

# Intergemeentelijke structuurvisie Bleizo, Het Kwadrant en overige omgeving

Notitie reikwijdte en detailniveau planMER





# Intergemeentelijke structuurvisie Bleizo, Het Kwadrant en overige omgeving

## Notitie reikwijdte en detailniveau planMER



### identificatie

identificatiecode:  
21212.15082.00

opdrachtleider:  
ir. R.A. Sips

auteur(s):  
drs. M. van der Meulen

### planstatus

datum:  
21 april 2011

opdrachtgever:  
Gemeenschappelijke  
Regeling (GR) Bleizo,  
namens gemeente  
Lansingerland en  
Zoetermeer

status:  
definitief

Inhoudelijk akkoord  
Gemeente Lansingerland:  
K. Verhoeff, H. Koornneef  
Gemeente Zoetermeer:  
S. Duynmaer van Twist,  
J. van Nuland





# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1. Aanleiding	5
1.2. Doel planmer	6
1.3. Procedure en koppeling met ruimtelijke plannen	7
1.4. Leeswijzer	9
<b>2. Voorgenomen activiteit</b>	<b>11</b>
2.1. Ligging en begrenzing plangebied	11
2.2. Programma ISV	12
2.3. Duurzaamheid	17
2.4. Vaststaande en variabele elementen	17
<b>3. Reikwijdte en detailniveau planMER</b>	<b>19</b>
3.1. Mer-(beoordelings)plichtige plandelen	19
3.2. Reikwijdte planMER	20
3.3. Detailniveau planMER	21
<b>4. Slot</b>	<b>25</b>
4.1. Rapportage planMER	25
4.2. Tijdsplanning	25



## 1.1. Aanleiding

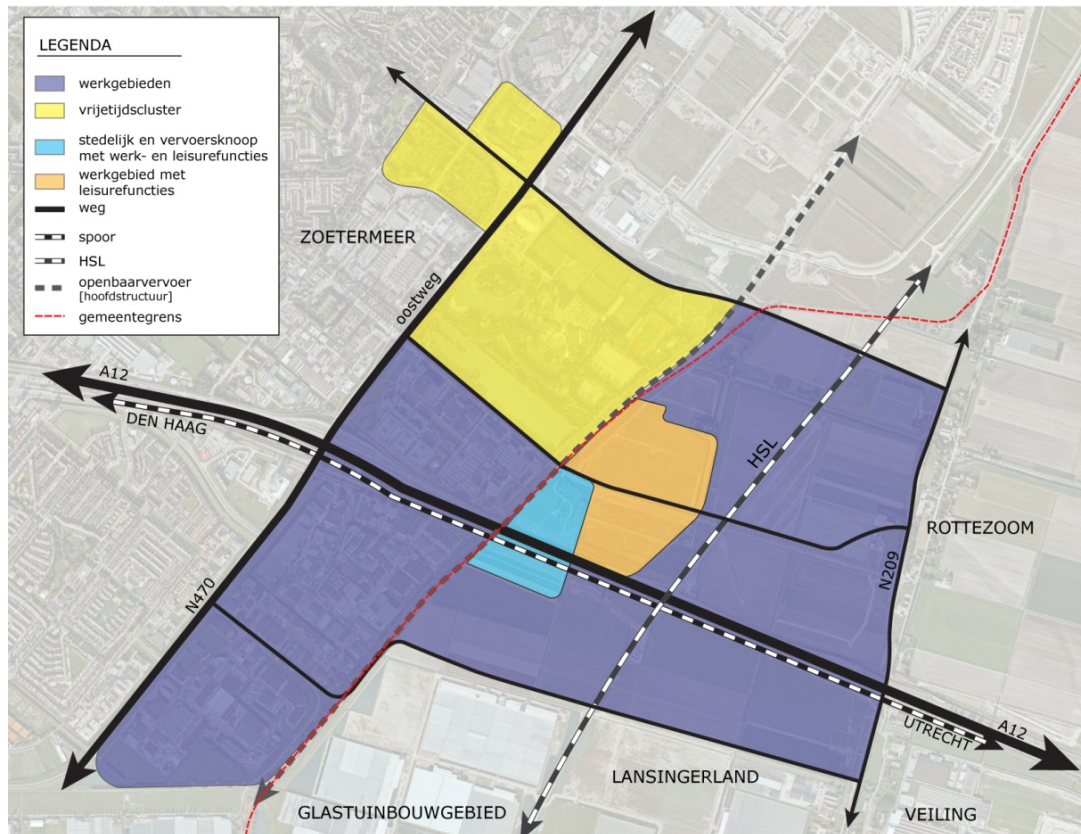
De gemeenten Lansingerland en Zoetermeer werken samen aan plannen voor de gebiedsontwikkeling 'Bleizo' aan de oostkant van Zoetermeer en de noordkant van de gemeente Lansingerland (zie figuur 1.1 Ligging plangebied).

Het gaat om een grootschalige stedelijk ontwikkeling rond een nieuw vervoersknooppunt op de grens van beide gemeenten. 'Bleizo' omvat het vervoersknooppunt, het gebied dat direct aansluit op het knooppunt ('het Podium'), het leisurepark ten noordoosten van het vervoersknooppunt en bedrijventerrein Hoefweg-Zuid ten zuiden van de A12. Aansluitend aan Bleizo ontwikkelt de gemeente Zoetermeer plannen voor "Het Kwadrant". Daarnaast wordt in de gemeente Lansingerland het bedrijventerrein Prisma ontwikkeld. De intergemeentelijke structuurvisie heeft betrekking op Bleizo, Het Kwadrant en overige omgeving. Deze gebieden samen vormen het plangebied voor de intergemeentelijke structuurvisie (ISV). In paragraaf 2.1 wordt nader ingegaan op de begrenzing van de deelgebieden.

Voor de ontwikkelingen in het gebied direct aansluitend op het knooppunt is een masterplan opgesteld<sup>1</sup>. Daarnaast werkt de gemeente Zoetermeer samen met verschillende initiatiefnemers aan plannen voor leisureontwikkelingen in het Van Tuylpark. Binnen het plangebied voor de ISV liggen ook verschillende bestaande (Brinkhage en Lasinghage) en geprojecteerde bedrijventerreinen (Prima en Hoefweg-Zuid). Het nieuwe vervoersknooppunt moet een rol spelen in de bereikbaarheid van de verschillende deelgebieden.

---

<sup>1</sup> Stedenbouwkundig Masterplan Bleizo, augustus 2010.



**Figuur 1.1 Ligging plangebied**

Alle voorgenoemde plannen moeten hun planologische verankering krijgen in een Intergemeentelijke Structuurvisie (ISV) en vervolgens in bestemmingsplannen. Verschillende onderdelen uit de ISV zijn mer-(beoordelings)plichtig. Aangezien de structuurvisie het kader vormt voor toekomstige besluiten over mer-(beoordelings)plichtige activiteiten, is de structuurvisie (meervoudig) planmer-plichtig. Deze Notitie reikwijdte en detailniveau planMER vormt de eerste stap in de planmer-procedure.

## 1.2. Doel planmer

Om het milieubelang, naast andere belangen, een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke negatieve gevolgen voor het milieu, is sinds enkele decennia het instrument van de milieueffectrapportage (mer) in de Nederlandse wetgeving ingevoerd. In de Wet milieubeheer en het bijbehorende Besluit

mer is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een milieueffectrapport dient te worden opgesteld<sup>1)</sup>. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in:

- een mer-plicht voor plannen zoals een structuurvisie (planmer);
- mer-beoordelingsplicht of mer-plicht voor projecten zoals een bestemmingsplan met een directe bouwtitel (projectmer).

Uitgangspunt voor het planMER is dat de milieueffecten van alle activiteiten binnen het plangebied in samenhang worden onderzocht en beoordeeld. Dit moet voldoende basis bieden om vervolgens desgewenst op het niveau van bestemmingsplannen afzonderlijke procedures (projectmer of mer-beoordeling) te kunnen volgen. Het planMER speelt een belangrijke rol in het totale planproces, zowel voor de structuurvisie als de vervolgpcedures:

1. Het planMER levert de milieu-input voor de structuurvisie. In het MER worden de milieueffecten van alle plandelen in samenhang beschouwd. De effectbeschrijvingen leiden tot uitgangspunten en randvoorwaarden, die worden vertaald in een 'milieuruimteplan'. Daarbij wordt aangegeven welke functies op welke locatie binnen het gebied kunnen worden gerealiseerd en welke voorwaarden daarbij in acht moeten worden genomen.
2. Het planMER vormt de basis voor de notitie(s) reikwijdte en detailniveau voor de projectMER'en. In het planMER wordt aangegeven welk vervolgonderzoek noodzakelijk is. Daarnaast geeft het planMER waar relevant een aanzet tot de ontwikkeling van alternatieven en varianten. Een groot deel van het onderzoek uit het planMER is tevens direct bruikbaar voor de projectMER'en en dient slechts op onderdelen te worden uitgewerkt.
3. Het planMER dient ten slotte tevens als basis voor de mer-beoordeling die noodzakelijk is voor het bestemmingsplan voor het vervoersknooppunt en het omliggende gebied.

### 1.3. Procedure en koppeling met ruimtelijke plannen

#### Betrokken partijen

##### *Initiatiefnemer en bevoegd gezag*

Als initiatiefnemer voor treden de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeente Lansingerland en Zoetermeer op. De gemeenteraden van beide gemeenten zijn het bevoegd gezag.

##### *Commissie voor de milieueffectrapportage (Ciemer) en andere wettelijke adviseurs*

De Commissie voor de m.e.r. is een onafhankelijke, nationaal werkende commissie die per mer-procedure uit haar leden een werkgroep samenstelt. Deze werkgroep adviseert het bevoegd gezag op twee momenten: eerst over de reikwijdte en detailniveau van het MER en later over de volledigheid en juistheid van het MER (in het

---

<sup>1)</sup> Met de afkorting MER wordt het milieueffectrapport bedoeld; mer is de afkorting van milieueffectrapportage (instrument, procedure).

zogenoemde toetsingsadvies). Naast de Commissie voor de m.e.r. zijn als wettelijke adviseurs aangewezen vertegenwoordigers van de Ministeries van Infrastructuur en Milieu, Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

#### *Insprekers*

Insprekers zijn personen of organisaties die op bepaalde momenten in de procedure hun mening over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport en/of over de juistheid en volledigheid van het opgestelde milieueffectrapport kenbaar maken. Het staat een ieder vrij als inspreker op te treden.

#### **Planmer-procedure**

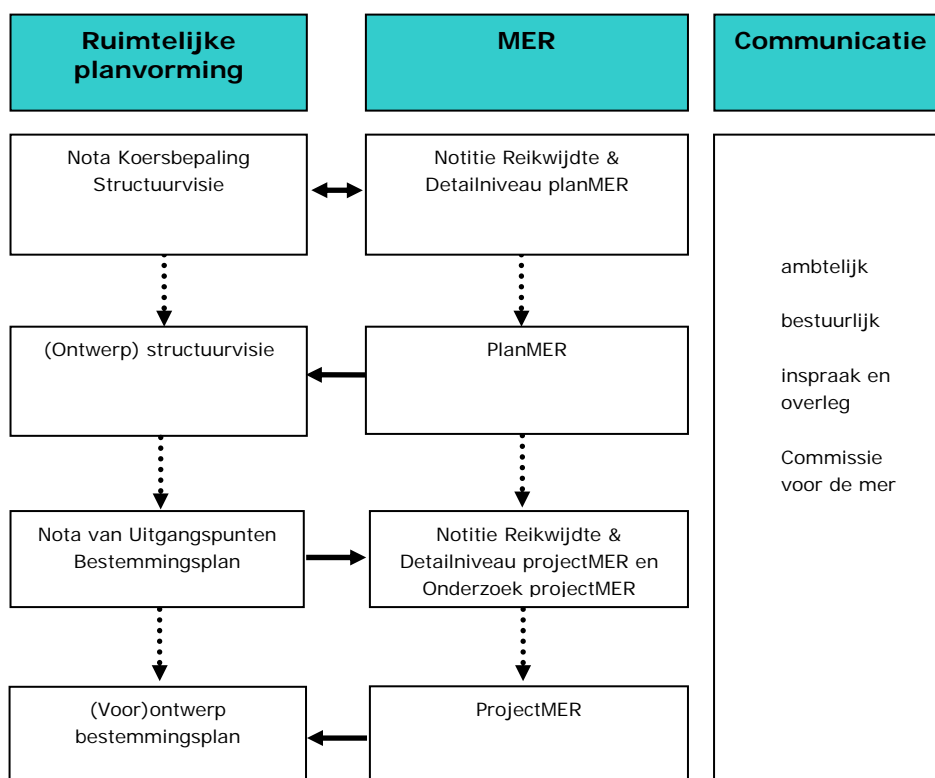
In het de Wet milieubeheer zijn de procedurele en inhoudelijke vereisten vastgelegd die bij het opstellen van een planMER in acht moeten worden genomen. Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen in het kader van het planMER en de koppeling met de intergemeentelijke structuurvisie.

1. openbare kennisgeving opstellen planMER en structuurvisie;
2. raadpleging bestuursorganen, Commissie voor de mer (vrijwillig) en inspraak over Reikwijdte en Detailniveau van het planMER;
3. opstellen planMER en ontwerpstructuurvisie;
4. terinzagelegging planMER met ontwerpstructuurvisie;
5. advies van de Commissie voor de mer;
6. verwerken reacties in (definitieve) plan;
7. vaststelling definitief planMER en structuurvisie.

Over verschillende deelontwikkelingen heeft reeds overleg plaats gevonden met belanghebbenden, waaronder vertegenwoordigers vanuit het Rijk en de regiopartners. Ook in de planmer-procedure worden belanghebbenden betrokken. In het planMER (en waar nodig ook in de structuurvisie) zal worden verantwoord op welke wijze is omgegaan met de reacties die in de voorfase zijn binnengekomen en de reacties op het planMER en de ontwerp-structuurvisie.

#### **Bestemmingsplanprocedures**

Na afronding van de intergemeentelijke structuurvisie (en in sommige gevallen mogelijk gedeeltelijk parallel daaraan) stellen de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer bestemmingsplannen op voor de verschillende deelgebieden. De snelheid waarmee de bestemmingsplanprocedures worden opgestart is onder andere afhankelijk van de wensen van initiatiefnemers van de verschillende ontwikkelingen binnen het plangebied. Ook in de bestemmingsplanprocedures worden vanzelfsprekend inspraakmogelijkheden geboden. Waar nodig wordt gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure een projectmer-procedure of mer-beoordelingsprocedure doorlopen. In het navolgende schema wordt een overzicht gegeven van de koppeling tussen de verschillende plannen en procedures.



**Figuur 1.2. Overzicht koppeling ruimtelijke plannen en procedures**

#### 1.4. Leeswijzer

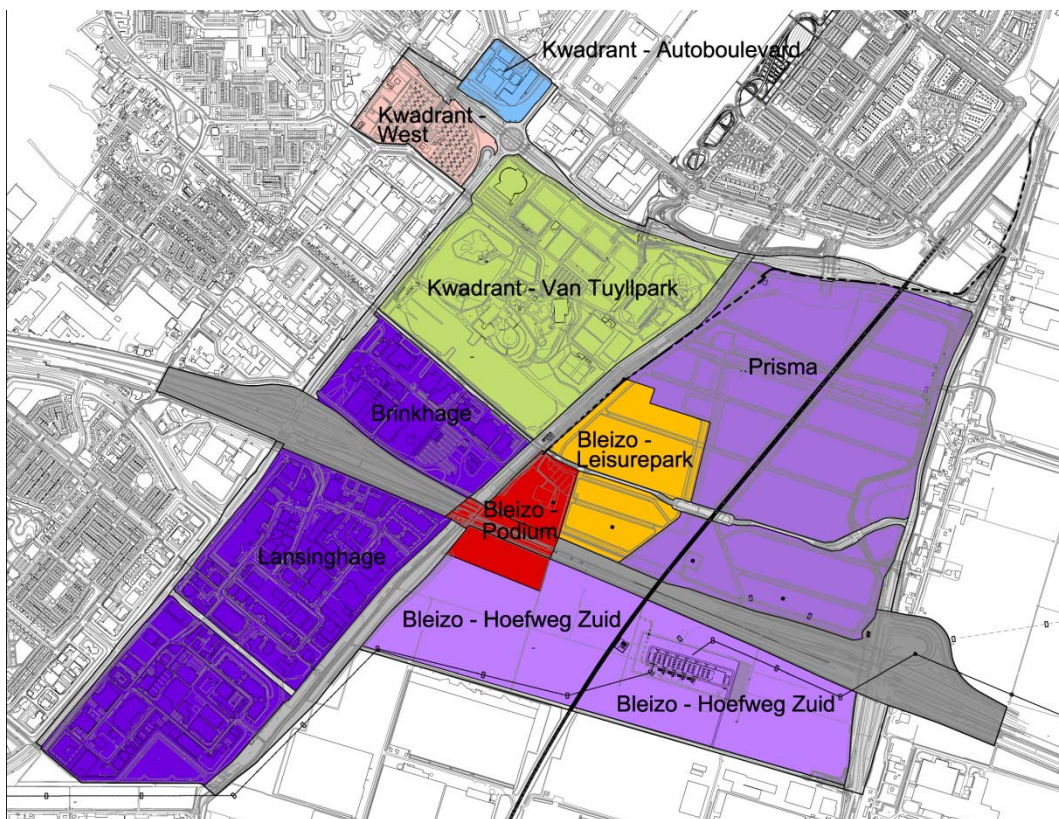
Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de voorgenomen activiteit, zoals deze wordt vastgelegd in de ISV. In hoofdstuk 3 is een beschrijving opgenomen van de wijze waarop in het planMER en de onderliggende milieuonderzoeken de milieukundige gevolgen van het voornemen inzichtelijk worden gemaakt (reikwijdte en detailniveau van het planMER). Hoofdstuk 4 geeft ten slotte een overzicht van de opbouw van het planMER en de tijdsplanning voor ISV en planMER.



## 2. Voorgenomen activiteit

### 2.1. Ligging en begrenzing plangebied

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



Figuur 2.1 Overzicht deelgebieden

Binnen het plangebied voor de ISV wordt onderscheid gemaakt in verschillende deelgebieden (zie figuur 2.1):

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

Paragraaf 2.2 beschrijft de plannen en initiatieven binnen deze deelgebieden.

## 2.2. Programma ISV

### **Bleizo - Podium**

Voor het gebied rond het nieuwe vervoersknooppunt is een masterplan opgesteld. Het plan voorziet in de realisatie van een nieuw NS-station op de lijn Den Haag – Gouda. De ZoRo-busbaan (Zoetermeer – Rotterdam) en Randstadrail sluiten aan op dit nieuwe knooppunt. Bleizo wordt het eerste nieuwe Stedenbaanstation in de Zuidvleugel.

Het gebied direct rond en op de nieuwe vervoersknoop wordt in het masterplan 'het Podium' genoemd. Het programma bestaat uit kantoren en diverse stedelijke functies. Aan de zuidzijde van de A12 is een World Greenport Center gedacht. Het center bestaat uit een 'Tradecenter' (kantoren) met kleinschalige congresruimte, en een business-to business-center met exporuimte voor innovatieve en internationale bedrijven uit de greenport sector. Voor consumenten wordt een 'Food experience center' gerealiseerd. De toevoeging van kantoorfuncties in het deelgebied Bleizo hangt mede samen met een omvangrijke transformatieopgave van kantoorgebieden in Zoetermeer. In totaal wordt ca 100.000 m<sup>2</sup> kantoren uit het bestaande stedelijke gebied getransformeerd naar andere functies. De transformatie van minder courante, bestaande kantoren in Zoetermeer is inmiddels in uitvoering.

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

Bij de uitwerking van de plannen wordt fysiek rekening gehouden met een eventuele toekomstige verbreding van de A12 en de uitbreidingsmogelijkheid naar vier sporen.

Tabel 2.1 en tabel 2.2 geven een overzicht van het maximale programma binnen het gebied direct aansluitend op het nieuwe vervoersknooppunt ten noorden en ten zuiden van de A12. In de structuurvisie zullen ook een aantal 'terugvalopties' worden opgenomen, voor het geval onderdelen van het programma niet realiseerbaar blijken te zijn.

**Tabel 2.1 Bleizo-Podium (noordzijde A12)**

<i>Programma</i>	<i>M2 BVO</i>
(Reguliere) kantoren	40.000 m2 bvo
Hotels/aparthotel	10.000 m2 bvo
Kleinschalige retail, persoonlijke dienstverlening, café/restaurant	1.000 m2 bvo
Showroomachtige functies (geen GDV)	12.500 m2 bvo van in totaal 30.000 m2 bvo
Opleidingsinstituut	10.000 m2 bvo
Factory Outlet Center (locatie-alternatief 1)	7.600 m2 bvo van de in totaal 30.500 m2 bvo
<i>terugvaloptie</i>	
Geen hotels Geen kleinschalige retail Geen Factory Outlet Center	

**Tabel 2.2 Bleizo-Podium (zuidzijde A12)**

<i>Programma</i>	<i>M2 BVO</i>
Green- en cleantec = bedrijven met maximaal 50% werkgelegenheid in kantoorruimtes	35.000 bvo m2 totaal
(Reguliere) kantoren: World Greenport Centre	10.000 m2 bvo
Food experience center	10.000 m2 bvo, 500.000 bezoekers, 450 arbeidsplaatsen
<i>terugvaloptie</i>	
Geen green- en cleantec maar intensieve hoogwaardige bedrijvigheid in een kleiner Podium gebied en groter Hoefweg Zuidgebied (zie Bleizo-hoefweg zuid)	35.000 m2 G&Ctec vervangen voor 1,75 ha extra bedrijfsterrein
Beperkt Food experience center	5.000 m2 bvo, 250.000 bezoekers

### **Leisurepark Bleizo**

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

### Factory-Outlet Center (FOC) en Adventure World

In het masterplan Bleizo is het FOC en Adventure World aan de noordzijde van de A12 voorzien, deels binnen het Podium en deels binnen het Leisurepark Bleizo. De locatie staat echter nog niet vast, er zijn ook gedachten om het FOC en Adventure World aan de zuidzijde van de A12 naast het Podium te realiseren (binnen Hoefweg-Zuid, ten westen van de HSL). Dit kan gevolgen hebben voor de verkeerseffecten en de daaraan gerelateerde effecten (geluid en luchtkwaliteit). In het planMER worden om deze reden beide locaties onderzocht.

Tabel 2.3 geeft een overzicht van het maximale programma binnen het leisurepark op het grondgebied van de gemeente Lansingerland.

**Tabel 2.3 programma Leisurepark Bleizo**

<i>Programma</i>	<i>M2 BVO</i>
Factory Outlet Center (locatie-alternatief 1)	22.900 m2 bvo van de in totaal 30.500 m2 bvo, 4 miljoen bezoekers per jaar, 600 arbeidsplaatsen
Leisure (bijvoorbeeld Adventure World als locatie-alternatief 1)	40.000 m2 bvo, 1 miljoen bezoekers per jaar, 600 arbeidsplaatsen
Hoogwaardige bedrijven	6,5 ha waarvan 50% bebouwd, 150 arbeidsplaatsen per ha
Showroomachtige functies (geen GDV)	17.500 m2 bvo van in totaal 30.000 m2 bvo showroomachtige functies
<i>terugvaloptie</i>	
Kleiner Factory Outlet Center	Van 4 naar 2 miljoen bezoekers per jaar (inclusief podium)
Geen Leisure, geen FOC en geen showroomachtige functies, maar hoogwaardige bedrijven	Van 6,5 naar 19,5 ha bedrijfsterrein, 150 arbeidsplaatsen per ha

### Bedrijventerrein Bleizo Hoefweg-Zuid

Voor het bedrijventerrein Hoefweg-Zuid is reeds een bestemmingsplan opgesteld. Daarin is vastgelegd dat zich binnen het gebied alleen agrogelieerde bedrijven kunnen vestigen. De gemeente Lansingerland wil dat zich in de toekomst ook bedrijven uit andere sectoren binnen het gebied kunnen vestigen. Hiervoor is een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk en deze aanpassing wordt overwogen.

Hoefweg-Zuid(west) geldt als alternatieve locatie 2 voor de Factory Outlet Center en Leisure functie (bijvoorbeeld Adventure World).

### Kwadrant - Van Tuylpark

In het Van Tuylpark zijn nu reeds enkele grootschalige toeristisch-recreatieve voorzieningen ondergebracht, zoals Dutch Water Dreams en Silverdome. Daarnaast biedt het park plaats aan diverse sportverenigingen. Op dit moment zijn er

verschillende initiatieven voor nieuwe voorzieningen en ook voor de uitbreiding van bestaande voorzieningen (zie tabel 2.4). In samenhang met de verschillende ontwikkelingen en initiatieven wordt nagedacht over een nieuwe inrichting van het totale park. Het hart van het Van Tuyllpark wordt in de toekomst gevormd door een nieuw centraal gelegen evenementenplein. Dit plein zorgt voor de verbindende schakel tussen oost-west en noord-zuid van het Van Tuyllpark. Het programma binnen het Van Tuyllpark mag eventuele toekomstige woningbouw (buiten planhorizon) niet onmogelijk maken.

**Tabel 2.4 Overzicht belangrijkste toeristisch-recreatieve initiatieven binnen het Van Tuyllpark**

<i>Initiatief</i>	<i>Kenmerken</i>
Holland Hall	60.000 m <sup>2</sup> (beurs en evenementen), 2.150.000 bezoekers per jaar, hotel 300 bedden, horeca 3100 m <sup>2</sup> , 2400 parkeerplaatsen
Uitbreiding Silverdome	ijshal + grootschalige sport-detailhandel, 200.000 bezoekers, 3000 m <sup>2</sup> ijsfunctie, 4800 m <sup>2</sup> retail, 3000 m <sup>2</sup> shops en fastfood, 20 bedden topsportovernachting
Scuba Planet (onderwatersportcentrum)	625 m <sup>2</sup> , 110.000 bezoekers

#### **Kwadrant - Autoboulevard**

De plannen voorzien in de herontwikkeling van het voormalige Miss Etam terrein tot een autoboulevard (25.000 m<sup>2</sup> uitgeefbaar terrein), waarbij plaats wordt geboden aan verschillende autodealers. Het gebied heeft al een bedrijfsbestemming.

#### **Kwadrant - West**

De 160 volkstuinen die nu in het gebied zijn gelegen worden verplaatst naar een nieuwe locatie buiten het plangebied (Buytenpark). De plannen voorzien in de realisatie van leisure (indoorgolf, 20.000 m<sup>2</sup>, 200.000 bezoekers per jaar), woningen en maatschappelijke of werkfuncties.

#### **Prisma bedrijvenpark**

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

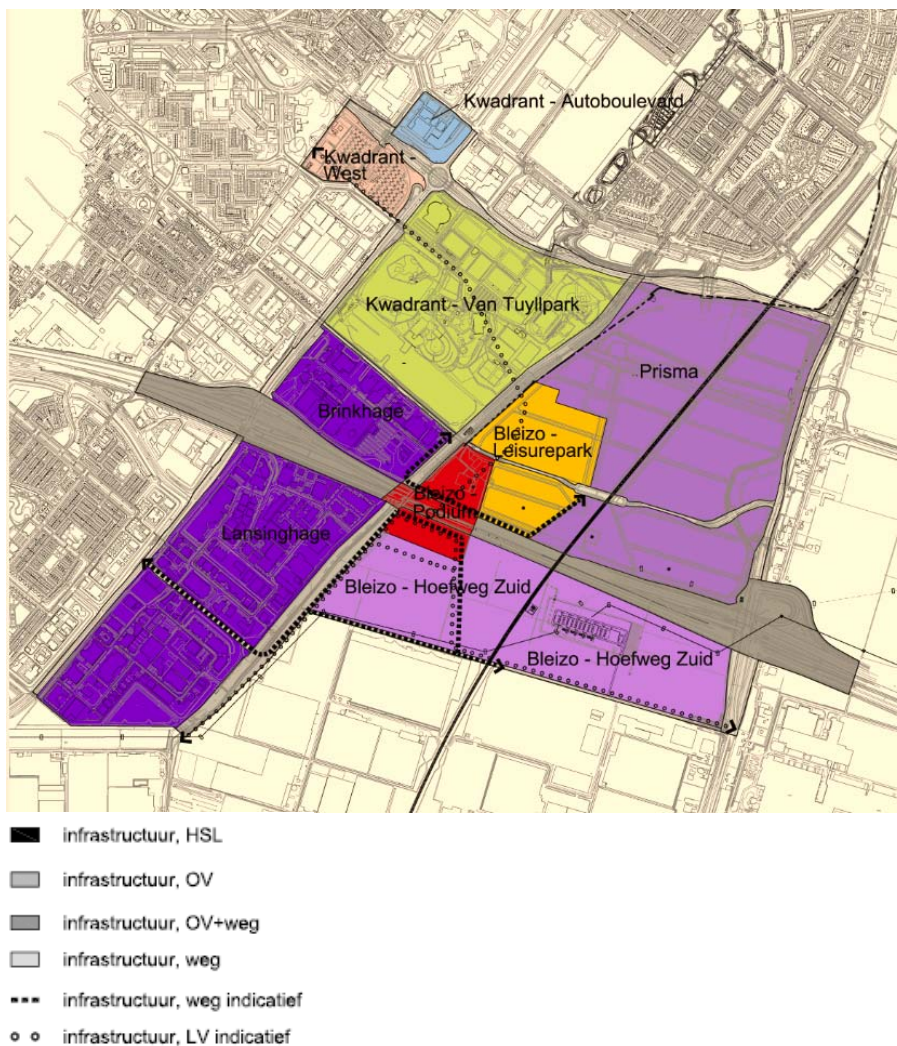
#### **Bedrijventerreinen Brinkhage en Lansinghage.**

Voor de bedrijventerreinen Brinkhage en Lansinghage zijn er op dit moment geen plannen. Er zal een consoliderend bestemmingsplan voor de beide terreinen worden opgesteld. Wel wordt in de structuurvisie aandacht besteed aan een mogelijke

toekomstige opwaardering of transformatie. Uitgangspunt is voornamelijk dat dit niet ten koste gaat van de toelaatbare milieucategorieën.

### Infrastructuur

Door de ontwikkeling van het vervoersknooppunt is het gebied goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het station wordt niet alleen gekoppeld aan de verlengde RandstadRail lijn 4, maar ook aan diverse regionale buslijnen. De belangrijkste daarvan is de nieuwe ZoRo-bus, een hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam. Om een goede ontsluiting van het gebied voor autoverkeer te garanderen worden nieuwe ontsluitingswegen aangelegd en vinden aanpassingen aan de bestaande infrastructuur plaats. Bij de verdere uitwerking wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de aansluiting van Zoetermeer op de vervoersknoep. Figuur 2.2 geeft een overzicht van de beoogde ontsluitingsstructuur.



**Figuur 2.2 Ontsluiting**

Bleizo krijgt een grote P+R voorziening. De parkeervoorziening wordt met rechtstreekse routes vanaf de A12 ontsloten. De P+R voorziening draagt zorg voor een snelle overstap van auto naar openbaar vervoer en biedt de automobilist een keuze om de files te vermijden. De P+R voorziening zal eveneens goed bereikbaar zijn vanaf de regionale routes vanuit de omgeving. Bewoners van Lansingerland en Zoetermeer kunnen hier hun voertuig stallen om per trein of RandstadRail verder te reizen naar hun bestemming.

Bij de uitwerking van de plannen wordt fysiek rekening gehouden met een eventuele toekomstige verbreding van de A12 en de uitbreidingsmogelijkheid naar vier sporen.

### 2.3. Duurzaamheid

Het plan en zeker de vervoersknoop moet een voorbeeld zijn van innovatief ruimtegebruik. Het Masterplan gaat uit van een hoogwaardige kwaliteit van het gebied. Deze ambitie moet zich onder andere vertalen in een hoogwaardige architectuur gebaseerd op een duidelijke kwaliteitsnormering. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het toepassen van principes behorend bij cradle to cradle en Breeam (een keurmerk dat de duurzaamheidsprestatie van nieuwe gebouwen bepaalt). Een gesloten energiehuishouding en het toepassen van groene daken zijn goede voorbeelden. Duurzaamheid moet ook tot uitdrukking komen in beleving en leefbaarheid van het gebied. Grote aandacht voor toegankelijkheid (fysiek en sociaal), veiligheid (ogen op straat, activiteiten de hele dag door) en de inrichting van het de openbare ruimte (toepassen van veel groen), mogelijkheid van gesloten energie huishouding en groene daken. Voor wat betreft de toekomst inspelen op de komst van elektrische voertuigen. In de structuurvisie en het planMER zal specifiek aandacht besteed worden aan deze duurzaamheidsaspecten.

### 2.4. Vaststaande en variabele elementen

Op hoofdlijnen staat de invulling van het plangebied voor de ISV vast. Op een aantal punten is er nog variatie mogelijk.

#### **Vaststaande elementen**

Als vaststaande elementen moeten in ieder geval worden beschouwd:

- de begrenzing van het plangebied;
- het functionele (maximale) programma binnen de verschillende deelgebieden;
- de ontsluitingsstructuur (op hoofdlijnen).

#### **Variabele elementen**

Als variabele elementen kunnen (desgewenst) nog worden beschouwd:

- de begrenzing van het gebied rond het nieuwe vervoersknooppunt (het podium);

- de locatie van de FOC en Adventure World (2 alternatieven);
- de functionele inrichting binnen de verschillende deelgebieden en de uitwerking van de stedenbouwkundige opzet;
- locatie van woon-werk unities en long-stay verblijven binnen het gebied;
- de inrichting van groen en water;
- de exacte tracering en uitvoering van de nieuwe ontsluitingswegen;
- de mogelijkheden voor de toepassing van mobiliteitsmanagement;
- randvoorwaarden/eisen met betrekking tot duurzaamheid/energie.

## 3. Reikwijdte en detailniveau planMER

### 3.1. Mer-(beoordelings)plichtige plandelen

De aanpak van de structuurvisie, het planMER en de daaropvolgende bestemmingsplanprocedures wordt voor een belangrijk deel bepaald door de mer-(beoordelings)plicht van de diverse plandelen.

Op 1 april 2011 is het Besluit mer gewijzigd. Met deze wijziging is een groot aantal activiteiten van de C-lijst (mer-plicht) verplaatst naar de D-lijst (mer-beoordelingsplicht). Dat geldt onder andere voor toeristisch-recreatieve voorzieningen. Daarnaast zijn ook de drempels in bepaalde gevallen meer gespecificeerd (in het gewijzigde Besluit mer wordt bijvoorbeeld niet meer gesproken over 'toeristisch-recreatieve voorzieningen' in algemene zin, maar is een aantal concrete activiteiten benoemd waaronder 'themaparken'). Op basis van het 'oude' Besluit mer gold een directe mer-plicht voor verschillende ontwikkelingen binnen het plangebied voor de ISV. Op basis van het nieuwe Besluit mer geldt een mer-beoordelingsplicht voor een aantal van de beoogde activiteiten (drempel is 250.000 bezoekers of meer per jaar). Een mer-beoordeling heeft tot doel om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, waardoor een MER nodig is. Als dat zo is moet een mer-procedure worden doorlopen.

Met de wijziging van het Besluit mer is ook een 'vormvrije mer-beoordeling' geïntroduceerd voor activiteiten die onder de drempels uit het Besluit mer blijven. In een voortoets wordt daarbij beoordeeld of de milieusituatie in het gebied en de aard en omvang van de ontwikkeling aanleiding geven tot het doorlopen van een mer-procedure.

Uitgangspunt is dat in het planMER de milieueffecten van alle ontwikkelingen binnen het plangebied in samenhang worden beschreven en beoordeeld.

## 3.2. Reikwijdte planMER

### Plangebied en studiegebied

In paragraaf 2.1 is ingegaan op de begrenzing van het plangebied. Het studiegebied is het gebied waar milieueffecten, als gevolg van de voorgenomen activiteiten, (kunnen) optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving ervan. Aangezien de reikwijdte van milieugevolgen per milieuaspect aanzienlijk kan verschillen, kan de omvang van het studiegebied niet bij voorbaat worden aangegeven. Uit het onderzoek dat in het kader van het planMER zal worden uitgevoerd, zal blijken hoever de milieugevolgen zich uitstrekken. Naar verwachting zal het studiegebied zich voor de meeste milieuaspecten niet ver buiten het plangebied uitstrekken. Met name voor de verkeersgerelateerde aspecten (bereikbaarheid, wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit) zal naar verwachting het studiegebied zich buiten het plangebied uitstrekken.

### Alternatieven

In een MER dienen minimaal de volgende alternatieven te worden beschreven:

- het nulalternatief (huidige situatie en de autonome ontwikkelingen = referentiesituatie);
- de voorgenomen ontwikkelingen (hier het basisalternatief genoemd) en eventueel mogelijke alternatieven of varianten voor de inrichting van het gebied.

#### *Nulalternatief*

In de omgeving van het plangebied vinden de komende jaren verschillende ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Ten oosten van het plangebied is binnen de gemeente Lansingerland een groene-recreatieve zone voorzien. Ook wordt hier een nieuwe hoogspanningsverbinding gerealiseerd en vinden aanpassingen plaats aan de bestaande hoogspanningsverbinding. Ten zuiden wordt het bestaande glastuinbouwgebied (her)ontwikkeld. Ook aan de rand van de kern Zoetermeer zijn verschillende ontwikkelingen gepland. In het planMER wordt per milieuthema de huidige milieusituatie beschreven en wordt aangegeven wat er in het studiegebied zal gebeuren als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd: de autonome ontwikkelingen. Dit nulalternatief is geen middel om het gestelde doel te bereiken. Het vormt het referentiekader vormen voor de effectbeschrijving van de plansituatie.

#### *Plansituatie*

Er hoeven geen alternatieven in beschouwing te worden genomen die niet realistisch zijn of niet aan de doelstelling van de initiatiefnemer kunnen voldoen. Op hoofdlijnen ligt de invulling van het plangebied vast (zie paragraaf 2.3). Voor het FOC en AW worden in het planMER een tweetal locatiealternatieven onderzocht (ten zuiden en ten noorden van de A12). Voor de overige functies staat de locatie op hoofdlijnen vast.

Voor verschillende programmatische onderdelen is op dit moment nog sprake van onzekerheden met betrekking tot de haalbaarheid en de exacte invulling. Dit heeft vooral betrekking op de het gebied rond het knooppunt. Om in de toekomst voldoende

flexibiliteit te behouden bij de verdere uitwerking van de plannen, is uitgangspunt dat in het planMER de maximale invulling van het totale plangebied wordt onderzocht. Daarmee wordt inzicht gekregen in de maximaal optredende milieueffecten van alle ontwikkelingen samen. 'Maximaal' in termen van milieueffecten heeft in dit geval vooral betrekking op de verkeersaantrekkende werking (verkeer, luchtkwaliteit en geluid) en personendichtheden (externe veiligheid). Dit betekent dat in de milieuonderzoeken wordt uitgegaan van de functies, bezoekersaantallen en vierkante meters zoals beschreven in hoofdstuk 2. Deze gegevens zijn met name relevant als input voor de verkeersprognoses en voor de personendichtheden in verband met de groepsrisicoberekeningen. Wanneer het maximale programma leidt tot knelpunten wordt bekeken op welke wijze met eventuele maatregelen deze knelpunten kunnen worden voorkomen, dan wel een bijstelling van het programma noodzakelijk is. In het planMER wordt waar relevant ingegaan op de milieueffecten van de verschillende terugvalopties.

Hoewel bepaalde programmaonderdelen mogelijk een lange doorlooptijd hebben, is naar verwachting in 2020 een aanzienlijk deel van de ontwikkelingen binnen het gebied gerealiseerd. Dit snelheid waarmee de plannen worden gerealiseerd is onder andere afhankelijk van ontwikkelingen in de markt. In het planMER wordt er als 'worstcase' vanuit gegaan dat in 2020 het totale maximum programma binnen het gebied is gerealiseerd.

### 3.3. Detailniveau planMER

#### **Van grof naar fijn**

Voor de inhoudelijke aanpak van het onderzoek geldt 'van grof naar fijn'. In het planMER worden de verschillende ontwikkelingen in samenhang op hoofdlijnen onderzocht, waarna in het kader van de in een later stadium op te stellen bestemmingsplannen en projectMER'en een nadere uitwerking en detaillering van het milieuonderzoek plaatsvindt. Als het gaat om de samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen zijn vooral de milieuthema's verkeer (en daaraan gerelateerd wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit) en externe veiligheid van belang. In het planMER zullen de milieueffecten voor deze laatstgenoemde milieuthema's dan ook meer gedetailleerd in beeld worden gebracht dan voor de overige milieuthema's. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze de ambities en doelstellingen op het gebied van milieu, landschap en duurzaamheid worden bereikt (mede in relatie tot de fasering van de plannen en de onzekerheden).

#### **Milieuruumteplan**

De effectbeschrijvingen uit het planMER resulteren in een milieuruumteplan, dat aansluit bij de plankaart voor de ISV. In dit milieuruumteplan wordt aangegeven waar binnen de verschillende deelgebieden functies mogelijk zijn en onder welke voorwaarden. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar geluidgevoelige functies,

kwetsbare en beperkt-kwetsbare objecten. Er worden uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd voor de verdere planvorming.

### Milieuonderzoek

In het MER zal de huidige milieusituatie – rekening houdend met autonome ontwikkelingen – in beeld worden gebracht (referentiesituatie). Op basis hiervan zullen de milieugevolgen de ontwikkelingen uit de ISV op een systematische wijze worden onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie. Het betreft zowel negatieve als positieve gevolgen. Er wordt, daar waar noodzakelijk, onderscheid gemaakt in tijdelijke en blijvende effecten. Nagegaan zal worden in hoeverre negatieve effecten met maatregelen kunnen worden beperkt en of positieve gevolgen kunnen worden versterkt. In tabel 3.1 is uiteengezet welke milieuaspecten worden onderzocht en op welke wijze de effecten in het planMER worden beschreven. Daarbij is onder andere gebruik gemaakt van de quickscan (haalbaarheidsonderzoek) en de verkennende verkeersstudie die in het verleden zijn uitgevoerd. In tabel 3.1 wordt onderscheid gemaakt in de onderzoeken die worden uitgevoerd in het kader van het planMER en het onderzoek dat in een later stadium in het kader van de projectMER'en wordt uitgevoerd.

**Tabel 3.1 Overzicht aanpak milieuonderzoek**

<b>milieuthema</b>	<b>planMER</b>	<b>projectMER</b>
Verkeer en vervoer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkeersprognose/ analyse verkeersafwikkeling,</li> <li>- verkenning verkeersveiligheid, parkeren</li> <li>- verkenning mogelijkheden mobiliteitsmanagement</li> <li>- aandachtspunten en onderzoeksopgaven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- voor zover nodig een verdere uitwerking op basis van resultaten planMER</li> </ul>
Wegverkeerslawaai	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkennende akoestische berekeningen A12 + hoofdontsluiting;</li> <li>- inschatting gevolgen verkeersproductie voor geluidsbelasting langs ontsluitende wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gedetailleerde berekeningen voor nieuw geluidgevoelige bestemmingen en nieuwe wegen, toetsing aan wettelijke normen</li> </ul>
Spoorweglawaai	<ul style="list-style-type: none"> <li>- overzicht geluidcontouren + verkenning gevolgen plan</li> <li>- uitgangspunten en randvoorwaarden vervolg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gedetailleerde berekeningen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen</li> </ul>
Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkenning effect toename verkeer op luchtkwaliteit langs ontsluitende wegen + luchtkwaliteit binnen plangebied</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gedetailleerd onderzoek, toetsing aan wettelijke normen</li> </ul>
Milieuhinder bedrijven	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkenning mogelijke hinder als gevolg van de activiteiten binnen het plangebied</li> <li>- verkenning mogelijke beperkingen door omliggende bedrijven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verdere uitwerking op basis van resultaten planMER</li> </ul>
Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- overzicht risicobronnen +</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gedetailleerde berekeningen</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- risicocontouren</li> <li>- indicatieve berekening groepsrisico A12 + leidingen</li> <li>- randvoorwaarden en uitgangspunten vervolg</li> </ul>	risicobronnen + eventuele alternatieven
Bodem en water	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkenning bodem en uitgangspunten en randvoorwaarden water</li> <li>- aandachtspunten vervolg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gedetailleerd, kwantitatief onderzoek water</li> <li>- verkennend bodemonderzoek</li> </ul>
Natuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- deskstudie aanwezige soorten en beschermde gebieden/ effecten</li> <li>- aandachtspunten evt. nodig vervolgonderzoek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- afhankelijk van uitkomsten planMER: uitwerking effectbeschrijving op basis van ecologisch veldonderzoek</li> </ul>
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- overzicht cultuurhistorische en archeologische waarden/ kwalitatieve beschrijving effecten</li> <li>- aandachtspunten evt. nodig vervolgonderzoek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- afhankelijk van uitkomsten planMER: uitwerking effectbeschrijving op basis van archeologisch onderzoek</li> </ul>
Duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkenning ambities en mogelijke maatregelen duurzaamheid</li> <li>- analyse kwetsbaarheden plangebied voor gevolgen klimaatverandering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verdere uitwerking resultaten planMER</li> </ul>



### 4.1. Rapportage planMER

Het planMER bestaat uit drie delen: een samenvatting, een A-deel en een B-deel. Op deze wijze wordt de veelheid aan informatie op een toegankelijke wijze gerubriceerd. Deel A is met name bedoeld voor de beslissers: daarin worden de kernzaken weergegeven die direct nodig zijn voor de besluitvorming. Deel B bevat de gedetailleerde onderzoeksgegevens en is bedoeld voor diegenen die geïnteresseerd zijn in de inhoudelijke en methodische onderbouwingen en achtergrondinformatie.

### 4.2. Tijdsplanning

De planning voor de ISV en planMER is op hoofdlijnen weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Indicatie planning ISV en planMER

stap	werkzaamheden	tijdsplanning
<b>1.</b>	<b>Koersbepaling: inventarisatie opgaven, koers en keuzen</b>	3 <sup>e</sup> en 4 <sup>e</sup> kwartaal 2010, 1 <sup>e</sup> kwartaal 2011
	Opstellen nota koersbepaling	
	Opstellen notitie reikwijdte en detailniveau	
	Notitie reikwijdte en detailniveau ter inzage	
	Raadplegen Commissie voor de mer	
	Raadplegen betrokken bestuursorganen	
	Bestuurlijke behandeling	
<b>2.</b>	<b>Ontwerpstructuurvisie, planMER en uitvoeringsprogramma</b>	1 <sup>e</sup> , 2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup> kwartaal 2011
	Opstellen ontwerpstructuurvisie en uitvoeringsprogramma	
	Opstellen planMER	
	Bestuurlijke behandeling	
<b>3.</b>	<b>Bestuurlijke behandeling en vaststelling</b>	3 <sup>e</sup> en 4 <sup>e</sup> kwartaal 2011 en 1 <sup>e</sup> kwartaal 2012
	Ter inzage leggen ontwerpstructuurvisie + planmer	
	Toetsing commissie voor de mer	
	Opstellen Nota van beantwoording en wijziging	
	Vaststelling structuurvisie en planMER	

