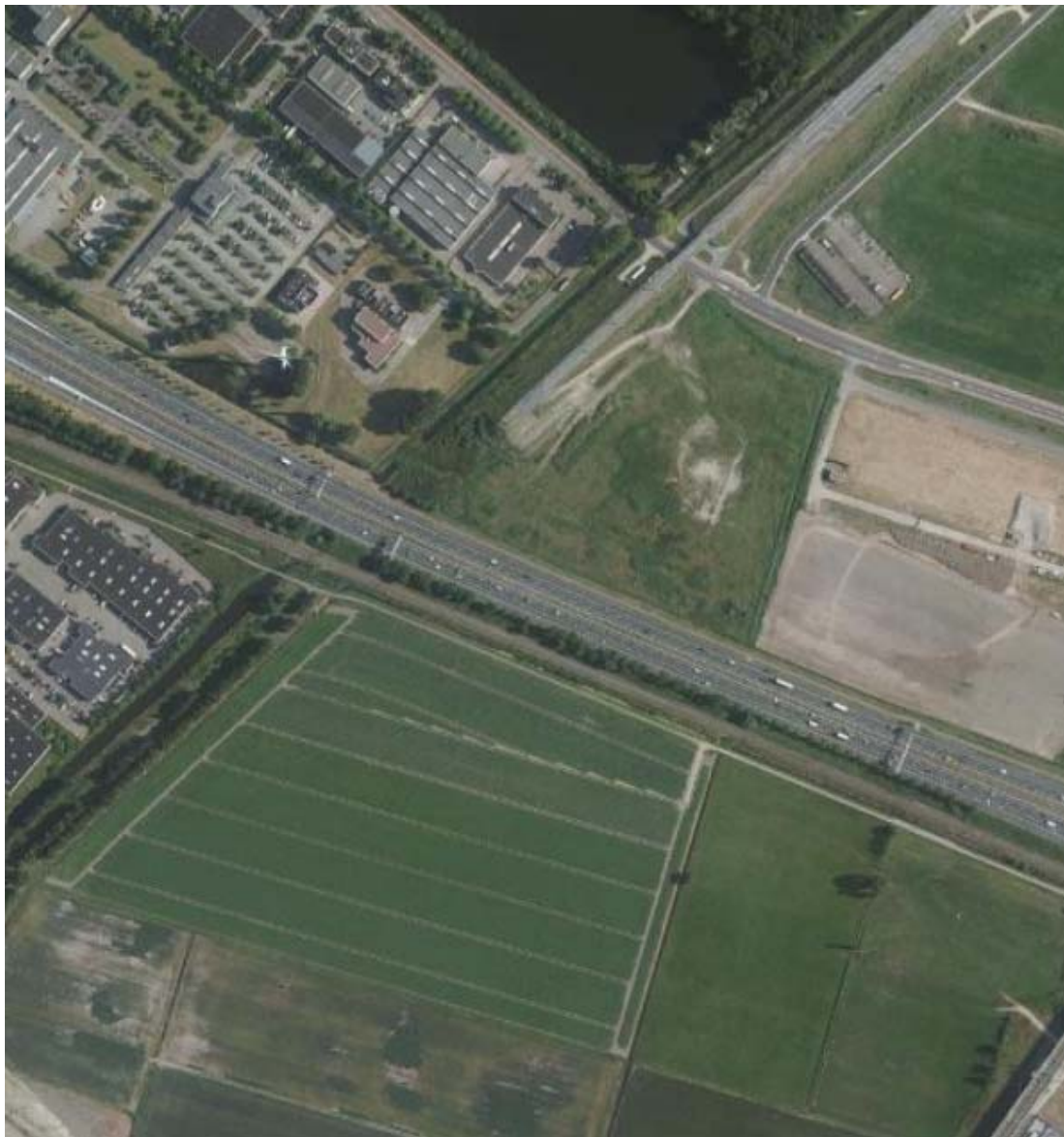


Bestemmingsplan Vervoersknoop Bleizo BP0156



7 juli 2016

Vastgesteld

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan Vervoersknoop Bleizo BP0156

vastgesteld

INHOUD:

- TOELICHTING
- PLANREGELS
- VERBEELDING

Identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0156-VAST
Datum: 7 juli 2016

**Gemeente Lansingerland
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling**

Procedureoverzicht			
	datum	document	Opmerkingen
Conceptontwerp	23 juni 2015		
• Overleg			
Ontwerp	2 februari 2016		
Vaststelling	7 juli 2016		

Projectleider gemeente:

H. Koornneef

Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.2	Aanleiding planherziening	8
1.3	Huidige juridische planregelingen	9
Hoofdstuk 2	Beleidskaders	11
2.1	Rijksbeleid	11
2.2	Provinciaal beleid	12
2.3	Regionaal beleid	14
2.4	Gemeentelijk beleid Zoetermeer	15
2.5	Gemeentelijk beleid Lansingerland	22
Hoofdstuk 3	Bestaande situatie	27
3.1	Huidige situatie	27
3.2	Communicatieverkeer en nutsvoorzieningen	27
3.3	Cultuurhistorie en archeologie	28
Hoofdstuk 4	Beschrijving plan	29
4.1	Inleiding	29
4.2	Nieuwe ontwikkelingen	29
4.3	Verkeer en vervoer	33
Hoofdstuk 5	Milieu en leefkwaliteit	35
5.1	Strategische milieu-beoordeling	35
5.2	Geluidhinder	38
5.3	Bodemkwaliteit	39
5.4	Luchtkwaliteit	40
5.5	Water	41
5.6	Bedrijven en milieuzonering	43
5.7	Externe veiligheid	45
5.8	Niet gesprongen explosieven	46
5.9	Natuurwaarden	46
Hoofdstuk 6	Juridische vormgeving	49
6.1	Inleidende regels	49
6.2	Bestemmingsregels	49
6.3	Algemene regels	51
6.4	Overgangs- en slotregels	52

Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid	53
7.1	Financiële uitvoerbaarheid	53
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	54
Hoofdstuk 8	Handhaving	55
8.1	Zoetermeer	55
8.2	Lansingerland	56

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1	Bedieningsovereenkomst
Bijlage 2	Archeologisch bureauonderzoek en advies vervolgonderzoek
Bijlage 3	Effectenstudie realisatie Vervoersknoop Bleizo
Bijlage 4	Onderzoek verkeerslawaaï en luchtkwaliteit
Bijlage 5	Verkenkend milieukundig bodemonderzoek
Bijlage 6	Quantitatieve Risicoanalyse
Bijlage 7	Verantwoording groepsrisico
Bijlage 8	Vooronderzoek conventionele explosieven
Bijlage 9	Quickscan Natuurwetgeving Bleizo
Bijlage 10	Vervolgonderzoek ecologie Bleizo
Bijlage 11	Nota beantwoording Overlegreacties
Bijlage 12	Ontwerpbesluit en Coördinatiebesluit

Regels

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	85
Artikel 1	Begrippen	85
Artikel 2	Wijze van meten	89
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	91
Artikel 3	Verkeer	91
Artikel 4	Verkeer - Railverkeer	93
Artikel 5	Leiding - Brandstof	94
Artikel 6	Leiding - Hoogspanning	95
Artikel 7	Leiding - Riool	96
Artikel 8	Leiding - Water	97
Artikel 9	Waarde - Archeologie	98
Artikel 10	Waterstaat - Waterstaatkundige functie	100
Hoofdstuk 3	Algemene regels	101
Artikel 11	Anti-dubbeltelregel	101
Artikel 12	Algemene bouwregels	102
Artikel 13	Algemene gebruiksregels	103
Artikel 14	Algemene afwijkingsregels	104
Artikel 15	Algemene wijzigingsregels	106
Artikel 16	Overige regels	108
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	109
Artikel 17	Overgangsrecht bouwwerken	109
Artikel 18	Overgangsrecht gebruik	110
Artikel 19	Slotregel	111

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 Inleiding

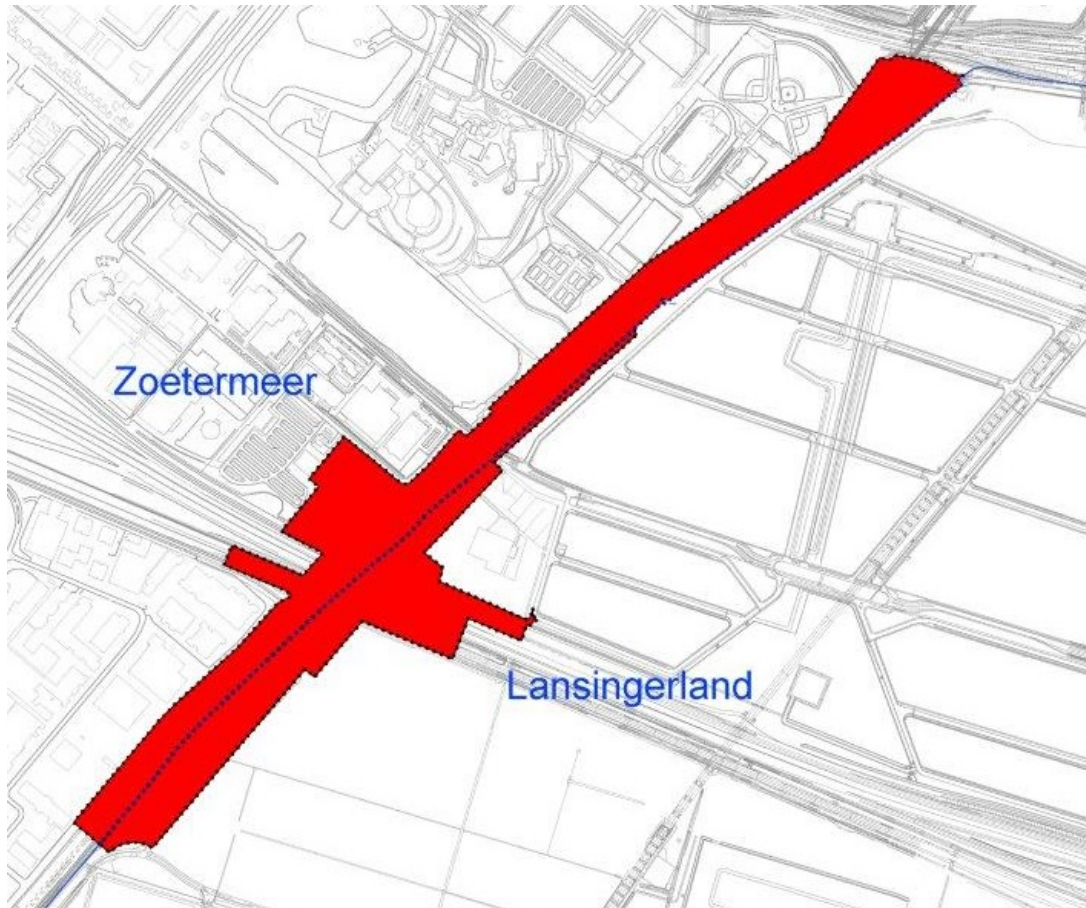
1.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling van een vervoersknooppunt ten oosten van Zoetermeer en ten noordwesten van Bleiswijk. In dit bestemmingplan worden de gronden van het bestemmingsplan Verlengde Oosterheemlijn 2007 meegenomen. Het bestemmingsplan Verlengde Oosterheemlijn 2007 sluit aan op en ligt ten noorden van de nieuwe vervoersknoop.

In de onderstaande figuren is de ligging van de vervoersknoop en de begrenzing van het plangebied weergegeven. De ontwikkeling ligt op de grens van de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland. Beide gemeenten brengen ieder voor het eigen grondgebied een bestemmingsplan in procedure.



Figuur 1.1 Ligging toekomstige vervoersknoop



Figuur 1.2 Begrenzing plangebied

1.2 Aanleiding planherziening

Aanleiding voor het opstellen van dit bestemmingsplan is de beoogde ontwikkeling van de vervoersknoop in Zoetermeer en Lansingerland en de actualisering van het bestemmingsplan Verlengde Oosterheemlijn 2007 (Zoetermeer). Het gedeelte van het bestemmingsplan Verlengde Oosterheemlijn 2007 is consoliderend van aard. Het gedeelte van de vervoersknoop betreft een concrete ontwikkeling. De nieuwe vervoersknoop heeft de volgende scope:

- NS-station Bleizo;
- RandstadRail-halte Bleizo (inclusief toeleidende infra vanaf het huidige eindpunt van de Verlengde Oosterheemlijn);
- voorpleinen aan de noord- en zuidzijde;
- P&R-voorzieningen;
- fietsvoorzieningen;
- combibrug voor fietsers en voetgangers over de A12 en het hoofdspoor;
- bushalte aan de noord- en zuidzijde;
- toeleidende bus- en auto-infrastructuur.

De NS heeft een Bedieningsovereenkomst station Bleizo d.d. 14 maart 2014 gesloten (zie bijlage 1). De eerste treinen zullen per dienstregeling 2019 (concreet december 2018) op dit station zal gaan halteren. Dan zal de Vervoersknoop gereed moeten zijn.

De komst van de Vervoersknoop zal een bijdrage gaan leveren aan de omgeving. Een concrete ontwikkeling betreft de gebiedsontwikkeling Bleizo (bedrijven, leisure, kantoren en Greenportfuncties). Voor deze gebiedsontwikkeling worden voorbereidingen getroffen. Naar verwachting zal in 2017 een

nieuw bestemmingsplan voor Hoefweg-Zuid (Bleizo) worden vastgesteld. Mogelijk worden ook in de andere gebieden rond de Vervoersknoop op termijn andersoortige functies toegelaten die passen bij een stationsomgeving.

1.3 Huidige juridische planregelingen

Voor het plangebied zijn op dit moment de volgende bestemmingsplannen van kracht:

Tabel 1.1 Overzicht geldende bestemmingsplannen Lansingerland

bestemmingsplan	vaststelling raad
Hoefweg-Noord (Prisma)	18 juli 2013
Bedrijventerrein Hoefweg-Zuid	11 maart 1999

Tabel 1.2 Overzicht geldende bestemmingsplannen Zoetermeer

nr.	bestemmingsplan	vaststelling raad
27	Kwadrant/Van Tuyll sportpark/Brinkhage/Lansinghage	24 juni 2013
10.06	Verlengde Oosterheemlijn 2007	10 juli 2008

Hoofdstuk 2 Beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota "Anders omgaan met water" (2000)

In de Nota "Anders omgaan met water; waterbeleid in de 21^{ste} eeuw" (2000) onderschrijft het kabinet de noodzaak om te anticiperen op de verwachte klimaatsverandering en bodemdaling. De veiligheid moet gewaarborgd blijven, de kans op overstromingen mag niet toenemen. Meer ruimte voor water naast technische maatregelen en taakstellende afspraken tussen verschillende overheden zijn essentieel voor het slagen van dit beleid. Tevens moet een "watertoets" voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt.

2.1.2 Barro (2011) en Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van kracht geworden. Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

Op 1 oktober 2012 is aan het Barro een aantal onderwerpen toegevoegd. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierversmalling van de Maastakken. Aan artikel 3.6.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is op 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking toegevoegd.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Deze structuurvisie bundelt het nationale ruimtelijke en infrastructuurbeleid in 13 nationale belangen. Met de uitbreiding van het Barro en het Bro is de juridische verankering van de SVIR nagenoeg compleet.

De volgende rijksbeleidspunten zijn van toepassing op het plangebied:

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
2. Efficiënt gebruik van de ondergrond.
3. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
4. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem.
5. Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
6. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.

7. Ruimte voor een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
8. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Belangrijk uitgangspunt van het Bro is de toepassing van de zogenaamde 'duurzaamheidsladder' (artikel 3.1.6. van het Bro). Via de duurzaamheidsladder stimuleert het Rijk de herstructurering van bestaand stedelijk gebied om de ontwikkeling van nieuwe terreinen te verminderen. Dit draagt bij aan economische dynamiek, zorgvuldig gebruik van ruimte en infrastructuur en behoud van de leefbaarheid van het stedelijk en landelijk gebied.

In het Bro staan de drie stappen van de ladder beschreven:

1. De voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.
2. Bezien moet worden in hoeverre die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. Indien de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, moet worden beschreven in hoeverre van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Toetsing van de ontwikkeling aan de duurzaamheidsladder

Een stedelijke ontwikkeling betreft een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. In de handreiking staat dat onder het begrip 'overige stedelijke ontwikkelingen' wordt verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. Gelet hierop wordt de in het plan voorziene vervoersknoop niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. Toetsing aan de ladder is daarom niet noodzakelijk. Er is overigens wel behoefte aan de nieuwe vervoersknoop. Het nut en de noodzaak van de ontwikkeling komt in paragraaf 4.2 aan de orde.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit (2014)

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie ruimte en mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Bij de VRM horen: de Visie ruimte en mobiliteit, de Verordening ruimte, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit.

4 rode draden

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is,
2. vergroten van de agglomeratiekracht,
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

1. Beter benutten en opwaarderen

De provincie vangt de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit vooral op in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. Beter benutten en opwaarderen leidt tot een intensiever, compact ruimtegebruik.

2. Versterken stedelijk gebied (agglomeratiekracht)

Meer concentratie en specialisatie van locaties die onderling goed verbonden zijn, leidt tot de versterking van de kennis- en bedrijvencentra op het Europese en wereldtoneel. De provincie wijst in de VRM de concentratielocaties met goede ontsluiting aan. Daarnaast werkt de provincie aan een goede aantakking van de Zuid-Hollandse economie op het nationale, Europese en wereldwijde netwerken van goederen- en personenvervoer.

Detailhandel is een belangrijke drager voor levendige centra. De VRM concentreert winkels zoveel mogelijk in bestaande winkelgebieden om leegstand in de binnenstad te voorkomen.

3. Versterken ruimtelijke kwaliteit

Het provinciale landschap valt onder te verdelen in drie typen, gekenmerkt door veenweiden, rivieren en kust. Het verstedelijkingspatroon, de natuurwaarden en het agrarisch gebruik sluiten daarop aan. De provincie stelt de versterking van de kwaliteiten van gebieden centraal in het provinciaal beleid. Per nieuwe ontwikkeling zal voortaan eerst worden bekeken of het nodig is om het buiten bestaand stads – en dorpsgebied te realiseren.

De voorwaarde hierbij is dat de maatschappelijke behoefte is aangetoond en de nieuwe ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het om een integrale benadering waarbij de samenhang tussen bruikbaarheid, duurzaamheid én belevingswaarde in acht wordt genomen.

4. Bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving

In de VRM zet de provincie in op de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Door ruimtelijke reserveringen te maken voor de benodigde netwerken en via haar vergunningen- en concessiebeleid, draagt de provincie hieraan bij.

2.2.2 Verordening ruimte 2014

In samenhang met de structuurvisie is de Verordening ruimte opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Het volgende is relevant voor het bestemmingsplan.

Artikel 2.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Lid 1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,
 1. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
 2. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is, en
 3. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Toepassing artikel 2.1.1:

Evenals in het Bro wordt in de Verordening ruimte de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt niet gezien als een stedelijke ontwikkeling (zie par 2.1.2). Er is echter wel sprake van een actuele behoefte (zie ook paragraaf 4.2).

2.2.3 Regioprofielen Cultuurhistorie Zuid-Holland

De visie Regioprofielen Cultuurhistorie Zuid-Holland omvat richtlijnen voor topgebieden van cultureel erfgoed, archeologie en molens in Zuid-Holland. Deze visie is op 13 april 2010 vastgesteld door gedeputeerde staten. De wijze van sturing, op welke wijze omgegaan dient te worden met de regioprofielen, is opgenomen in de provinciale structuurvisie die is vastgesteld door provinciale staten op 2 juli 2010.

Op basis van bestaande cultuurhistorische waardenkaarten zijn zestien topgebieden Cultureel Erfgoed Zuid-Holland aangewezen. Voor elk van deze topgebieden is een regioprofiel opgesteld. Deze regioprofielen dienen als een handreiking en sturingskader voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus om cultuurhistorie op te nemen in ruimtelijke plannen. Het plangebied ligt niet in een van deze topgebieden.

Wel is het gebied op de provinciale kaart van de Cultuurhistorische hoofdstructuur aangemerkt als een gebied waar de trefkans op archeologische sporen redelijk tot groot is.

Gelet hierop dienen de archeologische waarden van het gebied nader onderzocht te worden. In paragraaf 3.3 van de toelichting wordt hierop nader ingegaan.

2.2.4 Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010

Het Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010 geeft aan hoe de provincie Zuid-Holland de komende jaren haar beleid op de terreinen groen, water en milieu vorm geeft. Het plan is de opvolger van het Beleidsplan Milieu en Water 2000-2006 en omvat het Milieubeleidsplan (Wet milieubeheer) en het Waterhuishoudingsplan (Wet op de waterhuishouding). In het beleidsplan zijn de kaders en doelstellingen opgenomen voor de periode 2006-2010 en is een doorkijk gegeven tot 2020 en voor enkele onderwerpen tot 2040. Het plan bestaat uit vier delen: een Visiedeel, een Groendeel, een Waterdeel en een Milieudeel.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

Het beleid van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (verder HHSK) is vastgelegd in het waterbeheerplan, de Keur van Schieland en de Krimpenerwaard, peilbesluiten en de leggers. Het HHSK streeft ernaar om samen met gemeenten als partners op te trekken. Er moet worden ingezet op intensief overleg met gemeentebesturen voor het kunnen realiseren van projecten. De ruimtelijke ordening en de waterhuishouding moeten in onderlinge relatie worden ontwikkeld. Op basis van ervaring en deskundigheid adviseert HHSK over de mogelijkheden voor een duurzaam watersysteem. De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat op een duurzamer wijze met het stedelijk waterbeheer dient te worden omgegaan, mede gezien de klimaatveranderingen. Aandachtspunten voor het duurzame stedelijk waterbeheer zijn het minimaliseren van wateroverlast, het realiseren van voldoende waterberging waarbij zoveel mogelijk een ecologische inrichting wordt nagestreefd, het verantwoord afkoppelen van verhard oppervlak en het voorkomen van diffuse verontreinigingen door toepassing van duurzame bouwmaterialen.

De visie is uitgewerkt in een concreet maatregelenplan:

- Het woongenot, de belevingswaarde en de recreatieve mogelijkheden op en in het water voor burgers nemen toe;
- De waterkwaliteit voldoet tenminste aan de algemene milieukwaliteitseisen;
- Het waterhuishoudkundig systeem kent goede aan- en afvoermogelijkheden, waarbij de doorspoelbaarheid en de mogelijkheid om onder normale omstandigheden het waterpeil binnen zekere marges te handhaven, voldoende worden gewaarborgd;
- Het watersysteem is zo ingericht dat het de ontwikkeling van biologisch gezond water bevordert.

Voor ontwikkelingen is het waterbeheerplan van van het Hoogheemraadschap van belang. Ontwikkelingen gaan vaak gepaard met een toename van het verharde oppervlak. In het waterbeheerplan is beschreven hoe het Hoogheemraadschap omgaat met het bergen van oppervlaktewater bij een toenemende verharding van het oppervlak. In zijn algemeenheid geldt verder dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel bij het Hoogheemraadschap vergunning dient te worden aangevraagd op grond van de Keur. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van overstorten, van de hemelwaterafvoer op het oppervlaktewater, het dempen en graven van water en het aanbrengen van verhard oppervlak. De Keur maakt het mogelijk dat het Hoogheemraadschap haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren.

Waterplan Zoetermeer

Het Hoogheemraadschap heeft in samenwerking met de gemeente Zoetermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Waterschap Wilck en Wiericke het Waterplan Zoetermeer opgesteld dat in februari 2002 door de raad is vastgesteld. Het plan wordt in paragraaf 2.4.5 van deze plantoelichting nader toegelicht.

Waterplan Lansingerland

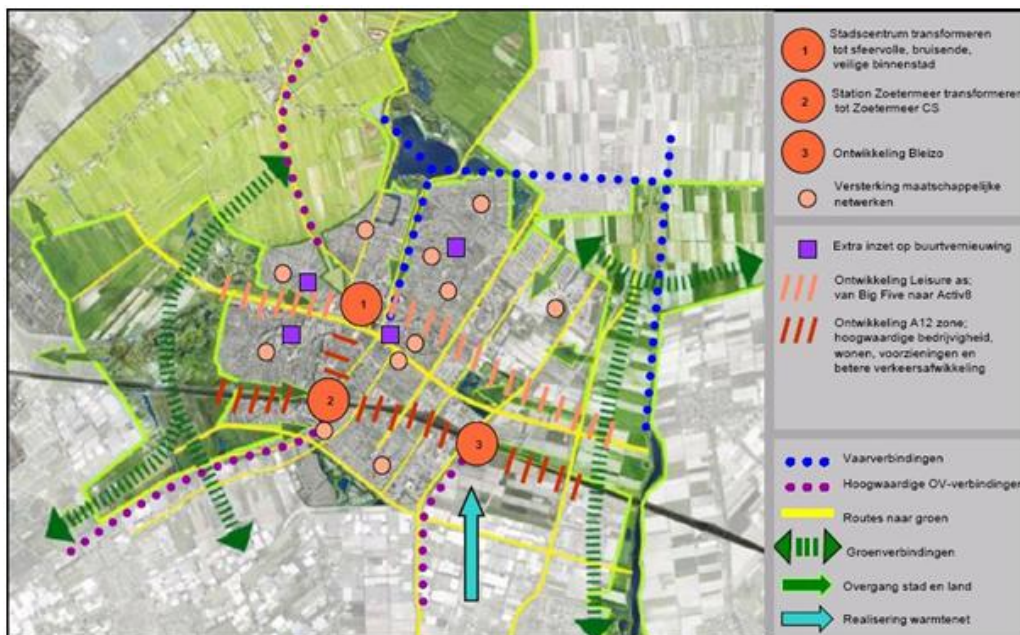
Op 29 april 2010 is het Waterplan vastgesteld. In samenspraak met de Hoogheemraadschappen van Schieland en Krimpenerwaard en Delfland is een Uitvoeringsplan 2010-2015 opgesteld. Dit uitvoeringsplan is 30 juni 2011 door de raad vastgesteld. Het plan wordt in paragraaf 2.5.7 van deze plantoelichting nader toegelicht.

2.4 Gemeentelijk beleid Zoetermeer

2.4.1 Stadsvisie 2030

De Stadsvisie 2030, die op 15 december 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad, verwoordt negen opgaven die in de periode tot 2030 moeten worden opgepakt om als stad voldoende perspectief op een welvarende ontwikkeling te behouden. Daarnaast geeft de Stadsvisie aan welke kansen de gemeente wil benutten om de stad extra perspectief te geven.

In het kader van dit bestemmingsplan is met name de ambitie 'hoogwaardige ov-verbindingen' van belang. Het bestemmingsplan sluit hierbij aan.



Figuur 2.1 Kaart uit de Stadsvisie 2030

2.4.2 Stedelijk Beleidskader Economie (2011)

Op 10 januari 2011 heeft de gemeenteraad het beleidsdocument Stedelijk Beleidskader Economie vastgesteld. De lijn van het huidige economische beleid wordt doorgezet. Het beleid heeft drie doelstellingen:

1. het creëren van werkgelegenheid door middel van het aantrekken van nieuwe bedrijven voor Zoetermeer kansrijke sectoren, het stimuleren van (innovatieve) startende bedrijvigheid, het behouden van bestaande bedrijvigheid en het verbinden van onderwijs met het bedrijfsleven;
2. het realiseren van een aantrekkelijk, gevarieerd en duurzaam vestigingsmilieu voor bedrijven;
3. het aanbieden van een brede, kwalitatief goede en op de toekomst gerichte voorzieningenstructuur (leisure, horeca en detailhandel) in Zoetermeer.

Voor deze doelstellingen afzonderlijk zijn beleidsmaatregelen geformuleerd die in de periode 2010 tot en met 2014 uitgevoerd zullen gaan worden. Het bestemmingsplan voorziet niet in ontwikkelingen die in strijd zijn met het Stedelijk Beleidskader Economie.

2.4.3 Structuurvisie Detailhandel 2006-2010

Met de Structuurvisie Detailhandel 2006-2010 (vastgesteld 18 juni 2007 door de gemeenteraad) geeft de gemeente aan welke ontwikkelingen tot 2010 nodig zijn om de detailhandel gezond te houden en de fijnmazige winkelstructuur in stand te houden. Ontwikkelingen in de detailhandel kunnen daarbij zowel verbeteringen als uitbreidingen betreffen, waardoor de bestaande ruimtelijk-economische winkelstructuur gehandhaafd blijft en waar mogelijk versterkt kan worden. Onder meer door uitbreiding en modernisering van de stedelijke winkelcentra Stadshart, Woonhart en Dorpsstraat wordt gestreefd naar een toename van het (recreatief) winkelen in het centrumgebied van de stad. Ook een betere en meer aantrekkelijke verbinding tussen de bovengenoemde winkelcentra wordt daartoe wenselijk geacht.

In dit bestemmingsplan is niet voorzien in nieuwe detailhandel, behalve stationsgebonden kleinschalige detailhandel.

2.4.4 Hoogbouwvisie (2004)

De Hoogbouwvisie geeft antwoord op de vragen waar in de stad hoogbouw -gebouw van 30 meter of hoger- mogelijk, gewenst of ongewenst is. In de visie zijn aan de verschillende zones, knooppunten en assen in de stad maximale bouwhoogten toegekend. De visie laat zich daarmee kenschetsen als een “zoneringsplan” en is uitdrukkelijk geen locatieonderzoek. Dit betekent dat initiatieven voor hoogbouw -ook al is deze gesitueerd in de aangegeven zones en ook al wordt voldaan aan de opgenomen indicatieve maximale bouwhoogten- altijd moeten passen in een voor die locatie op te stellen stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan. De consequenties van hoogbouw voor de omgeving (o.a. windhinder, bezonning, uitzicht, privacy en zichtlijnen) moeten in deze planvormen aan de orde komen.

In dit bestemmingsplan is niet voorzien in het realiseren van hoogbouw.

2.4.5 Waterplan Zoetermeer (2002)

Het Waterplan Zoetermeer is opgesteld door de gemeente Zoetermeer tezamen met het voormalige waterschap Wilck en Wiericke (dat inmiddels deel uitmaakt van het Hoogheemraadschap van Rijnland) en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. De doelstelling van het Waterplan Zoetermeer is het behouden en versterken van een duurzaam watersysteem. Kortom een watersysteem dat betrouwbaar, levend en boeiend is. Om ook in de toekomst een veilig en goed functionerend watersysteem in Zoetermeer te behouden, moet meer ruimte voor water worden gerealiseerd. In het Waterplan Zoetermeer is afgesproken dat bij herontwikkeling gestreefd wordt naar het realiseren van extra water in het gebied dat (her)ontwikkeld wordt. In het stedelijk gebied wordt daarnaast ingezet op het vertragen van piekafvoeren, onder meer door het toepassen van open verharding of het realiseren van vegetatiedaken.

Een ander aandachtspunt uit het Waterplan is de waterkwaliteit. De kaderrichtlijn water (KRW) voorziet in het verbeteren van de waterkwaliteit. Er wordt gestreefd naar een waterkwaliteit, die minimaal voldoet aan de landelijk geldende normen en ook een aantrekkelijk leefgebied vormt voor plant en dier. Hiervoor is het van belang dat geen uitlogende, milieubelastende materialen, zoals zink, koper en lood, worden toegepast in oppervlakken welke direct of via het schoonwaterriool afwateren naar het oppervlaktewater.

Lange duikers hebben een negatief effect op de waterkwaliteit, omdat het water aan licht en lucht onttrokken wordt. Bovendien is het water in duikers niet zichtbaar. In het Waterplan wordt er dan ook naar gestreefd waterpartijen zoveel mogelijk via open water met elkaar te verbinden.

In paragraaf 5.5 wordt ingegaan op de wijze waarop in dit bestemmingsplan rekening is gehouden met het aspect water.

2.4.6 Milieubeleidsplan (2005)

Het Milieubeleidsplan, dat op 31 januari 2005 is vastgesteld door de gemeenteraad, heeft als algemene doelstelling: het realiseren van een duurzame ontwikkeling, het zoeken naar oplossingen en/of maatregelen waarmee de leefbaarheid voor de huidige en toekomstige bewoners, hier en elders wordt gediend. Aspecten van duurzaamheid zijn een volwaardige afwegingsfactor bij alle gemeentelijke (beleids)beslissingen. Er wordt gestreefd naar een ruimtelijke inrichting binnen de compacte stad waarin leefbaarheid, integratie van functies en meervoudig ruimtegebruik centraal staan. De fysieke groei van Zoetermeer heeft tot nog toe op een grotendeels duurzame manier plaatsgevonden (dat wil zeggen er is rekening gehouden met lokale milieuaspecten). De uitdaging naar de toekomst toe is om deze kwaliteiten te behouden en waar mogelijk verder uit te bouwen.

In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de wijze waarop in dit bestemmingsplan rekening is gehouden met het milieu en leefomgeving.

2.4.7 Actieplan Verkeersveiligheid (2013)

Het Actieplan Verkeersveiligheid beoogt om met concrete projecten invulling te geven aan het verder verbeteren van de verkeersveiligheid. De projecten zijn onderverdeeld naar participatie, voorlichting, handhaving, educatie en infrastructuur. Het Actieplan Verkeersveiligheid is in 2013 door de gemeenteraad vastgesteld.

2.4.8 Actieplan Fiets (2014)

Het doel van het Actieplan Fiets 2014 is het bevorderen van het fietsgebruik in en rondom Zoetermeer en het verbeteren van de kwaliteit van het netwerk van fietspaden. Het Actieplan Fiets 2014 geeft een integrale visie op de fietsroutes in Zoetermeer, waarbinnen onder andere voorstellen worden gedaan ter verbetering van de het fietsnetwerk in Zoetermeer en welke nieuwe plannen voor het fietsverkeer ontwikkeld kunnen worden. In het Actieplan Fiets 2014 is het fietsnetwerk onderverdeeld in drie functies: hoofdnet, verbindend net en ontsluitend net. Nabij het plangebied bevinden zich hoofdnetfietsroutes langs de Bleiswijkseweg (vrijliggend tweerichtingenfietspad) en parallel aan de A12 (vrijliggend tweerichtingenfietspad) welke onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnet. Het tweerichtingenfietspad langs de A12 maakt eveneens onderdeel uit van het regionale fietsnetwerk en de 'fietsnelweg' tussen Gouda en Den Haag. In het lokale Actieplan Fiets en het provinciale beleid is een nieuwe hoofdfietsroute opgenomen die binnen het onderhavige bestemmingsplan mogelijk is. Deze nieuw te realiseren hoofdnetfietsroute zal worden gerealiseerd tussen de Bleiswijkseweg/Van Tuylpark aan de noordzijde van de A12 en het Lansingpad aan de zuidzijde van de A12 en via het viaduct van Bleizo de A12 en de spoorlijn kruisen.

2.4.9 Nota Mobiliteit Zoetermeer (2005)

De Nota Mobiliteit Zoetermeer biedt het kader om de komende jaren invulling te geven aan het verkeers- en vervoersbeleid. De nota analyseert voor welke uitdagingen Zoetermeer staat, nu en in de toekomst. De aanwezige en de te verwachten knelpunten zijn hierin betrokken, evenals de daarbij behorende oplossingsrichtingen. De nota beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid tot 2010 en geeft een doorkijk naar 2025. Vanuit een realistische aanpak, voortbouwend op en optimaal gebruikmakend van de kwaliteiten van Zoetermeer is een uitvoeringsprogramma opgesteld. Momenteel werkt Zoetermeer aan een nieuwe Mobiliteitsvisie 2030 als vervanging van de Nota Mobiliteit. Deze Mobiliteitsvisie 2030 wordt naar verwachting in 2016 vastgesteld.

In de Nota Mobiliteit is een nieuwe vervoersknoop ten oosten van Zoetermeer voorzien.

2.4.10 Standaard verkeerskundige randvoorwaarden voor verkeersregelinstanties (2008)

Het gemeentelijk beleid met betrekking tot verkeer en vervoer staat beschreven in de 'Nota Mobiliteit Zoetermeer'. Mede op basis van deze nota over mobiliteit kunnen een aantal algemene randvoorwaarden en uitgangspunten voor verkeersregelinstanties en kruispunten worden gedefinieerd. In de Standaard verkeerskundige randvoorwaarden voor verkeersregelinstanties 2008 zijn deze standaard verkeerskundige bepalingen en randvoorwaarden vastgelegd.

Indien het verkeer op een kruispunt moet worden geregeld, is het uitgangspunt dat, daar waar mogelijk, voor een rotonde wordt gekozen. Hierop zijn uitzonderingen van toepassing. De belangrijkste zijn:

- terughoudend omgaan met toepassen van een meerstrooksrotonde bij kruisend langzaam verkeer. Met twee stroken oprijden is mogelijk; met twee stroken afrijden is niet acceptabel. Geen rotondes (zonder VRI) op de hoofdwegen (H-structuur), behoudens mogelijk op 'uitlopers';
- op de hoofdwegen (H-structuur) geldt doorstroming als belangrijk uitgangspunt en worden rotondes bij voorkeur niet gerealiseerd. Bij rotondes is het namelijk niet mogelijk om op de gewenste doorstroming te sturen (meer groen, koppeling, groene golf) en kunnen openbaar vervoer en hulpdiensten niet met prioriteit worden afgewikkeld.

2.4.11 Parkeerbeleid (2012)

Op 21 mei 2012 heeft de gemeenteraad de Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer en de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels opgesteld. Deze nota's vervangen het vorige parkeerbeleid uit 2005.

Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer

De Integrale kaderstellende beleidsnotitie (auto)parkeren Zoetermeer geeft uitwerking aan het parkeerbeleid. Als basis voor het nieuwe parkeerbeleid in Zoetermeer geldt: 'vraagvolgend' waar dat kan en 'sturend' waar dat moet. Met andere woorden: parkeerplaatsen realiseren op die plaatsen waar daar behoefte aan is én er de mogelijkheden zijn (ruimtelijk en financieel) en sturen op het gebruik van beschikbare parkeerplaatsen waar de vraag naar parkeercapaciteit groter is dan het aanbod en uitbreiding van parkeercapaciteit niet aan de orde is. In deze beleidsnotitie is vastgelegd hoe zal worden omgegaan met parkeervraagstukken in de bestaande stad. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar verschillende gebruikersgroepen zoals bewoners, bezoekers en werknemers.

Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels

In de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels zijn voor uiteenlopende functies en voorzieningen parkeernormen opgenomen. Bij de parkeernormen is veelal sprake van een bandbreedte en kan per situatie bepaald worden welke norm binnen de bandbreedte het meest geschikt is. De parkeernormen worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen. Het parkeernormenbeleid van de gemeente Zoetermeer is dan ook bedoeld om parkeeroverlast door nieuwe ontwikkelingen te voorkomen. Er zijn echter altijd situaties die enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de parkeernormen. Hiertoe bevat de nota uitvoeringsregels welke kunnen worden toegepast. De parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente. Indien nader onderbouwd, bestaat de mogelijkheid om af te wijken van de parkeernormen. Bij nieuwe ontwikkelingen geldt dat parkeercapaciteit zoveel mogelijk binnen de ontwikkelkavel (op eigen terrein) moet worden aangelegd. Als dat in alle redelijkheid en billijkheid niet lukt, dan kan gekeken worden of de gemeente binnen de kaders van de overige beleidsuitgangspunten de restvraag aan parkeerplaatsen in het openbare gebied kan realiseren.

2.4.12 Visie Openbare Ruimte (2008)

De Visie Openbare Ruimte 2008 is vastgesteld voor de middellange termijn en verwoordt alle belangrijke uitgangspunten voor de openbare ruimte in Zoetermeer. In de VOR zijn de doelstellingen voor de openbare ruimte afgestemd met andere beleidsterreinen en relevante beleidsnota's (waaronder de Stadsvisie, Stadsnatuurplan). De VOR stelt als doel een vitale, veilige, plezierige, (be)leefbare, duurzame ingerichte en goed beheerbare openbare ruimte voor iedereen die er gebruik van maakt.

2.4.13 Welstandsnota 2010

In maart 2010 is de Welstandsnota Zoetermeer van kracht geworden. Er worden in de welstandsnota drie beleidsniveaus onderscheiden (intensief, regulier en luw). Deze drie niveaus geven de kwalitatieve ambities en de mate van vrijheid aan in het omgaan van de bestaande structuur en en het bebouwingsbeeld, stedenbouwkundig en architectonisch.



Figuur 2.2 Welstandsniveaukaart

Binnen het plangebied is ter plaatse van de nieuwe vervoersknoop sprake van intensief welstandsbeleid. Het betreft het gebied 'Snelweg, Hoofdwegenstructuur, Randstadrail (14)'. Over de Bleizoknoop is opgenomen: "De 'Bleizo' knoop en een nieuw openbaar vervoerknooppunt in ontwikkeling zijn in combinatie met de oostelijke A-12 aftakking als subknoop de hoofdentree tot de stad aan de oostkant. Een stedenbouwkundig plan voor deze gebiedsontwikkeling is in wording. Er is een onderling verband met de bestaande knoop A-12 – Oostweg."

Er gelden aanvullende specifieke (gebieds)criteria, namelijk het zich rekenschap geven van:

1. de karakteristieken van het onderdeel van het hoofdwegenstelsel en de gewenste ontwikkelingen;
2. de betekenis van stadsentrees, knopen en stadsranden, in juiste onderlinge verhouding;
3. het belang van een stedelijk front en de daarbij horende ensemblewerking, in goed evenwicht met de individuele plaats en kwaliteit van een gebouw als onderdeel van een compositie;
4. de onderlinge verhouding tussen weg en bebouwing, begroeiing of openheid van de omgeving;
5. een ordelijke terreinaanleg, met goede vormgeving (vooral van parkeeroplossingen en zichtbare opslag);
6. zichtlocaties waarop een al te nadrukkelijke confrontatie met bedrijven schadelijk kan werken op het gewenste rustige stadsbeeld;
7. de gemoderniseerde RandstadRail en de vormgevingsconsequenties voor het bouwen in de omgeving van de haltes.

2.4.14 Nota Grondbeleid 2011

De gemeenteraad heeft op 3 oktober 2011 de Nota Grondbeleid 2011 “Veranderde stad, nieuwe koers, nieuw beleid” vastgesteld. De nota Grondbeleid schetst de uitgangspunten van het grondbeleid van de gemeente Zoetermeer, binnen de kaders van het ruimtelijk en sectoraal beleid. In de nota staat hoe de gemeente omgaat met grondverwerving, gronduitgifte, kostenverhaal en risicomanagement. Ook staat in de nota hoe ruimtelijk-fysieke ontwikkelingen financieel worden beheerd. Ten slotte is in de nota vastgelegd hoe winst uit het Grondbedrijf wordt genomen en op welke manier de gemeente verliesgevendende projecten financiert.

2.4.15 Groenkaart Zoetermeer

De Groenkaart heeft een relatie met twee andere beleidsdocumenten. Gelijktijdig met de Groenkaart is ook de Visie Biodiversiteit vastgesteld en in 2011 is het Bomenbeleid vastgesteld door de gemeenteraad. Samen vormen deze documenten als het ware de 'groentriologie' van Zoetermeer.

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

- gerichte kwaliteitsimpulsen voor de parken;
- het versterken van de samenhang van de groene ruimte;
- het verbeteren van de bereikbaarheid en vindbaarheid van de parken;
- het verhogen van de biodiversiteit.

Om deze groene ambitie te realiseren zijn de vier deelambities uitgewerkt:

- gerichte kwaliteitsimpulsen voor de parken;
- het versterken van de samenhang van de groene ruimte;
- het verbeteren van de bereikbaarheid en vindbaarheid van de parken;
- het verhogen van de biodiversiteit.

Op de kaart 'wensbeeld verkenningennota' is het deel ten noorden van de A12 aangeduid als 'versterken ecologische verbinding randstadrail' en ten zuiden van de A12 als 'versterken recreatieve route'. De gehele zone aan de oostzijde van Zoetermeer is aangeduid als 'versterken ecologische verbinding' en 'verbeteren ecologische kwaliteit watergangen'. De zone langs de A12 is aangeduid als versterken groene corridor A12/spoor'.

De Flora- en faunawet regelt de bescherming, zoals natuurcompensatie, voor plant- en diersoorten. Dit is voor Zoetermeer vastgelegd in de gedragscode van de gemeente Zoetermeer in het kader van de Flora- en faunawet. Aanvullend op de werking van de Flora- en faunawet kiest de gemeente Zoetermeer voor nadere spelregels bij ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met een groene bestemming.

Bestemmingsplannen zijn het instrument van de gemeente om onderscheid te maken tussen gewenste en ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen. De spelregels zijn opgesteld om toe te passen bij afwijkingen van het bestemmingsplan die ten koste gaan van groen. Het wijzigen van een bestemming vraagt om een integrale afweging van het college en de gemeenteraad. De spelregels zijn niet opgesteld om ontwikkelingen onmogelijk te maken. Ze zijn opgesteld om waarde en diversiteit van het groen te behouden en waar mogelijk te versterken, als een 'groenbalans' op het niveau van de stad. Primair onderscheid betreft de indeling in regiogroen, stadsgroen en wijk- en buurtgroen. Deze indeling is typerend voor de groenfuncties in de stad en voor het type ontwikkelingen dat per gebied passend is. Op de Groenkaart is de zone langs de A12 aangeduid als 'Stadsgroen hoog dynamisch' en de zone aan de oostzijde van Zoetermeer als 'regiogroen'.

Het regionaal groen is primair bedoeld voor buitenrecreatie, zoals wandelen, fietsen, paardrijden, struinen, skaten, (natuurlijk) spelen, strand, horeca, waterrecreatie, dagkampeerterrein, vissen, honden losloopegebied en de daarbij horende ontsluiting en parkeren. Functies die aansluiten bij dit gebruik en/of dit gebruik bevorderen zijn mogelijk, mits het karakter en de draagkracht van het gebied dit toelaat en onder voorwaarde van groencompensatie. Deze financiële compensatie wordt berekend met

de gemeentelijke generieke rekenmethode. Een afweging is daarnaast wat het maatschappelijk belang van de ontwikkeling is.

In de hoogdynamische gebieden (stadsgroen) gaat het om grootschaligere functies, zoals woningbouw, (gebouwde) recreatievoorzieningen, kantoren, herstructurering en dergelijke. De verbindende functie voor natuur en recreatie moet hier gewaarborgd blijven en waar mogelijk verbeterd. Groencompensatie gaat in dit geval in eerste instantie om investeren in een goede openbare ruimte met sterke verbindingen en meer geconcentreerd groen met een hogere kwaliteit. Dit wordt meegenomen in de betreffende grondexploitatie en/ of een anterieure overeenkomst op basis van een stedenbouwkundig plan of gebiedsvisie.

Hiermee zal rekening moeten worden gehouden in het bestemmingsplan. Als het fietspad wordt gerealiseerd in deze zone zal bij de uitvoering moeten worden bekeken dat de kwaliteit van deze verbinding niet verslechtert. De bestemmingen verzetten zich niet tegen de maatregelen om groen aan te brengen. In paragraaf 4.2 is de landschappelijke inpassing beschreven.

2.5 Gemeentelijk beleid Lansingerland

2.5.1 Lansingerland op weg naar 2040

De toekomstvisie heeft verschillende doelen. Door de toekomst van de gemeente vast te stellen vindt automatisch een afstemming van het beleid van de voormalige gemeenten Bergschenhoek, Bleiswijk en Berkel en Rodenrijs op elkaar plaats. Om tot eenduidig beleid voor de gehele gemeente te komen is het van belang de tijdshorizon verder te leggen dan één of twee collegeperiodes. Verder dient de toekomstvisie als voorbereiding op de structuurvisie. Sinds 1 juli 2008 is elke gemeente verplicht een structuurvisie op te stellen. Een structuurvisie beschrijft het ruimtelijk beleid waaraan bestemmingsplannen worden getoetst. Een laatste aanleiding is dat op rijksniveau de visie voor 2040 op de Randstad wordt ontwikkeld. De gemeente Lansingerland laat met de toekomstvisie zien welke positie zij wil innemen in de Randstad van 2040.

Tussen de economische knooppunten in de netwerkstad Haaglanden-Rotterdam wordt door verschillende partijen het vervoersnet Stedenbaan ontwikkeld. Het station Bleizo in het noorden van de gemeente gaat hier deel van uitmaken.

2.5.2 Structuurvisie Lansingerland (2010)

Met de structuurvisie geeft de gemeente Lansingerland de gewenste ruimtelijke ontwikkeling tot 2025 en een doorkijk naar de lange termijn. De structuurvisie betreft de ruimtelijke uitwerking van de toekomstvisie.

De ambitie voor de gemeente Lansingerland is:

- aantrekkelijk suburbaan wonen;
- leefbaar, zorgzaam en met eigen identiteit;
- ontspannen groene en recreatieve gemeente;
- een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en het verder ontwikkelen van de greenport.

Duurzaamheid en een goede ontsluitingsstructuur zijn daarbij randvoorwaarden.



Figuur 2.3 Uitsnede structuurvisie Lansingerland

De vervoersknoop is op de structuurvisiekaart aangewezen als 'knooppuntontwikkeling HOV Bleizo' en de beoogde ov-verbinding rondom de vervoersknoop zijn aangeduid op de structuurvisiekaart. Voor het personenvervoer in de toekomst wordt sterk ingezet op het openbaar vervoer. Het station Bleizo neemt hierbij een belangrijke plaats in. Bleizo wordt een van de belangrijkste verkeersknooppunten van de gemeente, maar ook van de regio. Vanwege de aanhoudende files op de A12 richting Den Haag is het een uitstekende locatie om een groot transferium aan te leggen. Automobilisten kunnen hier vanaf de A12 hun auto parkeren en overstappen op de trein richting grote steden, of op de Oosterheemlijn naar Zoetermeer Forepark. De beoogde ontwikkeling sluit daarmee aan op de ambities van de structuurvisie.

2.5.3 Economische visie 2011-2016

In de Toekomstvisie 2040 en Structuurvisie 2025 verwoordt de gemeente haar lange termijn ambities op het gebied van wonen, werken, recreëren en sociale samenhang. De gemeente heeft behoefte aan een samenhangende visie op het economisch beleid voor de korte en middellange termijn. Dit beleid is verwoord in de economische visie 2011-2016 'Focus op Ondernemen'.

Vervoersknoop Bleizo

De gemeente Lansingerland hecht grote waarde aan een goed en dicht openbaar vervoernetwerk. Met de realisatie van het stedenbaanstation Bleizo wordt Lansingerland onderdeel van het regionale spoor- en lightrailnetwerk. Bij het station komt een transferium waarmee het wegennet ontlast wordt. De ZoRo-lijn verbetert de noord-zuid verbinding in Lansingerland. Tevens biedt deze voor Lansingerland en de wijk Oosterheem in Zoetermeer de mogelijkheid om over te stappen op de trein richting Den Haag en richting Utrecht.

2.5.4 Welstandsnota

Op 26 april 2012 is de Welstandsnota vastgesteld. De nota vervangt de gezamenlijke Welstandsnota van de voormalige gemeenten Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs uit 2004. De nieuwe welstandsnota gaat uit van gebiedsgerichte en objectgerichte criteria die worden gehanteerd bij het realiseren en/of verbouwen van objecten. De welstandscriteria vormen de relatie met de omgeving, het bouwplan en de detaillering. Het welstandsbeleid van Lansingerland is uitgewerkt op basis van vier welstandsniveaus:

- welstandsvrij
- vrij met excessenregeling
- licht
- bijzonder



Figuur 2.4 Uitsnede welstandsniveaus

De locatie van de nieuwe vervoersknoop heeft het welstandsniveau 'bijzonder' en heeft daarnaast de aanduiding 'ontwikkelingsgebied'. Bij het welstandsniveau 'bijzonder' is de welstandsbeoordeling gericht op het stimuleren van de beeldkwaliteit, in alle facetten. De gemeente wil hier duidelijke regie voeren op de ruimtelijke kwaliteit. Bleizo en Prisma vallen onder de ontwikkelingsgebieden. De welstandscriteria zijn opgenomen in de beeldkwaliteitplannen. Na uitontwikkeling worden beheercriteria in de welstandsnota opgenomen.

Bij nieuwe ontwikkelingen en/of verbouwingen worden bouwplannen getoetst aan de Welstandsnota.

2.5.5 Milieubeleidsplan

Het milieubeleidsplan biedt een kader voor de milieuwerkzaamheden, bevat concrete doelstellingen en zorgt dat de milieuwerkzaamheden voor de komende 4 jaar gestructureerd uitgevoerd gaan worden. De gemeente Lansingerland streeft naar duurzame ontwikkeling. Er is sprake van duurzame ontwikkeling als bij elke beslissing op elk niveau een evenwichtige afweging wordt gemaakt ten aanzien van de gevolgen voor mens, milieu en economie. Daarbij komt dat het totaal aan beslissingen continu zou moeten leiden tot een balans tussen deze belangen. Duurzame ontwikkeling kent drie invalshoeken: het houdt rekening met de mens ('people'), met het milieu ('planet') en met de economie ('profit'). Duurzame ontwikkeling betekent: duurzaam inrichten, duurzaam ondernemen en duurzaam handelen. Wat betreft deze beleidslijn hoeft de gemeente niet op nul te beginnen, op veel vlakken is er al aandacht voor duurzame ontwikkeling.

De beleidsdoelstellingen uit het milieubeleidsplan kunnen worden uitgevoerd binnen het onderhavige bestemmingsplan.

2.5.6 Visie Groen en Recreatie

De visie bevat voorstellen voor de aanleg van een samenhangende schil van groen- en recreatiegebieden rondom de woonkernen van Lansingerland. In deze schil zijn doorlopende fiets- en wandelroutes voorzien, wordt ingezet op een verruiming van het aanbod van recreatie- en vrijetijdsvoorzieningen en op een goed beheer van de groen- en recreatiegebieden. De gemeente kan zich daarmee als groene recreatieve gemeente positioneren te midden van de haar omliggende steden. De verwezenlijking van de opgaven die uit de visie voortvloeien dragen ook bij aan de doelstellingen van de voormalige Stadsregio Rotterdam Rijnmond, zoals de totstandbrenging van de groenblauwe slinger.

Sommige in de visie genoemde ontwikkelingen hebben - sinds het uitkomen van de visie in juli 2009 - (deels) al plaatsgevonden. Zo maakt Lansingerland deel uit van het fietsknooppuntennetwerk Rotterdam en zijn het Hoekse Park en het Annie M.G. Schmidtpark verder ontwikkeld. Verder is er een onderzoek gedaan naar de hippische sport in de gemeente.

Gebieden

De gemeente Lansingerland heeft in totaal elf grotere groen- en recreatiegebieden. Tien van de elf gebieden zijn onderdeel van de stadsregionale groenstructuur. De gebieden spelen een belangrijke rol voor de inwoners van Lansingerland en zijn medebepalend voor de identiteit van de gemeente.

De elf groen- en recreatiegebieden in Lansingerland zijn terug te brengen tot vier onderscheidende typologieën: stadspark Landscheidingspark, regiopark Rottemeren, landschapspark Berkel-Pijnacker en groenzone Zuidrand Lansingerland. De vier typologieën bieden Lansingerland een rijk en afwisselend aanbod. Uitgangspunt is om de onderscheidende karakteristieken te koesteren.

In de Visie Groen en Recreatie zijn voor het plangebied geen bijzondere waarden toegekend. De uitvoering van het plan is niet in strijd met de Visie Groen en Recreatie.

2.5.7 Waterplan Lansingerland

Het doel van het waterplan Lansingerland is het maken van afspraken, waarmee een robuust, veilig en duurzaam watersysteem gerealiseerd kan worden. Dit watersysteem moet voldoen aan landelijke en Europese normen en moet gebaseerd zijn op een gezamenlijke visie van gemeente en Hoogheemraadschappen. Onderdelen hiervan zijn:

- een samenhangende beschouwing van de ambities, ruimtelijke ontwikkelingen en (water)problemen;
- een integrale (ruimtelijke) visie op het grondwater, oppervlaktewater en riolering;
- een concreet maatregelenpakket voor de realisatie van maatregelen.

De doelgroep van het Waterplan bestaat uit bestuurders van de gemeente en de Hoogheemraadschappen, bewoners, beleidsmakers en beheerders. Het Waterplan heeft geen wettelijke status, maar fungeert als koepelplan en integraal kader voor afspraken over watermaatregelen tussen gemeente en Hoogheemraadschappen.

In paragraaf 5.5 wordt nader ingegaan op de wijze waarop in dit bestemmingsplan rekening is gehouden met het aspect water.

2.5.8 Groenstructuur Lansingerland

De gemeente wil een aantrekkelijke gemeente zijn om in te wonen, te werken en te recreëren. Zij wil een groene gemeente zijn met een groenstructuur waarin veel te beleven is, die mensen, dieren en planten met elkaar verbindt. Ook wil de gemeente een mooie groenstructuur waarin het groen duurzaam behouden wordt. De Groenstructuur Lansingerland 2015-2025 vervult deze wensen en biedt kansen en kaders voor het behouden en bouwen aan groenstructuren.

Het doel van de Groenstructuur Lansingerland 2015-2025 is het vaststellen van een beleidskader voor het beschermen en ontwikkelen van groene structuren in Lansingerland voor de periode tot 2025. Het vormt tevens een toetsingskader voor het beoordelen van ruimtelijke plannen en projecten. De Groenstructuur Lansingerland 2015-2025 zet in op het ontwikkelen van een duurzaam groenbeleid met het behoud van bestaand groen, ontwikkeling van een duurzaam bomenbestand, versterking van ecologische waarden en biodiversiteit en de vergroting van de samenhang tussen groene en blauwe structuren.

De grens tussen Lansingerland en Zoetermeer is ter plaatse van het plangebied aangeduid als 'Landscheiding'. De Landscheiding is een belangrijke groenstructuur door het midden van de gemeente. Historisch gezien was de Landscheiding geen sterk, ruimtelijk markant element. Het was een kade in het landschap en het markeerde de grens tussen twee watersystemen, en daarmee tussen twee waterschappen. In de huidige tijd is de omgeving van de Landscheiding sterk verstedelijkt en de structuur van de Landscheiding gefragmenteerd. Het landschap en de Landscheiding zijn soms krachtig en zichtbaar aanwezig en op andere delen is deze nauwelijks nog herkenbaar.

Uitgangspunten:

- behoud, versterken en ontwikkelen van een robuuste groenstructuur;
- versterken herkenbaarheid en recreatieve kwaliteit van de dwarsverbanden;
- behoud, versterken en ontwikkelen landschappelijke karakteristieken;
- respect voor oorspronkelijke, cultuurhistorische lijnen (leesbaarheid landschap);
- het creëren en versterken van eenheid en samenhang;
- versterken herkenbaarheid en verbetering oriëntatie;
- behoud en versterken recreatieve en ecologische kwaliteit van de groenstructuren.

Voor de inrichting betekent dit:

- bomen: behoud en ontwikkelen stevige bomenrij aan twee zijden van de kade, bij ruimtegebrek aan een zijde bomenrij toepassen, bij aanplant inheemse soorten toepassen.
- beplantingen: geen toepassing heesters en bosplantsoen, bestaande heesters en bosplantsoen omvormen naar extensief gras.
- gras: extensief gras waar het kan, ruig gras waar het moet.
- oevers: behoud en ontwikkelen oevervegetatie, bij voldoende ruimte omvormen naar natuurvriendelijke oevers.
- ecologie: bomenrij als onderdeel van de vleermuizenroute, ontwikkeling oevervegetatie en/ of natuurvriendelijke oevers.

Hiermee zal rekening moeten worden gehouden bij de uitvoering van het bestemmingsplan. De bestemmingen verzetten zich niet tegen de maatregelen om groen aan te brengen. In paragraaf 4.2 is de landschappelijke inpassing beschreven.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Huidige situatie

De Verlengde Oosterheemlijn is inmiddels doorgetrokken tot aan de A12. Rondom het gebied liggen verschillende bedrijventerreinen. Op de gemeentegrens ligt de landscheiding/polderkade. Ten zuiden van de A12 heeft het gebied een groene invulling. Voor het overige wordt het gebied gekenmerkt door de A12 en de spoorwegverbinding Den Haag - Gouda.

3.2 Communicatieverkeer en nutsvoorzieningen

In het plangebied bevinden zich enkele nutsvoorzieningen c.q. communicatievoorzieningen die van belang zijn.

Ten zuiden van de A12 bevindt zich een drietal watertransportleidingen met een doorsnede van 500, 1400 en 1600 mm.

Ten noorden van de A12 bevindt zich een hogedruk rioolpersleiding. Ten noorden van de rijksweg bevindt zich ook een bed van 150 kV-kabels, deels liggend in een boring en deels liggend in een tracé gelegen net onder maaiveld.

Ten zuiden van de A12 bevindt zich een hogedruk aardgastransportleiding met een bedrijfsdruk van 40 bar. Ten zuiden en ten noorden van de A12 bevindt zich een CO₂-transportleiding met een bedrijfsdruk van maximaal 22 bar. Ten zuiden van de A12 bevindt zich een hogedruk kerosinetransportleiding met een bedrijfsdruk van 80 bar. Voor de externe veiligheidsaspecten vanwege deze drie leidingen wordt verwezen naar paragraaf 5.7. Tabel 3.1 bevat een overzicht van de in het plangebied aanwezige planologisch relevante leidingen.

Tabel 3.1. Overzicht planologisch relevante leidingen in het plangebied

Type leiding	Medium	Diameter (uitwendig)	Bar
DPO-leiding	K2-kerosine	324 mm	80
hogedruk gasleiding	Aardgas	219,1 mm en 323,9 mm	40
CO ₂ -leiding	Koolstofdioxide	660 mm	22
BAL 1-leiding	Water	1400 mm	-
BAL 2-leiding	Water	1600 mm	-
rond 500 waterleiding	Water	500 mm	-
TenneT 150 kV	Stroom	-	-
Rioolleiding	Afvalwater	400 mm	-

De leidingen zijn, met inbegrip van een strookbreedte van 5 m aan weerszijden (9 m voor de BAL-leidingen), voorzien van een toepasselijke dubbelbestemming.

3.3 Cultuurhistorie en archeologie

Zoetermeer

Voor een deel van de Landscheiding geldt volgens de gemeentelijke archeologische beleidskaart een hoge archeologische verwachting. Volgens gemeentelijk beleid is een beschermende regeling in het bestemmingsplan echter niet nodig, omdat het betreffende dijkprofiel reeds voldoende is gedocumenteerd.

Lansingerland

Uit door The Missing Link uitgevoerd onderzoek blijkt dat het zuidoostelijke deel van het plangebied archeologische (verwachtings)waarde heeft (zie bijlage 2). Hier is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen. Booronderzoek wordt geadviseerd voor bodemingrepen groter 1.000 m² en dieper dan 4,2 m onder maaiveld.

Het plan voorziet in Lansingerland niet in activiteiten die nader archeologisch onderzoek vragen. In het zuidoostelijk deel plangebied vinden geen bodemingrepen dieper dan 4,2 m onder maaiveld plaats.

Hoofdstuk 4 Beschrijving plan

4.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is deels consoliderend en deels ontwikkelingsgericht. Het consoliderende deel heeft betrekking op het deel van de Verlengde Oosterheemlijn dat reeds is aangelegd. Het vigerende bestemmingsplan Verlengde Oosterheemlijn 2007 vormt het uitgangspunt voor de bestemmingslegging. De bestemmingslegging is ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan wel gedetailleerder gemaakt, gebaseerd op de feitelijk aanwezige situatie.

In de navolgende paragrafen wordt ingegaan op de nieuwe ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

4.2 Nieuwe ontwikkelingen

De ontwikkeling die dit bestemmingplan mogelijk maakt betreft de vervoersknoop Bleizo en heeft de volgende scope:

- NS-station Bleizo;
- RandstadRail-halte Bleizo (inclusief toeleidende infra vanaf het huidige eindpunt van de Verlengde Oosterheemlijn;
- voorpleinen aan de noord- en zuidzijde;
- P&R-voorzieningen;
- fietsvoorzieningen;
- combibrug voor fietsers en voetgangers over de A12 en het hoofdspoor;
- bushalte aan de noord- en zuidzijde;
- toeleidende bus- en auto-infrastructuur.

Voordelen voor de reizigers zijn:

- voor zo'n 70.000 inwoners van Lansingerland en Zoetermeer kan de reistijdwinst met het openbaar vervoer oplopen tot 25 minuten;
- de vervoersknoop verbindt de vervoersnetwerken van Den Haag, Rotterdam en Zoetermeer. Daarmee is een groter deel van Haaglanden en Stadsregio Rotterdam met het openbaar vervoer goed bereikbaar;
- het openbaar vervoer naar Midden-Holland verbetert door aansluiting op Qliner (snelbus);
- door de P&R met 700 à 800 gratis parkeerplekken wordt overstappen op het OV voor automobilisten aantrekkelijker. Files op de A12 kunnen zo afnemen.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu onderschrijft de regionale wens tot realisering van de vervoersknoop en werkt hieraan mee. Vanuit het oostelijk deel van Zoetermeer is de vervoersvraag al voldoende om de vervoersknoop te realiseren.

Het ontwerp

De vervoersknoop vindt aan beide zijden van het spoor en snelweg zijn aansluiting met het maaiveld. Aan beide zijden zijn basisvoorzieningen opgenomen zoals P&R-terreinen, taxistandplaatsen en kiss&ride voorzieningen. Op de voorpleinen is een autoluw gebied gemaakt, waardoor de voetganger zich veilig kan verplaatsen.



Figuur 4.1 Visualisatie van de toekomstige vervoersknoop

Voorplein Zuid

Op het Voorplein Zuid bevinden zich de bushaltes voor de ZoRo-bus. Deze zijn aan de rand van het plein gesitueerd, maar via het voorplein loopt een heldere route naar de interwijkverbinding en het station. De bestaande fietsverbindingen, evenwijdig aan het spoor en het fietspad op de landscheiding, worden gehandhaafd. Het doorgaande fietspad is omgelegd over het voorplein. Vanaf dit fietspad is het mogelijk toegang te krijgen tot de half overdekte fietsenstalling. Door de toevoeging van gras en bomen krijgt het voorplein een warme uitstraling. De laanbeplanting wordt doorgezet op het voorplein.



Figuur 4.2 Visualisatie Voorplein Zuid

Voorplein Noord

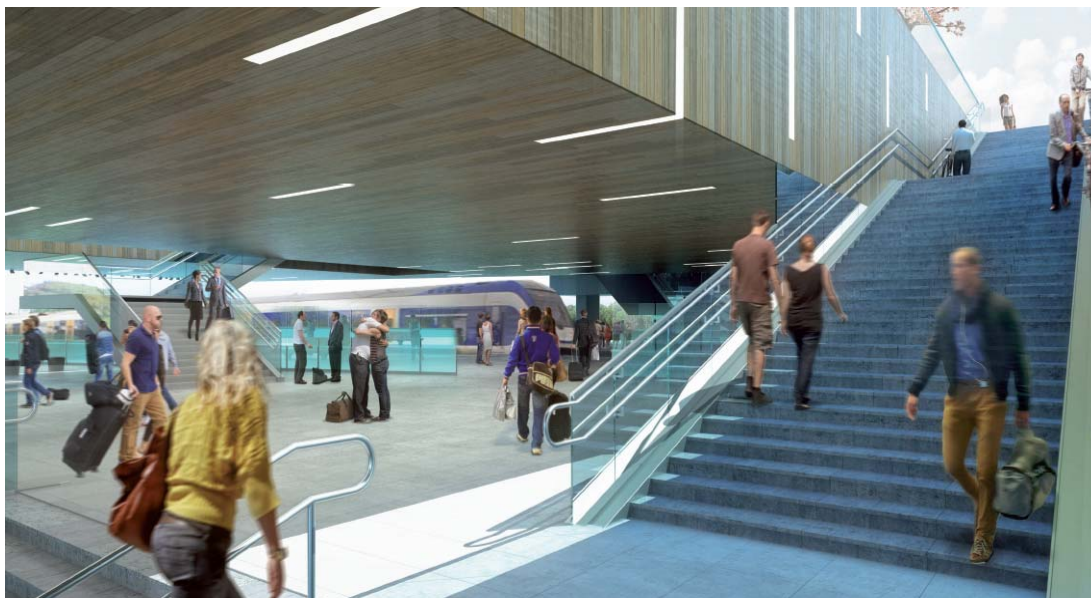
Hier bevinden zich de bushaltes voor de Interliner en de lokale bussen. Deze bushaltes zijn deels overdekt door het brugdek. Om de reiziger voldoende beschutting tegen de wind te geven, zijn er tweeabri's toegevoegd. Onder het brugdek bevinden zich twee toegangen, bestaande uit een lift en een trap. De ene toegang is voor de interwijkverbinding, de andere geeft toegang tot het infrastructurele gedeelte van de vervoersknoop met de halte van de Verlengde Oosterheemlijn (VOHL) en het treinstation. Naast de trappen en liften is het ook mogelijk om via de hellingbaan, die is opgenomen in het talud van de VOHL, het brugdekniveau te bereiken. Op het voorplein zijn zit- en wachtvoorzieningen opgenomen. Voor de constructie van het landhoofd is een extra gevel geplaatst. Achter deze gevel is ruimte om technische ruimtes te realiseren.



Figuur 4.3 Visualisatie Voorplein Noord

Perron

Op het niveau van de perrons ligt op ongeveer drie meter boven het maaiveldniveau een platform. Deze hoogte kan overbrugd worden door een trappartij, door middel van de lift of door middel van een afgesloten hellingbaan bij het zuidelijke perron. Het ruime platform vormt het ontvangstdomein voor de reiziger om zich te oriënteren en te wachten. Aan de centrale looproute is reisinformatie, kaartverkoop en wachtgelegenheid te vinden. Vanaf dit platform ontstaat een natuurlijke overgang naar het perron. Aan de zuidzijde bevindt zich het zwaartepunt van het NS Station. Op het zuidelijke treinperron bevindt zich de trap waarmee de reiziger kan overstappen naar het noordelijke treinperron en/of de halte van de VOHL. Op strategische plaatsen op het perron bevinden zich ter plaatse van de wachtvoorzieningen windschermen. Deze bieden de treinreizigers meer beschutting tegen weer, wind en geluid. De interwijktrap loopt als het ware langs het perronniveau naar het brugdekniveau. Het is ook mogelijk om met de lift toegang te krijgen tot het brugdekniveau. Deze lift is bruikbaar voor (brom)fietzers.



Figuur 4.4 Visualisatie perron

Brugdek

Dit betreft de interwijkverbinding en het transfergedeelte van de vervoersknoop. Om het doorgaande karakter van de brug en de aansluiting met de omgeving te benadrukken is er op de brug een groene laan gerealiseerd. Deze groene laan begeleidt de voetgangers en de fietsers die de brug als interwijkverbinding gebruiken door middel van twee bomenrijen. Langs deze groene laan zijn fietsparkeerplekken opgenomen. Op de brug geldt het 'shared-space-principe'. De voetgangers en de fietsers maken gebruik van dezelfde ruimte zonder dat er een strikte scheiding is aangebracht tussen beide vervoersmodaliteiten. Toch is er op een subtiele manier, in de vorm van hagen met zitelementen, een scheiding van de twee stromen aangebracht. Ook de routing en de situering van de stijgpunten zorgen voor duidelijk gebruik van de interwijkverbinding. Het voetgangersgedeelte bevindt zich aan de oostzijde van de brug. Het station en de halte van de Oosterheemlijn hebben hun eigen stijgpunten met trappen en liften. Ook is er een reservering opgenomen voor extra liften en een trap. Op deze manier wordt geanticipeerd op de toekomstige doortrekking van de Verlengde Oosterheemlijn. Tot die tijd zijn het vervoersgedeelte en het interwijkgedeelte gekoppeld door een ruim en groen dek.

Op het noordwestelijke gedeelte van het brugdek bevindt zich op het vervoersgedeelte een grote overkapping. Deze overkapping markeert de toegangen tot het treinstation en het perron van de VOHL. Op het perron van de VOHL zijn onder deze kap zit- en wachtgelegenheden opgenomen. Ook is in de overkapping een wachtruimte voor de bestuurders van de tram opgenomen; door een groot raam heeft men zicht op de trams.

Toekomstvastheid

Wanneer in de toekomst de Verlengde Oosterheemlijn doorgetrokken wordt richting Rotterdam zal het ook mogelijk zijn om aan de zuidzijde van de vervoersknoop een hellingbaan te realiseren. Los daarvan bestaat nu ook reeds de mogelijkheid de fietsverbinding door te trekken. Met de inrichting van de ontsluiting van het zuidelijke gedeelte van de vervoersknoop is het belangrijk dat er rekening gehouden wordt met het benodigde ruimtebeslag van het kunstwerk en/of het talud voor de Verlengde Oosterheemlijn en de fietsverbinding.

Er is in het huidige ontwerp rekening gehouden met de eventuele uitbreiding van de A12 en de spoorverdubbeling. Voor de uitbreiding van de A12 is de overspanning groot genoeg gemaakt. Ook is er op het noordelijke voorplein ruimte om het doorgaande fietspad aan de noordzijde van de snelweg te verleggen.

De uitbreiding van het spoor naar viersporigheid zal naar het zuiden toe plaatsvinden, omdat aan de noordzijde het spoor is ingeklemd door de snelweg. De zuidelijke lift is zo geplaatst dat deze niet verplaatst hoeft te worden. Ook de trap van het zuidelijke perron naar het brugniveau hoeft niet aangepast te worden voor de spooruitbreiding. Er is in het ontwerp ruimte gereserveerd voor een extra trap en extra liften. Op deze manier is een veilige (ongelijkvloerse) overstap mogelijk tussen een doorgetrokken RandstadRail en de interwijkverbinding.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met een eventuele verlenging van de NS-perrons, voor het geval station Bleizo intercitystation wordt.

Landschappelijke inpassing

Het hoofdconcept van het plan is het creëren van een stedelijke ruimte op hoogte, de Laan op Bleizo. De laanbomen op het brugdek worden in de verlengde as voortgezet op maaiveld ten zuiden van de A12 als begeleiding van de ontsluitingsweg naar het station en op hoogte ten noorden van de A12 parallel met het tracé van de Oosterheemlijn.

Hierdoor ontstaat een vervoersknoop met een groen karakter die bij de gebiedseigen groenstructuur aansluit. Bij de landschappelijke inrichting van het P&R-terrein wordt de watercompensatie geïntegreerd in het ontwerp. Door het parkeerterrein met een bomenrij gecombineerd met hagen te omheinen wordt een vloeiende overgang naar de omgeving gerealiseerd.

De twee zijden van de vervoersknoop worden gekenmerkt door hun eigen karakter. De zijde van Zoetermeer zorgt voor beslotenheid. Dit sluit aan op de ontwikkeling van het bedrijventerrein met een meer besloten en stedelijke uitstraling. De zijde van Bleiswijk is vlakker en kenmerkt zich door het open polderlandschap. De toekomstige ontwikkelingen in de aangrenzende gebieden gaan ook uit van een ruime groen opzet gecombineerd met water. De ecologische verbindingszone blijft gehandhaafd. De nieuwe vervoersknoop wordt ontwikkeld als een stationsgebied met een groene, ruimtelijke en rustige uitstraling met een parkachtige omgeving. Het station wordt zorgvuldig ingepast in zijn omgeving waarbij rekening is gehouden met de gebiedsontwikkeling. Door het toepassen van één materiaal- en kleurenconcept inclusief straatmeubilair in het hele gebied zal de landschappelijke inpassing op de verschillende aansluitende gebieden uit de omgeving aansluiten en de verbindende factor voor de vervoersknoop zijn.

4.3 Verkeer en vervoer

In deze paragraaf wordt per vervoersmodaliteit kort uitgelegd hoe deze zich verhoudt in relatie tot de vervoersknoop.

De treinreiziger

Op het baanvak Utrecht-Den Haag wordt een nieuw station aangelegd ter plaatse van de vervoersknoop. Via het nieuwe station heeft de treinreiziger toegang tot de verschillende functies in het omliggende gebied. Ook kan de treinreiziger hier overstappen op de RandstadRail, de ZoRo-bus, de Interliner of de lokale bussen. De treinreiziger komend uit Den Haag komt aan op het zuidelijke perron. Vanaf hier kan hij zijn weg vervolgen met de ZoRo-bus die halteert op het zuidelijke voorplein. Aan de zuidzijde bevindt zich een lift die toegang geeft tot het hoger gelegen brugdekniveau. Hiervoor kan ook de trap op het perron gebruikt worden. Vanaf hier kan de treinreiziger direct het perron van de RandstadRail oplopen. Ook kan hij via de interwijkverbinding richting het noorden lopen. Aan de noordzijde bevindt zich de bushalte voor de Interliner en de lokale bussen. De treinreiziger komend vanuit Utrecht komt aan op het noordelijke perron (gelegen tussen het spoor en de snelweg). Door middel van een trap en een lift kan de treinreiziger naar het brugdekniveau vanwaar alle andere vervoersmodaliteiten bereikbaar zijn.

De tramreiziger

De reizigers die met de RandstadRail reizen komen aan op de eindhalte die op het brugdekniveau ligt. Vanaf deze eindhalte kunnen de reizigers via een trap en lift aan de noordzijde, naar het noordelijke plein waar de Interliner en de lokale bussen halteren. Wanneer de tramreiziger aan de zuidzijde het perron verlaat, kan hij door middel van trappen en liften op de NS-perrons komen. Ook kan hij ervoor kiezen om via de trap van de interwijkverbinding naar het zuidelijke voorplein te gaan waar de halte voor de ZoRo-bus gesitueerd is.

De busreiziger

Zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde zijn er bushaltes voorzien. Aan de zuidzijde is er sprake van de halte voor de ZoRo-bus. Deze busreizigers zullen met name overstappen op de trein en de tram. Hiervoor is een duidelijke entree aan de zuidzijde gemaakt. Aan de noordzijde halteren de Interliner en de lokale bussen. Deze reizigers zullen ook overstappen op trein en tram. Hiervoor is het belangrijk dat op maaiveld duidelijk het onderscheid zichtbaar is tussen de interwijktrap en de trap die toegang geeft tot het perron van de RandstadRail en het NS-station.

De fietser

Er zal een tweetal type fietsers gebruik maken van de vervoersknoop. Ten eerste zijn er de fietsers die gebruik maken van de vervoersknoop, dit zijn de reizigers die overstappen op één van de andere vervoersmodaliteiten.

Hiervoor kan de fiets op een drietal plaatsen gestald worden. Aan de noordzijde bevindt zich een fietsenstalling op maaiveldniveau. Aan de zuidzijde is er de mogelijkheid om de fiets op maaiveldniveau in een half overdekte stalling te stallen. Deze fietsenstalling bevindt zich naast het perron, gedeeltelijk onder het brugdek. Hier bestaat de mogelijkheid om dichtbij de entree een bewaakte fietsenstalling te realiseren, aangevuld met een commerciële voorziening. Voor de fietsers komend uit het noorden, met de overstap naar met name het NS-station, is er de fietsenstalling die gesitueerd is op het brugdekniveau. De andere fietsers gebruiken de brug als interwijkverbinding. Zij kunnen aan de zuidzijde door middel van een lift of een luie trap met fietsgoten naar het brugdekniveau. Aan de noordzijde kan er gekozen worden voor de lift, de trap of de hellingbaan die opgenomen is in het talud van de tram.

De automobilist

Voor de gebruikers van de vervoersknoop die met de auto komen, zijn zowel aan de zuid- als aan de noordzijde van de vervoersknoop een P&R-terreinen voorzien van in totaal ongeveer 800 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er nabij de toegangen Kiss&Ride voorzieningen en taxistandplaatsen. De auto's worden van het voorplein geweerd, waardoor voor de voetgangers een prettig gebied ontstaat.

Voor de resultaten van het onderzoek naar de verkeerseffecten van de nieuwe vervoersknoop wordt verwezen naar de Effectenstudie realisatie Vervoersknoop BleiZo (zie bijlage 3).

Hoofdstuk 5 Milieu en leefkwaliteit

5.1 Strategische milieu-beoordeling

Er zijn twee Europese richtlijnen met betrekking tot het instrument milieueffectrapportage. Ten eerste de m.e.r.-richtlijn (Richtlijn 85/337/EEG, Pb. EG 1985 L 175, pp. 42 e.v., zoals herzien middels Richtlijn 97/11/EEG, Pb. EG 1997 L 73, pp. 5 e.v., Richtlijn 2003/35/EG, Pb. EG 2003 L 156, pp. 17 e.v. en Richtlijn 2009/31/EG, Pb. EG 2009 L 120, p. 5 e.v.) en ten tweede de smb-richtlijn (Richtlijn 2001/42/EG, Pb. EG 2001 L 197, pp. 30 e.v.). Beide richtlijnen zijn geïmplementeerd in de Nederlandse m.e.r.-regelgeving die grotendeels is vervat in hoofdstuk 7 Wet milieubeheer en het ter uitvoering daarvan vastgestelde Besluit milieueffectrapportage (het Besluit m.e.r.; tot 1 april 2011 werd deze algemene maatregel van bestuur aangeduid als het Besluit m.e.r. 1994). Ingevolge het Besluit m.e.r. kan de m.e.r.-(beoordelings)plicht voor bepaalde activiteiten verbonden zijn aan de vaststelling van een bestemmingsplan.

Voor de vervoersknoop is, gelet op de beoogde activiteiten, op basis van de activiteiten uit de C en D-lijst van het Besluit m.e.r. en de bijbehorende drempelwaarden geen sprake van een formele mer-(beoordelings)plicht.

In de D-lijst zijn enkele voor het project relevante categorieën opgenomen. Deze zijn opgenomen in tabel 5.1.

Tabel 5.1 Uitsnede uit bijlage D van het Besluit m.e.r.

Nr.	Activiteit	Mer-beoordelings-plichtig	Plannen	Besluiten
D 1.2	De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 2.2	Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven-	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de	De vaststelling van het tracé door de Minister van Infrastructuur en

	en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies.	a. de aanleg van een nieuwe trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de grens van de voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming, voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage; b. de wijziging of uitbreiding van een trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie indien deze bestaat uit een uitbreiding van de tram- of spoorweg met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer of meer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage.	Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Milieu dan wel van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 8.1	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van gas (met uitzondering van een buisleiding voor het transport van aardgas), olie of CO ₂ -stromen ten behoeve van geologische opslag of de wijziging of	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een buisleiding die over een lengte van 1 kilometer of meer is gelegen of geprojecteerd in een gevoelig gebied als bedoeld onder a, b (tot 3 zeemijl uit de kust) of d, van punt 1 van onderdeel A van deze bijlage.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, of 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in de artikelen 94, eerste lid, en 95 van het Mijnbouwbesluit, dan wel, bij het ontbreken daarvan, het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan, het plan, bedoeld in artikel

	uitbreiding van een buisleiding voor het transport van chemicaliën.			3.1, eerste lid, van die wet.
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt staan beschreven in paragraaf 4.2. Met betrekking tot categorie D 1.2 en D 2.2 uit de D-lijst geldt dat er in het bestemmingsplan sprake is van de aanleg van toeleidende infrastructuur voor bus- en autoverkeer en de Randstadrail. Hierbij is geen sprake van een tracélengte van 5 km of meer. De drempelwaarden uit deze categorieën worden niet overschreden.

Met betrekking tot categorie D 8.1 uit de D-lijst geldt dat binnen het bestemmingsplan de verlegging van een CO₂- en kerosineleiding wordt mogelijk gemaakt. Bij deze verlegging is geen sprake van een lengte van 1 km of meer. De drempelwaarden uit deze categorie worden niet overschreden.

Voor categorie D 11.2 (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen) geldt een drempelwaarde van 100 ha of meer. De aanleg van de Vervoersknoop inclusief P&R-voorziening met circa 800 parkeerplaatsen ligt ruim onder deze drempelwaarde.

Voor activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, dient toch te worden nagegaan of er sprake kan zijn van belangrijke gevolgen voor het milieu. Gelet op de kenmerken van het plan zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de volgende paragrafen zijn opgenomen. Voor dit bestemmingsplan is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat er geen samenhang is met de gebiedsontwikkeling Bleizo. Dat is een afzonderlijke ontwikkeling, waarvoor een zelfstandige planologische procedure (met bijbehorende milieuonderzoeken) wordt doorlopen. De vervoersknoop Bleizo komt er, ook al zou de gebiedsontwikkeling Bleizo niet doorgaan. Dit blijkt onder meer uit de Bedieningsovereenkomst station Bleizo d.d. 14 maart 2014 (zie bijlage 1).

5.2 Geluidhinder

5.2.1 Onderzoekskader

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van nieuwe gezoneerde wegen. In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) en Besluit geluidhinder (Bgh) is akoestisch onderzoek noodzakelijk indien binnen de geluidszone (wettelijk bepaalde onderzoekszone) geluidgevoelige functies aanwezig zijn. Ten aanzien van de vervoersknoop Bleizo zijn binnen de zone van de nieuw te realiseren wegen bestaande woningen aanwezig. In dat kader is akoestisch onderzoek verplicht. Daarnaast wordt de nieuwe infrastructuur aangesloten op bestaande wegen. In dat kader dient zogenaamd reconstructieonderzoek plaats te vinden.

Het plan maakt tevens een nieuw treinstation mogelijk op het spoortraject tussen Den Haag en Gouda. Dit betekent een wijziging van het spoor, waardoor ook in dat kader akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

Het plangebied ligt verder niet binnen de wettelijke geluidszones van gezoneerde industrieterreinen of van een vliegveld. Zodoende hoeft verder geen beoordeling plaats te vinden van de aspecten industrie- en luchtvaartlawaai.

Ten slotte dient, voor de woningen in nabijheid van het plangebied, in het kader van een goede ruimtelijk ordening een beoordeling plaats te vinden van de invloed van de planontwikkeling op het woon- en leefklimaat. In dat kader heeft een beoordeling plaatsgevonden van het gecumuleerde geluidniveau waarbij tevens het tramverkeer (RandstadRail) en het wegverkeer op de A12 zijn meegewogen.

5.2.2 Onderzoek

Door Peutz is akoestisch onderzoek verkeerslawaai uitgevoerd (zie bijlage 4).

Uit de berekeningen blijkt ten aanzien van de nieuw te realiseren wegen geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Daarnaast is onderbouwd dat aanpassingen aan bestaande wegen niet zullen leiden tot een reconstructiesituatie. Ten aanzien van de realisatie van nieuwe wegen en het aanpassen van bestaande wegen is zodoende geen vervolprocedure noodzakelijk.

Ten aanzien van het nieuw te realiseren treinstation is gemotiveerd dat de ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft voor de geluidemissies van het spoor. Als gevolg van dit bestemmingsplan is er geen sprake van toename van het treinverkeer. Het geluidproductieplafond voor de spoorweg blijft ongewijzigd. ProRail heeft dit bevestigd. Door de lagere snelheid van de treinen zal de geluidemissie afnemen. De berekende geluidsbelastingen zijn derhalve worst-case.

Uit de beoordeling van het gecumuleerde geluidniveau blijkt dat de ontwikkeling ten opzichte van de autonome situatie niet zal leiden tot een wijziging van de gecumuleerde geluidbelasting. De ontwikkeling heeft zodoende geen akoestisch effect op de geluidniveaus bij bestaande geluidgevoelige functies.

5.2.3 Conclusie

Vanuit akoestisch oogpunt zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling. Een besluit hogere grenswaarden is niet nodig.

5.3 Bodemkwaliteit

Mede ter beoordeling van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, is inzicht vereist in de kwaliteit van de bodem. Omdat de bodemkwaliteit medebepalend is voor de vraag welke nieuwe functies in een gebied realiseerbaar zijn, is onderzoek naar eventuele beperkingen aan het bodemgebruik noodzakelijk. Hiertoe dient bodemonderzoek te worden verricht.

5.3.1 Bodemonderzoek

In dit kader vereist de provincie in ieder geval:

- inzicht in reeds bekende verontreinigde locaties;
- inzicht in risicovolle activiteiten in verleden en huidige situatie;
- inzicht in bodemkwaliteit bij nieuwe bestemmingsaanduidingen of in de wijze waarop gegevens over bodemkwaliteit verkregen zullen worden.

Indien verontreinigingen worden geconstateerd, moet worden aangegeven op welke wijze daarmee omgegaan zal worden, zowel in milieuhygiënische als in financiële en exploatatietechnische zin.

In milieuhygiënisch opzicht dient te worden aangegeven welke bodemkwaliteit aanwezig is of na sanering resulteert en, indien deze afwijkt van de streefwaarden, welke beperkingen aan het bodemgebruik gesteld worden. Bij noodzakelijke sanering dient te worden voldaan aan de provinciale Nota "Gezamenlijk bodemsaneringsbeleid".

Ten behoeve van een eerder beoogde ontwikkeling heeft VanderHelm Milieubeheer BV een verkennend milieukundig (water)bodemonderzoek op het "Bleizo" terrein aan de Hoefweg/A12 te Bleiswijk en nabij de Zoetermeerselaan te Zoetermeer uitgevoerd (zie bijlage 5). Doelstelling van het onderzoek is het bepalen of het terrein, milieuhygiënisch gezien, geschikt is voor de toekomstige ontwikkeling (werken, reizen en verblijven). Gezien de omvang van het project is de onderzoekslocatie verdeeld in drie delen:

1. terrein ten noorden van de A12 aan de Zoetermeerselaan (zijde van Zoetermeer);
2. terrein ten westen van de Hoge Snelheids Lijn (zijde van Bleiswijk);
3. terrein ten oosten van de Hoge Snelheids Lijn (zijde van Blijswijk).

Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek van de drie terreinen blijkt het volgende:

- de bodem (grond en grondwater) is maximaal licht verontreinigd met de geanalyseerde parameters. Ingevolgde de Wet Bodembescherming is aanvullend bodemonderzoek en/of het nemen van sanerende maatregelen niet noodzakelijk;
- er zijn visueel zowel op het maaiveld als in het opgeboorde materieel geen asbestverdachte materialen aangetroffen.

Voor het terrein aan de oost- en westzijde van de Hoge Snelheids Lijn geldt tevens het volgende:

- de baggerspecie van de watergangen mag verspreid worden op de aangrenzende percelen.

Opgemerkt dient te worden dat het vaststellen van de hergebruikmogelijkheden van eventueel tijdens herinrichting/of bouwwerkzaamheden vrijkomende grond in principe buiten de reikwijdte van het onderhavige onderzoek valt.

De conclusie van de drie onderzoeken is dat de bodemgesteldheid van de onderzoekslocaties geschikt is voor het voorgenomen gebruik (werken, reizen en verblijven). Aangezien er sinds 2010 geen relevante wijzigingen hebben plaatsgevonden die invloed kunnen hebben op de bodemkwaliteit, zijn de conclusies van de verkennende bodemonderzoeken nog steeds actueel (zie bijlage 5, oplegnotitie bij de onderzoeken).

Ter hoogte van de A12 en de beoogde locatie voor het noordwestelijke parkeerterrein is geen onderzoek verricht. Aangezien de A12 overkluisd wordt, is dit ook niet noodzakelijk. Voor een parkeerterrein geldt dat deze functie geen bijzondere eisen stelt aan de bodemkwaliteit. Overigens wordt op basis van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Zoetermeer en de Milieudienst Midden-Holland (2011) verwacht dat de bodem ter plaatse van het parkeerterrein over het algemeen schoon is.

De gronden met de bestemming Bedrijventerrein vallen binnen zone 15 van de Bodemkwaliteitskaart: kantoren, bedrijven na 1990 en glastuinbouw. De ontgravingsklasse is landbouw/natuur; dit betekent dat de grond hier over het algemeen schoon is. De bodemfunctie is “industrie”.

Op deze locatie zijn echter ook (beperkte) bodemonderzoeken gedaan en zijn saneringen uitgevoerd in verband met twee voorvallen die daar hebben plaatsgevonden. Bij het ene voorval is olie in de bodem aangetroffen tijdens graafwerkzaamheden ten behoeve van een kabeltracé. De olieverontreiniging is voor het grootste deel verwijderd maar er is wel een kleine restverontreiniging achtergebleven. De herkomst van de olieverontreiniging is niet bekend. Het andere voorval betrof een calamiteit waarbij olie op en in de bodem is terechtgekomen. Ook deze verontreiniging is gesaneerd. Beide bodemonderzoeken zijn beperkt, omdat er slechts geanalyseerd is op minerale olie en BTEX, naar andere parameters is niet gekeken.

5.3.2 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er, milieuhygiënisch gezien, geen belemmeringen aanwezig zijn voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.4 Luchtkwaliteit

5.4.1 Luchtkwaliteitseisen

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Deze wijziging van de Wet milieubeheer is op 15 november 2007 in werking getreden en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De wijziging houdt in dat de in Nederland toegepaste koppeling tussen ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit voor een deel wordt ontkoppeld. Dit maakt het mogelijk om niet voor elk ruimtelijk plan te hoeven toetsen aan de normen. Hierbij is met name het begrip 'in betekende mate' (NIBM) van belang.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Sinds de verlening van derogatie door de Europese Unie en de inwerkingtreding van het NSL per 1 augustus 2009 is de definitie van NIBM een bijdrage van niet meer dan 3% aan de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2). Dit komt overeen met een toename van maximaal $1,2 \mu g/m^3$ van zowel PM_{10} als NO_2 .

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk gemaakt kan worden dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven. Om versnippering van 'in betekende mate' projecten in meerdere NIBM-projecten te voorkomen is een anti-cumulatieartikel opgenomen. De bijdrage van NIBM-projecten aan de luchtverontreiniging wordt binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) gecompenseerd met algemene maatregelen.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is de kern van de Wet luchtkwaliteit. Het NSL bevat zowel alle ruimtelijke ontwikkelingen die 'in betekende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als een bundeling van alle maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Deze maatregelen, zowel rijksmaatregelen als lokale, meer gebiedsgerichte, maatregelen, moeten leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit waardoor de 'in betekende mate' ontwikkelingen alsnog doorgang kunnen vinden.

Op basis van het bovenstaande volgt dat bestuursorganen een ruimtelijk plan kunnen vaststellen als:

- wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden, of
- een plan (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, of
- een plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt, of
- een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van een ontwikkeling wordt gecompenseerd met een verbetering door een als gevolg van dat plan optredend effect of een met het besluit samenhangende maatregel (saldering zoals bedoeld in art. 5.16 lid 1 onder b Wet milieubeheer), of
- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL.

5.4.2 Luchtkwaliteitsonderzoek

Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan is door Peutz een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit ten gevolge van het wegverkeer in de omgeving van Vervoersknoop Bleizo. Dit onderzoek is als bijlage 4 opgenomen.

Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat door de ontwikkeling van Vervoersknoop Bleizo de optredende concentraties zeer beperkt toenemen, met ten hoogste $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Een dergelijke toename kan als niet in betekenende mate worden beschouwd en is daarmee volgens de Wet milieubeheer zonder meer toelaatbaar.

Tevens wordt op alle beschouwde posities ruimschoots voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 en PM_{10} en $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$. Daarnaast wordt het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM_{10} ook niet overschreden.

5.4.3 Conclusie

Op basis van de resultaten kan geconcludeerd worden dat ter plaatse van Vervoersknoop Bleizo en in de directe omgeving sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.5 Water

Het gebied valt binnen de beheersgrenzen van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Het Hoogheemraadschap is kwantiteits- en kwaliteitsbeheerder.

Watersysteem

Het plangebied ligt deels in de waterstaatkundige eenheid Binnenwegsepolder (PBS-48) en deels in de polder Bleiswijk (PBS-30). Een waterstaatkundige eenheid is een gebied waarin het watersysteem een geheel vormt.

De Plastocht is de belangrijkste hoofdwatgang in het plangebied. De wijk Rokkeveen is voor haar afvoer van water van deze watgang afhankelijk. Tevens vindt, via de lokale watgangen in de polder Bleiswijk, de afvoer van water via de wijk Rokkeveen uiteindelijk ook via de Plastocht plaats.

De polderkade is een bepalend waterstaatskundig element in het plangebied. De polderkade scheidt de Binnenwegsepolder en de polder Bleiswijk.

In de Binnenwegsepolder gelden de volgende aandachtspunten:

- Het waterpeil van de Plastocht is -6.00 meter NAP.

In de polder Bleiswijk gelden de volgende aandachtspunten:

- Voor dit peilgebied is een Keurvergunning afgegeven aan de gemeenschappelijke regeling Bleizo,

waarin aan het project de mogelijkheid wordt geboden de peilhoogtes aan te passen van -6.70 meter NAP naar -6.25 meter NAP.

- Het waterpeil in het Prismagebied is -5.20 meter NAP.
- Parallel aan A12 loopt een watergang met een peilhoogte van -5.95 meter NAP. Deze moet worden gehandhaafd.
- De spoorbrug over de hoofdwatgang Plastocht in Zoetermeer vormt een knelpunt in de waterhuishouding van de Polder Bleiswijk. De hoofdwatgang is ter plaatse van de spoorbrug te krap. Hierdoor is de afvoer van oppervlaktewater uit de woonwijk Rokkeveen niet optimaal.

Riolering

Het plangebied heeft een gescheiden rioolstelsel. Een gescheiden rioolstelsel wil zeggen dat het regenwater van verharde oppervlakken via het schoonwaterriool afgevoerd wordt naar het oppervlaktewater, terwijl het afvalwater via het vuilwaterriool afgevoerd wordt naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Nieuwe verharde oppervlakken worden af op het schoonwaterriool en zijn dus afgekoppeld. Hierbij wordt rekening gehouden met het landelijk beleid en het beleid van de waterkwaliteitsbeheerder hierover.

Keur

Op het water en waterkeringen is de Keur van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard van toepassing. In deze Keur is een vergunningstelsel opgenomen waarmee de waterstaatkundige aspecten worden gewaarborgd. Bij ontwikkelingen op gronden waar een Keur van toepassing is, wordt in overleg met de waterbeheerders gestreefd naar coördinatie tussen vergunningverlening en beheersaspecten.

Toekomstige ontwikkelingen

Het watersysteem blijft in principe in tact. Mochten toch aanpassingen nodig blijken, dan zal dit in overleg met het Hoogheemraadschap plaatsvinden.

Bij de ontwikkeling van de vervoersknoop Bleizo is aandacht besteed aan het duurzaamheidsaspect water. Voor het dek van de brug van de vervoersknoop Bleizo geldt dat het regenwater dat tussen de voegen door de bestrating wegloopt en het regenwater van de onverharde oppervlakken wordt verzameld en afgevoerd via een drainagelaag die over de gehele brugdek loopt. Deze drainagelaag bestaat uit een soort eierdozenprofiel waardoor het water vertraagd wegloopt naar afvoer punten onder deze laag. Tevens wordt op het brugdek per boombak ook onderin deze drainagelaag voorzien met 1 afvoer naar de verzamelleiding. De afvoeren op de combibrug worden zo geplaatst dat er ongeveer 100-200 m² per afvoer wordt afgevoerd. Op iedere afvoer komt een inspectieput die bereikbaar moet zijn voor onderhoud. Tussen de sporen van de VOHL wordt een groenvoorziening (gras of sedum) aangelegd. In dit pakket wordt dus tevens eventuele vervuiling van de tram gefilterd. De overstort die ontstaat bij hevige regenval, wordt via de hemelwaterafvoer op de Plastocht afgewaterd.

Van de toename van de verharding boven de 500 m² gelden de volgende wateraanvullingsopgaven:

- in de Binnenwegsepolder moet ten minste 15% van de toename van het verhard oppervlak als open water worden aangevuld;
- in de polder Bleiswijk moet ten minste 8% van de toename van het verhard oppervlak als open water worden aangevuld.

Het gaat om de volgende elementen in de Binnenwegsepolder:

- P&R Tennet met een oppervlak van 7.000 m², 50% halfopen verharding. Uitgaande van 15% compensatie, 525 m² open water toevoegen.
- P&R A12 inclusief weg met een oppervlak van 5.300 m², 50% halfopen verharding. Uitgaande van 15% compensatie, 400 m² open water toevoegen.
- Voorplein Noord, voor zover niet onder brugdek, met een oppervlak van 1.000 m². Uitgaande van

15% compensatie, 150 m² open water toevoegen.

- Busbaan noord met een oppervlak van 2.000 m². Uitgaande van 15% compensatie, 300 m² open water toevoegen.

De totale zoekopgave water in de Binnenwegsepolder bedraagt 1.375 m². In deze polder is er nog ongebruikte watercompensatie aanwezig, die voor dit project mag worden aangewend. Bij de aanleg van de Vinexwijk Oosterheem is namelijk meer water aangelegd dan nodig was voor de woonwijk (zie parapluvergunning Oosterheem). Netto is er daarom geen zoekopgave in de Binnenwegsepolde.

Het gaat om de volgende elementen in de Polder Bleiswijk:

1. P&R zuid inclusief weg, met een oppervlak van 16.600 m² waarvan 50% half open verharding. Uitgaande van 8% compensatie, 664 m² open water toevoegen.
2. Voorplein zuid met een oppervlak van 2.000 m². Uitgaande van 8% compensatie, 160 m² open water toevoegen.

De totale zoekopgave water in de Polder Bleiswijk bedraagt 824 m². Onder 'Omgang in het bestemmingsplan' is aangegeven op welke wijze in het bestemmingsplan is voorzien in de noodzakelijke compensatie.

Voor het brugdek met een oppervlak van 9.150 m² geldt dat dit een zelfstandig opererend drainagesysteem is. Het water wordt opgeslagen en hergebruikt. Uitgangspunt is dat daarvoor geen extra open water in het plangebied toegevoegd hoeft te worden.

Omgang in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan zijn de watergangen en duikers bestemd tot 'Water' dan wel aangeduid met de aanduiding 'water'. De beschermingszones langs hoofdwatertgangen zijn bestemd voor 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie'. De polderkade inclusief beschermingszones heeft de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' gekregen.

In de regels van het bestemmingsplan voor het plangebied in Lansingerland is een algemene gebruiksregel opgenomen teneinde ten zuiden van de A12 in voldoende wateraanvulling te voorzien (om te voldoen aan de compensatieverplichting). Water kan volgens de regels van dit bestemmingsplan binnen alle bestemmingen worden gerealiseerd.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

5.6.1 Begrip milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Deze milieuzonering dient aldus twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen;
- het bieden van voldoende ruimte en zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam kunnen (blijven) uitoefenen.

Een vergaande scheiding van functies kan echter ook leiden tot inefficiënt ruimtegebruik en een verlies aan ruimtelijke kwaliteit. Een gemengd gebied met een mix van wonen en werken, winkels en horeca stimuleert een levendig straatbeeld, een hogere sociale veiligheid en extra draagvlak voor voorzieningen.

5.6.2 VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering is een handreiking voor milieuzonering in ruimtelijke plannen. Het boekje vormt een hulpmiddel voor gemeenten om de afstanden tussen bedrijvigheid en woningen voor een locatie concreet in te vullen. Het doel van de publicatie is om te komen tot maatwerk op lokaal niveau. Dit betekent dat gemaakte keuzes zorgvuldig moeten worden afgewogen en verantwoord.

De in de publicatie opgenomen richtafstanden zijn echter niet bedoeld om de aanvaardbaarheid te toetsen van situaties waarbij bestaande bedrijven in de nabijheid van bestaande woningen liggen. Het is dus niet bedoeld om bestaande situaties te beoordelen.

De in de publicatie opgenomen richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van buurtgerichte voorzieningen, zoals basisscholen komen er vrijwel geen andere functies voor, behalve aan huis verbonden beroep of bedrijf.

Anders dan rustige woonwijken, zijn er ook gebieden met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en of kleine bedrijven en voorzieningen. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied.

Indien sprake is van een gemengd gebied kunnen deze richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat.

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en of kleine bedrijven en voorzieningen. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied.

5.6.3 Milieuzonering in het plan

Voor het deel van bedrijventerrein Brinkhage dat in dit plan is opgenomen, is de milieuzonering overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan Kwadrant/Van Tuyll sportpark/Brinkhage/Lansinghage. Daarbij is rekening gehouden met bestaande woningen in de omgeving.

Spoorwegstations en bus- tram- en metrotations behoren tot milieucategorie 3.2. Hiervoor geldt op basis van de VNG-publicatie een richtafstand van 100 m ten opzichte van een rustige woonwijk. De dichtstbijzijnde woning is gelegen aan Bleiswijkseweg 120 op meer dan 300 m afstand. Hiermee wordt er voldaan aan de richtafstand.

Autoparkeerterreinen behoren tot milieucategorie 2. Hiervoor geldt een richtafstand van 30 m op basis van de VNG-publicatie ten opzichte van een rustige woonwijk. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning en het beoogde parkeerterrein bedraagt meer dan 150 m. Hiermee wordt voldaan aan de richtafstand.

5.6.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er ter plaatse van de bestaande woning sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect bedrijven en milieuzonering staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

5.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag, en vervoer van gevaarlijke stoffen (zoals vuurwerk, lpg, en munitie) over weg, water en spoor en door buisleidingen.

5.7.1 Inrichtingen

In (de omgeving) van het plangebied Vervoersknoop Bleizo bevinden zich geen inrichtingen of contouren van inrichtingen waarop het Besluit externe veiligheid inrichting van toepassing is.

5.7.2 Transport gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water

Over de A12 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In verband hiermee heeft Arcadis een Quantitatieve Risicoanalyse (QRA) uitgevoerd (zie bijlage 6). Uit deze QRA blijkt het volgende:

- De veiligheidszone van de A12 ter hoogte van de vervoersknoop Bleizo is 0 meter. Het plaatsgebonden risico van de A12 levert daarom geen beperkingen op voor de realisatie van de vervoersknoop.
- Bij de A12 blijkt uit de risicoberekeningen dat het groepsrisico van de 'slechtste' kilometer ruim onder de oriëntatiewaarde blijft en niet toeneemt als gevolg van de realisatie van de vervoersknoop. De realisatie van de vervoersknoop heeft geen invloed op de hoogte van het groepsrisico vanwege de A12.
- Bij het ontwerp en bij de bouw van het nieuwe gebouw binnen het plasbrandaandachtsgebied (tot circa 30 m vanaf de weg) moet rekening gehouden worden met de bestendigheid van het gebouw ten tijde van een plasbrand.

In (de omgeving van) het plangebied vindt geen transport van gevaarlijke stoffen over spoor en water plaats.

5.7.3 Buisleidingen

In het plangebied bevinden zich de volgende voor externe veiligheid relevante buisleidingen:

Type leiding	Medium	Diameter (uitwendig)	Druk (bar)
DPO-leiding	K2-kerosine	324 mm	80
Hogedrukgasleiding	Aardgas	219,1 mm en 323,9 mm	40
CO ₂ -leiding	Koolstofdioxide	660 mm	22

In de eerder genoemde QRA (zie bijlage 6) worden hierover de volgende conclusies getrokken:

- Het plaatsgebonden risico van de leidingen levert geen beperkingen op voor de vervoersknoop Bleizo.
- De realisatie van de vervoersknoop Bleizo heeft een beperkte invloed op de hoogte van het groepsrisico van de leidingen.
- Vanwege de CO₂-leiding wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overschreden (ook in de bestaande situatie). De overschrijding wordt door de vervoersknoop Bleizo niet vergroot.

5.7.4 Verantwoording groepsrisico

Bijlage 7 bevat een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico, mede op basis van het advies van de veiligheidsregio's. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling verantwoord kan plaatsvinden.

In de nabijheid van het nieuwe station Bleizo kruist de CO₂-leiding de A12 en de spoorlijn in een bovengronds gelegen duiker. Voor de ontwikkeling van het station is een aanpassing van de leiding niet noodzakelijk. Het station heeft geen noemenswaardige invloed op het bestaande groepsrisico en de realisering kan dan ook verantwoord worden. Echter gelet op het momentum en de voordelen die daarbij ontstaan inzake het verleggen van de CO₂-leiding (namelijk gelijktijdige uitvoering met een andere verlegging elders in het netwerk) zijn OCAP (gebruiker van de leiding), de gemeente Zoetermeer en de Gemeenschappelijke Regeling Bleizo in overleg over het in een diepe boring brengen van dit deel van de leiding. Deze aanpassing van de leiding wordt reëel geacht. Daarom heeft OCAP verzocht ook het nieuwe tracé van de geboorde leiding op te nemen op de plankkaart van het Zoetermeerse grondgebied. Hiermee is ingestemd. Afhankelijk van de diepte van de boring neemt het groepsrisico af, tot onder de oriëntatiewaarde of tot verwaarloosbaar laag. Met de in de algemene wijzigingsregels opgenomen wijzigingsbevoegdheid kan de dubbelbestemming voor het huidige tracé worden verwijderd, indien het buiten gebruik is gesteld.

5.7.5 Conclusie

Het aspect externe veiligheid staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

5.8 Niet gesprongen explosieven

In verband met de mogelijke aanwezigheid van Conventionele Explosieven ter plaatse van de ontwikkeling heeft Saricon historisch vooronderzoek uitgevoerd (zie bijlage 8).

De conclusie van het vooronderzoek luidt als volgt: op basis van een analyse van alle op dit moment beschikbare (historische) feiten is geconcludeerd dat als gevolg van bombardementen een deel van het onderzoeksgebied verdacht is op de aanwezigheid van geallieerde vliegtuigbommen van maximaal 1.000 lbs tot maximaal 13,5 m –NAP en van 3 inch raketten met een SAP gevechtsskop van 60 lbs tot maximaal 4 m –NAP.

Op basis van een risicoanalyse is geconcludeerd dat grondwerkzaamheden in verdacht gebied zonder voorafgaande opsporingswerkzaamheden kunnen leiden tot het ongecontroleerd exploderen van explosieven. Voorafgaande aan de werkzaamheden zal daarom een passende dieptedetectie worden uitgevoerd. Hiertoe heeft T&A Survey BV een Plan van Aanpak opgesteld.

5.9 Natuurwaarden

5.9.1 Flora- en Faunawet

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet biedt een integraal wettelijk kader voor de bescherming van dier- en plantensoorten. Met deze wet is het soorten beschermingsbeleid van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving verwerkt. De Flora- en faunawet kent geen koppeling met het Ruimtelijke Orderingsbeleid. Dat doet niet af aan het feit dat bezien moet worden of de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit brengt met zich mee dat, als er een redelijk vermoeden bestaat dat beschermde planten- en diersoorten in het plangebied kunnen voorkomen in het kader van de planprocedure onderzoek moet worden gedaan naar de aanwezigheid van deze soorten (ABRvS, 23 februari 2005, Leeuwarden).

5.9.2 Natuurwaardenonderzoek

Ten behoeve van de voorbereiding van de ontwikkeling vervoersknoop Bleizo heeft Arcadis een Quicksan natuurwetgeving Bleizo uitgevoerd (zie bijlage 9).

Op grond van dit onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1. Door de werkzaamheden kan verstoring door licht, geluid en beweging optreden. Deze effecten zijn zeer lokaal. Hierdoor, gecombineerd met de drukke A12, de spoorlijn en door de grote afstand tussen het plangebied en het Natura 2000-gebied de Wilck worden van deze verstoringen geen effecten op het Natura 2000-gebied de Wilck verwacht.
2. Door de verandering in verkeerbewegingen in de gebruiksfase van het project kan ook de stikstofdepositie veranderen. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied de Wilck ligt op een afstand van meer dan 3 kilometer afstand van het plangebied. Effecten als gevolg van een verandering van de stikstofdepositie zijn uitgesloten.
3. De dichtstbijzijnde NNN-gebieden (Natuurnetwerk Nederland, voorheen Ecologische Hoofdstructuur) worden van het plangebied gescheiden door de A12, spoorlijn en/of Zoetermeer. Door de ruime afstand tussen het plangebied en de NNN-gebieden, gecombineerd met de lokale aard van de werkzaamheden en verstoringen, worden er geen effecten op de NNN-gebieden verwacht.
4. In het plangebied en de directe omgeving komen beschermde soorten van de Flora- en faunawet voor. Het gaat om algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren en flora (tabel 1-soorten), broedvogels (vogels), jaarrond beschermde nesten (vogels), vissen (tabel 2 en 3-soorten), rugstreeppad (tabel 3-soort) en om vleermuizen (tabel 3-soorten).
5. Door naleving van de mitigerende maatregelen kan het grootste deel van de negatieve gevolgen voor beschermde soorten voorkomen of beperkt worden en worden geen overtredingen van de Flora- en faunawet begaan.
6. Voor verschillende soorten is vervolgonderzoek nodig. Voor een overzicht van de aanbevolen vervolgonderzoeken wordt verwezen naar bijlage 9.

De aanbevelingen uit de Quicksan zullen in acht worden genomen bij herontwikkelingsplannen.

Door Arcadis is vervolgonderzoek uitgevoerd naar vissen, de rugstreeppad en jaarrond beschermde vogelnesten. Omdat geen bomen worden gekapt, is geen vervolgonderzoek naar vleermuizen uitgevoerd. Het vervolgonderzoek is opgenomen in bijlage 10. De conclusies uit het vervolgonderzoek zijn:

1. De aanwezigheid van de kleine modderkruiper en bittervoorn, alsook andere beschermde vissoorten in het plangebied kan worden uitgesloten. Werkzaamheden in de watergangen kunnen worden uitgevoerd, mits de maatregelen omtrent de Algemene Zorgplicht worden uitgevoerd (deze zijn benoemd in bijlage 10).
2. Uitgesloten kan worden dat het plangebied een functioneel leefgebied voor de rugstreeppad is. Om de kolonisatie van de rugstreeppad op het terrein te voorkomen moet worden voorkomen dat in de periode april tot en met oktober dat ondiepe plassen ontstaan. Op deze manier is het voor rugstreeppadden weinig aantrekkelijk om het plangebied op te trekken.
3. De aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels in het plangebied kan worden uitgesloten.

5.9.3 Conclusie

De natuurwetgeving staat niet in de weg aan de realisering van het plan.

Er wordt gewerkt volgens de gedragscode van Zoetermeer.

Hoofdstuk 6 Juridische vormgeving

In dit hoofdstuk wordt de juridische vormgeving toegelicht. De gekozen regeling is voor Zoetermeer en Lansingerland dezelfde. Wanneer een regeling slechts in 1 van de gemeenten van toepassing is, is in het navolgende naam van de gemeente in de paragraaftitel vermeld.

6.1 Inleidende regels

6.1.1 Begrippen

In artikel 1 worden de begrippen die in de regels worden gebruikt omschreven. Sommige begrippen zijn voor meerdere uitleg vatbaar, daarom is het nodig om ze planologisch-juridisch af te bakenen en te preciseren, ten opzichte van het algemeen spraakgebruik. Zonder definitie zou een begrip tot verwarring kunnen leiden.

6.1.2 Wijze van meten

In artikel 2 wordt weergegeven hoe de in de regels opgenomen maten voor de bouwhoogte, goothoogte, inhoud, oppervlakte, vloeroppervlakte en ondergeschikte bouwdelen van een bouwwerk moeten worden gemeten.

6.2 Bestemmingsregels

6.2.1 Flexibiliteitsregels

In het bestemmingsplan is in sommige gevallen een bevoegdheid opgenomen zodat het bevoegd gezag kan afwijken van de regels. De bevoegdheid is bedoeld om in concrete situaties een beperkte afwijking van de regels toe te staan. Hierdoor mag geen ruimtelijk ongewenste situatie ontstaan.

Voordat afwijking wordt verleend, wordt een nadere planologische afweging gemaakt. Deze afweging vindt plaats aan de hand van onder andere de volgende ruimtelijk relevante aspecten:

Straat- en bebouwingsbeeld

Bepaalde buurten en straten ontleen hun kwaliteit aan het ruimtelijk beeld, een ruimtelijke samenhang, bijvoorbeeld verspringende rooilijnen, dwarskappen. Nieuwe bebouwing en uitbreiding van bestaande bebouwing mag geen aantasting vormen van dit karakteristieke straat- en bebouwingsbeeld, maar moet daarin passen.

Sociale veiligheid

Het betreft hier het voorkomen van sociaal onveilige plekken, zoals smalle onoverzichtelijke plekken in het (semi) openbaar gebied. Ook het voorkomen van bijvoorbeeld situaties waarbij de (semi) openbare ruimte aan beide zijden wordt begrensd c.q. begeleid door lange blinde gevels of muren.

Verkeersveiligheid

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

Gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken

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

6.2.2 Bedrijventerrein (Zoetermeer)

Deze bestemming is opgenomen vanwege de mogelijk P&R-voorziening op bedrijventerrein Brinkhage. Qua bouw- en gebruiksmogelijkheden is aansluiting gezocht bij bestemmingsplan Kwadrant/Van Tuyll sportpark/Brinkhage/Lansinghage. Door middel van de aanduiding 'parkeerterrein' is tevens een parkeerterrein ten behoeve van P&R-voorzieningen toegestaan.

Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bedrijven toelaatbaar die voorkomen in de categorieën 3.2 van de staat van inrichtingen, zoals weergegeven in de bijlage bij de regels behorende 'Lijst van bedrijfsactiviteiten'. De staat van inrichtingen is afkomstig uit de brochure van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten "Bedrijven en Milieuzonering". Bij milieuzonering wordt er vanuit gegaan dat tussen een milieugevoelige bestemming (wonen) en een milieubelastende bestemming (bedrijf) op grond van de verste afstandafhankelijke milieubelasting een bepaalde ruimte moet worden aangehouden om een zo goed mogelijk klimaat voor beiden te scheppen.

Een uitzondering hierop wordt gevormd door het bestaande elektriciteitsdistributiebedrijf dat in milieucategorie 4.2 valt. Dit bedrijf is daarom voorzien van een specifieke aanduiding.

6.2.3 Groen (Zoetermeer)

De bestemming Groen is bedoeld voor groenvoorzieningen, langzaamverkeersroutes, sport- en speelvoorzieningen, waterpartijen en waterlopen die van wijkoverstijgend c.q. lokaal belang zijn en die een belangrijke functie in de oriëntatie hebben. Daarnaast is beweiding door middel van dieren mogelijk. Gebouwen zijn niet toegestaan, wel bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.2.4 Verkeer

6.2.4.1 Verkeer

Deze bestemming omvat alle wegen, met uitzondering van de buurt- en erfontsluitingswegen en woonstraten. In deze bestemming zijn begrepen de rijbanen voor het gemotoriseerd verkeer, fiets- en voetpaden en/of -stroken, voorzieningen voor het openbaar vervoer, parkeervoorzieningen, alsmede de groen- en waterelementen. Verder zijn binnen de ruime begrenzing van de bestemming ook overdekte fietsenstallingen bij ov-haltes, het centrum en kantoren mogelijk en gebouwde nutsvoorzieningen met een beperkte omvang.

Ter plaatse van de geprojecteerde busbaan in Zoetermeer is de aanduiding 'openbaar vervoer' opgenomen. Hier is normaal verkeer niet toegestaan.

6.2.4.2 Verkeer - Railverkeer

Deze bestemming omvat het railtracé van RandstadRail en NS met bijbehorende haltevoorzieningen, bermen, spoorsloten, dijklichamen, viaducten en overige constructies.

6.2.4.3 Verkeer - Verblijfsgebied (Zoetermeer)

De bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' is gelegd op de buurt- en erfontsluitingswegen met de daaraan of daarlangs gelegen paden, straten, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor het openbaar vervoer, groen- en waterelementen. Deze wegen zijn uitsluitend van belang voor het buurtverkeer. Verder zijn binnen de ruime begrenzing van de bestemming ook overdekte fietsenstallingen bij ov-haltes en kantoren mogelijk en gebouwde nutsvoorzieningen met een beperkte omvang.

6.2.5 Water (Zoetermeer)

De bestemming Water geldt voor de gronden die zijn aangewezen voor waterberging, waterhuishouding en water- en oeverrecreatie met daaraan ondergeschikt oeververbindingen ten behoeve van het langzaam verkeer. Er mogen uitsluitend andere bouwwerken van geringe omvang worden gerealiseerd.

Om de vrije doorvaart te garanderen is voor bruggen en andere oeververbindingen een minimale vrije doorvaarhoogte verplicht gesteld van 1,25 m, ten opzichte van het gemiddeld waterpeil ter plaatse.

6.2.6 Dubbelbestemmingen

Het plan bevat verschillende dubbelbestemmingen om bepaalde belangen veilig te stellen. Deze dubbelbestemmingen kunnen goed naast elkaar functioneren en zijn daarmee in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

6.2.6.1 Leiding

In het plangebied zijn verschillende planologisch relevante leidingen gelegen. Deze hebben een dubbelbestemming gekregen.

Binnen deze bestemming kunnen bouwwerken worden gebouwd, die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de hoofdfunctie. Voor elke leiding is een zogenaamde veiligheidszone van toepassing, waarbinnen in principe niet gebouwd mag worden. Ter bescherming van de leidingen is tevens een aanlegvergunningstelsel van toepassing.

De verschillende dubbelbestemmingen goed naast elkaar kunnen functioneren en daarmee in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening.

6.2.6.2 Archeologie (Lansingerland)

Aan de locaties met archeologische verwachtingswaarden is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie toegekend.

6.2.6.3 Waterstaat

Aan de in het gebied gelegen beschermingszones langs hoofdwatgangen is de dubbelbestemming Waterstaat - Waterstaatkundige functie toegekend. Op de gronden van deze bestemming mag slechts worden gebouwd voor zover de waterstaatkundige belangen dit gedogen en nadat hierover advies is gevraagd bij de waterbeheerder.

Voor de uitvoering van werken en werkzaamheden wordt verwezen naar de Keur van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard.

6.3 Algemene regels

6.3.1 Antidubbelregel

De antidubbelregel is een verplichte regel die voortkomt uit het Besluit ruimtelijke ordening.

6.3.2 Algemene bouwregels

Dit artikel bevat een regeling voor bestaande maten.

6.3.3 Algemene gebruiksregels (Lansingerland)

Dit artikel bevat een voorwaardelijke verplichting voor de realisering van voldoende wateraanvulling in de polder Bleiswijk (ten zuiden van de A12).

6.3.4 Algemene aanduidingsregels (Zoetermeer)

Dit artikel bevat een regeling voor de gebiedaanduidingen die in het plangebied voorkomen. Het betreft een tweetal veiligheidszones voor een windturbine (overeenkomstig de regeling in het bestemmingsplan Kwadrant/Van Tuyll sportpark/Brinkhage/Lansinghage).

6.3.5 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bevat de algemeen gebruikelijke afwijkingsmogelijkheden. Deze afwijkingsmogelijkheden gelden voor het gehele plangebied.

6.3.5.1 Afwijkingsregels voor voorzieningen voor telecommunicatie

De afwijkingsregels houden in dat het - onder voorwaarden - mogelijk is om omgevingsvergunning te verlenen voor het plaatsen van een antennemast met een maximale bouwhoogte van 45 m.

6.3.6 Algemene wijzigingsregels

Dit artikel bevat een wijzigingsbevoegdheid op grond van artikel 3.6 lid 1 onder a van de Wet ruimtelijke ordening. Hiermee is het mogelijk om, onder voorwaarden en in beperkte mate, af te wijken van de begrenzing van bouwvlakken, bestemmingsvlakken en/of aanduidingsvlakken.

6.3.7 Overige regels

Dit artikel bevat een voorwaardelijke verplichting teneinde in voldoende parkeerruimte te voorzien.

6.4 Overgangs- en slotregels

6.4.1 Overgangsrecht

Deze artikelen regelen de bebouwing en het gebruik van gronden en opstallen, die op tijdstip van inwerkingtreding van dit plan in strijd zijn met de bestemming of de of met beide.

6.4.2 Slotregel

In dit artikel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

7.1.1 Grondexploitatie (artikel 6.12 Wro)

Op grond van het bepaalde in artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening is de gemeenteraad verplicht bij de vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het onderhavige bestemmingsplan is een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voorzien.

In afwijking van het bepaalde in artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening bepaalt lid 2 van dit artikel dat de gemeenteraad kan besluiten bij de vaststelling van het bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen indien:

1. het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd (bijvoorbeeld via gronduitgifte, een anterieure overeenkomst over grondexploitatie);
2. het niet noodzakelijk is een tijdvak voor de exploitatie, dan wel een fasering in de uitvoering van werken, werkzaamheden, maatregelen en bouwplannen vast te stellen;
3. het stellen van eisen voor de werken en werkzaamheden voor het bouwrijpmaken van het exploitatiegebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte in het exploitatiegebied, dan wel het stellen van regels omtrent het uitvoeren van die werkzaamheden, dan wel een uitwerking van de regels met betrekking tot de uitvoerbaarheid niet nodig is.

In de onderhavige situatie wordt voldaan aan de bovenstaande voorwaarden. Het verhaal van kosten is anderszins verzekerd door de Realisatieovereenkomst Vervoersknoop Bleizo.

Het bepalen van een tijdvak is niet noodzakelijk; het stellen van eisen en regels of een uitwerking van regels, is evenmin noodzakelijk.

7.1.2 Economische uitvoerbaarheid

De grond waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft is eigendom van de gemeente Zoetermeer. De kosten die samenhangen met de realisatie van de vervoersknoop komen voor risico en rekening van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Gemeenschappelijke Regeling Bleizo.

De projectbegroting vervoersknoop Bleizo is vertrouwelijk. Deze informatie geeft namelijk inzicht in alle kosten en opbrengsten. Op basis van de projectbegroting is uitvoering van dit bestemmingsplan financieel uitvoerbaar.

7.1.3 Planschade

Eventuele planschade als gevolg van het bestemmingsplan wordt door de gemeente Zoetermeer gedragen.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorbereiding van het bestemmingsplan is aangekondigd in een publicatie als bedoeld in artikel 1.3.1 Bro. Op 19 mei respectievelijk 26 mei 2015 hebben de colleges van burgemeester en wethouders van Lansingerland respectievelijk Zoetermeer besloten inspraak te laten plaatsvinden op het concept van het Definitief Ontwerp voor de Vervoersknoop met bijbehorende concepttoelichting. Van 29 mei t/m 9 juli 2015 zijn deze stukken ter inzage gelegd. Een ieder is daarbij in de gelegenheid gesteld om een schriftelijke inspraakreactie in te dienen. Op 4 juni 2015 heeft een inloopavond plaatsgevonden voor bewoners, andere belanghebbenden en belangstellenden. Tijdens de terinzagelegging is 1 schriftelijke inspraakreactie ontvangen. Hierop is door het Projectbureau Bleizo/het college van burgemeester en wethouders van Zoetermeer gereageerd.

Op 7 juli 2015 hebben de beide colleges van burgemeester en wethouders besloten om het overleg met de betrokken overleginstanties ex artikel 3.1.1. Bro over het concept ontwerp bestemmingsplan Vervoersknoop Bleizo te starten. De resultaten van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro zijn samengevat en beantwoord in een Nota beantwoording Overlegreacties (zie bijlage 11).

Op 9 februari 2016 hebben de beide colleges van burgemeester en wethouders ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan Vervoersknoop Bleizo en besloten het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken gedurende een periode van 6 weken ter inzage te leggen (zie bijlage 12). Daarbij is tevens door het college van burgemeester en wethouders van Lansingerland besloten toepassing te geven aan de gemeentelijke coördinatieregeling ex artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening voor het project Vervoersknoop Bleizo. Dit betekent dat tegelijkertijd met de ontwerpbestemmingsplannen ook de ontwerpomgevingsvergunning met bijbehorende stukken ter inzage wordt gelegd. Het college van burgemeester en wethouders van Zoetermeer heeft ingestemd met het verzoek van burgemeester en wethouders van Lansingerland om toepassing te geven aan de gecoördineerde voorbereiding en bekendmaking van de betreffende besluiten. De uitvoering van de coördinatieregeling is in handen gegeven van het college van burgemeester en wethouders van Lansingerland.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 23 februari 2016 t/m 4 april 2016 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder een zienswijze indienen. Er is 1 zienswijze ontvangen. Deze is samengevat en beantwoord in een Nota beantwoording Zienswijzen, die bij de stukken is gevoegd.

Hoofdstuk 8 Handhaving

8.1 Zoetermeer

Op 9 mei 2011 heeft de gemeenteraad van Zoetermeer de beleidsnota 'Niet alleen Handhaven', Handhavingsbeleid 2011-2014 vastgesteld. Dit beleid ziet onder meer op het handhaven van bestemmingsplannen. Een belangrijk uitgangspunt in dit beleid is de dubbele regelkring. Dit betekent dat er van wordt uitgegaan dat toezicht en handhaving niet alleen wettelijke taken zijn, maar vooral ook instrumenten om beleidsdoelen te realiseren.

Voor de handhaving is een prioritering ingevoerd. Daarbij zijn weegfactoren benoemd op basis waarvan de onderwerpen die het belangrijkste worden gevonden, het zwaarst worden gewogen. Fysieke veiligheid geldt als belangrijkste weegfactor. Natuur en duurzaamheid is de minst zware weegfactor. Vervolgens zijn voor de handhaving per taakveld bouwen, milieu en openbare ruimte prioriteiten gesteld. De handhaving van bestemmingsplannen valt onder het taakveld bouwen. Bij elk taakveld is een rangschikking ontstaan van zeer grote risico's naar zaken die nauwelijks risico's in zich herbergen. De prioritering wordt vervolgens in jaarlijkse handhavingsuitvoeringsprogramma's vertaald naar aandachtsgebieden, bijvoorbeeld extra aandacht voor illegale dakopbouwen, dakkapellen of illegaal gebruik.

Handhaving kan plaatsvinden via de publiekrechtelijke, privaatrechtelijke en strafrechtelijke weg. Het college van Burgemeester en Wethouders is bevoegd om met bestuursrechtelijke sancties op te treden tegen overtredingen van regels van bestemmingsplannen. De bestuursrechtelijke sancties bestaan uit de bestuursdwang en het opleggen van last onder dwangsom. Door middel van het privaatrecht kan de gemeente op indirecte wijze het bestemmingsplan handhaven. Dat kan door gebruikmaking van haar bevoegdheden als eigenaar of van contractuele bevoegdheden.

De strafrechtelijke vervolging is afhankelijk van het Openbaar Ministerie. Overtredingen op grond van bestemmingsplanregels vallen met ingang van 13 september 2004 onder de Wet op de economische delicten. Strafrechtelijk optreden is gewenst bij overtredingen waarvan de gevolgen niet meer ongedaan gemaakt kunnen worden. De Wet op de economische delicten biedt verder de mogelijkheid bij het opleggen van de straf rekening te houden met het economisch voordeel dat de overtreder heeft behaald. Ook biedt de wet de mogelijkheid de verplichting op te leggen om op eigen kosten de gevolgen van het delict goed te maken.

8.2 Lansingerland

Inleidend

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder omgevingsvergunning voor het bouwen, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke vergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning) en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

Vertaling naar bestemmingsregeling

Bij het opstellen van dit nieuwe bestemmingsplan hebben als uitgangspunt de voorgaande bestemmingsplannen en de modelplanregels van de gemeente Lansingerland als basis gediend. Tevens is in dit nieuwe plan door middel van het opnemen van flexibiliteitsbepalingen (binnen de bestemmingen en door middel van algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingen) ingespeeld op eventuele toekomstige ontwikkelingen. Hiermee wordt voorkomen dat bij iedere kleine wijziging, gelijk een strijdige (en dus te handhaven) situatie ontstaat. De verbeelding, de regels en de toelichting zijn, tot slot, zodanig op elkaar afgestemd dat interpretatieproblemen en problemen met betrekking tot de uitvoering zo veel mogelijk worden voorkomen.