

Intergemeentelijke Structuurvisie Bleizo, Het Kwadrant en omgeving



gemeente
Zoetermeer

Ontwerpstructuurvisie
11 oktober 2011



Intergemeentelijke Structuurvisie Bleizo, Het Kwadrant en omgeving

Ontwerpstructuurvisie



Lansingerland



gemeente

Zoetermeer

identificatiecode:
21212.15082.01

datum:
11 oktober 2011

status:
ontwerp

opdrachtleider:
ir. R.A. Sips

opdrachtgever:
Gemeenschappelijke Rege-
ling (GR) Bleizo, namens
gemeente Lansingerland en
Zoetermeer

Inhoudelijk akkoord

auteur(s):
ing. J. Jansen

Inhoud

Voorwoord	3
1. Inleiding	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Doel Intergemeentelijke Structuurvisie	8
1.3. Opbouw Intergemeentelijke Structuurvisie en samenhang met structuurvisie Lansingerland en Zoetermeer	9
2. Visie	11
2.1. Uniek DNA	11
2.2. Ontwikkelingen in perspectief	14
2.3. Het programma in kort bestek	17
3. Verbeelding	21
4. Uitvoering	27
4.1. Organisatie	27
4.2. Uitvoeringsprogramma en proces	28
4.3. Instrumenten	32
4.4. Financiële uitvoerbaarheid uitvoeringsprogramma	33
4.5. Omgevingsaspecten	37
4.6. Mobiliteit	40
4.7. Duurzaamheid	41
4.8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42
Bijlage 1. Werkproces en communicatie	45
Bijlage 2. Speelveld	47
Draagvlak overheden	47
Milieuruimte	48
Ambities deelgebieden	48
Bijlage 3. Beleidskader	53
Bijlage 4. Programma	65
Programma: maximale invulling	65
Programma: terugvalopties	69
Autonome ontwikkelingen	69
PlanMER	separaat



Voorwoord

De gemeenten Lansingerland en Zoetermeer werken samen met het Stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam, marktpartijen en andere overheden aan plannen voor de gebiedsontwikkeling Bleizo aan de oostkant van Zoetermeer en de noordkant van de gemeente Lansingerland. Hier komt een grootschalige ontwikkeling rond een nieuw vervoersknooppunt op de grens van beide gemeenten. Aansluitend aan Bleizo ontwikkelt de gemeente Zoetermeer plannen voor Het Kwadrant en wordt in de gemeente Lansingerland het Prisma Bedrijvenpark ontwikkeld. Omdat de ontwikkelingen naast elkaar liggen, versterken deze elkaar, de Randstad en de Greenport als geheel.

Het is bij deze structuurvisie nadrukkelijk niet de bedoeling geweest om een nieuwe visie te maken of nieuwe analyses uit te voeren. Een groot aantal bestaande en actuele visies en onderzoeken die deels al op elkaar waren afgestemd, zijn met elkaar in verband gebracht en geabstraheerd. In de vastgestelde Nota koersbepaling (juni 2011) hebben de raden bepaald wat wenselijk en mogelijk is. De Intergemeentelijke Structuurvisie geeft het kader waarin alle elementen in samenhang bij elkaar komen. De gemeenten nodigen marktpartijen uit om met initiatieven te komen, zodat de uitvoering in een stroomversnelling komt.



1. Inleiding

Deze Intergemeentelijke Structuurvisie (verder: ISV) heeft betrekking op Bleizo, Het Kwadrant en omgeving en vormt de volgende stap in de planvorming. De beoogde plannen voor Bleizo, Prisma, Het Kwadrant en Lansinghage/Brinkhage krijgen met deze ISV een samenhangend (planologische) kader, zodat de gebiedsontwikkeling van het nieuwe vervoersknooppunt, de uitbouw van het leisurepark en het omliggende (greentech)businesspark daadwerkelijk gestalte kan krijgen

1.1. Aanleiding

Met het opnemen van het station Bleizo (Zoetermeer –Bleiswijk) in het Concept Stedenbaan (Zuidvleugelproject 2005) is een belangrijke stap gezet om het gebied aan de oostzijde van gemeente Zoetermeer en ten noorden van de gemeente Lansingerland een kwaliteitsimpuls te geven. Het gaat hierbij zowel om het realiseren van een regionaal railproduct als om het realiseren van hoogwaardige stedelijke programma's. Op 1 februari 2008 hebben de colleges van Lansingerland en Zoetermeer de Bestuurs-overeenkomst Bleizo getekend. Deze overeenkomst legt de bestuurlijke intentie vast om gezamenlijk te werken aan de realisatie van Bleizo. Het concept Landschap als Podium is het uitgangspunt voor deze ontwikkeling (bijlage 3).

Het nieuwe vervoersknooppunt Bleizo op de grens van Zoetermeer en Lansingerland moet een belangrijke bijdrage gaan leveren aan de bereikbaarheid van de Zuidvleugel van de Randstad. Het vervoersknooppunt biedt eveneens de basis voor nieuwe economische ontwikkelingen. Daarnaast heeft de ontwikkeling positieve invloed op het omliggende werkgebied, waardoor hoogwaardige (greentech)bedrijvigheid aangetrokken kan worden en de Greenport wordt versterkt.

Het vervoersknooppunt met het stedelijk gebied rondom de knoop krijgt een eigen identiteit. Met het Masterplan Bleizo staan voor het beoogde vervoersknooppunt de ambities op de kaart. Rond Het Kwadrant zijn diverse ontwikkelingen voorzien, waaronder uitbreiding van leisure. Voor de leisureontwikkelingen in het Van Tuyllpark heeft de gemeente Zoetermeer een planconcept uitgewerkt in een Stedenbouwkundige schets.



Figuur 1.1. Centraal in de zuidvleugel van de Randstad



Figuur 1.2. Deelgebieden

Het Masterplan Bleizo en de stedenbouwkundige schets en ambities voor het Van Tuylpark zijn een aanleiding voor het opstellen van de ISV die op hoofdlijnen stuurt. De ontwikkeling van Bleizo is in belangrijke mate verbonden met de ontwikkeling van het Van Tuylpark. Bij het uitwerken moeten ontwikkelingen in beide gebieden steeds goed op elkaar afgestemd worden, alsmede de afstemming in regionaal verband.

Plangebied

Het plangebied is gelegen op de grens van de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer ten zuidoosten van Zoetermeer. Het gebied wordt van west naar oost doorsneden door de A12 en de spoorlijn Den Haag – Utrecht. Van noord naar zuid loopt het tracé van de HSL op een verhoging door het gebied. Het plangebied bestaat uit bestaand stedelijk gebied, geprojecteerde bedrijventerreinen (gedeeltelijk nog agrarisch gebruikt of braakliggend) en infrastructuur.

Binnen het plangebied voor de ISV wordt onderscheid gemaakt in verschillende deelgebieden:

- Bleizo - Podium;
- Bleizo - Leisurpark;
- Bleizo – Hoefweg Zuid;
- Kwadrant – Van Tuylpark;
- Kwadrant – Bedrijven;
- Kwadrant – West;
- Prisma bedrijvenpark;
- Bedrijventerreinen Brinkhage en Lansinghage.

Kaders van de gebiedsontwikkeling

Het Masterplan Bleizo de stedenbouwkundige schets Van Tuylpark, de plannen voor Prisma Bedrijvenpark en de diverse beleidskaders (bijlage 3) zijn kaderstellend voor de gebiedsontwikkeling. Bij de gebiedsontwikkeling moet rekening worden gehouden met de volgende ruimtelijke uitgangspunten:

- ontwikkelen van een eigen identiteit van het Podium, het leisurpark en de werkgebieden (met de nadruk op greenport gerelateerde functies) in een ruimtelijk ontwerp waarin ruimtelijke kwaliteit, programmatische samenhang en landschappelijke beleefbaarheid samengaan;
- groen en water als landschappelijke drager ontwikkelen, inclusief groene recreatieve verbindingen met de omgeving;
- ruimte (reserveren) voor een vervoersknooppunt voor alle modaliteiten, inclusief bijbehorende functies;
- arbeids- en bezoekersintensieve functies in de nabijheid van het vervoersknooppunt positioneren;
- het knooppunt met een attractieve route koppelen met het Van Tuylpark;
- de wateropgave in het gebied realiseren;
- innovatie als belangrijke kernwaarde voor de ontwikkeling;
- doortrekken van de Laan van Mathenesse naar Lansinghage (verbinding met N209 – N470);

- een duurzame, sociaal veilige en klimaatbestendige inrichting van het gebied, rekening houdend met milieubeperkingen vanwege infrastructuur en andere functies in en rond het gebied (uitkomsten van het PlanMER).

1.2. Doel Intergemeentelijke Structuurvisie

In de op 30 juni 2011 door de raden vastgestelde Nota Koersbepaling en Notitie reikwijdte en detailniveau PlanMER is het programma en het beleidsmatige speelveld afgekaderd. Deze documenten zijn uitgangspunt voor uitwerking in deze structuurvisie.

Het primaire doel van de ISV is het bieden van een integrale planologische basis voor de ontwikkelingen rond het beoogde knooppunt Bleizo en de functies van Het Kwadrant. Er is gekozen voor één ISV met milieu-effect-rapport (verder: PlanMER) voor Bleizo én Het Kwadrant omdat in beide projecten diverse MER-plichtige activiteiten zullen worden ontwikkeld. Voor de gebieden worden, op basis van dit ISV en PlanMER, in een later stadium een (of meerdere) bestemmingsplan(nen) opgesteld. Het omliggende (werk)gebied (de bedrijventerreinen Prisma, Lansinghage en Brinkhage) is beheersgebied of ontwikkelingsgebied zonder veranderingen ten aanzien van het reeds vastgestelde beleid.

Parallel hieraan of vooruitlopend hierop worden enkele separate procedures opgestart ten behoeve van ondergeschikte wijzigingen op de geldende planologische-juridische kaders.

Met een ISV beschikken de gemeente Zoetermeer en Lansingerland over gebiedsdekkend beleid voor het plangebied. Bijzonderheden van het project zijn de meervoudige MER-(beoordelings)plicht en de uiteindelijke uitvoerbaarheid die nog niet op alle onderdelen verzekerd is. Voor delen moet rekening worden gehouden met onzekerheden op diverse terreinen: financiële, planologische, milieutechnische en programmatische haalbaarheid.

De ISV heeft samengevat de volgende doelen:

- koersbepaling (vastleggen wat wenselijk en mogelijk is);
- weergave van de gebiedsvisie;
- vertaling van het Masterplan Bleizo en ambities voor Het Kwadrant naar een planologisch kader (met een hoger abstractieniveau);
- waarborg van de ruimtelijke en programmatische samenhang in het gehele plangebied;
- voorkomen van procedurele risico's.

Sturend voor de inhoud van de ISV zijn de ingezette koers, de milieuruimte, het bestuurlijk draagvlak en een (financieel) haalbaar programma.

1.3. Opbouw Intergemeentelijke Structuurvisie en samenhang met structuurvisie Lansingerland en Zoetermeer

Opbouw

De ISV bestaat uit de visie en een bijbehorend PlanMER.

De visie bevat de volgende onderdelen:

- een gebiedsvisie met doorkijk op lange termijn (hoofdstuk 2);
- één gebiedsdekkende kaart met beleidsuitspraken (hoofdstuk 3);
- het uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 4).

De ISV is PlanMER-plichtig. Met het PlanMER wordt hieraan invulling gegeven. Dit deel bevat de milieutoets die inzicht geeft in randvoorwaarden voor ontwikkelingen.

Samenhang ISV met structuurvisie Lansingerland en structuurvisie Zoetermeer.

De ISV wordt voorbereid door de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Bleizo, een publiekrechtelijk samenwerkingsverband van de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer. De ISV wordt door de gemeenteraden van beide gemeenten vastgesteld.

Deze ISV is een aanvulling op de reeds vastgestelde structuurvisie van gemeente Lansingerland. En voor de nog op te stellen structuurvisie van gemeente Zoetermeer zal de Intergemeentelijke Structuurvisie complementair zijn.



2. Visie

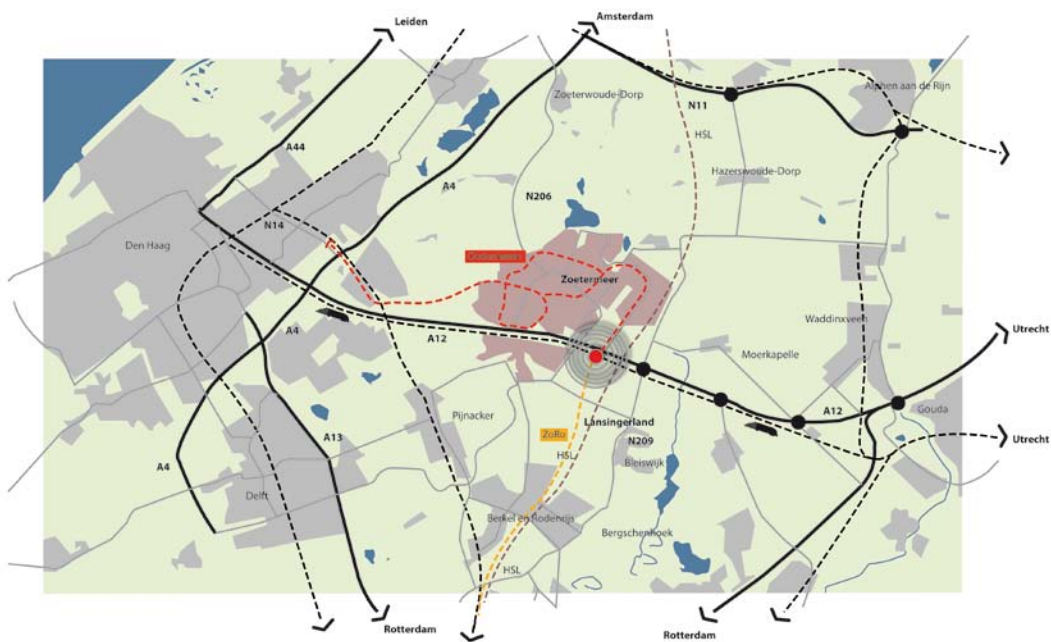
Wat is de visie en hoe vertaalt zich dat in programmatistische en ruimtelijke uitgangspunten voor de verschillende deelgebieden. Lansingerland en Zoetermeer zetten in op uitbouw van de Leisure, versterking van de Greenport Westland-Oostland en vooral op de ontwikkeling van het vervoersknooppunt en gebiedsontwikkeling Bleizo. Het gebied biedt ruimte voor leisure- en greenportfuncties en draagt bij aan de herkenbaarheid van deze functies. Zo groeit het gebied uit tot een icoon. Het vervoersknooppunt heeft een gunstige uitstraling en invloed op de omliggende werkgebieden waar meer hoogwaardige bedrijvigheid aangetrokken kan worden.

2.1. Uniek DNA

Het plangebied ligt in het oosten van Zoetermeer en in het noorden van de gemeente Lansingerland. Het gebied ligt centraal in de zuidvleugel van de Randstad en is zeer goed bereikbaar via de weg en straks ook met het openbaar vervoer. Een bijzondere mix aan aanwezige elementen maakt het gebied uniek. Elementen die het gebied bijzonder maken, zijn:

De aansluiting op infrastructuur:

- de A12 met bijbehorende afslagen, in combinatie met de uitbouw van de hoofdwegenstructuur van Zoetermeer en de realisatie van de rondweg van Lansingerland;
- een nieuw station op de spoorlijn Den Haag – Utrecht die gebundeld met de A12 oost-west door het gebied loopt;
- de noord-zuid lopende openbaarvervoerverbindingen: Verlengde Oosterheemlijn (spoor) en de nieuwe busverbinding van Zoetermeer naar Rotterdam (Zuidvleugelnet en ZoRo-bus naar Bleizo).



Figuur 2.1. Ligging vervoersknoop in stedelijk netwerk

De groen- en leisuregebieden:

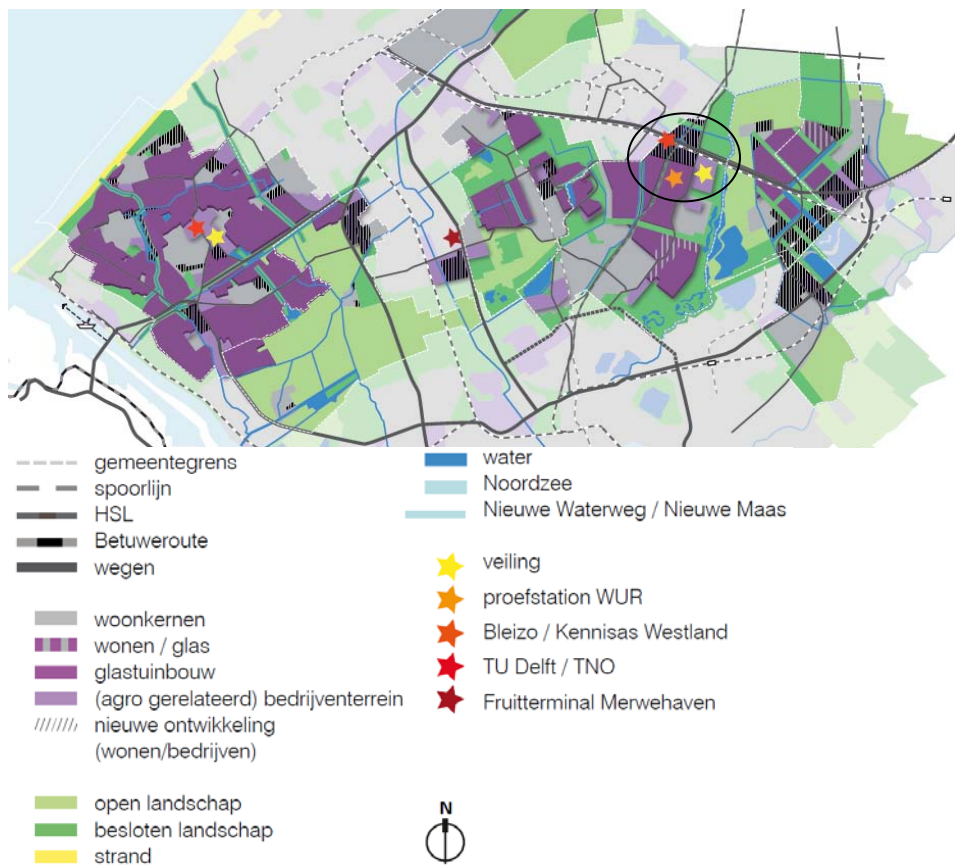
- het aanwezige leisuregebied Van Tuyllpark (onderdeel van Het Kwadrant);
- de landscheiding aan de westzijde en de groen- en waterstroken langs en onder infrastructuur;
- de nabijheid van het recreatiegebied de Rottezoom en Bentwoud;
- een poortfunctie (ontsluiting recreatiegebieden) als uitwerking van het concept Hof van Delfland;
- Zoetermeer leisurestad met landelijke trekkers als het skiparadijs Snowworld, Ayers Rock, Burggolf Zoetermeer, Dutch Water Dreams, het multifunctionele ijscentrum Silverdome en een Sport- & Partycentrum.



Figuur 2.2. Ligging plangebied ten opzichte van leisuregebieden

De woon- en werkgebieden:

- het moderne glastuinbouwgebied ten zuiden van het plangebied (onderdeel van de greenport Westland-Oostland) en de veiling (met handels- en distributiefunctie) ten oosten van de N209;
- de nieuwe en in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen aan de noord en zuidzijde;
- de nabijheid van het stedelijk gebied van Zoetermeer;
- de aanwezigheid van kennisinstituten WUR Bleiswijk en GreenQ met Improvement Center.



Figuur 2.3. Ligging plangebied in Greenport Westland-Oostland

2.2. Ontwikkelingen in perspectief

Aan de hand van onderstaande thema's wordt het perspectief op de ontwikkeling van het gebied gepresenteerd. De samenhang in het gebied ontstaat door de elkaar onderling versterkende functies, de groene dooradering en vanzelfsprekend het nieuwe station.

Podium als schakel

Het nieuw te ontwikkelen Stedenbaanstation, een regionale vervoersknoop aan de A12 en de spoorlijn Den Haag-Utrecht, speelt een belangrijke rol voor het hele gebied. Met de ontwikkeling van de multimodale vervoersknoop is inmiddels een start gemaakt. De knoop gaat bestaan uit een Stedenbaanstation, RandstadRail, ZoRo-bus/interliners, een P+R voorziening en een fiets/voetverbinding. Een knooppunt dat de toegang is voor economische activiteiten en vrijetijdsbesteding met (inter)nationale uitstraling. Versterking van de Greenport, het vrijetijdscuster, zakelijke dienstverlening in een herkenbaar landschap zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling.

Door de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer is dit een regionale vestigingslocatie voor kantoren. Ook de komende jaren blijft er vraag naar nieuwe kantoren op nieuwe goed bereikbare en centraal gelegen locaties. De vrijkomende verouderde locaties op slechter bereikbare plekken worden getransformeerd naar andere functies. Dit is onderdeel van de kantorenstrategie in Zoetermeer. Deze kantorenlocatie is centraal gelegen in de Zuidvleugel en ondersteunt de greenport door ruimte voor green-tech-ontwikkelingen.

Profilering als leisurestad

De visie gaat uit van verdere uitbouw door het toevoegen van nieuwe (grootschalige) leisurefuncties. Leisure is booming in Nederland. Zoetermeer en Lansingerland hebben al een belangrijke functie voor recreatie en vrijetijdsontwikkeling in de zuidvleugel van Randstad. Zoetermeer profileert zich als leisurestad.

Het gebied is door afslagen aan de snelweg, de goede ligging ten opzichte van het onderliggend wegennet en de toevoeging van een vervoersknoop uitstekend ontsloten. Bezoekers van het Van Tuyllpark en de nieuwe leisurefuncties in Bleizo kunnen hiervan profiteren. Bovendien ontwikkelt het gebied zich als een poort van de groene gebieden tussen de steden in de zuidvleugel (Hof van Delfland). Door de aanleg van nieuwe recreatieve fietsroutes wordt het noordelijk deel van de Rottemeren en het Bentwoud veel beter ontsloten voor de bewoners van de Randstad. Tevens wordt een extra verbinding tussen het stadshart van Zoetermeer en de kern Bleiswijk aangelegd. Bleizo wordt het verbindend element tussen het Van Tuyllpark en het Rottemeregebied.

In de schil rondom het podium is het Leisure Park Bleizo voorzien. De exacte locatie van dit onderdeel zal in een later stadium worden gekozen. Er zijn twee opties be-

schikbaar: direct ten noorden van het podium (gelegen in het zuidwestelijk deel van het Prisma gebied) of direct ten zuiden van het podium (gelegen in het westelijk deel van Bleizo Hoefweg Zuid. In dit gebied ligt de uitgesproken kans om grootschalige leisurevoorzieningen te realiseren, zoals bijvoorbeeld een Factory Outlet Center (FOC). In de Zuidvleugel van de Randstad is nog geen FOC aanwezig. Deze functie heeft een centrale plek nodig met een groot afzetgebied die goed bereikbaar is per auto. Het projectgebied is niet alleen centraal gelegen en goed bereikbaar over de weg maar straks ook met het openbaar vervoer. Bovendien zijn marktpartijen geïnteresseerd. Door de verkeersaantrekkende werking en de benodigde oppervlakte is deze functie niet inpasbaar binnen bestaande winkelcentra.

Manifestatie van de Greenport

Het versterken van de Greenport en het gezicht geven aan de sector is een belangrijk uitgangspunt van de structuurvisie. Het gebied is onderdeel van de Greenport Westland-Oostland, ligt in de nabijheid van de veiling (met handel en distributie) en Boskoop. De Greenports zijn de grootste economie in Nederland en de sector groeit! Door de ligging van Bleizo aan de snelweg en de vervoersknoop zijn hier juist mogelijkheden om de sector een gezicht te geven. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan Greentech, foodexperience, World greenportcenter, business to business (b2b) en business to consumer (b2c). Hier zijn gunstige vestigingsvoorwaarden aanwezig: voldoende ruimte, goede bereikbaarheid en zichtbaarheid (exposure). Door de goede vestigingsvoorwaarden kan deze locatie uitgroeien tot een belangrijk punt in het greenportnetwerk.

Van stadsrand naar centraal park

Het Van Tuyl-sportpark is gelegen aan de oostelijke rand van de stad. Door de veranderende omgeving wordt het Van Tuylpark meer en meer een binnenstedelijk park in plaats van een park aan de rand van de stad. De ontwikkelingstrategie voor het park gaat dan ook uit van de transformatie van een besloten sportpark naar een open park met meer (groene) verblijfskwaliteit. Belangrijke voorwaarden hierbij zijn het verbeteren van de relatie van het park met de omgeving, de vergroting van de toegankelijkheid van het park en inpassing van nieuw (stedelijk/leisure) programma.

Het hart van het Van Tuylpark wordt gevormd door een nieuw centraal gelegen evenementenplein. Dit plein zorgt voor de verbindende schakel tussen oost-west en noord-zuid in het park. Dit centrale plein zal vanaf de nieuwe randstadrailhalte zichtbaar en herkenbaar zijn. Over het plein loopt de nieuwe recreatieve verbinding tussen Bleizo en het centrum van Zoetermeer, die door het park slingert. Het gebied ten noorden van de Van Hagenstraat wordt verder ontwikkeld als leisuregebied met een eigen meer stedelijk karakter. Een nieuwe aantakking op de Verlengde Australiëweg garandeert de bereikbaarheid van de nieuwe leisurefuncties in het Van Tuylpark. Direct bij de entreezones van het Van Tuylpark zijn grote parkeerterreinen voor de Leisure gesitueerd. Deze terreinen zijn gescheiden van de overige parkeervoorzieningen op het park.

De aantrekkelijk vormgegeven routes naar en door het park maken het park goed toegankelijk. Zo betekent het doortrekken van het Heempark uit Oosterheem in het Van Tuyllpark, tot aan de Plas van Poot dat de toegankelijkheid en bereikbaarheid worden vergroot. Deze nieuwe groene verblijfskwaliteit zorgt voor de inpassing van dit park als recreatief park, als onderdeel van een groter recreatiegebied. De functionaliteit van het park wordt vergroot door het groen meer verblijfskwaliteit te geven.

Ruimte voor bedrijvigheid

Het gebied heeft nu al een belangrijke functie voor de regio als werkgebied (onder andere onderdeel van de greenport Westland-Oostland). De vervoersknoop en het omliggende gebied bieden ruimte voor (versterking van) leisure en greenportfuncties. Het vervoersknooppunt heeft een gunstige uitstraling en invloed op de omliggende werkgebieden waar meer hoogwaardige bedrijven aangetrokken kunnen worden.

Lansinghage en Brinkhage blijven gezonde bedrijventerreinen, die kunnen profiteren van de verbeterde bereikbaarheid per openbaar vervoer. Hierdoor ontstaan er meer mogelijkheden voor arbeidsintensievere werkgelegenheid. Brinkhage wordt begrensd door de Bleiswijkseweg, Oostweg, A12 en de landscheiding. Hierdoor heeft het bedrijventerrein een vrij geïsoleerde ligging. Het terrein wordt ontsloten op de Bleiswijkseweg. Het bedrijventerrein Lansinghage ligt ten zuiden van de A12. Het terrein is onder te verdelen in twee delen; ten noorden en ten zuiden van de Lansinghageweg. Deze weg vormt de ontsluiting van het gebied op de Oostweg. Door de aansluiting op de verlengde Laan van Mathenesse heeft dit terrein ook aan deze zijde een ontsluiting. Voor beide bedrijventerreinen geldt dat de structuurvisie voorziet in handhaving van de huidige bedrijfsfunctie.

Voor het bedrijvenpark Prisma is eind jaren negentig een stedenbouwkundig plan uitgewerkt. Deze opzet gaat uit van de aanwezige landschappelijke structuren en speelt in op functionele eisen ten aanzien van de verkaveling, de ontsluiting en parkeermogelijkheden. Prisma Bedrijvenpark wordt de komende jaren verder ontwikkeld als bedrijventerrein met een accent op logistiek. Er is blijvende vraag naar ruimte voor logistieke bedrijven in de regio. Op Prisma komen logistieke en andere grootschalige bedrijven en zijn er mogelijkheden voor Perifere Detailhandels Vestiging. Richtinggevend voor de verdere ontwikkeling zijn de uitgangspunten in het stedenbouwkundige plan en in het verlengde hiervan het bestemmingsplan.

Duurzaamheid als speerpunt

Duurzaamheid is een speerpunt voor het hele plan. Met name de vervoersknoop biedt kansen voor innovatief ruimtegebruik. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheden voor de toepassing van mobiliteitsmanagement binnen het plangebied, gericht op het terugdringen van het autogebruik. Ook de groene dooradering van het gebied en de aanleg van recreatieve fietsroutes (recreatieve poort) maakt onderdeel uit van de duurzaamheidsambities. Gekoppeld aan duurzaamheid vormt (sociale) veiligheid een

belangrijke laag bij de verdere uitwerking van de ruimtelijke inrichting van het gebied. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op duurzaamheid.

Aanhechting en dooradering

De gebieden kennen een groene dooradering die als hechtdraden tussen de verschillende delen liggen. Het gaat hierbij met name om de verkeersstructuur inclusief de ontwikkeling van openbaar vervoer, de groen en waterstructuur en de recreatieve structuur. Door de functionele koppeling van de verschillende gebieden versterken deze elkaar.

De groen en waterstructuur in het gebied bestaat uit waterpartijen (wateropvang), waterlopen (water aan- en afvoer), de groene inkleding van infrastructuur, groene/recreatieve structuren en de groene geleiding tussen verschillende deelgebieden.

Een belangrijke hechtdraad wordt gevormd door een langzaamverkeersverbinding die het stadshart van Zoetermeer met Bleiswijk en de Rottemeren verbindt. Deze hechtdraad is op te vatten als een kralensnoer met daaraan diverse ruimten en programma. Centraal in dit kralensnoer liggen het Vervoersknooppunt Bleizo en het evenementenplein in het Van Tuyllpark. Deze vormen dan ook de belangrijkste brandpunten van het plangebied.

2.3. Het programma in kort bestek

Het programma in het gebied is in te delen in drie categorieën:

- *Vervoersknoop en Podium*: Ontwikkeling van een omvangrijk en multimodale vervoersknoop met bijbehorend stedelijk programma;
- *Leisure Park*: Uitbouw en kwaliteitsverbetering van een aantrekkelijk leisurepark met aansluiting op de vervoersknoop;
- *Business Park*: Realisatie hoogwaardige gemengde (greentech) bedrijventerreinen.

Het gewenste programma is hierna kwalitatief beschreven. In bijlage 4 is het maximale programma per deelgebied aangegeven en eventuele terugvalopties voor het geval onderdelen van het programma niet realiseerbaar blijken te zijn.

Vervoersknoop en Podium

Bleizo - Podium

Het plan voorziet in de realisatie van een nieuw NS-station op de lijn Utrecht - Den Haag. De ZoRo-busverbinding (Zoetermeer – Rotterdam) en Randstadrail sluiten aan op dit nieuwe knooppunt. Voor het gebied rond het nieuwe vervoersknooppunt is een masterplan opgesteld. Het gebied direct rond en op het nieuwe vervoersknooppunt wordt 'het Podium' genoemd. Binnen dit deelgebied wordt onderscheid gemaakt in het gebied ten noorden en het gebied ten zuiden van de A12.

Het programma bestaat uit kantoren en diverse stedelijke functies, waaronder congresruimte, onderwijs en bedrijvigheid. Aan de zuidzijde van de A12 is een World Greenport Center gedacht. Het center bestaat uit een 'Tradecenter' (kantoren) met kleinschalige congresruimte, en een business-to business-center met exporuimte voor

innovatieve en internationale bedrijven uit de greenport sector. Voor consumenten wordt gedacht aan een 'Food experience center'.

Mede ten behoeve van de grootschalige leisurefuncties in de omgeving is op het Podium ruimte gereserveerd voor consumentgerichte functies zoals hotels (met appartementen voor kort verblijf), kleinschalige retail en persoonlijke dienstverlening en restaurants. Onder de beide podia is ruimte voor parkeren, mede ten behoeve van de grootschalige leisurevoorzieningen.

Leisurepark

Leisurepark Bleizo

In aansluiting op de knoop wordt gestreefd naar de vestiging van één of meer grootschalige leisurefuncties. Naast een mogelijke FOC (Factory-Outlet Center) zijn in het gebied andere functies gedacht, waarbij o.a. 'business to consumer' activiteiten plaats vinden. Ten noorden van de vervoersknoop is plaats voor grootschalige leisurevoorzieningen in aansluiting op de voorzieningen in Van Tuylpark.

Locatiealternatieven factory-outlet center (FOC) en leisurevoorziening Bleizo

In het Masterplan Bleizo is het FOC en leisure aan de noordzijde van de A12 voorzien, deels binnen het Podium en deels binnen het Leisurepark Bleizo. De locatie staat echter nog niet vast. Er zijn ook gedachten om het FOC en leisure aan de zuidzijde van de A12 aansluitend op het Podium te realiseren (binnen Hoefweg Zuid, ten westen van de HSL). Wanneer het FOC en de leisure aan de zuidzijde worden gerealiseerd worden binnen het gebied ten noorden van de A12 aansluitend aan het podium bedrijven ondergebracht. Het totale programma binnen het Bleizo-gebied is voor beide locatiealternatieven gelijk, er wordt alleen geschoven met functies.

Kwadrant - Van Tuylpark

In het Van Tuylpark zijn nu reeds enkele grootschalige toeristisch-recreatieve voorzieningen ondergebracht, zoals Dutch Water Dreams en Silverdome. Daarnaast biedt het park plaats aan diverse sportverenigingen. Op dit moment zijn er verschillende initiatieven voor nieuwe voorzieningen en ook voor de uitbreiding van bestaande voorzieningen. In samenhang met de verschillende ontwikkelingen en initiatieven wordt nagedacht over een nieuwe inrichting van het totale park. Het hart van het Van Tuylpark wordt in de toekomst gevormd door een nieuw centraal gelegen evenementenplein. Dit plein zorgt voor de verbindende schakel tussen oost-west en noord-zuid van het Van Tuylpark. Het programma binnen het Van Tuylpark mag eventuele toekomstige woningbouw (buiten planhorizon ISV) niet onmogelijk maken.

Kwadrant - West

De volkstuinen die nu in het gebied zijn gelegen worden verplaatst naar een nieuwe locatie buiten het plangebied (Buytenpark). De plannen voorzien in de realisatie van leisure (indoorgolf), woningen en maatschappelijke of werkfuncties.

Business Park

Bedrijventerrein Bleizo Hoefweg Zuid

Voor het bedrijventerrein Hoefweg Zuid is al een bestemmingsplan opgesteld. Daarin is vastgelegd dat zich binnen het gebied voornamelijk agrogelieerde bedrijven kunnen vestigen. Op enkele delen is al reguliere bedrijvigheid toegestaan. De gemeente Lingsingerland wil dat zich in de toekomst ook bedrijven uit andere sectoren binnen het gebied kunnen vestigen. Hoefweg Zuid(west) geldt als alternatieve locatie voor het FOC en de leisure.

Prisma bedrijvenpark

Dit bedrijventerrein is reeds vastgelegd in een bestemmingsplan en wordt momenteel ontwikkeld. Hier wordt een hoogwaardig gemengd bedrijventerrein gerealiseerd met een nieuw entreegebied. Hierbij is het de ambitie van partijen om gebruik te maken van de Perifere Detailhandels Vestiging mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Verder maken de zogenoemde onholdgronden deel uit van Prisma bedrijvenpark. Deze gronden worden niet als bedrijventerrein uitgegeven. Het is de bedoeling dat deze met de ontwikkeling van Bleizo een andere functie krijgen.

Kwadrant - Bedrijven

De plannen voorzien in de herontwikkeling van het voormalige Miss Etam terrein tot regulier bedrijventerrein met een hoogwaardige uitstraling en mogelijkheden voor grootschalige detailhandel, zoals bijvoorbeeld een autoboulevard. Het gebied heeft al een bedrijfsbestemming.

Bedrijventerreinen Brinkhage en Lansinghage

Voor de bedrijventerreinen Brinkhage en Lansinghage zijn er op dit moment geen plannen. Er zal een consoliderend bestemmingsplan voor de beide terreinen worden opgesteld, daarbij zal worden gekeken naar aanvullende functies zoals bijvoorbeeld onderwijs en interne opleidingen. Wel wordt in de structuurvisie aandacht besteed aan een mogelijke toekomstige opwaardering of transformatie. Uitgangspunt is vooralsnog dat dit niet ten koste gaat van de toelaatbare milieucategorieën.

Flexibiliteit programma

Bij de gebiedsontwikkeling wordt rekening gehouden met het hierboven beschreven programma. Hierbij is uitgegaan van een maximaal gewenst programma dat is onderbouwd in het PlanMER en eventuele terugvalopties, indien onderdelen van het programma niet realiseerbaar blijken te zijn. In bijlage 4 is per deelgebied de maximumvariant per functie aangegeven. Daarnaast zijn voor enkele deelgebieden terugvalopties aangegeven. Het beoogde programma is voor een groot deel van het plangebied concreet. Het programma voor met name het Podium en Leisurepark is flexibel. Dit is onderdeel van de ontwikkelingsstrategie die in hoofdstuk 4 wordt beschreven.



3. Verbeelding

De visie, zoals beschreven in hoofdstuk 2 is uitgewerkt in een visiekaart met ruimtelijk beleid en bijbehorende beleidsteksten. Hiermee geven de gemeenten de kaders aan waarbinnen de gebiedsontwikkeling opgepakt kan worden.

Ruimtelijk beleid

Het ruimtelijk beleid is gericht op het mogelijk maken van de visie, zoals beschreven in hoofdstuk 2. De visie gaat uit van drie hoofdfuncties die het gebied moeten versterken:

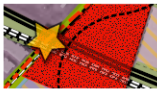
- de ontwikkeling van een omvangrijke en multimodale vervoersknoop met podium inclusief bijbehorend stedelijk programma;
- uitbouw en kwaliteitsverbetering van een aantrekkelijk Leisurepark met aansluiting op de vervoersknoop;
- realisatie en uitbouw van het Businesspark met hoogwaardige gemengde bedrijventerreinen (greentech).

Op de visiekaart is de visie uitgewerkt in ruimtelijk beleid per deelgebied. Hierbij is gekozen voor een globaal karakter. Dit zorgt voor voldoende flexibiliteit bij de uitwerking. De visie is een kapstok voor deelvisies. De ISV geeft richting aan gewenste ontwikkelingen binnen deze kaders. Dit geeft voldoende houvast en ruimte en richting voor ontwikkelaars om aan de slag te gaan met de uitvoering.



Figuur 3.1. Visiekaart

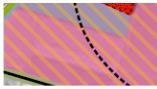
Legenda



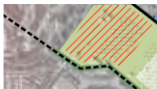
Knooppuntontwikkeling Bleizo



Uitbouw leisure Van Tuyllpark



Ontwikkeling Bleizo Leisurepark



Transformatie Het Kwadrant West



Transformatie Het Kwadrant Bedrijven



Ontwikkeling gemengd bedrijventerrein Prisma Bedrijvenpark



Ontwikkeling modern gemengd bedrijventerrein Hoefweg Zuid



Beheer en onderhoud bedrijventerrein Lansinghage en Brinkhage



Aansluiting Oosterheemlijn en realisatie halte Van Tuyll



Realisatie Zoro-bus



Inpassing A12 en spoorlijn (Den-Haag-Utrecht)
inclusief ruimtereserveringen



Optimalisering regionale en lokale hoofdwegenstructuur



Realisatie (recreatieve) groenstructuur en water



Inpassing HSL



Gemeentegrens en projectgebied

Beleid per deelgebied

Hieronder staat de uitgeschreven legenda bij de visiekaart.

Knooppuntontwikkeling Bleizo

Realisatie van een omvangrijk vervoersknooppunt voor alle vervoersmodaliteiten, inclusief stedelijke voorzieningen.

Uitbouw leisure Van Tuyllpark

Kwaliteitsverbetering van het vrijetijdscuster met als hoofdfunctie recreatie/leisure en sportvoorzieningen. Herinrichting en uitbouw leisurevoorzieningen met versterking van het groene openbare parkkarakter. Realisatie van een centraal plein en een functionele en aantrekkelijke verbinding met leisurepark Bleizo en het knooppunt Podium Bleizo. Scheiding van autoverkeer/parkeren en langzaam verkeer.

Ontwikkeling Bleizo Leisurepark

Vestiging van grootschalige leisurevoorzieningen aan de noordkant of aan de zuidkant van de vervoersknoop, inclusief goede verbindingen met het Van Tuyllpark, zo mogelijk in parkachtige setting. Tevens ruimte voor hoogwaardige intensieve bedrijvigheid. Terugvaloptie is bedrijvigheid.

Transformatie Het Kwadrant West

Realisatie van een grootschalig leisurecluster, maatschappelijke functies of bedrijven. Woningbouw is mogelijk in de overgang naar de woonwijk aan de westzijde.

Transformatie Het Kwadrant Bedrijven

Herstructurering van bestaand bedrijventerrein naar regulier bedrijventerrein met een hoogwaardige uitstraling en mogelijkheden voor grootschalige detailhandel.

Ontwikkeling gemengd bedrijventerrein Prisma Bedrijvenpark

Realisatie gemengd bedrijventerrein.

Ontwikkeling modern gemengd bedrijventerrein Hoefweg Zuid

Ontwikkeling modern gemengd bedrijventerrein. Inpassen 380-Kv-station.

Beheer en onderhoud bedrijventerrein Lansinghage en Brinkhage

Opwaardering of transformatie bedrijventerrein Brinkhage en Lansinghage lange termijn niet onmogelijk maken.

Aansluiting Verlengde Oosterheemlijn en realisatie halte Van Tuyll

Aansluiting Verlengde Oosterheemspoorlijn op vervoersknooppunt Bleizo en realisatie van een halte bij het Van Tuyllpark.

Realisatie ZoRo-bus

Realisatie van een hoogwaardige vrijliggende busverbinding (ZoRo-bus) tussen Zoe-

termeer en halte Rodenrijs. In de toekomst kan de busverbinding omgebouwd worden tot een railverbinding.

Inpassing A12 en spoorlijn (Den-Haag-Utrecht) inclusief ruimtereserveringen

Verbreiding van de A12 en verdubbeling van de spoorlijn Den-Haag-Utrecht niet onmogelijk maken. Ruimtereserveringen voor verbreding van de A12 (zoals onder andere opgenomen in het Barro) zijn onderwerp van nadere studie, uitwerking en overleg met andere overheden.

Optimalisering regionale en lokale hoofdwegenstructuur

Verbetering van de doorstroming (minimaal op peil houden capaciteit) en verkeersveiligheid op de N470, N209 en Verlengde Australiëweg. Aanleg Bleiswijkseweg en Laan van Mathenesse.

Realisatie (recreatieve) groenstructuur en water

Realisatie van groen- en waterstructuur inclusief aantrekkelijke, zo mogelijk groene recreatieve langzaam verkeersroutes.



4. Uitvoering

Wat is er nodig om de visie werkelijkheid te laten worden? Over de uitvoering van het ruimtelijk beleid zoals beschreven in de structuurvisie is de Wro kort: 'De structuurvisie gaat tevens in op de wijze waarop de raad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te doen verwezenlijken' (art 2.1 Wro). Dit hoofdstuk gaat hierop in.

4.1. Organisatie

De ontwikkeling van het gebied krijgt gestalte door samenwerking tussen private en publieke partijen. Om de regie te houden vraagt dit per project om een ontwikkelingsstrategie. In een vroegtijdig stadium worden op basis van deze ISV de kaders voor een project vastgesteld. Deze vormen een realistisch ambitieniveau dat voldoende ruimte laat voor de private partij(en). Per project wordt een ontwikkelstrategie gekozen die aansluit bij de projectspecifieke kenmerken, die gevormd worden door de locatie, maatschappelijke ambities en financiële ambities.

Deze ontwikkelstrategie beschrijft hoe de gemeente haar samenwerking inricht, welke samenhangende inzet van het grondbeleidsinstrumentarium zij daarbij kiest en wat de financiële inzet is. Bij samenwerking met de markt kiest de gemeente voor een zakelijke opstelling. Daarbij zijn verschillende constructies van samenwerking denkbaar. De uitdaging is het definiëren van een optimaal programma met voldoende ruimtelijke kwaliteit dat niet alleen goed op de markt aansluit, maar ook ruimtelijk, financieel en maatschappelijk haalbaar is.

4.2. Uitvoeringsprogramma en proces

In bijlage 4 is het uitvoeringsprogramma aangegeven. In onderstaande tabel 4.1 is het uitvoeringsprogramma samengevat in een groslijst van projecten, hierbij is onderscheid gemaakt tussen drie hoofdgroepen van projecten, te weten:

- aangewezen ontwikkelingslocaties – verder aangeduid als exploitatiegebieden – met daarbij inbegrepen voorzieningen die binnen deze gebieden zijn gesitueerd en alleen ten behoeve daarvan worden gerealiseerd (denk daarbij aan water- en groenvoorzieningen, omleggen van kabels en leidingen, parkeervoorzieningen etc.). Deze zijn in onderstaande tabel 4.1 aangegeven met een 'E';
- autonome projecten van het rijk, provincie en marktpartijen. Deze zijn in onderstaande tabel 4.1 aangegeven met een 'A';
- voorzieningen die profijtelijk zijn voor één of meerdere ontwikkellocaties en bestaand gebied. Deze zijn in onderstaande tabel 4.1 aangegeven met een 'V'. Een toelichting omtrent deze projecten is opgenomen in het toegevoegde kader.

Voorzieningen – een toelichting

In dit hoofdstuk wordt onder het begrip 'voorziening' de volgende werken en werkzaamheden verstaan:

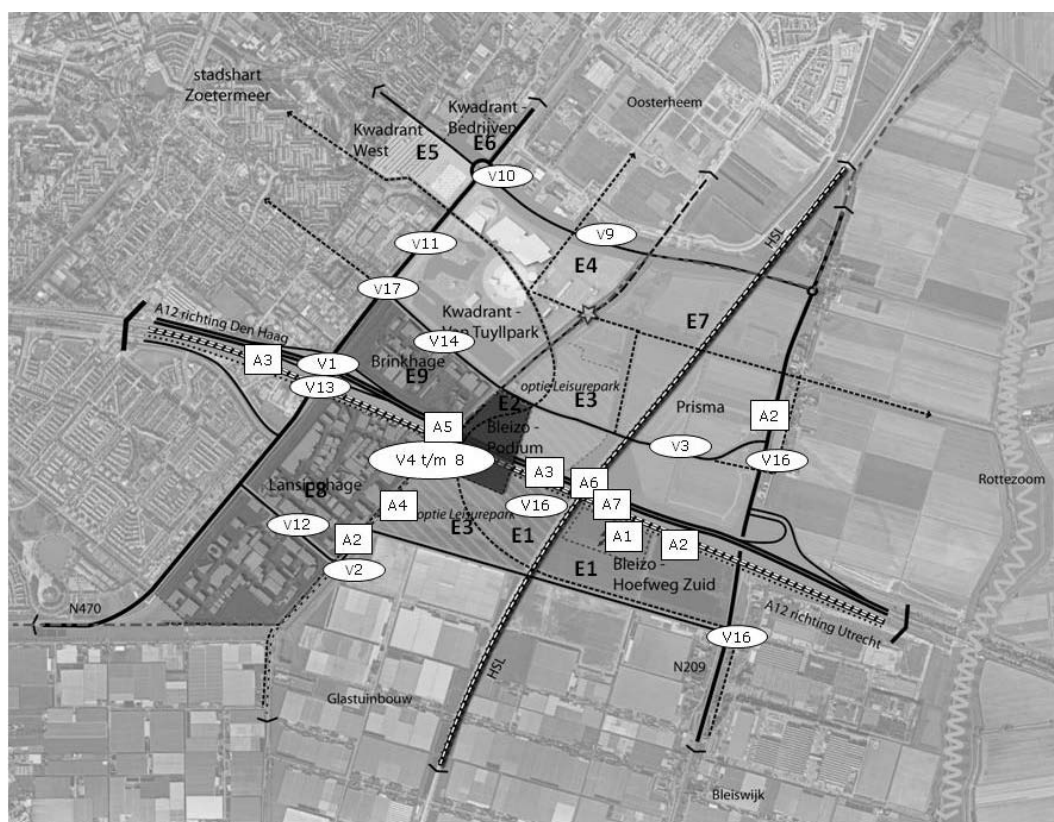
- *Bovenwijkse voorziening*
Een voorziening die van nut is voor meerdere exploitatiegebieden waarvan de kosten publiekrechtelijk te verhalen zijn op basis van de drie criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit (Bro 6.2.4 sub e). Voorbeelden zijn de aanleg van een randweg, compensatie van verloren gegane natuurwaarden, kosten van opheffen of inperken van externe veiligheids- en geluidscontouren.
- *Ruimtelijke ontwikkeling*
Een voorziening die niet per se toerekenbaar is aan een exploitatiegebied maar waarover een (vrijwillige) bijdrage kan worden afgesproken in anterieure overeenkomsten voorafgaand aan het ruimtelijk besluit. De beschrijving van deze ruimtelijke ontwikkelingen in de structuurvisie is nodig om het risico op onverschuldige betaling bij een beroepsprocedure te voorkomen.

Fasering

In tabel 4.1 is eveneens een globale planning opgenomen van de uitvoeringsperiode van de projecten uit het uitvoeringsprogramma.

Tabel 4.1: Projecten uitvoeringsprogramma

Project-code	Naam	Initiator	Planologische status	Uitvoerings-periode
Exploitatiegebieden 'E'				
E1	Bleizo – bedrijvenpark	Zoetermeer en Lansingerland	In voorbereiding	2011-2020
E2	Bleizo – Podium		In voorbereiding	2011-2020
E3	Bleizo Leisure-parc		In voorbereiding	2011-2020
E4	Het Kwadrant – Van Tuyllpark		In voorbereiding	2011-2020
E5	Het Kwadrant – West		In voorbereiding	2011-2020
E6	Het Kwadrant – Bedrijven		In voorbereiding	2011-2020
E7	Prisma Bedrijvenpark		In voorbereiding	2011-2020
E8	Lansinghage		Vastgesteld	2005-2015
E9	Brinkhage		Vastgesteld	2005-2015
Autonome projecten 'A'				
A1	Hoogspanningsleidingen	Rijk	In voorbereiding	2011-2020
A2	Windmolens	Marktpartij	Vastgesteld	2011-2020
A3	Geluidsvoorzieningen A12	Rijk	In voorbereiding	2011-2020
A4	Tracé en halte ZoRo-bus	Stadsregio	In voorbereiding	2011-2020
A5	Aanlandpunten Interliner	Provincie	In voorbereiding	2011-2020
A6	Verbreding A12 noordzijde	Rijk	Reservering	2011-2020
A7	Verbreding spoorlijn	ProRail	Reservering	2011-2020
Voorzieningen 'V'				
V1	Kruispunt N470-Oostweg-A12	Zoetermeer	In voorbereiding	2011-2020
V2	Laan van Mathenesse deel 3 en 4	Zoetermeer en Lansingerland	In voorbereiding	2011-2020
V3	Opwaardering Zoetermeerselaan	Zoetermeer	In voorbereiding	2011-2020
V4	Fiets-wandel combibrug over A12	Zoetermeer, Lansingerland, Haaglanden- Stadsregio Rotterdam, Rijk en Provincie Zuid-Holland	In voorbereiding	2011-2020
V5	Transferhallen en stijgpunten Station Bleizo		In voorbereiding	2011-2020
V6	P+R Station Bleizo		In voorbereiding	2011-2020
V7	Fietsenstalling Station Bleizo		In voorbereiding	2011-2020
V8	Centrale Parkeervoorzieningen		In voorbereiding	2011-2020
V9	Reconstructie Australiëweg – tussen Maximaplein en N209	Zoetermeer	In voorbereiding	2011-2020
V10	Reconstructie Maximaplein	Zoetermeer	In voorbereiding	2011-2020
V11	Reconstructie Oostweg – tussen Maximaplein en A12	Zoetermeer	In voorbereiding	2011-2020
V12	Reconstructie Lansinghageweg	Zoetermeer	In voorbereiding	2011-2020
V13	Reconstructie af- en oprit 7 van A12	Zoetermeer	In voorbereiding	2011-2020
V14	Reconstructie Bleiswijkseweg – tussen Oostweg en Zoetermeerselaan	Zoetermeer	In voorbereiding	2011-2020
V15	Reconstructies N209	Lansingerland	In voorbereiding	2011-2020
V16	Aanpassingen fietspad langs A12	Zoetermeer en Lansingerland	Vastgesteld	Gerealiseerd
V17	Langzaamverkeersverbinding Zoetermeer Centrum - VOHL	Zoetermeer	Vastgesteld	In uitvoering



Figuur 4.1 Voorzieningen, exploitatiegebieden en autonome projecten

Flexibiliteit

Het realiseren van de gebiedsontwikkeling is een dynamisch proces, waarin marktverkenningen en nieuwe private initiatieven kunnen leiden tot heroverweging en tot parallelle ontwikkelingspaden. Ontwikkelingen op de leisure-, kantoren en voorzieningenmarkt vragen een open houding naar mogelijke vormen van samenwerking, die natuurlijk moeten passen bij de kwaliteitsambities binnen het plangebied. De kunst is ook om in te spelen op voor het gebied aantrekkelijke private initiatieven.

De huidige economische situatie maakt het voorspellen van de ontwikkelingen extra moeilijk. De invulling van het programma is daarom flexibel en houdt rekening met enkele terugvalopties, indien de ontwikkelingsmogelijkheden anders zijn dan nu is voorzien. Deze terugvalopties zijn aangegeven in bijlage 2. Daarbij blijven de ambities overeind ten aanzien van het ruimtelijk ontwerp, zowel wat betreft het landschap van het bedrijvenpark, Het Kwadrant met Van Tuylpark als van de kwaliteit van de vormgeving en inrichting van het Podium en de vervoersknoop.

Monitoren en bijsturen

Het monitoren van het beleid is van belang om doorwerking van het beleid en het behalen van de beoogde ambities te bepalen. Dit kan tot gevolg hebben dat de ISV op

termijn en afhankelijk van de uitkomst van de monitoring (deels) moet worden geactualiseerd. Het projectenprogramma en de financiële uitvoerbaarheid zijn dynamisch (voortdurend aan verandering onderhevig). Periodieke evaluatie, actualisering en bijstelling van het projectenprogramma en de financiële uitvoerbaarheid op basis van nieuwe inzichten en nieuwe projecten is noodzakelijk.

Algemeen afwegingskader nieuwe initiatieven

Gedurende de looptijd van de ISV kunnen zich initiatieven aandienen waarin de structuurvisie niet voorziet. Als initiatieven bijdragen aan verwezenlijking van de ambities van deze ISV kan worden besloten het betreffende project te realiseren. Projecten die passen in de visie kunnen opgenomen worden in het uitvoeringsprogramma. Projecten die niet passen in de ISV, moeten afgewogen worden en leiden al dan niet tot actualisering van de structuurvisie. Nieuwe initiatieven moeten zorgvuldig worden getoetst. Belangrijk daarbij is de vraag of het initiatief voldoende bijdraagt aan de in deze ISV geformuleerde doelen.

Hierbij wordt het volgende algemene afwegingskader gehanteerd:

- past het initiatief in het lange termijnbeeld van de ISV;
- tast het initiatief de sterke punten van de visie niet aan maar versterkt het deze:
 - o draagt het bij aan de kwaliteit van de leefomgeving en de sociaal-economische vitaliteit;
 - o belemmert het geen greenportkansen of geeft vorm aan een greenportkans;
 - o verbetert het initiatief het leisurevoorzieningenniveau;
 - o verbetert het de bereikbaarheid van het gebied en of de regio.
- indien medefinanciering door de gemeente noodzakelijk is: past het initiatief binnen de gemeentelijke kerntaken en de gemeentebegrotingen.

Programma in relatie tot planologische procedures

De juridisch-planologische insteek is dat onzekere deelprojecten de totale ontwikkeling, respectievelijk de realisering van op korte termijn uitvoerbare delen niet mogen frustreren. Hoofdpijnen daarin zijn:

- het waar nodig en kan opknippen in deelgebieden met eigen planologische en milieuprocedures;
- het ontwikkelen van een aantal terugvalopties waarbij nog steeds een positief resultaat wordt gehaald (financieel en ruimtelijk). Terugvalscenario's hebben bijvoorbeeld een minder risicovol commercieel programma en meer bedrijven (zie bijlage 2);
- autonome projecten die uitvoerbaar zijn en die niet afhankelijk zijn van het doorgaan van andere projecten direct starten;
- procedures voor afhankelijke projecten starten na het gereedkomen van de ISV en PlanMER;
- onzekere projecten afzonderlijk plannen.

3 soorten ontwikkelingen

<i>Ontwikkeling</i>	<i>Strategie</i>	<i>Terugvaloptie</i>
Onafhankelijke ontwikkelingen en projecten met een laag procedureel risico	Ruimtelijk afbakenen. Zo snel mogelijk planologisch regelen.	NVT
Afhankelijke concrete projecten in afzonderlijke projectgebieden	Ruimtelijk onderscheiden. Planologisch traject voorbereiden en na vaststelling ISV en PlanMER tot ontwikkeling brengen. Werken met bandbreedte in programma.	Als op lange termijn blijkt dat een gebied niet tot voorkeursontwikkeling komt, dan terugvallen op een eenvoudiger te realiseren terugvaloptie.
Afhankelijke niet-concrete projecten (ambities)	Afzonderlijke projectgebieden onderscheiden. Ontwikkelen indien projecten concreet worden. Werken met grote bandbreedte in programma.	Als op lange termijn blijkt dat een gebied niet tot voorkeursontwikkeling komt, dan terugvallen op een eenvoudiger te realiseren terugvaloptie.

4.3. Instrumenten

Om de ontwikkelingsstrategie tot uitvoering te kunnen brengen, staan de samenwerkende gemeenten een aantal sturingsinstrumenten ter beschikking. De belangrijkste worden hieronder kort beschreven.

Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan biedt de kaders en grenzen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Het schept de voorwaarden voor de maatregelen die in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden getroffen (zoals ruimte voor waterberging) en het bestemmingsplan zal in specifieke gevallen zelfs een voorwaardelijke verplichting bevatten voordat mag worden gebouwd. Het bestemmingsplan stelt regels voor het ruimtegebruik en het bouwen (toelatingsplanologie). De wijze waarop in een bestemmingsplan vorm wordt gegeven aan de bestaande situatie en de nieuwe ontwikkelingen kan verschillen vanwege de eigendomsituatie, de gewenste fasering of de sturingsbehoefte die het bevoegde gezag wil hebben in het uitvoeringstraject.

Zodra meer duidelijkheid is over definitieve plannen en programma's kan de relatie tussen kosten en opbrengsten (grondexploitatie) nader worden uitgewerkt. Dit zal zijn beslag krijgen bij vaststelling van de betreffende bestemmingsplannen en/of omgevingsvergunningen.

Privaatrechtelijke overeenkomst

Het sluiten van privaatrechtelijke overeenkomsten met ontwikkelende partijen, idealiter voorafgaand aan de vaststelling van de desbetreffende ruimtelijke besluiten, geniet de voorkeur om daarmee de verschillende doelstellingen uit de visie en het verhalen van kosten te borgen.

Exploitatieplan

Het exploitatieplan is een publiekrechtelijk instrument om kosten te verhalen die de gemeente maakt ten behoeve van de ontwikkeling. Het is een publiekrechtelijk vangnet voor situaties waarin partijen binnen het privaatrechtelijke spoor geen onderlinge overeenkomst hebben bereikt. Dit betekent kortweg, dat het kostenverhaal niet door gemeentelijke gronduitgifte of in een overeenkomst met de exploitant is verzekerd, maar dat het kostenverhaal publiekrechtelijk wordt vormgegeven. Alleen de te maken en/of gemaakte kosten kunnen verhaald worden, voor zover de opbrengsten dit toelaten. Indien de kosten hoger zijn dan de opbrengsten zal de gemeente dit tekort op andere wijze moeten dekken.

De kosten kunnen betrekking hebben op de verwerving van gronden en opstellen (inbrengwaarden), civiele werken en werkzaamheden, opheffen van hindercontouren, planschade, plankosten etcetera. De kostensoortenlijst uit de Bro (6.2.3 tot en met 6.2.6) geeft hier een uitputtend overzicht van. Daarnaast biedt het exploitatieplan mogelijkheden om regie te voeren over de ontwikkeling door het stellen van eisen en regels. Deze eisen en regels kunnen onder andere betrekking hebben op de aanbesteding, de kwaliteit van de werken en werkzaamheden, het opnemen van faseringen en koppelingen.

Het exploitatieplan wordt tegelijkertijd met het ruimtelijk besluit waar deze betrekking op heeft vastgesteld door de gemeenteraad.

4.4. Financiële uitvoerbaarheid uitvoeringsprogramma

Structuurvisie en kostenverhaal

De ISV geeft een beeld van de ontwikkellocaties en de (grootschalige) voorzieningen die hiervoor nodig zijn. Met de inwerkingtreding van de Wro in 2008 (en afdeling 6.4 inzake grondexploitatie) biedt de structuurvisie mogelijkheden voor een eerste aanzet om te komen tot kostenverhaal van deze voorzieningen. Van belang daarbij is dat in de structuurvisie relaties worden beschreven tussen enerzijds de bovenwijkse voorzieningen en ruimtelijke ontwikkelingen en anderzijds de exploitatiegebieden. De bijbehorende kosten van deze voorzieningen zijn niet zondermeer volledig gedekt vanuit de exploitatiegebieden. Een overzicht van deze voorzieningen (V, op te pakken projecten die geld kosten) en exploitatiegebieden (E, projecten die mogelijk een kostenbijdrage kunnen leveren) is verbeeld op kaart 4.1. In onderstaande tabel 4.2, een zogenaamde 'confrontatietabel' is nogmaals inzicht gegeven in de onderlinge afhankelijkheid van de voorzieningen en de exploitatiegebieden.

Methodiek – relevante projecten

De ISV vormt het ruimtelijk beleidskader en kent nog een aantal onzekerheden. Hierdoor is het abstractieniveau van de ISV groot en zijn er onvoldoende financiële gegevens beschikbaar om tot een kwantitatieve beschouwing te komen van kosten en opbrengsten.

Van de groslijst met projecten zijn enkele exploitatiegebieden en voorzieningen buiten de verbeelding gelaten en niet opgenomen in de confrontatietabel. Deze zijn met betrekking tot de financiële uitvoerbaarheid voor de gemeente niet relevant. Het gaat om de volgende gevallen en situaties:

- de gebieden waarvoor reeds planologische besluiten zijn genomen, zoals Prisma Bedrijvenpark, Lansinghage en Brinkhage worden beschouwd als 'bestaand' gebied. Deze gebieden zijn bestaand of juridisch geregeld;
- voorzieningen die binnen de exploitatiegebieden zijn gesitueerd en alleen ten behoeve daarvan worden gerealiseerd kunnen worden gedekt vanuit de grondexploitatie van die locaties. Deze zijn daarom verder buiten beschouwing gelaten;
- voorzieningen die volledig door derden moeten worden uitgevoerd en gefinancierd – de autonome projecten (A) - zijn niet opgenomen. Voorbeelden hiervan zijn de hoogspanningsleidingen, windmolens, verbreding van de A12 (zie tabel 4.1).

Wat is opgenomen in de verbeelding en tabel zijn nieuwe projecten waarvoor in deze ISV door de gemeenteraden van Zoetermeer en Lansingerland het ruimtelijk beleid is vastgesteld.

Resultaat

Voorzieningen die op dit moment nog een rol spelen in de financiële uitvoerbaarheid, omdat de bijbehorende kosten niet volledig gedekt worden vanuit de exploitatiegebieden of anderszins (subsidie) zijn opgenomen in onderstaande tabel y. Hiervoor dient nog, door de samenwerkende gemeenten, dekking voor worden gezocht. De opbrengsten, als dekking voor de te maken kosten van de voorzieningen, worden op verschillende manier gegenereerd:

- via gemeentelijke gronduitgifte;
- via anterieure of posterieure overeenkomsten met ontwikkelende partijen;
- via publiekrechtelijke kostenverhaal, middels een exploitatieplan, gekoppeld aan een omgevingsvergunning voor bouwen;
- subsidies van Rijk, provincie, stadsregio;
- op andere wijze, bijvoorbeeld uit de algemene reserve van gemeente.

In de tabel zijn de voorzieningen op de eerste plaats getoetst aan de criteria 'profijt' en 'causaliteit' uit de Wro (art. 6.13 lid 6) om te beoordelen of exploitatiegebieden zijn aan te wijzen die – via het publiekrechtelijk kostenverhaal- een bijdrage in de kosten moeten leveren.

Toerekening van kosten van de voorzieningen aan exploitatiegebieden conform de Wro-systematiek vindt plaats door invulling te geven aan drie criteria, te weten: Profijt, Causaliteit en Proportionaliteit (P, C en P).

- Profijt: de grondexploitatie moet nut ondervinden van de te treffen voorzieningen en maatregelen.
- Causaliteit: toerekenbaarheid, de kosten zouden niet gemaakt worden zonder het plan of de kosten worden mede gemaakt ten behoeve van het plan;
- Proportionaliteit: als meerdere locaties profijt hebben van een voorziening, worden de kosten naar rato verdeeld.

Uit de tabel blijkt dat een aantal van de voorzieningen profijtelijk zijn voor en een causaal verband hebben met exploitatiegebieden (vakjes 'profijt' en 'causaliteit' zijn groen). Het betreft onder andere de verbetering van enkele kruispunten. Deze kosten kunnen deels verhaald worden op de bijbehorende exploitatiegebieden. Dit is in tabel 4.2 tot uitdrukking gebracht met 'ja' in kolom 4. Dit zal zijn beslag krijgen bij de verdere uitwerking van overeenkomsten of (publiekrechtelijk) via het exploitatieplan. Voor de reconstructies van het wegennet (V9 tot en met V14) geldt dat alle exploitatiegebieden profijt ondervinden, maar dat deze geen causaal verband hebben hiermee. Dit komt overeen met de verschillende verkeersmodellen (zie PlanMER), waarin gesteld wordt dat voor de verkeersafwikkeling de capaciteit van de kruispunten maatgevend is en niet van de tussenliggende wegvakken.

Voor deze kosten kan de gemeente een bijdrage vragen in anterieure overeenkomsten aan ontwikkelende partijen. In tabel 4.2 komt dit tot uitdrukking door 'ja' in kolom 5.

Naar verwachting zal ook een deel van de kosten – als besloten wordt tot uitvoering van de bedoelde werken - moeten worden gedekt uit de algemene middelen of uit andere bijdragen (bijvoorbeeld nog niet onderzochte subsidiemogelijkheden) om de in de ISV opgenomen maatregelen te kunnen uitvoeren. In tabel 4.2 is dit tot uitdrukking gebracht door 'ja' achter de desbetreffende voorziening in kolom 6.

Fondsvorming

De Wro schrijft voor (een) fonds(en) in te stellen voor de verantwoording van de te ontvangen bijdragen uit hoofde van bovenwijkse voorzieningen en bijdragen in ruimtelijke ontwikkelingen. Dergelijke fondsen worden gevoed met bijdragen op grond van afspraken in anterieure of posterieure overeenkomsten, financiële voorwaarden bij een omgevingsvergunning voor bouwen, eigen grondexploitaties (een en ander voor zover wettelijk toegestaan) of subsidies en andere geldelijke bijdragen (zie kopje opbrengsten).

Hoewel de structuurvisie een beleidskader is met een voornamelijk politiek-bestuurlijk bindende werking, moet een grondslag voor fondsvorming gelegd worden. In de ISV is hierop in hoofdlijnen voorgesorteerd. In de planuitwerkingen zal het een en ander nog nader worden uitgewerkt. De confrontatietabel geeft aan voor welke voorzieningen investeringen ten laste van het fonds kunnen komen. Daarnaast is weergegeven ten laste van welke ontwikkelingen (exploitatiegebieden) fondsbijdragen gevraagd (kunnen) worden. Ten aanzien van de fondsvormingen wordt nog opgemerkt dat de fondsreserves geormerkt zijn voor een specifieke bestemming en niet meer ter vrije beschikking van de algemene dienst staan.

Tabel 4.2: Confrontatietabel ISV Bleizo, Het Kwadrant en omgeving

					Exploitatiegebieden															
1			2		3				4		5		6							
Voorziening(en)			E1 Bleizo bedrijvenpark - Hoefweg zuid		E2 Bleizo Podium		E3 Bleizo Leisureparc		E4 Het Kwadrant - Van Tuylpark		E5 Het Kwadrant - West		E6 Het Kwadrant - Bedrijven		Dekking vanuit exploitatie- gebieden (bovenwijks)		Vrijwillige bijdrage aan ruimtelijke ontwikkeling		Te dekken vanuit bestaand gebied	
V1	Kruispunt N470 - Oostweg - A12		Profijt:	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
V2	Laan van Mathenesse (deel 3 en 4)		Profijt:	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
V3	Opwaardering Zoetermeerse Laan		Profijt:	nee	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
V4	Fiets-wandel combi brug over A12 Incl. 2 aansl.		Profijt:	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
V5	Transferhallen en stijgpunten Station Bleizo		Profijt:	nee	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
V6	P+R Station Bleizo		Profijt:	nee	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
V7	Fietsenstallingen Station Bleizo		Profijt:	nee	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
V8	Centrale parkeervoorzieningen Podium eo		Profijt:	nee	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	nee	ja	ja	
V9	Reconstructie Australiëweg tussen Maximaplein en N209		Profijt:	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
V10	Reconstructie Maximaplein		Profijt:	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
V11	Reconstructie Oostweg tussen Maximaplein en A12		Profijt:	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
V12	Reconstructie Lansinghageweg [Dubbel met 2?]		Profijt:	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
V13	Reconstructie af- en oprit nr 7 van A12		Profijt:	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
V14	Reconstructie Bleiswijkseweg tussen Oostweg en Zoetermeerselaan		Profijt:	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
V15	Reconstructies N209		Profijt:	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	ja	nee	ja	ja	
			Causaliteit:	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	

4.5. Omgevingsaspecten

In het kader van de structuurvisie is een planMER opgesteld, waarin de verschillende ontwikkelingen in samenhang zijn onderzocht. In het kader van de vervolgpcedures vindt waar nodig een nadere uitwerking en detaillering van het milieuonderzoek plaats. Allereerst is in de sectorale hoofdstukken op basis van een vergelijking met de referentiesituatie bekeken of (en op welke wijze) de realisatie van het maximale programma haalbaar is. Waar relevant is daarnaast ingegaan op onderscheidende effecten voor de beide alternatieven voor de locatie van het Leisurpark-Bleizo. Op hoofdlijnen wordt een beschrijving gegeven van de milieueffecten die samenhangen met de terugvalopties.

Maximale programma

Uit de resultaten van de sectorale analyses blijkt dat de realisatie van het maximale programma zoals vastgelegd in de ISV mogelijk is, zonder dat onaanvaardbare milieusituaties ontstaan. Daarbij dienen echter wel een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten in acht te worden genomen.

Verkeer

In het planMER en de onderliggende verkeersstudie wordt gedetailleerd ingegaan op de verkeerseffecten die samenhangen met de voorgenomen plannen. Uit de resultaten blijkt dat de wegen en kruispunten over het algemeen voldoende capaciteit hebben om het extra verkeer dat wordt gegenereerd goed af te wikkelen. Op een aantal kruispunten zijn capaciteitsverruimende maatregelen noodzakelijk om een goede verkeersafwikkeling te kunnen garanderen. De aansluitingen van de Oostweg op de A12 zijn daarbij cruciaal. Daar zijn echter in de referentiesituatie reeds maatregelen noodzakelijk. Het gaat om capaciteitsverruimende maatregelen en / of het inzetten van dynamisch verkeersmanagement.

Bodem en water

Op basis van de beschikbare gegevens over de bodemkwaliteit binnen het plangebied (bodemkwaliteitskaarten en onderzoeken) wordt geconcludeerd dat er op dit punt geen problemen zijn te verwachten. Niet voor het gehele plangebied is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Bij de verdere planvorming is het daarom mogelijk dat op dit moment nog onbekende bodemverontreinigingen aan het licht komen, waardoor sanering noodzakelijk is.

De plannen zoals vastgelegd in het Masterplan Bleizo en de Stedenbouwkundige visie voor het Van Tuylpark voorzien in de realisatie van nieuw oppervlaktewater. Voor zover de toekomstige waterstructuur is uitgewerkt sluit deze goed aan op de bestaande waterhuishouding en wordt de versnippering van peilgebieden tegen gegaan. Op die manier ontstaat een robuust watersysteem. Bij de verdere uitwerking van de plannen dient op basis van de concrete bouwplannen de noodzakelijke compensatie vanwege de toename van verhard oppervlak te worden gekwantificeerd.

Ecologie, landschap, cultuurhistorie en archeologie

In het plangebied en in de directe omgeving daarvan liggen geen beschermde natuurgebieden of gebieden die deel uit maken van de EHS. Wel zijn in het gebied beschermde soorten aanwezig. De plannen zullen echter niet tot nauwelijks negatieve gevolgen hebben voor de natuurwaarden in het gebied. De realisatie van een robuuste groenblauwe structuur kan zelfs een positief effect hebben op de ecologische kwaliteiten in het gebied.

De realisatie van de Vervoersknoop en de functies op het Podium kunnen leiden tot aantasting van de Landscheiding en de Boezemvaart (landschappelijke lijnen van hoge waarde). Hier ligt een ontwerpoptie.

Binnen delen van het plangebied is sprake van archeologische verwachtingswaarden. Nader archeologisch onderzoek in de gebieden met een redelijke tot hoge kans op het aantreffen van archeologische sporen en in de archeologisch monumenten Landscheiding en Zegwaartseweg is noodzakelijk.

Externe veiligheid

Binnen het plangebied en in de directe omgeving daarvan zijn diverse risicobronnen aanwezig (inrichtingen, vervoersassen en leidingen). Risicocontouren en invloedsgebieden voor het groepsrisico leggen beperkingen op aan het ruimtegebruik. Uit het externe veiligheidsonderzoek blijkt dat de ontwikkeling van het gebied mogelijk is binnen de wettelijke kaders. Uitgangspunt is dat nieuwe bebouwing (zowel kwetsbare objecten als beperkt-kwetsbare objecten) niet worden gerealiseerd binnen PR10-6 contouren. Daarnaast worden de gevolgen voor de hoogte van het groepsrisico bij voorkeur beperkt door functies met hoge personendichtheden zoveel mogelijk buiten de invloedsgebieden voor het groepsrisico te realiseren. De Vervoersknoop is voorzien op een locatie waar verschillende risicobronnen bij elkaar komen (A12, leidingen). In overleg met de verschillende betrokken partijen dient te worden bekeken op welke wijze onaanvaardbare risico's kunnen worden voorkomen. In het kader van de op te stellen bestemmingsplannen dient een verantwoording van het groepsrisico door het bevoegd gezag plaats te vinden.

Woon en leefklimaat

In grote delen van het plangebied is sprake van relatief hoge geluidbelastingen vanwege wegverkeer en railverkeer. De realisatie van geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzones langs wegen en spoorlijnen is slechts onder voorwaarden mogelijk. Als het gaat om de eventuele onderwijsvoorziening op het Podium Noord en de woningen binnen het deelgebied Kwadrant-West dient bij de stedenbouwkundige uitwerking nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de omliggende geluidbronnen.

In de directe omgeving van bedrijventerreinen glastuinbouwgebieden dient rekening te worden gehouden met mogelijke milieuhinder vanwege bestaande (en toekomstige) bedrijven. Op basis van een analyse op basis van richtafstanden voor (potentieel) mili-

eu hinderlijke functies wordt geconcludeerd dat er op dit punt geen knelpunten zijn te verwachten. Uitgangspunt voor de ISV is dat bestaande en toekomstige bedrijven door de ontwikkelingen binnen het plangebied niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt.

Op het gebied van luchtkwaliteit worden er geen knelpunten verwacht.

In het zuidoostelijke deel van het plangebied dient in de omgeving van bestaande en geprojecteerde hoogspanningsverbindingen rekening te worden gehouden met ruimtelijke beperkingen. Voor de zone onder en direct langs de hoogspanningsverbindingen zijn afspraken gemaakt met Tennet over het toestaan van bebouwing.

Alternatieven locatie Bleizo-Leisurepark en terugvalopties

In het PlanMER zijn de twee alternatieven voor de locatie van Bleizo- Leisurepark onderzocht. Uit de resultaten blijkt dat het FOC en de leisurevoorziening zowel ten zuiden als ten noorden van de A12 haalbaar is. De omvang van de noodzakelijke infrastructuurele maatregelen is voor beide locaties gelijk. Voor alle andere milieuthema's leiden de locatiealternatieven niet tot onderscheidende resultaten of conclusies.

De milieugevolgen van de terugvalopties (in vergelijking met het maximale programma) zijn relatief klein. Wanneer het programma voor de grote publiekstrekkingen in het gebied (waaronder het FOC) kleinschaliger wordt, heeft dit met name gevolgen voor de verkeersgeneratie. Als gevolg hiervan kunnen de infrastructuurele maatregelen aan de bestaande kruispunten mogelijk beperkter blijven. Ook de personendichtheden in het gebied (en daarmee het groepsrisico voor de A12) zullen in bepaalde terugvalopties lager uitvallen. In het PlanMER is aangetoond dat het maximale programma onder voorwaarden realiseerbaar is. Bij de verdere uitwerking van de plannen dient uiteindelijk op basis van het concrete bouwplan waar nodig een actualisatie van het onderzoek plaats te vinden. Voor de groen-blauwe milieuthema's leiden de terugvalopties niet tot andere beoordelingen en conclusies.

Groen-blauwe inrichting

De groen-blauwe ontwikkeling in het plangebied kan bijdragen het versterken van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden en tot het vergroten van de ecologische waarden in het gebied. Uit de sectorale analyses in het PlanMER volgt een aantal mogelijke maatregelen en aanbevelingen om de doelstellingen en ambities zoals geformuleerd in het Masterplan Bleizo en de stedenbouwkundige schetsen voor het Van Tuyllpark verder vorm te geven:

- de gewenste ecologische verbinding tussen Landscheiding, Rottezoom en Bentwoud kan het beste gerealiseerd worden over en langs de Boezemvaart. Daarbij dienen ecologische passages gecreëerd te worden ter hoogte van de kruising Prismaaan West en Achterlaan en ter hoogte van de kruising Klapachterweg en Achterlaan;

- de huidige brede groenzones langs de zuid- en oostkant van de Boezemvaart dienen behouden te blijven. De groenzones aan de west- en noordzijde worden waar mogelijk verbreed;
- de groenzone moet een moerasachtig karakter met duidelijke zoneringen bevatten;
- de groenzones vormen als ze langs de buitenranden worden ingezaaid met inheemse kruiden- en bloemenmengsels en laagblijvende heesters een aantrekkelijke verbindingzone voor grondgebonden zoogdieren, insecten en amfibieën. Door op de overgang van de groenstrook en watergang bomenrijen aan te planten zal de zone ook een aantrekkelijke route vormen voor vleermuizen;
- door de beplanting in de groenzone langs de Boezemvaart laag te houden, wordt de cultuurhistorisch waardevolle landschappelijke lijn geaccentueerd en blijft ook de boezemkade herkenbaar. Ook op en langs de Landscheiding dient de beplanting laag te worden gehouden;
- door op en langs de Landscheiding dezelfde groene inrichting te realiseren als langs de Boezemvaart ontstaat een ecologische verbinding tussen het Van Tuyllpark, de Rottezoom en het Bentwoud. De Landscheiding sluit daarbij niet alleen aan op de Boezemvaart, maar loopt naar het noorden toe door en buigt dan naar het westen af richting Rottezoom;
- ter hoogte van Bleizo-Podium ligt er een ontwerpopgave voor de inpassing van de Landscheiding;
- ten zuiden van de A12 dient de groenstructuur binnen het Bleizo-gebied goed aan te sluiten op de groene verbindingen door Lansinghage naar Rokkeveen;
- voor het (blijvend) functioneren van de groenzone is met name een goed beheer van belang.

4.6. Mobiliteit

De nieuwe vervoersknoop moet een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe functies binnen het plangebied. Omdat ter plaatse van de vervoersknoop verschillende vervoersverbindingen bij elkaar komen (trein, Randstadrail, bus en auto) heeft het station daarnaast een belangrijke overstapfunctie. Bij het station wordt een P+R voorziening aangelegd om de overstap van auto naar openbaar vervoer mogelijk te maken en te bevorderen, ook als transferium voor de Haagse Regio langs de A12. Voor 2030 zijn in de verkeersstudie de verkeersstromen op de verschillende lijnen rond de vervoerknoop Bleizo geraamd voor een gemiddelde werkdag per etmaal. In totaal zijn er voor de eindsituatie van Bleizo en Het Kwadrant circa 21.500 in- en uitstappers op en rond de Vervoersknoop Bleizo geraamd. De trein neemt hier met circa 9.000 in- en uitstappers het grootste aandeel voor zijn rekening.

Niet het gehele plangebied ligt binnen de invloedssfeer van het station Bleizo. De meeste functies, ook de functies met het grootste aantal bezoekers, liggen echter binnen een acceptabele loopafstand. Station Bleizo ligt straks op een knooppunt van fietsroutes, waaronder enkele belangrijke regionale verbindingen die langs de A12 lopen. Het

gaat zowel om routes oost-west als noord-zuid gericht. Deze routes dienen zo goed mogelijk aan te sluiten op het station.

Gezien het karakter van Bleizo en het stadium van ontwikkelingen biedt mobiliteitsmanagement mogelijkheden om de toename van autoverkeer te beperken. Door het aantrekken van nieuwe bedrijven met nieuwe werknemers en bezoekers worden ook op nieuw mobiliteitskeuzes gemaakt. Maatwerk helpt deze keuze ten gunste van het OV en de fiets te maken. Concrete maatregelen zijn:

- mobiliteitsmakelaar: Een mobiliteitsmakelaar biedt een duidelijke structuur aan het thema mobiliteitsmanagement richting bedrijven. Deze makelaar heeft de functie van het regisseren en communiceren van onderwerpen die verband houden met mobiliteitsmanagement;
- voordeurbeleid: Voordeurbeleid heeft betrekking op het conditioneel toelaten van bedrijven of attracties. Bedrijven en attracties worden alleen toegelaten om zich te vestigen in een bepaald gebied, als zij voldoen aan gestelde mobiliteitseisen;
- vervoerplan bedrijven: Door het verplicht stellen van een vervoerplan voor bedrijven en voorzieningen wordt er meer verantwoordelijkheid gelegd bij het bedrijfsleven voor hun eigen mobiliteit. In een plan dienen bedrijven aan te geven op wat voor manier zij zich inspannen voor een duurzame mobiliteit van hun werknemers en bezoekers. Dit kan betrekking hebben op specifieke voorzieningen (fietsenstalling, bedrijfsfietsen, bushalte, pendelbus, parkeren, arbeidsvoorwaarden en reiskostenvergoedingen). In Zoetermeer is het opstellen van een vervoerplan reeds verplicht.

Ook zijn er mogelijkheden voor het introduceren van combinatiekaartjes (OV-kaart in combinatie met toegangkaart leisurevoorziening); door het aanbieden van een kaartje voor zowel reis als activiteit bij de leisurevoorzieningen kan een korting worden aangeboden. Hiermee wordt de bekendheid van het openbaar vervoer eveneens vergroot.

4.7. Duurzaamheid

Lansingerland en Zoetermeer kiezen voor een duurzame toekomst, waarbij economische, ecologische en sociale belangen met elkaar in evenwicht zijn. Keuzes mogen daarbij niet ten koste gaan van de mogelijkheden voor welvaart van toekomstige generaties. Dit houdt onder andere in dat er weloverwogen moet worden omgesprongen met de schaarse ruimte en hulpbronnen, door:

- toekomstgericht te bouwen;
- intensief en meervoudig ruimtegebruik te stimuleren;
- het stimuleren van openbaar vervoer en langzaamverkeer om (auto) verkeersbewegingen, geluidhinder en uitstoot ten gevolge van verkeer tegen te gaan;
- samen te werken aan en te investeren in versterking van de leefomgeving door een optimale samenwerking met investeerders en andere betrokken partijen;

- de verschillende deelgebieden functioneel aan elkaar te koppelen, zodat deze elkaar kunnen versterken, waarbij groen, water en infra als leidende ontwerpprincipes gehanteerd worden;
- de recreatieve, groen- en waterstructuur te versterken ter verbetering van recreatiemogelijkheden, ecologie en het kunnen opvangen van effecten van klimaatverandering (klimaatbuffer);
- samen met partijen te komen tot energiebesparing door het stimuleren van maatregelen daartoe in bestaande en nieuwe situaties;
- kansen te benutten voor het opwekken van duurzame energie;
- gedragsbeïnvloeding door een handreiking voor bedrijven.

Voor de gebiedsontwikkeling Bleizo een hoge ambitie geformuleerd, namelijk een energie- en CO2-neutrale ontwikkeling van het gebied. Er is een energievisie opgesteld voor het Bleizo gebied om inzicht te krijgen in de wijze waarop deze ambitie kan worden bereikt. Het Podium biedt de meeste kansen voor ambitieuze duurzame ontwikkeling. Voor de energievoorziening binnen dit deelgebied is warmte- en koudeopslag (WKO) in de bodem kansrijk. Uit een verkennend onderzoek is gebleken dat de bodem hiervoor geschikt is. Er wordt een masterplan op de ondergrond opgesteld, waardoor het mogelijk wordt dat individuele ontwikkelaars en bedrijven zelf WKO-bronnen plaatsen.

Duurzame elektriciteit kan verder worden opgewekt door de plaatsing van PV-panelen en windturbines. Met ruime toepassing hiervan kan energieneutraliteit binnen bereik komen. De keuzes die uiteindelijk binnen de verschillende deelgebieden worden gemaakt zijn sterk afhankelijk van de wensen en ambities van de initiatiefnemers. Uit een eerste marktpelling door de GR Bleizo blijkt dat marktpartijen positief staan tegenover vergaande duurzaamheidsambities.

Door (in een later stadium) nader onderzoek uit te voeren naar vorm en locatie van duurzame energiebronnen moet de technische, financiële en milieukundige haalbaarheid worden aangetoond. Een masterplan voor de ondergrond maakt hier onderdeel van uit.

4.8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Draagvlak binnen de gemeentelijke organisaties, het bedrijfsleven en bij burgers, overlegpartners en maatschappelijke organisaties, is een belangrijke succesfactor. De gemeente kan alle ambities immers niet alleen waarmaken. Communicatie vindt op enkele gerichte momenten plaats. Daarnaast is blijvende aandacht voor interne en externe informatieverstrekking. In het voortraject hebben een breed samengestelde projectgroep, bedrijven, de colleges en de raad(scommissies) input geleverd voor de visie.

Besluitvorming nota koersbepaling en Notitie reikwijdte en detailniveau PlanMER

In het besluitvormingstraject zijn de concept versies van de Nota koersbepaling en de Notitie reikwijdte en detailniveau PlanMER door de raden van Lansingerland op 16 december 2010 en Zoetermeer op 10 januari 2011, als zijnde het bevoegde gezag, vrijgegeven voor inspraak en advies conform het bepaalde in artikel 7.8 Wet milieubeheer.

Beide documenten plus de *bijbehorende raadsbesluiten en memo aan de gemeenteraad van Zoetermeer inzake reactie behandeling Nota koersbepaling en Notitie reikwijdte en detailniveau PlanMER* hebben vanaf 28 januari 2011 tot en met 11 maart 2011 ter inzage gelegen op beide gemeentehuizen. De stukken waren ook te vinden op de websites van de beide gemeenten. Een ieder had 6 weken de tijd om een reactie op de concepten te geven. In de Heraut (Lansingerland) en het Postiljon (Zoetermeer) heeft een kennisgeving gestaan. De overlegpartners van de gemeente zijn individueel op de hoogte gesteld van de terinzagelegging van de concepten.

In een Nota van Beantwoording zijn de resultaten weergegeven van de terinzagelegging. De wijzigingen en aandachtspunten zijn verwerkt in de ontwerpvisie.

De Nota van Beantwoording is behandeld in de colleges van beide gemeente, de raadscommissie Ruimte van gemeente Lansingerland en de commissie Ruimte van gemeente Zoetermeer. De definitieve Nota Koersbepaling en Notitie reikwijdte en detailniveau PlanMER zijn op 30 juni 2011 door de raden vastgesteld.

Effectanalyse en procedure Factory Outlet

Voor de FOC is een effectanalyse uitgevoerd en voor dit onderdeel is een extra inspraakronde georganiseerd, waarbij 40 stakeholders zijn benaderd.

Op basis van de effectenanalyse en de reacties van stakeholders is de beoordeling van het FOC Bleizo overwegend positief, maar met kanttekeningen. Het is duidelijk dat de vestiging van een FOC in Bleizo naast de positieve effecten, zoals de aanjaagfunctie voor de gebiedsontwikkeling, de synergie met andere leisurevoorzieningen, de economische impuls, de toename van werkgelegenheid en versterking van de lokale en regionale uitstraling, er ook negatieve effecten zijn. Ten aanzien van het belangrijkste negatieve effect, het verlies van omzet in bepaalde branches in omliggende winkelcentra, wordt door de GR Bleizo, medeoverheden en ondernemersverenigingen verwacht dat dit geen ontwrichtende werking zal hebben, ondanks de zorg hiervoor vanuit de winkeliersverenigingen en eigenaren van omliggende winkelcentra. Om de negatieve effecten van het FOC Bleizo zo veel mogelijk te beperken en het FOC Bleizo tot een succes te maken waarbij synergie-effecten ontstaan, is er een aantal aandachtspunten dat nader onderzocht, uitgewerkt en uitgevoerd dient te worden. Indien rekening wordt gehouden met de aandachtspunten, zijn in een brede beoordeling van het FOC Bleizo de voordelen groter dan de nadelen en is het standpunt ten aanzien van deze ontwikkeling op deze locatie positief. Het brede belang van de lokale en de regionale economie wordt hiermee het best gediend.

De raden van gemeente Lansingerland en Zoetermeer hebben, alle aspecten van het FOC Bleizo afwegende, op 30 juni 2011 een positief standpunt ingenomen ten aanzien van de vestiging van een FOC in Bleizo en de voorbereiding hiervan te continueren. Voor de planologische conditionering is de provincie Zuid-Holland verzocht het FOC Bleizo op te nemen in de Provinciale Structuurvisie. In het nadere onderzoek, in het kader van de ISV/PlanMer geldt een goede bereikbaarheid als randvoorwaarde ten aanzien van de verkeersafwikkeling. De Gemeenschappelijke Regeling Bleizo bereid een overeenkomst voor met de exploitant-ontwikkelaar voor de ontwikkeling van het FOC Bleizo, met aandacht voor het borgen van het FOC concept en flankerend beleid waarbij tevens stakeholders zullen worden betrokken. Er zal een onderzoek uitgevoerd worden, waarin ingegaan wordt op de marktruimte en de gemaakte vragen en opmerkingen. De REO's zal om advies gevraagd worden.

Ontwerpstructuurvisie

Vervolgens is de Ontwerp ISV en het PlanMER opgesteld. Beide zullen behandeld worden in colleges, raadscommissie en raden van beide gemeenten en ter inzage worden gelegd.

De ISV vormt het beleidskader voor de op te stellen bestemmingsplannen voor Bleizo en Het Kwadrant. Bovendien kan het PlanMER gebruikt worden als input voor het bij het bestemmingsplan op te stellen merbeoordelingsplicht voor de grote leisure initiatieven.

Over het Ontwerp van de ISV zal vooroverleg plaatsvinden met overlegpartners. Ook wordt een informatieavond georganiseerd. Opmerkingen uit deze fase worden meegenomen in het ontwerp.

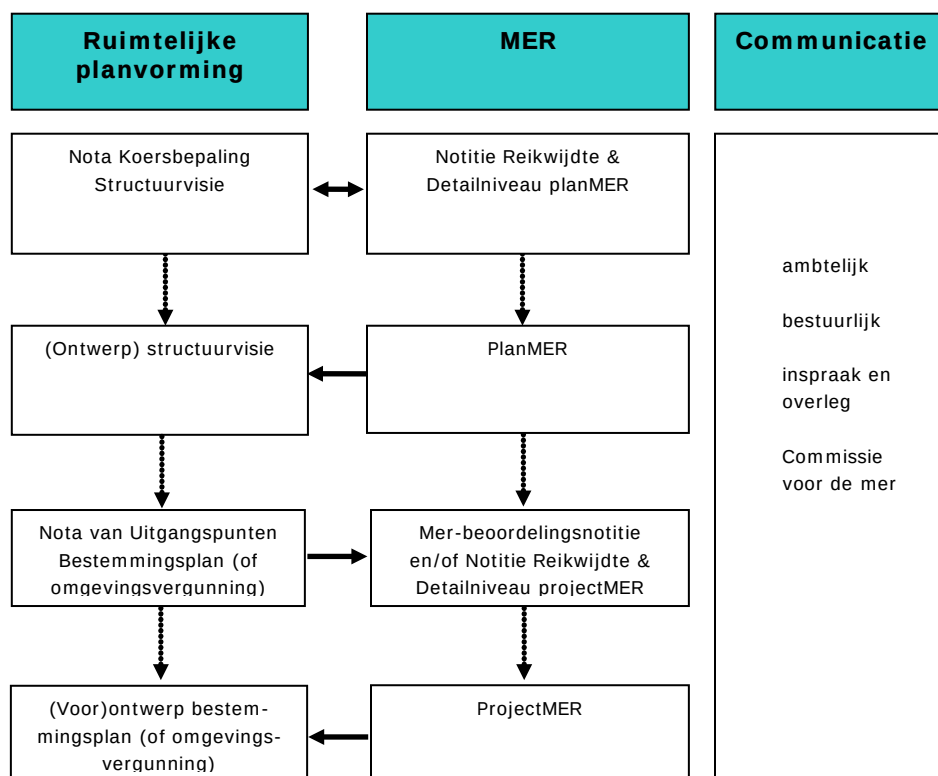
In de vaststellingsfase wordt het ontwerp gepresenteerd en besproken in de raadscommissies. Het ontwerp met toelichting en bijbehorend PlanMer wordt ter inzage gelegd op de gemeentehuizen. De stukken zijn dan ook te vinden op de website van de gemeente. Belanghebbenden hebben 6 weken de tijd om een reactie op het ontwerp te geven. In de plaatselijke krant komt een kennisgeving te staan en de overlegpartners van de gemeente worden individueel op de hoogte gesteld van het ontwerp.

In een Nota van beantwoording worden alle reacties beantwoord. Reacties leiden tot wijziging of aanvulling, worden verwerkt in de ISV.

De ISV wordt gepubliceerd op Ruimtelijke Plannen.nl en op de lokale website.

Bijlage 1. Werkproces en communicatie

De ISV komt in drie stappen tot stand: Nota koersbepaling, Ontwerp en Vaststelling. Parallel aan de ISV is een PlanMER opgesteld. De ISV is de basis voor bestemmingsplannen. De samenhang tussen de verschillende producten staat in de bijgaande figuur.



Figuur B1.1 samenhang producten

1. Nota koersbepaling

In de Nota Koersbepaling zijn de kansen, (programma)wensen en risico's en mogelijkheden binnen het plangebied geïnventariseerd. In deze eerste stap van het werkproces zijn ook de uitgangspunten en aanpak voor het PlanMER bepaald. Parallel daaraan is verkennend milieuonderzoek gedaan dat inzicht moet geven in aandachtspunten en

uitgangspunten voor de meest bepalende milieuthema's. De Nota Koersbepaling en Notitie reikwijdte en detailniveau PlanMER zijn op 30 juni 2011 door de raden vastgesteld.

2. Ontwerp

In deze fase is de Nota Koersbepaling uitgebouwd tot ontwerpstructuurvisie. Ook is het milieuonderzoek afgerond dat de basis vormt voor het PlanMER.

3. Vaststelling

De ontwerpstructuurvisie en PlanMER worden door de colleges vrijgegeven voor overleg met de overlegpartners en inspraak. Ook wordt het PlanMER ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de mer. Het beoogd resultaat is een door de raden vastgestelde, digitaal uitwisselbare structuurvisie + PlanMER. Voor het gebied worden in een later stadium een of meerdere bestemmingsplannen met eventueel een ProjectMER opgesteld.

Bijlage 2. Speelveld

Het plangebied heeft door haar gunstige ligging in de Randstad en de aanwezigheid van spoor en de A12 grote potenties. Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn ruimtelijk beleid en ruimtelijke ambities vastgelegd die ook van toepassing zijn op het projectgebied. Dit hoofdstuk geeft op hoofdlijnen de beleidsmatige, ruimtelijke en milieuspeelruimte aan voor ontwikkelingen in het gebied.

Draagvlak overheden

Het ambitieuze ontwikkelprogramma dat binnen het plangebied is voorzien kan alleen worden gerealiseerd wanneer er draagvlak voor is bij alle betrokken partijen: overheden, bedrijfsleven en samenleving. Wat het draagvlak bij de overheden betreft, blijkt dit onder meer uit de inzet tot nu toe:

- deze ISV is een aanvulling op de reeds vastgestelde structuurvisie van gemeente Lansingerland. De structuurvisie Lansingerland houdt rekening met de gebiedsontwikkeling. En voor de nog op te stellen structuurvisie van gemeente Zoetermeer zal de ISV complementair zijn;
- Zoetermeer en Lansingerland bezitten een deel van de grond. Om het deelgebied Bleizo snel en duurzaam te kunnen realiseren is de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Bleizo van start gegaan, een publiekrechtelijk samenwerkingsverband van de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer;
- voor Het Kwadrant is een stedenbouwkundig plan opgesteld en hebben diverse initiatiefnemers vergevorderde plannen voor de uitbreiding en kwaliteitsverbetering van (leisure)functies in het gebied;
- de aanleg van de Verlengde Oosterheemlijn is in gang gezet, mede dankzij de financieringsbijdragen door stadsgewest Haaglanden en door de planologische inzet van de gemeente Zoetermeer;
- ZoRo bus, een hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer, via knooppunt Bleizo naar Rotterdam is beleidsmatig mogelijk gemaakt;
- het hoogspanningsstation van TenneT is verhuisd;
- verder geeft de medefinanciering van de verlenging en uitvoering van de Laan van Mathenesse blijk van het geloof in de kansrijkheid van de ontwikkelingen in dit gebied van de zijde van de stadsregio Rotterdam, het stadsgewest Haaglanden, de provincie Zuid-Holland en het ministerie van Infrastructuur en Milieu;

- wat de financiering van het stedenbaanstation betreft, zijn belangrijke stappen gezet met het ministerie, met regionale partners en de GR;
- de toevoeging van kantoren in het deelgebied Bleizo hangt samen met een grote transformatieopgave in het stedelijk gebied van Zoetermeer. Hier worden bestaande en geplande kantoorlocaties getransformeerd naar andere functies, waaronder woningbouw;
- het bedrijventerrein Prisma Bedrijvenpark al in uitvoering.

Het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten maken de gebiedsontwikkeling beleidsmatig mogelijk. In de beleidsstukken van de verschillende overheden zijn de ambities en randvoorwaarden voor het gebied aangegeven. In de ISV en uitwerking in bestemmingsplannen moet hiermee rekening worden gehouden. Een samenvatting van het relevante beleidskader staat in bijlage 3.

Milieuruimte

De milieuruimte voor ontwikkelingen in het plangebied is onderzocht en gerapporteerd in een PlanMER. Het PlanMER levert de milieu-input voor de ISV. In het PlanMER zijn de milieueffecten van alle plandelen in samenhang beschouwd. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze de ambities en doelstellingen op het gebied van milieu, landschap en duurzaamheid worden bereikt (mede in relatie tot de fasering van de plannen en de onzekerheden). Uitgangspunt is dat vervolgens voor de afzonderlijke ontwikkelingen (waar nodig) verschillende projectmer-procedures en mer-beoordelingsprocedures gevolgd worden.

De effectbeschrijvingen in het PlanMER leiden tot uitgangspunten en randvoorwaarden. Aangegeven wordt welke functies op welke locatie binnen het gebied kunnen worden gerealiseerd en welke voorwaarden daarbij in acht moeten worden genomen.

Ambities deelgebieden

De deelgebieden kennen verschillende karakteristieken. Dat geldt ook voor de doelstellingen en ambities. In deze paragraaf wordt per deelgebied ingegaan op de doelstellingen en ambities die volgen uit de onderliggende documenten. De programmatieke uitgangspunten zijn opgenomen in bijlage 4.

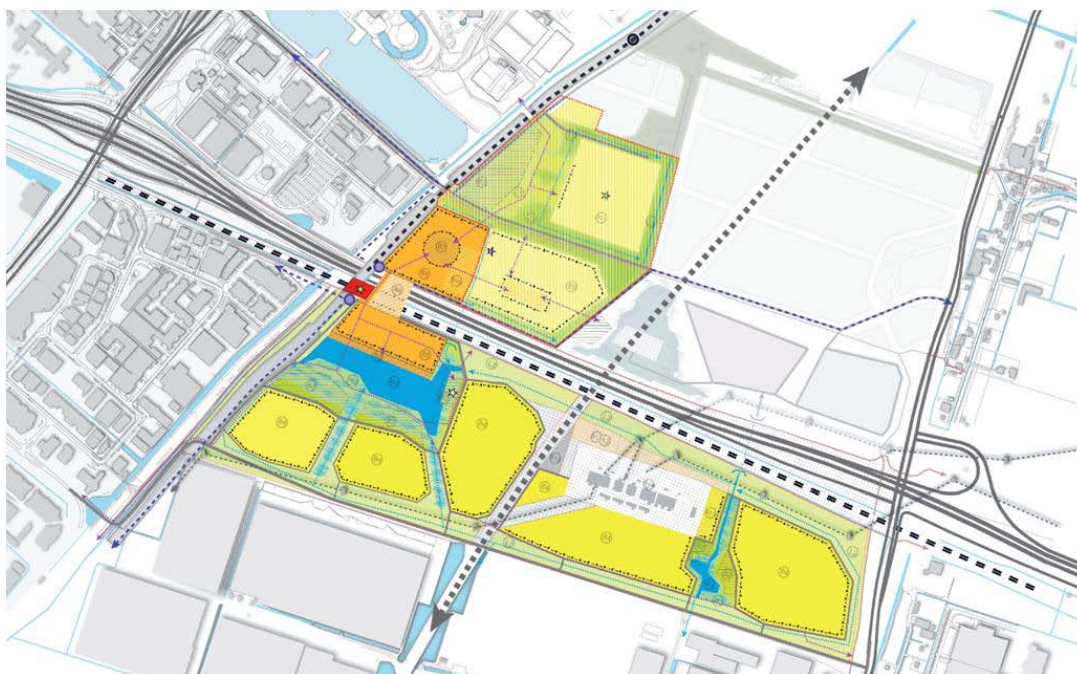
Bleizo

Het nieuwe vervoersknooppunt moet een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de reeds aanwezige functies (waaronder de bedrijventerreinen, woongebieden en sport- en leisurevoorzieningen aan de oostzijde van Zoetermeer) en de nieuw te realiseren functies. Omdat ter plaatse van de vervoersknoop verschillende vervoersverbindingen bij elkaar komen (trein, Randstadrail, bus, auto en fiets) heeft het station daarnaast een belangrijke overstapfunctie. In dat kader worden onder andere een P&R-voorziening en bustransfer gerealiseerd. De plannen omvatten ook voorzieningen die een langer verblijf op de vervoersknoop mogelijk en aantrekkelijk ma-

ken. In het gebied rond de vervoersknoop is een gebiedsontwikkeling voorzien met verschillende stedelijke functies (waaronder kantoren, bedrijvigheid en leisurevoorzieningen).

Het Masterplan Bleizo spreekt zich uit over de programmatische en ruimtelijke ambities en uitgangspunten waarmee de ontwikkeling van Bleizo gestalte krijgt:

- het plan en zeker de vervoersknoop moet een voorbeeld zijn van innovatief ruimtegebruik;
- het Masterplan gaat uit van een hoogwaardige kwaliteit van het gebied, met hoogwaardige architectuur. Uitgangspunt is dat het Podium, het leisurepark en de werkgebieden een eigen identiteit krijgen;
- arbeids- en bezoekersintensieve functies worden in de nabijheid van het vervoersknooppunt gepositioneerd;
- de landschappelijke elementen water en groen worden consequent toegepast door structurele en visueel herkenbare lijnen en vlakken van hoge ecologische en recreatieve waarde te creëren. Deze worden aangesloten op de Rottezoom en het Bentwoud;
- het gebied dient goed toegankelijk te zijn, met aantrekkelijke wandel- en fietsroutes (zo mogelijk) gekoppeld aan de groen en waterstructuur;
- het knooppunt wordt met een attractieve route en nieuwe leisure gekoppeld met het Van Tuyllpark;
- uitgangspunt is een duurzame en klimaatbestendige inrichting van het gebied, rekening houdend met milieubeperkingen vanwege infrastructuur en andere functies in en rond het gebied.



Figuur B2.1. Visiekaart Masterplan

Bebouwing

- B1 Stedelijke knoop
- B2 Extensieve kantoorontwikkeling kleine korrel, paviljoentypologie in landschappelijke omgeving
- B3 Intensieve kantoorontwikkeling kleine korrel, paviljoentypologie in landschappelijke omgeving

- B4 Bedrijventerrein, modern gemengd
- B5 Stedelijk podium, kantoorontwikkeling en voorzieningen
- B6 Stedelijk podium, mogelijke uitbreiding boven A12 en spoorlijn
- B7 Stedelijk plein
- B8 Stedelijk plein, watergericht
- B9 Modern gemengd grote korrel / leisure gerelateerde bedrijvigheid
- B10 Dubbelgebruik stedelijke knoop met modern gemengd grote korrel / leisure gerelateerde bedrijvigheid
- B11 Leisure- en consumentengerichte voorziening in landschappelijke omgeving
- B12A.2 Reservering zichtlocatie/extensieve landschapsontwikkeling
- B13 Terrein HSL
- B14 Transformatorterrein TenneT
- B15 Uitbreidingslocatie transformatorterrein

Speciaal programma

- Bestaand gemaal, in te passen
- Leisureprogramma
- Stationshal, overstaplocatie
- Stedenbouwkundig hoogtepunt

Landschap

- L1 Intensieve landschapsontwikkeling, rietland
- L2 Extensieve landschapsontwikkeling, rietland
- L3 Intensieve landschapsontwikkeling, boezemlandschap

- W1 Water
- W2 Intensieve landschapsontwikkeling, zeggezone
- Bestaande watergang
- Hoofdwaterstructuur
- Aansluiting hoofdwaterstructuur
- Hoofdwaterstructuur, bestaande duiker

Infrastructuur

- Hoofdinfrastructuur
- Ontsluiting bedrijventerrein
- Bestaande fietsverbinding
- Verbinding fiets/voetverkeer
- Hoofdstructuur openbaar vervoer
- Halteplaats openbaar vervoer
- Bestaande verbinding HSL
- Bestaand tracé spoorlijn
- Reservering randstadrail

Grenzen

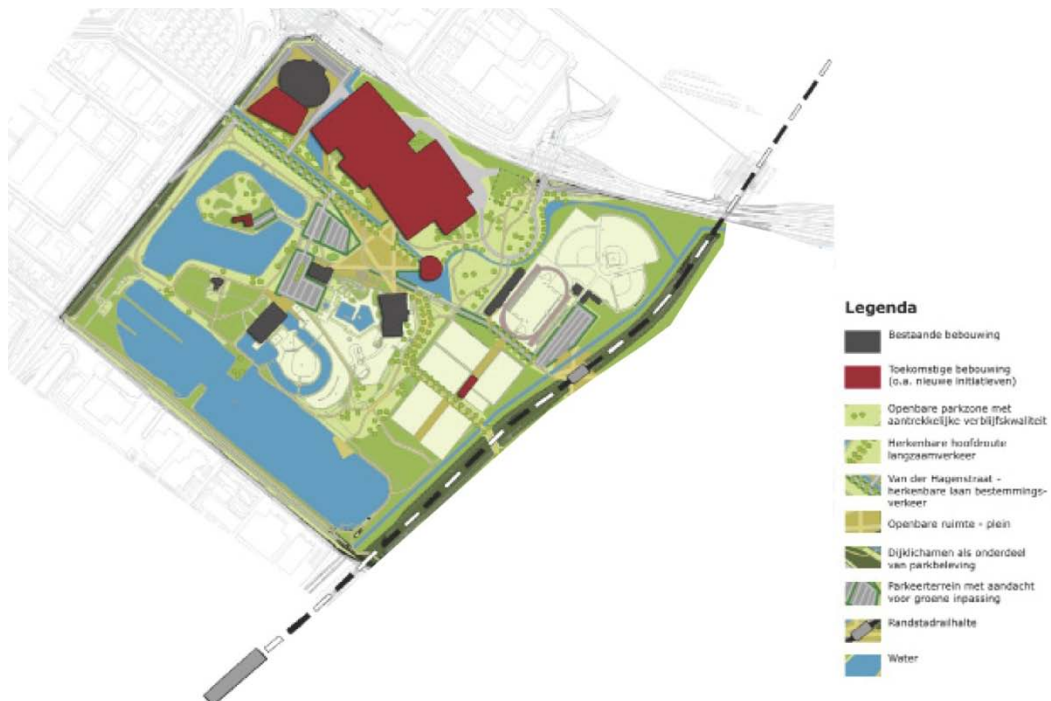
- Orientatierichting bebouwing
- Plangrens
- Bestaand tracé hoogspanningsleiding
- On-holdgronden, nader uit te werken

Het Kwadrant

De gemeente Zoetermeer profileert zich als dé leisure-stad van Nederland. Het Kwadrant speelt daarbij een belangrijke rol. Het Kwadrant omvat drie deelgebieden rondom het Prinses Maximaplein. Hieronder wordt per deelgebied een beschrijving gegeven van de ambities.

Van Tuyllpark

In het Van Tuyllpark zijn verschillende leisure-voorzieningen en sportverenigingen gehuisvest. De ontsluiting van het park en de parkeervoorzieningen zijn niet optimaal. Daarnaast is sprake van een 'introvert park'. In samenhang met de beplantingsstructuur en het beperkte avondgebruik, zorgt dat ervoor dat het park vooral in de avonden als sociaal onveilig wordt ervaren. De gemeente heeft een stedenbouwkundige visie opgesteld voor het park. Door de veranderende omgeving wordt het Van Tuyllpark meer en meer een binnenstedelijke park in plaats van een park aan de rand van de stad. Deze nieuwe benadering betekent dat het Van Tuyllpark ook op een andere wijze wordt ingepast in de nieuwe structuur. Doelstelling is dat het oorspronkelijk naar binnen gekeerd eenzijdig sportpark transformeert naar een naar buiten gekeerd veelzijdig park. Daarbij wordt ruimte geboden aan de uitbreiding en vestiging van Leisure-initiatieven.



Figuur B2.2. Uitsnede stedenbouwkundige schets Van Tuyllpark

Autoboulevard (noord)

In dit gebied zijn plannen voor herontwikkeling van het voormalige Miss Etam terrein (het gebied dat omsloten wordt door de Australiëweg, Oostweg, Franklinstraat en Edisonstraat). De nieuwe ontwikkeling bestaat uit een autoboulevard met meerdere autodealers. Het gebied heeft al een bedrijfsbestemming.

Leisure, woningbouw en maatschappelijke of werkfuncties (west)

In dit deelgebied (tussen de Australiëweg, de Zegwaartseweg, de van der Hagenstraat en de Oostweg) worden 160 volkstuinen verplaatst. De ambitie is om het gebied te herontwikkelen naar leisure, woningbouw en maatschappelijke of werkfuncties.

Prisma bedrijvenpark

Prisma bedrijvenpark is in ontwikkeling. Hier wordt een hoogwaardig gemengd bedrijventerrein gerealiseerd met mogelijkheden voor Perifere Detailhandels Vestiging en een nieuw entreegebied. De situatie zoals vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan en de afspraken met de ontwikkelende partijen vormen uitgangspunt voor de ISV. Er zijn in principe geen grootschalige nieuwe ontwikkelingen of wijzigingen in doelstellingen en ambities voorzien. Uitzondering vormen de zogenoemde 'onholdgronden'. Deze gronden worden niet als bedrijventerrein uitgegeven. Deze krijgen met de ontwikkeling van Bleizo wellicht een andere functie.

Lansinghage en Brinkhage

Voor de bestaande bedrijventerreinen Lansinghage en Brinkhage zijn vooralsnog geen ontwikkelingen voorzien. De verwachting is dat mogelijk op langere termijn een intensivering van het gebruik of transformatie naar meer intensieve functies plaatsvindt in het gebied aansluitend op de knooppuntontwikkeling. Dit valt echter buiten de scope van de structuurvisie.

Op korte termijn wordt de N209 aangesloten op de Oostweg/N470 in Zoetermeer via het bedrijventerrein Lansinghage.

Bijlage 3. Beleidskader

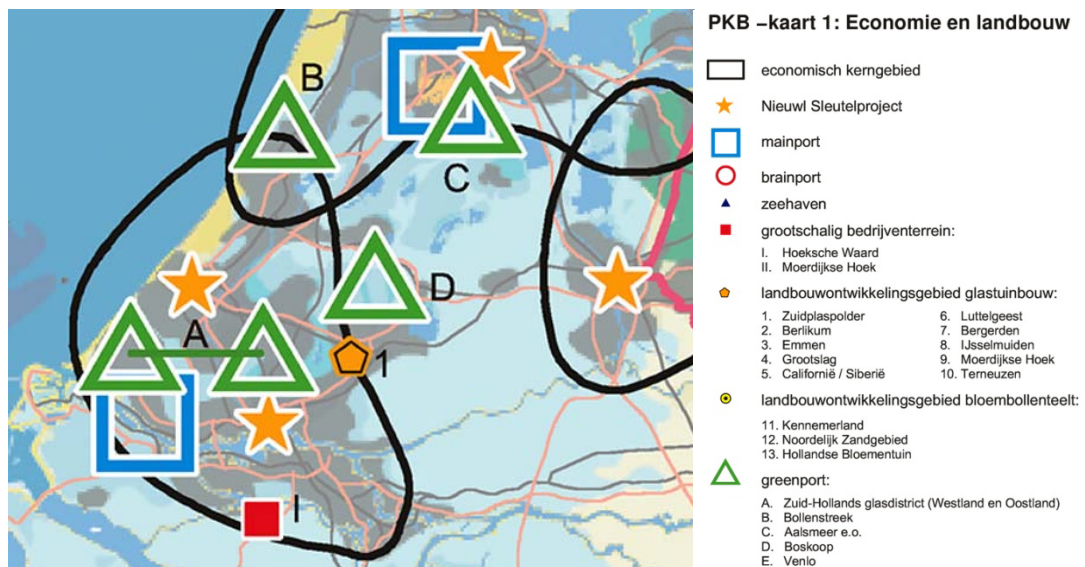
In deze bijlage staat een samenvatting van het relevante beleid met betrekking op het plangebied. Deze ISV is complementair aan de structuurvisies van Lansingerland en Zoetermeer (in voorbereiding).

Nota Ruimte

Het rijk zet in op:

- een efficiënt en duurzaam ruimtegebruik vanwege de beperkte ruimte in Nederland;
- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- behoud en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- ontwikkeling van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
- borging van de veiligheid;

Uitgangspunt is 'decentraal waar dat kan, centraal waar dit moet'. Het accent ligt daarbij op 'ontwikkeling' in plaats van op 'ordening'.



Figuur B3.1. Uitsnede PKB-kaart

Leidraad in de Zuidvleugel van de Randstad is de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit behouden en versterken en de eigen ruimte vraag binnen het gebied accommoderen. Binnen de Zuidvleugel moeten in de periode tot 2020 maximaal 80.000 woningen aan het bestaand gebouwde gebied worden toegevoegd. De ruimtelijke ontwikkelingen daarbij moeten zo goed mogelijk afgestemd worden op de capaciteit van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur. Met de projecten RandstadRail (zowel rail als -ZoRo-bus) en Stedenbaan (halte Bleizo) wordt bijgedragen aan het verminderen van de automobiliteit.

Om de internationale concurrentiepositie te behouden wordt binnen de Greenport (Westland en Oostland (A)) ruimte geboden voor (glastuinbouw)ontwikkeling.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (ontwerp 2011) & AMvB ruimtelijke ordening (ontwerp 2011)

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De ontwerpstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Doelen

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Nationale belangen

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vertaald in de ontwerp AMvB ruimtelijke ordening. De AMvB omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met de AMvB Ruimte maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten vol-

doen. Uit de regels en kaarten behorende bij de ontwerp AMvB kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit. Voor het plangebied zijn de volgende bepalingen relevant:

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. In dit kader blijft het Rijk gebiedsgerichte afspraken maken met de stedelijke regio's (zoals Rotterdam) over de programmering van verstedelijking (woningbouw), zowel kwantitatief als kwalitatief.
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor duurzame energievoorziening en de energietransitie.
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond. De bodemgesteldheid en (grond)water zijn van grote invloed op de eisen aan bovengrondse functies. Daarom doet het Rijk richtinggevende uitspraken over de gebruiksmogelijkheden van een beperkt aantal locaties.
5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen.
7. Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling
10. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Randstad 380 kV

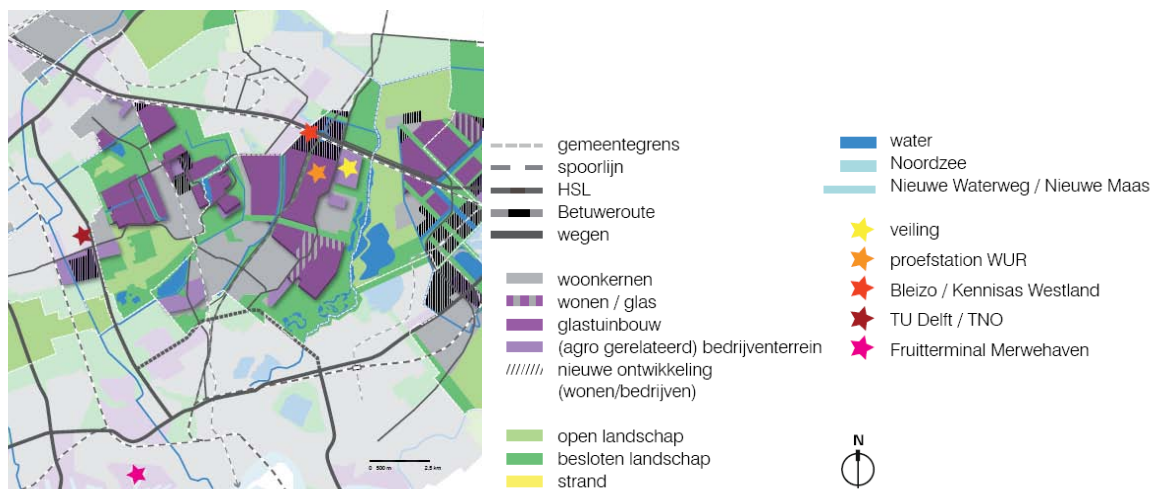
De gebiedsontwikkeling moet rekening houden met de bouw van 380 kV-verbindingen en enkele daarmee samenhangende ondergrondse 150 kV-verbindingen en de bouw van een nieuw hoogspanningsstation.

Programma Randstad Urgent

De positie van de Randstad moet onder andere versterkt worden door het project 'Transitie Greenports'. Dit project is gericht op verbetering van de concurrentiepositie van de tuinbouwcluster in de greenports.

Integrale visie Greenport Westland-Oostland 2020

Deze gezamenlijke integrale visie van de Greenport Westland-Oostland is erop gericht om de positie van de glastuinbouw als vitale, economische sector te behouden en verder te versterken.



Figuur B3.2. Uitsnede integrale visie Greenport Westland-Oostland

Het plangebied moet hieraan bijdragen door:

- een integrale gebiedsontwikkeling rond het knooppunt met kennis, onderwijs, en vervoer;
- ontwikkeling van bedrijventerrein dat tevens ruimte biedt aan agrogerelateerde bedrijven;
- realisatie van ontbrekende groene-recreatieve en ecologische schakels waaronder een stelsel van oost-westverbindingen tussen de Greenport Westland-Oostland en de Rottemeren;
- doorsteek verlengde Laan van Mathenesse;
- bereikbaarheid van de veiling (met handels- en distributiefunctie).

Stedenbaan Zuidvleugel

De achtergrond van Bleizo als vervoersknooppunt ligt in het concept Stedenbaan. Stedenbaan richt zich op het beter benutten van het hoofdrailnet en het daardoor versterken van de rol van railverbindingen voor de bereikbaarheid en het functioneren van de steden in de Zuidvleugel.

Stedenbaan richt zich met name op:

- een beter treinproduct: er gaan vaker en sneller treinen rijden over bestaand spoor;
- betere stations: de stations zijn beter bereikbaar met openbaar vervoer, fiets en auto;
- een veiliger omgeving: de stations en hun omgeving zijn (sociaal-)veilig en uitnodigend;
- een levendiger omgeving: meer voorzieningen in de nabijheid van de stations.



Figuur B3.3. Stedenbaan, invloedsgebieden per station

Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer

In het kader van het Actieprogramma hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de regionale partijen samen een bedrag van 36 miljoen euro uitgetrokken voor de doortrekking van de Verlengde Oosterheemlijn naar de spoorlijn Utrecht - Den Haag. Hierdoor kunnen de plannen van het stadsgewest Haaglanden om het openbaar vervoer een grotere rol toe te kennen in de regionale mobiliteit versneld worden uitgevoerd. Inmiddels is de realisatie van deze doortrekking gestart.

Regionaal mobiliteitsbeleid

Het stadsgewest zet zich in voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het plangebied. Dit gebeurt door te zorgen voor een busstation en door de verbetering van de functie van deelgebied Bleizo in de ketenmobiliteit. Hiermee hangt de realisatie van P&R-plekken en fietsvoorzieningen samen. Ook investeert het stadsgewest in goede reisinformatie, zowel statisch als dynamisch. De stadsregio draagt ook bij aan de stationsontwikkeling. Er is door alle partijen gezamenlijk ruim 2,5 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het integraal ontwerp van de Vervoersknoop Bleizo.

Hof van Delfland

De Hof van Delfland is een gemeenschappelijke bestuurlijke ambitie. Het gebied als zodanig is (nog) niet op bestaande kaarten terug te vinden. De Hof van Delfland heeft betrekking op de gehele metropoolregio Rotterdam – Den Haag, het gebied tussen het Westland - Den Haag – Zoetermeer – Rotterdam. Temidden van de metropoolregio

Den Haag – Rotterdam ligt een relatief gaaf open polderlandschap met grote cultuur-historische en ecologische waarden. Het polderlandschap met zijn cultuurhistorische linten, die ver het verstedelijkte landschap inlopen en verweven zijn met het stedelijke groen, geven de metropoolregio Den Haag – Rotterdam een unieke, internationaal onderscheidende identiteit. Voor de bewoners vormt dit open gebied een onmisbare bijdrage aan de leefbaarheid van de metropoolregio.

Deze Ruimtelijke visie Hof van Delfland 2025: een mooi, vitaal en verbonden metropoolaan landschap geeft aan op welke wijze de steden, het landschap, de natuur en de glastuinbouw weer met elkaar verweven en verbonden kan worden.

Gemeenten, provincie, stadsregio's voeren in dit gebied eigen projecten uit. Het uitvoeringsprogramma laat zien hoe de Hof van Delfland Raad kijkt naar het grote geheel en de samenhang van concrete projecten en activiteiten daarin.

Er moeten in ieder geval vier belangrijke dingen gebeuren waarbij samenwerking tussen alle partijen een meerwaarde heeft. Dit zijn de sleutelopgaven:

1. realiseren van een economisch vitaal platteland;
2. zorgen voor een goede gebiedsmarketing;
3. kwaliteit van het landschap en de groengebieden behouden en versterken;
4. verbindingen tussen stad en land en groene gebieden onderling verbeteren.

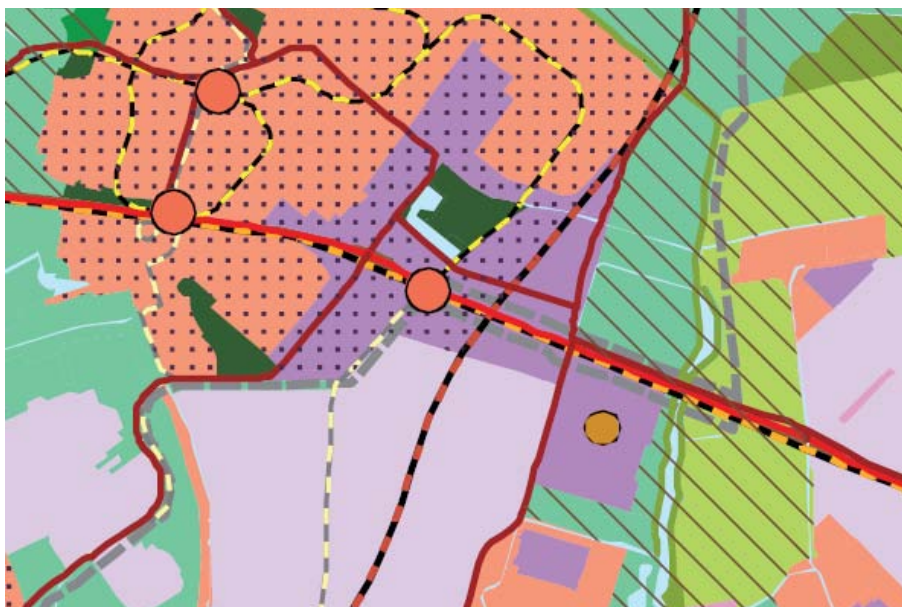
Deze sleutelopgaven maken deel uit van het streefbeeld 'Heel de Hof'. In het Uitvoeringsprogramma zijn de sleutelopgaven verder uitgesplitst in zes deelopgaven:

1. economisch Vitaal Platteland;
2. gebiedsmarketing;
3. kwaliteit;
4. schakels & barrières;
5. poorten;
6. recreatieve verbindingen/Hoffietsroutes.

Bleizo kan een belangrijke rol krijgen als recreatieve poort voor de ontsluiting van de oostkant van het Hof van Delfland.

Provinciale structuurvisie en Verordening Ruimte (2010)

Het knooppunt Bleizo is aangeduid als regionaal centrum. Dit stedelijk gebied heeft beleidsmatig ontwikkelingsmogelijkheden voor gemengde functies (wonen, werken, voorzieningen) van regionale betekenis. De structuurvisie gaat uit van een nieuw station op de spoorlijn Den Haag – Utrecht.



Figuur B3.4. Uitsnede structuurvisiekaart Provinciale structuurvisie

Het gebied is aangemerkt als bedrijventerrein. Het gaat om aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie bedrijvigheid, waaronder productie, transport en distributie, veilingen, nutsvoorzieningen evenals hieraan verbonden kantoorfuncties. De- len van het stedelijk gebied liggen in de nabijheid van haltes van hoogwaardig open- baar vervoer van het Zuidvleugelnet.

Het Van Tuyllpark is stedelijk park met als hoofdfunctie recreatie waaronder parken en sportvoorzieningen.

Het tracé van zoro-bus is aangegeven als Regionale verbinding (voorlopig bus). De structuurvisie houdt ook rekening met de aanleg van de Verlengde Oosterheemlijn naar het knooppunt.

In het gebied moet rekening worden gehouden met leidingenstroken langs de A12 en de Landscheiding. Andere functies zijn mogelijk mits niet in strijd met de transport- functie.

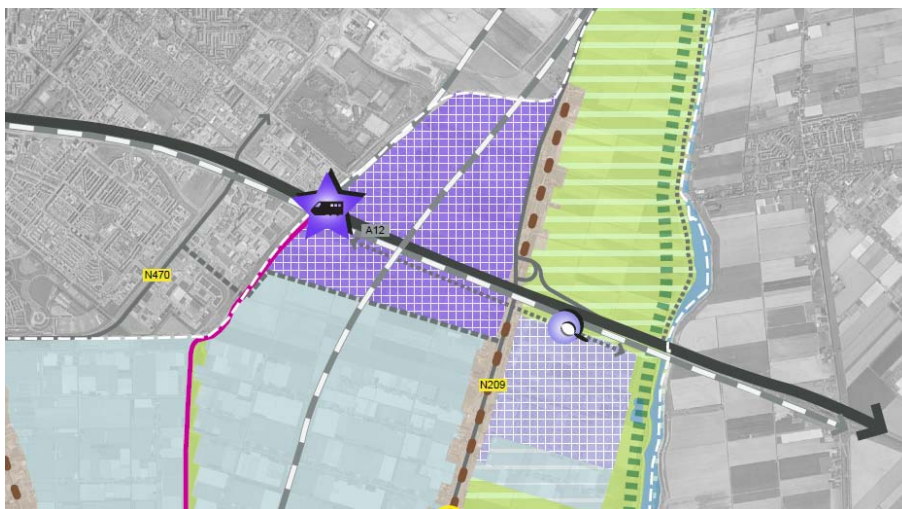
De provinciale structuurvisie houdt niet specifiek rekening met de vestiging van een factory-outlet centre.

In de Verordening Ruimte zijn specifieke regels opgenomen waarmee in bestemmings- plannen rekening moet worden gehouden.

Structuurvisie Lansingerland (2010)

Knooppuntontwikkeling HOV Bleizo

Tussen de economische knooppunten in de netwerkstad Haaglanden-Rotterdam en de verbinding Westland-Delft-Oostland wordt door verschillende partijen het vervoernet Stedenbaan ontwikkeld. Het station Bleizo in het noorden van de gemeente Lansinger- land gaat hier deel van uitmaken. Bleizo wordt ontwikkeld tot een belangrijke poort voor Lansingerland.



B3.5. Uitsnede structuurvisiekaart Lansingerland

Primaire doelstellingen voor de regionale vervoersknoop Bleizo zijn:

- een stedenbaanstation op de lijn Den Haag-Utrecht;
- een nieuwe eindhalte van de RandstadRail boven de spoorbaan Den Haag-Utrecht;
- een omvangrijke P+R ten behoeve van lokale reizigers en automobilisten vanaf de A12;
- verknopen van het busnet van Lansingerland en Zoetermeer.
- realisatie van een hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer en RandstadRail-halte Rodenrijs (ZoRobus). Hiermee ontstaat een snelle verbinding met Rotterdam. Deze moet rechtstreeks aangesloten worden op Bleizo. In de toekomst wordt de busverbinding omgezet in een railverbinding.
- regionale fietsroutes ten behoeve van de bereikbaarheid van de knoop, inclusief een fietsbrug over de A12 en de spoorbaan om de noord- en zuidzijde met elkaar te verbinden;
- een hoogwaardige, duurzame gebiedsinrichting van de vervoersknoop, die een snelle en comfortabele overstap mogelijk maakt tussen de modaliteiten en met voor de reiziger de daarbij behorende voorzieningen.

Ontwikkeling Bleizo met bedrijven, kantoren en greenportfuncties

Uitgangspunt voor het plangebied is het realiseren van een nieuw stedelijk werkgebied rondom een regionale vervoersknoop met ruimte voor greenportfuncties, leisure, leisure gerelateerde bedrijvigheid en kantoren waarbij:

- ontwikkelingsmogelijkheden geboden worden voor bijzondere ambities (waaronder een landmark);
- recht wordt gedaan aan de specifieke vestigingskwaliteiten van het gebied rondom de vervoersknoop in Bleizo voor wat betreft de intensiteit van het gebruik van het gebied.
- Ruimte wordt geboden aan specifieke functies gelieerd aan de Greenport Westland - Oostland, functies uit het leisuresegment, die een sterk publiekaantrekkende

werking hebben en voor nieuwe concepten in de kantorenmarkt. Concepten die kantoor- en bedrijventerreinen opvatten als werklandschappen, als integraal onderdeel van de leefomgeving.

Verbreding en aanleg hoofdinfrastructuur: Afronding ring Lansingerland

Om de ring Laan van Mathenesse en het gemeentelijke wegennet te optimaliseren is aanleg van een nieuwe verbinding tussen de Oostweg en de N209 noodzakelijk. Deze ontbrekende schakel aan de zuidkant van het plangebied wordt in overleg en in samenwerking met Zoetermeer aangelegd.

Uitbouw groene recreatieve routes

Opgave voor Lansingerland is om een aantrekkelijk en fijnmazig groen en recreatief raamwerk te ontwikkelen. Het gaat hierbij met name om verbetering van de oost-westrelatie en de recreatieve aantrekkelijkheid. Het gaat hierbij met name om een aantrekkelijke inrichting van de route. De verbinding Landscheiding-Rottezoom wordt onderzocht.

Stadsvisie Zoetermeer (2008)

Knooppuntontwikkeling

De stadsvisie van Zoetermeer gaat uit van een knooppuntontwikkeling met hoogwaardige OV-verbindingen (nummer 3 op de kaart). Het gebied is tevens onderdeel van de A12 zone. Hier is ruimte voor hoogwaardige bedrijvigheid, wonen en voorzieningen.



B3.8. Uitsnede stadsvisie Zoetermeer

Ontwikkeling Leisure as

'Dé leisure-stad van Nederland' is een speerpunt in het beleid van Zoetermeer. Het Van Tuyllpark aan de (oost)rand van de stad speelt in dat beleid een centrale rol. Nu reeds zijn hier enkele grootschalige toeristisch-recreatieve voorzieningen ondergebracht, zoals Dutch Water Dreams en Silverdome. Tevens zijn er verschillende initiatieven voor nieuwe voorzieningen en ook voor de uitbreiding van bestaande voorzieningen binnen het park.

Transformatie kantoorlocaties

De toenemende vraag naar hoger opgeleiden leidt tot een toenemende concurrentie tussen gemeenten om deze personen aan te trekken.

Zoetermeer kan voldoen in de vraag naar kantoren en bedrijfsruimte, er zijn genoeg locaties die nog ontwikkeld kunnen worden. Ondanks een hoge leegstand van kantoren waar al enige tijd sprake van is, blijven nieuwbouwmogelijkheden voor kantoren noodzakelijk om de stad aantrekkelijk te houden voor reeds gevestigde en nieuwe kantoorgebruikers. De voorraad kantoor- en bedrijfspanden is grotendeels redelijk courant, modern en goed bereikbaar. Anders dan in oudere steden is er weinig sprake van echtstructurele leegstand. De keerzijde daarvan is dat goedkope huisvesting in oudere panden voor startende bedrijven moeilijk te vinden is. Een deel van de bestaande werkgebieden is overigens toe aan een facelift om beter te beantwoorden aan de vestigingseisen van het bedrijfsleven. Bij de noordelijke bedrijventerreinen is daarmee inmiddels gestart.

De ten behoeve van de Stadsvisie uitgevoerde Transformatiestudie kantoorlocaties en functiemenging bedrijventerreinen maakt duidelijk dat een verplaatsing van kantoren naar Bleizo een reële optie is met als belangrijk gunstig neveneffect dat in bestaand stedelijk gebied locaties vrijkomen voor woningbouw. De transformatie van minder courante bestaande kantoren is inmiddels volop in uitvoering.

Verkenningennota Structuurvisie Zoetermeer 2030 (2010)

In de Stadsvisie 2030 staan in grote lijnen de ambities en opgaven tot 2030 verwoord waaraan de gemeente Zoetermeer in de komende jaren gaat werken. In de visie is aangegeven dat deze een ruimtelijke vertaling krijgen in een Structuurvisie.

De Verkenningennota is een basisdocument op weg naar de uiteindelijke Structuurvisie voor Zoetermeer.

In de nota zijn vanuit verschillende invalshoeken de ambities en uitgangspunten verkend, die als beleidsmatige bouwstenen dienen voor de uiteindelijke Structuurvisie. Het gaat daarbij om bouwstenen op het vlak van wonen, economie, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit, groen, water, biodiversiteit en duurzaamheid. Ook is een beeld gegeven van lopende programma's en vastgestelde plannen die nog moeten worden uitgevoerd. Confrontatie van de verschillende bouwstenen met elkaar levert een aantal opvallende overeenkomsten op en laat zien waar sprake is van samenhang. Het laat tegelijkertijd ook een aantal belangrijke vraagstukken zien. Samen vormen deze mogelijk de ankerpunten voor het ruimtelijke beleid voor de lange termijn en de leidende principes bij de verdere uitwerking richting de Structuurvisie:

- optimaal benutten van de beschikbare ruimte in de bestaande stad;
- waarborgen van een goede bereikbaarheid in relatie tot economische ontwikkeling;
- benutten van de groene kwaliteiten van de stad en de unieke ligging aan het Groene Hart;
- aandacht voor lange verbindende lijnen;
- voorzien in gedifferentieerde en aantrekkelijke woonmilieus;
- bijzondere aandacht is er voor de situering van stedelijke voorzieningen in relatie tot het doorontwikkelen van het stadshart tot (h)echte binnenstad;
- het plaatsen van de juiste functie op de juiste plek;
- functiescheiding waar nodig, functiemenging waar mogelijk.

Landschap als Podium (2007)

Deze studie schetst de gewenste ontwikkelingsrichting voor station en stationsomgeving tegen de achtergrond van de dynamiek in de ruimere omgeving. 'Landschap als Podium' brengt de tweeledige opgave van het realiseren van het station Bleizo én het ontwikkelen van een omgeving die dit station versterkt, onder een gemeenschappelijke noemer. Door een stevig groenblauw programma als onderdeel van de ontwikkelingen in Bleizo op te nemen, kan het landschap dienen als podium voor het te realiseren stedelijk programma. Daarmee kan het gebied een eigen, herkenbare identiteit ontwikkelen.

De visie is door de raden van beide gemeenten als richtinggevend aanvaard. De bijbehorende opgave is:

- het verenigen van de onderdelen tot een door groenblauwe structuren gekenmerkt landschap;
- het creëren van een parkachtige omgeving voor een grote variëteit aan functies;
- het ontwikkelen van een hoogwaardig stedenbouwkundig programma in geclusterde eenheden;
- het realiseren van hoge vervoerwaarde door menging van functies en spreiding over de dag);
- het bereiken van een hoog kwaliteitsniveau – ander andere ten aanzien van de architectuur en de openbare ruimte - met eigen identiteit voor het gebied.

Bijlage 4. Programma

Deze bijlage geeft een overzicht van de voorgenomen plannen. Per deelgebied is het maximale programma aangegeven en eventuele terugvalopties voor het geval onderdelen van het programma niet realiseerbaar blijken te zijn. Daarnaast zijn er nog autonome ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied.

Programma: maximale invulling

Bleizo - Podium

Het plan voorziet in de realisatie van een nieuw NS-station op de lijn Den Haag – Utrecht. De ZoRo-busbaan (Zoetermeer – Rotterdam) en Randstadrail sluiten aan op dit nieuwe knooppunt. Voor het gebied rond het nieuwe vervoersknooppunt is een masterplan opgesteld. Het gebied direct rond en op het nieuwe vervoersknooppunt wordt 'het Podium' genoemd. Binnen dit deelgebied wordt onderscheid gemaakt in het gebied ten noorden en het gebied ten zuiden van de A12.

Programma	M2 BVO
<i>Noordzijde A12</i>	
(Reguliere) kantoren	40.000 m2 bvo
Hotels/aparhotel	10.000 m2 bvo
Kleinschalige retail, persoonlijke dienstverlening, café/restaurant	1.000 m2 bvo
Showroomachtige functies (geen detailhandel)	12.500 m2 bvo
Opleidingsinstituut	10.000 m2 bvo
Factory Outlet Center	7.600 m2 bvo (van de in totaal 30.500 m2 bvo)
<i>Zuidzijde A12</i>	
Green- en cleantec = bedrijven met maximaal 50% werkgelegenheid in kantoorruimtes	35.000 bvo m2 totaal
(Reguliere) kantoren: World Greenport Centre	10.000 m2 bvo
Food experience center	10.000 m2 bvo, 500.000 bezoekers, 450 arbeidsplaatsen

Het programma bestaat uit kantoren en diverse stedelijke functies. Aan de zuidzijde van de A12 is een World Greenport Center gedacht. Het center bestaat uit een 'Trade-center' (kantoren) met kleinschalige congresruimte, en een business-to business-center met exporuimte voor innovatieve en internationale bedrijven uit de greenport sector. Voor consumenten wordt een 'Food experience center' gerealiseerd.

Mede ten behoeve van de grootschalige leisurefuncties in de omgeving is op het Podium ruimte gereserveerd voor consumentgerichte functies zoals hotels (met appartementen voor kort verblijf), kleinschalige retail en persoonlijke dienstverlening en restaurants. Onder de beide podia is ruimte voor parkeren, mede ten behoeve van de grootschalige leisurevoorzieningen.

Leisurepark Bleizo

In aansluiting op de knoop wordt gestreefd naar de vestiging van één of meer grootschalige leisurefuncties (waaronder een factory-outlet center). Naast een mogelijke FOC zijn in het gebied andere functies gedacht, waarbij o.a. 'business to consumer' activiteiten plaats vinden. Ten noorden van de vervoersknoop is plaats voor grootschalige leisurevoorzieningen en een leisure boulevard die het Van Tuyllpark op de knoop aansluit.

<i>Programma</i>	<i>M2 BVO</i>
Factory Outlet Center	22.900 m2 bvo van de in totaal 30.500 m2 bvo, 4 miljoen bezoekers per jaar, 600 arbeidsplaatsen
Leisure, bijvoorbeeld Adventure World	40.000 m2 bvo, 1 miljoen bezoekers per jaar, 600 arbeidsplaatsen
Hoogwaardige bedrijven	6,5 ha waarvan 50% bebouwd, 150 arbeidsplaatsen per ha
Showroomachtige functies (geen GDV)	17.500 m2 bvo

Locatiealternatieven factory-outlet center (FOC) en leisurevoorziening Bleizo

In het Masterplan Bleizo is het FOC en leisure aan de noordzijde van de A12 voorzien, deels binnen het Podium en deels binnen het Leisurepark Bleizo. De locatie staat echter nog niet vast. Er zijn ook gedachten om het FOC en leisure aan de zuidzijde van de A12 aansluitend op het Podium te realiseren (binnen Hoefweg Zuid, ten westen van de HSL). Wanneer het FOC en de leisure aan de zuidzijde worden gerealiseerd worden binnen het gebied ten noorden van de A12 aansluitend aan het podium bedrijven ondergebracht. Het totale programma binnen het Bleizo-gebied is voor beide locatiealternatieven gelijk, er wordt alleen geschoven met functies.



Figuur B4.1. Locatiealternatieven FOC en leisurevoorziening Bleizo

Bedrijventerrein Bleizo Hoefweg Zuid

Voor het bedrijventerrein Hoefweg-Zuid is al een bestemmingsplan opgesteld. Daarin is vastgelegd dat zich binnen het gebied voornamelijk agrogelieerde bedrijven kunnen vestigen. Op enkele delen is al reguliere bedrijvigheid toegestaan. De gemeente Lingsingerland wil dat zich in de toekomst ook bedrijven uit andere sectoren binnen het gebied kunnen vestigen. Hoefweg Zuid(west) geldt als alternatieve locatie voor het FOC en de leisure.

Kwadrant - Van Tuyllpark

In het Van Tuyllpark zijn nu reeds enkele grootschalige toeristisch-recreatieve voorzieningen ondergebracht, zoals Dutch Water Dreams en Silverdome. Daarnaast biedt het park plaats aan diverse sportverenigingen. Op dit moment zijn er verschillende initiatieven voor nieuwe voorzieningen en ook voor de uitbreiding van bestaande voorzieningen. In samenhang met de verschillende ontwikkelingen en initiatieven wordt nagedacht over een nieuwe inrichting van het totale park. Het hart van het Van Tuyllpark wordt in de toekomst gevormd door een nieuw centraal gelegen evenementenplein. Dit plein zorgt voor de verbindende schakel tussen oost-west en noord-zuid van het Van Tuyllpark. Het programma binnen het Van Tuyllpark mag eventuele toekomstige woningbouw (buiten planhorizon ISV) niet onmogelijk maken.

<i>Programma</i>	<i>M2 BVO</i>
Holland Hall	60.000 m2 (beurs en evenementen), 2.150.000 bezoekers per jaar, hotel 300 bedden, horeca 3100 m2, 2400 parkeerplaatsen
Uitbreiding Silverdome	ijshal + grootschalige sport-detailhandel, 200.000 bezoekers, 3000 m2 ijsfunctie, 4800 m2 retail, 3000 m2 shops en fastfood, 20 bedden topsportovernachting
Scuba Planet (onderwatersportcentrum)	625 m2, 110.000 bezoekers
Adventure Island	Outdoor activiteiten, 10.000 bezoekers per jaar

Kwadrant - Bedrijven

De plannen voorzien in de herontwikkeling van het voormalige Miss Etam terrein tot regulier bedrijventerrein met mogelijkheden voor grootschalige detailhandel, zoals bijvoorbeeld een autoboulevard (25.000 m2 uitgeefbaar terrein). Het gebied heeft al een bedrijfsbestemming.

Kwadrant - West

De 160 volkstuinten die nu in het gebied zijn gelegen worden verplaatst naar een nieuwe locatie buiten het plangebied (Buytenpark). De plannen voorzien in de realisatie van leisure (indoorgolf, 20.000 m2, 200.000 bezoekers per jaar), woningen en maatschappelijke of werkfuncties.

Prisma bedrijvenpark

Dit bedrijventerrein is reeds vastgelegd in een bestemmingsplan en wordt momenteel ontwikkeld. Hier wordt een hoogwaardig gemengd bedrijventerrein gerealiseerd met een nieuw entreegebied. Hierbij is het de ambitie van partijen om gebruik te maken van de Perifere Detailhandels Vestiging mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Verder maken de zogenoemde onholdgronden deel uit van Prisma bedrijvenpark. Deze gronden worden niet als bedrijventerrein uitgegeven. Het is de bedoeling dat deze met de ontwikkeling van Bleizo een andere functie krijgen.

Bedrijventerreinen Brinkhage en Lansinghage.

Voor de bedrijventerreinen Brinkhage en Lansinghage zijn er op dit moment geen plannen. Er zal een consoliderend bestemmingsplan voor de beide terreinen worden opgesteld. Wel wordt in de structuurvisie aandacht besteed aan een mogelijke toekomstige opwaardering of transformatie. Uitgangspunt is vooralsnog dat dit niet ten koste gaat van de toelaatbare milieucategorieën.

Programma: terugvalopties

Ontwikkelingen in de markt kunnen er toe leiden tot op onderdelen een kleiner programma of ander programma wordt gerealiseerd.

Bleizo – Podium

Voor het noordelijke deel van het Podium is een terugvaloptie opgenomen met een kleiner programma, zonder hotels, kleinschalige retail en FOC (in totaal is het programma in deze terugvaloptie 60.000 m2 bvo in plaats van de maximale 80.000 m2 bvo).

Voor het zuidelijke deel van het Podium is een terugvaloptie opgenomen waarbij de 35.000 m2 bvo green- en cleantec is vervangen door regulier bedrijventerrein (kleiner Podium, groter deelgebied Hoefweg Zuid). Daarnaast is een kleiner Food experience center opgenomen (5.000 m2 bvo, 250.000 bezoekers per jaar). Het verkleinde programma voor het zuidelijke deel van het Podium komt daarmee op 15.000 m2 bvo in plaats van de 55.000 m2 bvo uit het maximale programma.

Leisurepark Bleizo

Voor het Leisurepark is een terugvaloptie een kleiner FOC (2 miljoen in plaats van 4 miljoen bezoekers per jaar). Daarnaast is er een terugvaloptie waarbij geen FOC wordt gerealiseerd, maar hoogwaardige bedrijven. Ook ter plaatse van de leisurevoorziening en showroomachtige functies kan als terugvaloptie bedrijventerrein worden gerealiseerd.

Overige deelgebieden

Voor de overige deelgebieden zijn geen terugvalopties geformuleerd. Wanneer op dit moment bekende initiatieven binnen Het Kwadrant niet van de grond komen, is er ruimte voor andere initiatieven. Uitgangspunt is dat deze eventuele nieuwe initiatieven passen binnen de maximale bandbreedte (aantal bezoekers) zoals in het planMER is onderzocht.

Autonome ontwikkelingen

In de omgeving van het plangebied zijn de volgende autonome ontwikkelingen voorzien:

- Ten oosten van het plangebied wordt het gebied Rottezoom tot een groene-recreatieve zone;
- Tussen Zoetermeer en Rotterdam wordt een hoogwaardige busverbinding gerealiseerd (ZoRo-bus);
- Het bestaande glastuinbouwgebied Overbuurtse Polder wordt (her)ontwikkeld;
- Ten noorden van de nieuwe woonwijk Oosterheem en de Rottezoom wordt het Bentwoud gerealiseerd (gemeente Rijnwoude). Dit bosgebied biedt ruimte voor sport en recreatie. In het gebied is onder meer een golfbaan voorzien.

