluatie

Op basis van de inspraak en het advies uit de vorige fase neemt het Bevoegd Gezag een besluit omtrent vaststelling van het bestemmingsplan. In het besluit wordt gemotiveerd hoe rekening is gehouden met de uitkomsten van het MER, de inspraak en het advies. Tevens neemt het bevoegd gezag een besluit omtrent de evaluatie achteraf, waarbij de daadwerkelijke effecten van de voorgenomen activiteit worden geëvalueerd.

In bijlage I zijn de procedures en de wettelijke termijnen die daaraan zijn verbonden uitgebreid toegelicht.

¹³ Omdat bij vaststelling van een bestemmingsplan het bevoegd gezag en de initiatiefnemer (formeel) dezelfde instantie is, is een verlenging van deze termijn met acht weken mogelijk.



LITERATUURLIJST

[BRO, 1994]

Provincie Zuid-Holland Haalbaarheidsstudie Hoefweg; eindrapportage. BRO adviseurs, 1 december 1994.

[Gemeente Zoetermeer, 1992]

Strategische studie openbaar vervoer Zoetermeer, tweede fase. Opgesteld door Bureau Goudappel Coffeng bv. 16 maart 1992.

[Gemeente Zoetermeer, 1993]

Projectgroep haalbaarheid Zoetermeer-Oost; concept-eindrapportage. Gemeente Zoetermeer, augustus 1993.

[Gemeente Zoetermeer, 1995a]

Aanzet Programma van eisen Zoetermeer Oost. Versie 14 november 1995.

[Gemeente Zoetermeer, 1995b]

Beheersvisie noordelijke bedrijfsterreinen. Concept juni 1995.

[Gemeente Zoetermeer, 1996]

Structuurschets Van Tuyllpark. (Ontwerp februari 1996). Stadswerken, afdeling Plannen.

[LNV, 1994]

Structuurschema Groene Ruimte. Het landelijk Gebied de moeite waard. Deel 3. Kabinetsstandpunt. Tweede Kamer, vergaderjaar 1992-1993, 22880, 's-Gravenhage.

[Provinciale Staten Zuid-Holland, 1993]

Nota Statencommissie met betrekking tot Trendbrief d.d. 2 juni 1993.

[Stuurgroep Bentwoud, 1994]

Bosplan Bentwoud, conceptnota. vastgesteld door de Stuurgroep Bentwoud op 28 juni 1994 en eerste fase MER Zoetermeer-Zuidplas (MER Bentwoud) vastgesteld door GS van Zuid-Holland op 25 oktober 1994.

[Stuurgroep Bleizo, 1995]

Studie ruimtelijke ontwikkeling Bleiswijk-Zoetermeer Oost. Deel 1: Verkenningennota en deel 2: Scenario's.

[Tauw, 1994]

Milieu-aspecten VINEX-locaties gewest Haaglanden.

[V&W, 1995]

Tracé Varianten Zoetermeer-Benthuizen; ontwerpteam 2: Rotterdam-Benthuizen. Ministerie van Verkeer en Waterstaat; projectbureau HSL-infra, februari 1995.

[Vervoerregio Haaglanden, 1993]

Besluit over het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan, Den Haag, april 1993.



[VROM, 1992]

Trendrapport volkshuisvesting 1992, Ministerie van VROM, oktober 1992.

[VROM, 1993a]

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra, PKB Nationaal Ruimtelijk beleid, december 1993.

[VROM, 1993b]

Trendbrief, Ministerie van VROM, 5 maart 1993.

[VROM, 1994a]

Akkoord in hoofdlijnen VINEX; Ministerie van VROM, RPD en Dagelijks Bestuur van het Gewest Haaglanden. Minister van VROM, 12 januari 1994 en getekende versie d.d. 11 februari 1994.

[VROM, 1994b]

Ruimtelijke verkenningen; balans van de VINEX. Ministerie van VROM, Rijksplanologische dienst, 1994.

[VROM, 1995a]

Uitvoeringsconvenant VINEX Haaglanden, VROM, Provincie Zuid-Holland, Stad-gewest Haaglanden, (bouw)gemeenten, 29 juni 1995.

[VROM, 1995b]

Trendbrief 1995, Tweede kamer, 1995-1996, 24508, nr. 1.

[Werkgroep Nieuwe Hoefweg, 1995]

Rapportage van de Werkgroep Nieuwe Hoefweg over oplossingsrichtingen voor ligging en dwarsprofiel van de provinciale weg N 209 (Hoefweg en Nieuwe Hoefweg), Rijksweg A 12 en aansluitende gemeentelijke hoofdwegen.

[Woon | Energie, 1995]

Locatie inventarisatie Zoetermeer-Oost; duurzame-energievoorziening op Vinex-locaties in Zuid-Holland (concept). Woon | Energie i.o.v. Provincie Zuid-Holland, maart 1995.

[Zandvoort, 1994]

Zoetermeer-Oost en de HSL; een gevoeligheidsanalyse van de invloed van het A-tracé op het grondgebruik. Zandvoort Ordening & Advies, november 1994.



Bijlage I Koppeling MER en bestemmingsplan



De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

De indiening en bekendmaking van deze Startnotitie door de initiatiefnemer vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. De totale m.e.r.-procedure inclusief de termijnen is in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer vastgelegd. Deze Startnotitie dient om insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. (C-m.e.r.) kennis te laten nemen van het initiatief. Dit biedt ze de mogelijkheid opmerkingen omtrent richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER) te maken. De C-m.e.r. geeft haar advies voor richtlijnen uiterlijk negen weken na bekendmaking startnotitie. Vervolgens stelt het bevoegd gezag uiterlijk dertien weken na de openbare kennisgeving de definitieve richtlijnen vast, mede op basis van de inspraak en adviezen. Omdat bij vaststelling van een bestemmingsplan het bevoegd gezag en de initiatiefnemer formeel dezelfde instantie is, is een verlenging van deze termijn met acht weken mogelijk¹⁴. Daarna kan de initiatiefnemer beginnen met het opstellen van het MER. Hiervoor zijn geen wettelijke termijnen vastgesteld.

Het MER wordt door de initiatiefnemer ingediend bij het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag beoordeelt het MER uiterlijk binnen zes weken op aanvaardbaarheid en maakt het MER uiterlijk binnen acht weken bekend **tezamen** met het voorontwerp bestemmingsplan. Verlenging van deze termijn met twee weken is mogelijk, omdat bevoegd gezag en initiatiefnemer formeel dezelfde zijn. Vanaf het moment van de ter inzage legging beginnen de termijnen voor inspraak en advies (m.e.r.) te lopen (minimaal vier weken). Het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. over het MER moet uiterlijk vijf weken na het einde van de ter inzage legging (of openbare hoorzitting) zijn uitgebracht.

Parallel aan de m.e.r.-procedure loopt de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan. Het MER dient als toelichting op het bestemmingsplan wat betreft de milieu-effecten van de in het plan beschreven activiteit.

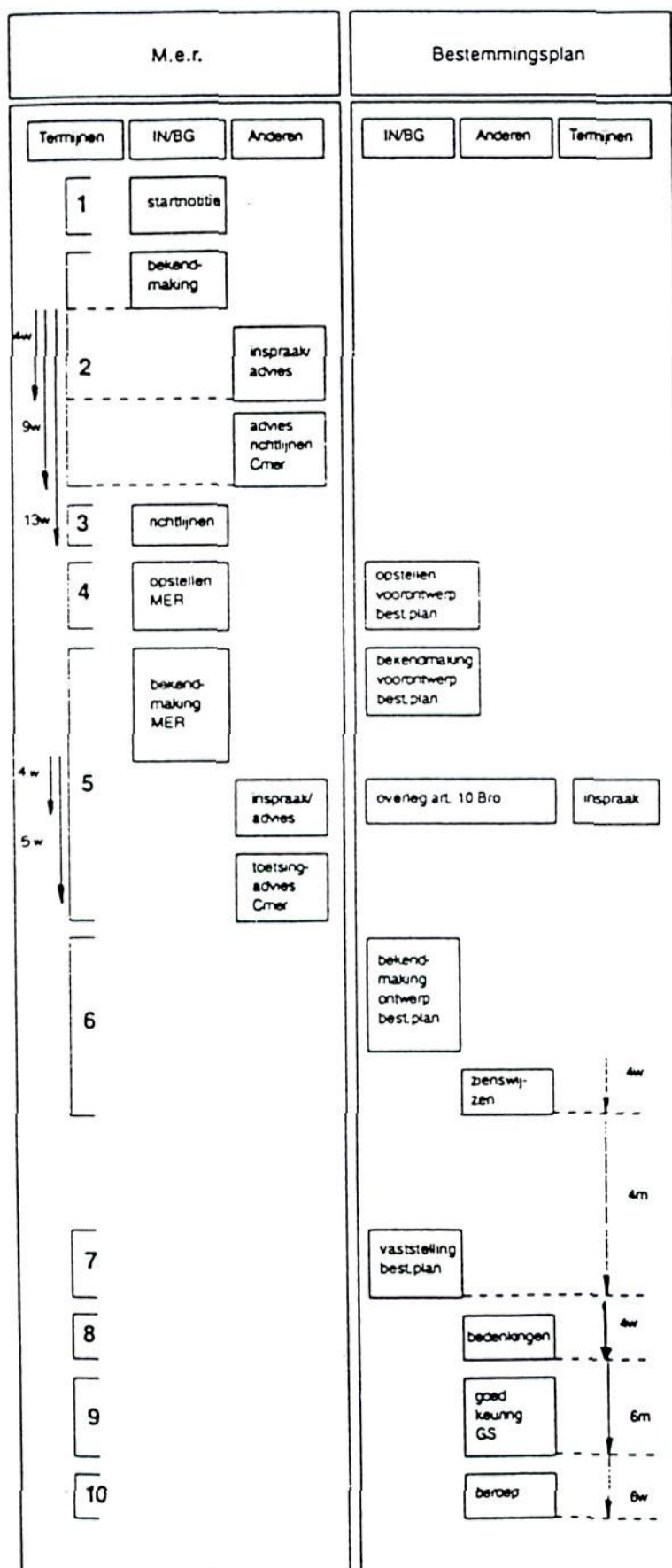
B&W bereiden het bestemmingsplan voor. Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht van toepassing (juncto artikel 23 WRO). Daarnaast wordt volgens de gemeentelijke verordening op grond van artikel 6a WRO gelegenheid tot inspraak gegeven. De afstemming van de m.e.r.- en Wro-procedure is mede van inhoud van deze verordening afhankelijk. In casu is bepaald dat het voorontwerp ter inzage wordt gelegd tezamen met het MER, zodat de inspraak samenvalt met het overleg ex artikel 10 Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Na instemming van het college van Burgemeester en Wethouders wordt het ontwerp-bestemmingsplan vier weken ter inzage gelegd.

Ingevolge artikel 25, eerste lid WRO beslist de gemeenteraad binnen acht of, in geval van over het ontwerp tijdig een zienswijze kenbaar is gemaakt, binnen vier maanden na afloop van de termijn van ter inzage legging omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan.

In het schema op de volgende pagina is de koppeling tussen de procedures toegevoegd.

¹⁴ In dit geval zal de rol van initiatiefnemer door de 'ontwerp-BV' worden vervuld. In de 'ontwerp-BV' zullen de gemeente en de marktpartijen (die gezamenlijk onder de noemer van een consortium opereren) ieder voor 50% deelnemen. Formeel is de gemeenteraad bevoegd gezag en het college van B&W initiatiefnemer.





Bijlage II Uitgangspunten, randvoorwaarden en beleidsruimte Zoetermeer-Oost [Tauw, 1994]



De hieronder weergegeven uitgangspunten, randvoorwaarden en resterende beleidsruimte, zijn afkomstig uit de notitie 'Milieu-aspecten VINEX-locaties gewest Haaglanden' [Tauw, 1994].

Uitgangspunten en randvoorwaarden:

- realiseren van groene verbinding tussen Bentwoud en Van Tuyl-park en OV-voorzieningen (stadsgroen);
- realisatie van een hoogwaardige openbaar vervoervoorziening is conditio sine qua non:
 - verlengen van de Zoetermeerlijn (oost-lus) is daarbij het uitgangspunt,
 - twee haltes zijn voorzien in de locatie en één bij de Zegwaartseweg (Noordhove II),
 - tracé-reservering naar Van Tuyl-park en bedrijventerrein A12/Nieuwe Hoefweg/A12 moet worden gerealiseerd,
 - de aanleg kan worden gefaseerd in samenhang met de wijk;
- aanleg van de N469 en de N470¹⁵;
- wegontsluiting via verlengde Australiëweg (ook Van Tuyl-park en bedrijfsterrein A12/Nieuwe Hoefweg) en verlengde Noordweg, met reservering voor toekomstige noordelijke ontsluiting (westelijk tracé).

Resterende beleidsruimte:

- zoeken van oplossing sprinterhaltes met regionaal groen te verbinden door bijvoorbeeld wijkgroen, stadsgroen en Bentwoud met elkaar en de haltes te verbinden;
- zoeken van oplossing voor ruimte voor circa 5 ha sportvoorzieningen;
- keuze tracé HSL en inpassen ervan in de wijk en/of Bentwoud¹⁶;
- nadere tracering hoofdinfrastructuur en sprinterlijn;
- inwaartse en uitwaartse zonering bedrijfsterreinen;
- interne ontsluiting;
- externe ontsluiting in het noorden, uitwerking westelijk tracé en invloed op mobiliteit en oriëntatie van het verkeer;
- routing en tracering van langzaam verkeersverbindingen met Zoetermeer en de regio. Bepalen van de invloed op de verdeling van de personenverplaatsingen over de vervoerswijzen;
- toepassen principes van "duurzaam bouwen" onder andere:
 - wijze van bouwrijp maken, riolering en waterhuishouding,
 - mogelijkheden voor stadsverwarming of (decentrale)-WKK.

¹⁵ NB. Deze eisen zijn niet specifiek voor Zoetermeer-Oost, maar vormen wel een uitgangspunt bij de uitgevoerde mobiliteitsstudies. Vanuit andere belangen liggen deze eisen er ook en zelfs nadrukkelijker.

¹⁶ In het Uitvoeringsconvenant is hierover de volgende tekst opgenomen: "Bij het rijk bestaat een voorlopige voorkeur voor tracé-bundel A van de HSL ten noorden van Rotterdam. Op grond daarvan wordt op deze tracé-bundel geanticipeerd bij het vormgeven van de verstedelijking. Er wordt gestreefd naar een tracé dat de bouwlocatie Zoetermeer-Oost zo min mogelijk aantast, daarbij rekening houdend onder andere met de plannen rond het Bentwoud. Hierbij gaan partijen ervan uit dat de voorlopige rijksvoorkeur voor tracé-bundel A, in combinatie met een geoptimaliseerde planopzet voor Zoetermeer-Oost de bouw van 8.000 woningen mogelijk maakt." Formeel standpunt van zowel het stadsgewestelijk als gemeentelijk bestuur is een primaire voorkeur voor de HSL over bestaand tracé.



Bijlage III Overzicht van samenhangende activiteiten



Groene Hart en Randstadgroenstructuur

Ten oosten van de locatie grenst de bouwlocatie aan het Groene Hart. Hier geldt een restrictief beleid ten aanzien van verstedelijking en glastuinbouw. De Randstadgroenstructuur (RGS) is in dit deel van het Groene Hart gericht op vernieuwing. In het Structuurschema Groene Ruimte [LNV, 1994] is het Groot-Groengebied "Zoetermeer-Zuidplas" gepland, dat gezien de ligging op de grens van het Groene Hart als strategisch groenproject (SGP) zal worden uitgevoerd. Het SGP Zoetermeer-Zuidplas ligt globaal tussen Zoetermeer en Rotterdam (zie figuur 5).

In totaal beslaan de voorstellen in het 'MER/Bosplan Bentwoud' voor bosaanleg, met een aaneengesloten bosgebied van 1300 ha (het "Bentwoud") en de verbindingszones, een uiteindelijke omvang van 2080 ha. Het gebied ligt verspreid over de streekplangebieden Zuid-Holland west en Zuid-Holland oost. De ontwikkeling is gespreid over een tijdvak van twee streekplan-werktermijnen. Een klein deel van het bosplan, te weten Noord Aa/Noordhove (274 ha), wordt uitgewerkt in het kader van het SGP Haaglanden-Landgoederenzone (als onderdeel van de verbindingszone Vlietland).

Onderscheid kan worden gemaakt in een aantal deelgebieden:

- Bentwoud:
 - een aaneengesloten multifunctioneel bosgebied van 1000 ha,
 - een aansluitend multifunctioneel bosgebied van 300 ha, waarover pas te zijner tijd een besluit tot aanleg wordt genomen;
- een daarop aanvullende, gedeeltelijk op de verstedelijking geënte groenstructuur in de vorm van verbindingszones:
 - de verbindingszone naar Vlietland,
 - de verbindingszone ten oosten van Zoetermeer-Oost,
 - de verbindingszone Rottemeren (Rottewigzone langs de Rotte tot Acht-kamp),
 - de verbindingszone Zuidplaspolder (de landschappelijke elementen en de natuurontwikkeling in de Zuidplaspolder),
 - de verbindingszone Goudse regio (de verbindingszone en groene afronding langs Waddinxveen en Gouda-west).

Voor Zoetermeer-Oost is met name het Bentwoud en de verbindingszone tussen Zoetermeer-Oost en de Rotte van belang.

Het deel van het Bentwoud dat grenst aan de bouwlocatie bestaat uit droog multifunctioneel bos met accent op recreatie. De kern bestaat uit meer extensief vochtig/nat (natuur) bos.

De verbindingszone, die deels grenst aan de bouwlocatie, bestaat uit circa 250 ha bos en (intensief) recreatiegebied en dient mede ter realisering van de verbinding Bentwoud-Rottemeren. Het bosgebied is sterk gericht op de aanpalende verstedelijking. Een goede aansluiting op Zoetermeer-Oost heeft een positief effect op de ruimtelijke kwaliteit van de uitbreiding en vormt een goede voorziening voor de directe recreatieve uitloop vanuit Zoetermeer en (gezien de goede regionale ontsluiting) vanuit de regio.

Uitvoering van het SGP Zoetermeer-Zuidplas zal plaatsvinden als landinrichtingsproject. Parallel aan elkaar lopen drie besluitvormingsprocedures, te weten vaststelling van het streekplan Zuid-Holland oost (streekplan west is volgend), Bosplan Bentwoud en het Gebiedsperspectief Zoetermeer-Zuidplas. De Nota Bosplan wordt vastgesteld door de gemeenteraden, Provinciale Staten en de Minister van LNV en gaat vergezeld van een MER. Het m.e.r.-plichtige besluit is het landinrichtingsplan, vooruitlopend daarop is een MER- 1ste fase voor alleen het Bentwoud in procedure (GS is initiatiefnemer) [Stuurgroep Bentwoud, 1994].



[tekst corrigeren n.a.v. kabinetsbesluit]

Planologische kernbeslissing (PKB) Hoge Snelheidslijn (HSL)

Ten aanzien van Zoetermeer-Oost doet zich één knelpunt voor tussen Rijk enerzijds en de in het Stadsgewest participerende gemeenten anderzijds. De Haagse regio verzet zich tot op heden tegen de aanleg van een HSL-tracé (Hoge Snelheids-(spoor)Lijn) en heeft een voorkeur voor een HST (Hoge SnelheidsTrein) over de bestaande lijn. De regering heeft op 16 juni 1994 als haar voorlopige voornemen bekend gemaakt voorkeur voor het HSL-tracé oostelijk langs Zoetermeer te hebben (A1-tracé). Dit tracé, dat langs de westzijde van de Nieuwe Hoefweg loopt en mogelijk in de ontwerp-PKB wordt opgenomen, zal implicaties voor het ontwerp van de wijk kunnen inhouden.

De invloeden van het tracé is zowel direct als indirect:

- fysiek ruimtebeslag, te weten circa 48 meter bij een hoge ligging en circa 26 meter bij een verdiepte ligging;
- het ontstaan van restruimten die door infrastructuur worden ingesloten;
- het ontstaan van zones waarbinnen de geluidsbelasting hoger is dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde [Zandvoort, 1994].

Ten aanzien van het tracé Zoetermeer-Benthuizen (A1) zijn in het kader van de nagestreefde optimalisering recent [Stuurgroep Bleizo, 1995] vier varianten (V1-V4, zie figuur 6) in beschouwing genomen. Voorts is in verband met deze studie nog een aantal baanconcepten onderwerp van studie (spoordijk, trogligger, open bak en tunnel) [V&W, 1995].

Besluiten ten aanzien van bedrijfsterrein A12/Nieuwe Hoefweg

In de regionale visie "Locatiebeleid Stadsgewest Haaglanden; kantoren en bedrijven" [Stadsgewest Haaglanden, 1994] wordt voorgesteld ten oosten van Zoetermeer op het grondgebied van de gemeente Bleiswijk bedrijfsterreinen te ontwikkelen, zowel ten noorden als ten zuiden van de A12 (Nieuwe Hoefweg/A12, zie figuur 5). In de periode tot 2005 wordt 30 ha traditioneel terrein ontwikkeld (9 ha voor 2000), waarvan 5 ha is gereserveerd voor milieuhinderlijke bedrijven, en 15 ha (4 ha voor 2000) voor modern-plus terrein ontwikkeld (zie bijlage II). In de periode daarna is nog ruimte voor 15 ha traditioneel en 15 ha modern-plus terrein. Mogelijk wordt een deel hiervan hoogwaardig terrein. Realisatie van het terrein zal vooral na 2000 plaatsvinden. Rekening houdend met de benodigde ontwikkelingstijd is uitgifte op zijn vroegst in 1998 mogelijk.

Aanleg van de HSL heeft geen invloed op het programma van eisen, wel op de ruimtelijke kwaliteit. De belangrijkste infrastructurele voorwaarde voor de ontwikkeling van de locatie Hoefweg is de beschikbaarheid van een adequaat functionerende kruising Hoefweg-A12. Op dit moment is deze reeds overbelast. De komst van het bedrijventerrein en van Zoetermeer-Oost maakt de noodzaak tot een structurele oplossing urgenter. [BRO, 1994].

Mogelijke oplossingen voor de wegenstructuur rond de (Nieuwe) Hoefweg

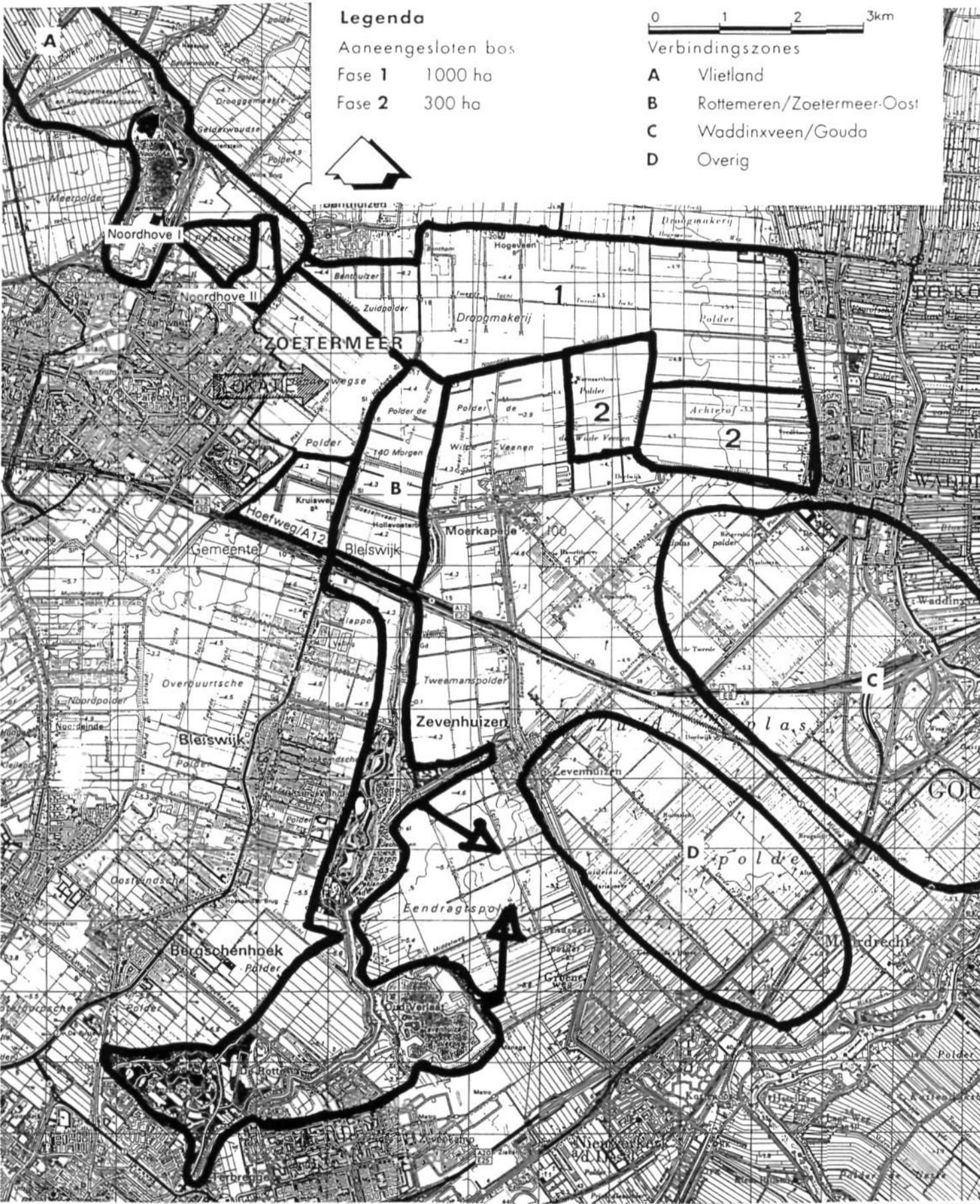
Deze rapportage is een verkeersstudie, die inzicht geeft in de huidige verkeersstructuur, de verwachte ontwikkelingen en de mogelijkheden om met die ontwikkelingen in de verkeersstructuur rekening te houden. Aanleiding tot de studie vormen de plannen voor Zoetermeer-Oost en Noordrand II en III en het bedrijventerrein Hoefweg [Werkgroep Nieuwe Hoefweg; 1995].



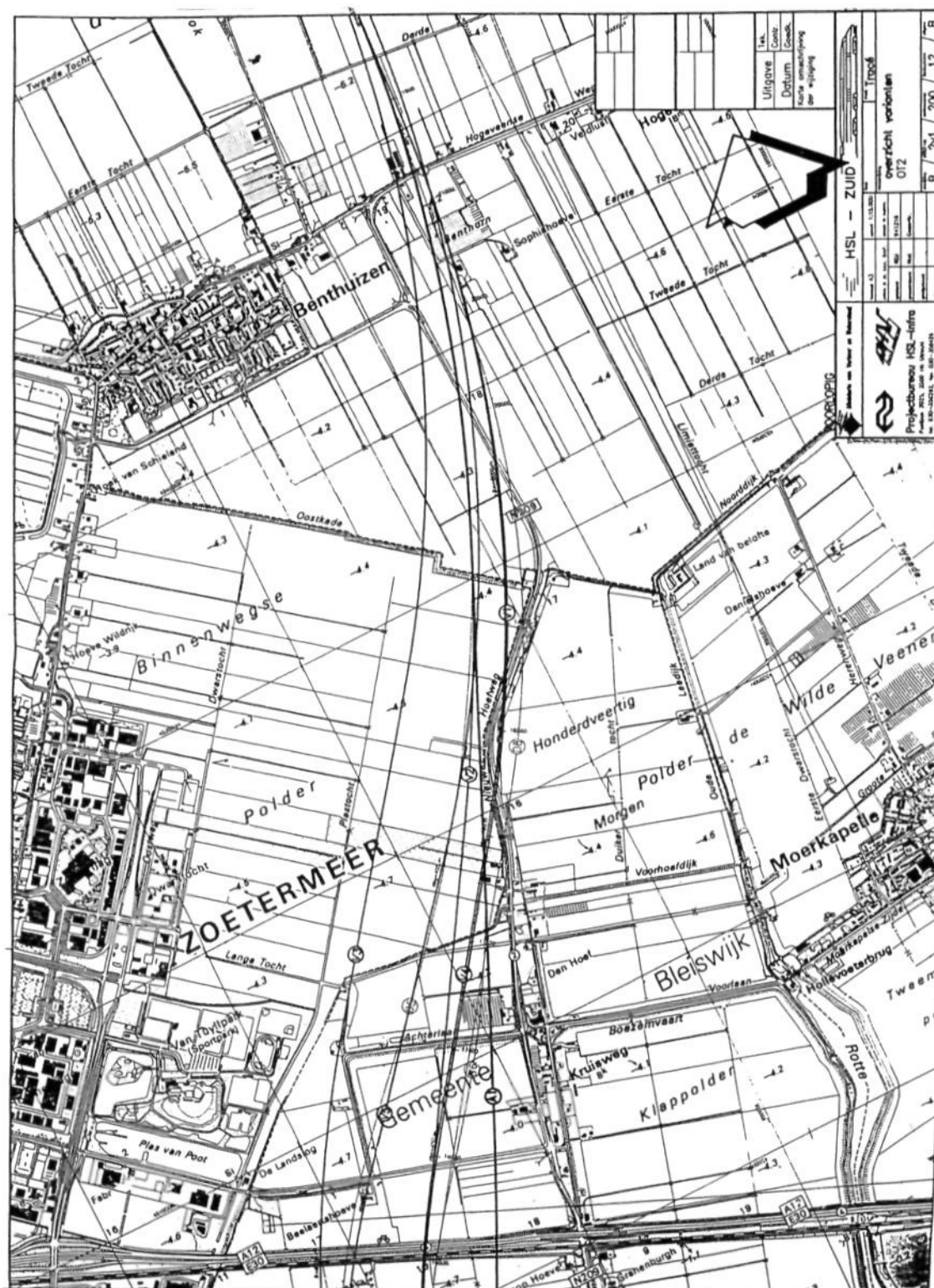
Behandeld worden achtereenvolgens:

- de kruising van de N209 met de A12;
- het deel van de N209 tussen Bleiswijk en de A 12;
- het deel van de N209 tussen de A12 en de ontsluiting Zoetermeer/Moerkapelle;
- het deel van de N209 tussen de ontsluiting Zoetermeer/Moerkapelle en de N455;
- de N457 (Omleidingsweg Benthuisen);
- de N455.

Voor de diverse trajecten en punten worden telkens verschillende varianten uitgewerkt.



Figuur 5. Autonome ontwikkelingen in het gebied rond de lokatie Zoetermeer-Oost



Figuur 6. Tracé-varianten HSL Zoetermeer-Benthuizen [V&W, 1995]

Besluit ten aanzien van Noordhove II

Binnen de gemeente Zoetermeer bestaan al langer plannen voor woningbouw op de locatie Noordhove II (zie figuur 5) (circa 1.500 woningen). In het kader van VINEX is deze door het gewest bij de inventarisatie van binnenstedelijke capaciteit opgevoerd. Bij de planontwikkeling van Noordhove I is al rekening gehouden met een toekomstige uitbouw in oostelijke richting. Hierdoor kan met een minimum aan structurele ingrepen het gebied voor woonbebouwing geschikt worden gemaakt (wegenstructuur en wijkcentrum).

Ook de buslijn door het bestaande woongebied van Noordhove kan door de gekozen openbaar vervoersontsluiting naar Noordhove II worden doorgetrokken. Indien de Zoetermeerlijn naar Zoetermeer-Oost wordt doorgetrokken kan aan de zuidzijde van Noordhove II een halte worden geprojecteerd. Daarmee is een goede ontsluiting met openbaar vervoer mogelijk (en wenselijk).

Besluit ten aanzien van Verlengde Zoetermeerlijn (oostelijk tracé)

De aanleg van deze railverbinding is in het Uitvoeringsconvenant overeengekomen. De exploitatie ervan is echter nog niet zeker gesteld. De kostendekkingsgraad ervan moet nog worden aangetoond.

In de 'Strategische studie openbaar vervoer Zoetermeer' [Gemeente Zoetermeer, 1992] is een voorkeur uitgesproken voor een aggro-railnet (trein tussen agglomeraties) op basis van (o.a.) de huidige 'Zoetermeerlijn', het zogenaamde Randstadrailconcept.

Bij de realisatie van Zoetermeer-Oost (en de afronding van Noordhove) moet in het kader van de uitbreiding van de Zoetermeerlijn met een oostelijk tracé een tracébesluit worden genomen. In de 'Strategische studie openbaar vervoer Zoetermeer' is een voorlopige voorkeur aangegeven ¹⁷.

Ontwerp-Structuurschets Van Tuylpark

In maart 1995 heeft de bevolking van Zoetermeer bij referendum gekozen voor nieuwbouw en opwaardering van het bestaande zwembad in het van Tuylpark. Deze ontwikkeling is aanleiding geweest voor het opstellen van de structuurschets. Daarbij is tevens rekening gehouden met zulke ontwikkelingen als de vraag naar meer (veld-)sportaccommodatie en de behoefte aan een gemeentelijk evenemententerrein. Ook Zoetermeer-Oost en de mogelijke intensivering van de bedrijvigheid in de omgeving zijn uiteraard van belang.

Het gevolg voor de realisatie van Zoetermeer-Oost is vooral gelegen in de aansluiting van de nieuwe wijk op het Van Tuylpark [Gemeente Zoetermeer; 1996]. De sportaccommodaties worden in de structuurschets gebundeld in een *sportstrip*.

¹⁷ Zoetermeer als onderdeel van een conglomeraat van steden in de Zuidvleugel met doorgaande hoofdlijnen in Zoetermeer en een aanvullend lokaal systeem heeft in principe de voorkeur van de gemeente Zoetermeer (ontwikkeling geënt op Agglorailnet door de lokatie). Deze opzet biedt goede mogelijkheden voor een zelfstandige ontwikkeling als kern in de Zuidvleugel en sluit in die zin aan bij de ruimtelijke doelstellingen. Omdat het net in Zoetermeer afgestemd moet worden met het net in de vervoerregio Haaglanden en er binnen de vervoerregio [Vervoerregio Haaglanden, 1993] andere ideeën leven die meer neigen naar een ontwikkeling als agglomeraat (verbindend railnet in de lokatie) met metro is ook deze structuur bekeken (zie bijlage IV). Bedacht moet worden dat de keuzes pas spelen na de planperiode (na 2005). Voor het MER is daarom de realisatie van een hoogwaardig railsysteem in de vorm van het doortrekken van de huidige sprinterlijn van meer belang, waarbij dan het uitgangspunt wordt gehanteerd dat de ontwikkelingen voor na 2005 (Randstadrail) niet mogen worden geblokkeerd door de (tracé) keuzes nu. Ten tijde van het schrijven van deze Startnotitie wordt door de vervoerregio een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor Randstadrail.



Daarnaast moet het sportpark ook als park gaan fungeren en daarmee bijvoorbeeld als onderdeel van de groene route naar de Rotte. Het park moet daarvoor opener worden gemaakt, zowel qua karakter als qua aantal ingangen.

Ruimtelijke Ontwikkeling Bleiswijk-Zoetermeer-Oost (Bleizo-studie)

Deze studie is gemaakt ten behoeve van de minimalisering in onderling verband van de nadelige effecten van het tracé van de HSL langs zowel de oostelijke rand van Zoetermeer als in het kassengebied van Bleiswijk ten zuiden van de A12. [Stuurgroep Bleizo; 1995]. Bijkomende aanleiding voor de studie zijn de effecten van de aanleg van een bedrijventerrein ten noorden en ten zuiden van de A12. Voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling worden verschillende scenario's uitgewerkt. deze verschillen onderling vooral in de wijze waarop de HSL in het gebied is ingepast.

Beheersvisie Noordelijke Bedrijfsterreinen

Deze visie beoogt de richting aan te geven van de ontwikkeling en het beheer van de bedrijfsterreinen Rokkehage, Hoornershage, Zoeterhage, Dwarstocht en Brinkhage [Gemeente Zoetermeer; 1995b]. Voor elk van de terreinen wordt een beschrijving gegeven van de bestaande structuur en het beleid in drietal sectoren, namelijk 'natuur en landschap', 'verkeer en vervoer' en 'milieubeleid'. Voor deze sectoren en voor bijvoorbeeld 'kabels en leidingen' en 'infrastructuur' worden aandachtspunten geformuleerd.