Gemeente Zoetermeer

Ruimtelijk-functioneel plan NBT

Eindrapportage

BRO
Ruimte om te leven

Rapportnummer:	206X00154.046880_5
Datum:	17 april 2009
Contactpersoon opdrachtgever:	Dhr. D. Sluijsmans en dhr. K. de Kok
Projectteam BRO:	Sven Maas, Marc Oosting, Femke Bergisch, Lara Brand, Linda van der Wal
Trefwoorden:	Zoetermeer, Noordelijke Bedrijventerreinen, ruimtelijk-functioneel plan, Rokkehage, Hoornerhage, Zoeterhage

Beknopte inhoud: Voor de Noordelijke Bedrijventerreinen (NBT) in Zoetermeer, te weten Rokkehage, Hoornerhage en Zoeterhage, is op basis van de pijlers ruimtelijk en functioneel gebruik een toekomstperspectief geschetst. Op basis van knelpunten en kansen is op structuurniveau en voor de afzonderlijke terreinen een visie ontwikkeld. Deze visies zijn vervolgens vertaald in principeoplossingen voor de inrichting en het gebruik van de openbare en private ruimte op de NBT.

BRO Boxtel
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
Boxtel
T +31 (0)411 85 04 00
F +31 (0)411 85 04 01
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING **3**
1.1 Aanleiding 3
1.2 Aanpak 3
1.3 Leeswijzer 4

DEEL A - ANALYSE **7**

2. HET PLANGEBIED **9**
2.1 Inleiding 9
2.2 Ligging 9
2.3 Functioneren en typen bedrijvigheid 13
2.4 Belangrijkste constateringen bedrijventerreinen 15
2.5 Conclusies 17

3. PLANNEN EN ONTWIKKELINGEN **19**
3.1 Inleiding 19
3.2 Plannen en ontwikkelingen op de NBT 19
3.3 Plannen en ontwikkelingen rondom de NBT 22
3.4 Conclusies 24

DEEL B - VISIE **25**

4. THEMATISCHE VISIES OP HOOFDLIJNEN **27**
4.1 Inleiding 27
4.2 Beeldkwaliteit 27
4.3 Functie 31
4.4 Schaal en omvang 35
4.5 Milieu 39

Inhoudsopgave (vervolg)

pagina

5. TOEKOMSTVISIE **43**
5.1 Structuur- en terreinniveau 43
5.2 Visie op structuurniveau 43
5.3 Visie op verkeer 47
5.4 Rokkehage 51
5.5 Hoornerhage 53
5.6 Zoeterhage 55
5.7 Conclusie 57

6. INRICHTINGSPRINCIPES **59**
6.1 Inleiding 59
6.2 Principes op structuurniveau 59
6.3 Rokkehage 61
6.4 Hoornerhage 65
6.5 Zoeterhage 69
6.6 De lange adem 73

BIJLAGEN

BIJLAGE A: AANZET TOT VERANKERING **1**

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De drie Noordelijke bedrijventerreinen (hierna NBT) Rokkehage, Hoornerhage en Zoeterhage zijn als gevolg van de groeiontwikkeling van Zoetermeer binnen het stedelijk weefsel van de gemeente komen te liggen. Hoewel de terreinen als geheel nog voldoende functioneren en ook de bedrijven over het algemeen tevreden zijn over hun situatie, is op delen van de terreinen een proces van *downgrading* ingezet. Beide ontwikkelingen zijn aanleiding het terrein een kwaliteitsimpuls te geven en de gewenste toekomstwaarde en profilering vast te leggen.

Tegen deze achtergrond zullen de NBT de komende jaren onder het motto 'inside-out' gerevitaliseerd worden. Hiermee dienen de van oudsher naar binnen gekeerde bedrijventerreinen omgevormd te worden tot bedrijfslocaties die zich nadrukkelijker als hoogwaardige aantrekkelijke werklocaties presenteren en profileren, langs één van de belangrijkste verkeersassen van Zoetermeer.

In 2007 is er een plan van aanpak opgesteld en vastgesteld voor de revitalisering van de NBT. In dit plan van aanpak is onder andere een ontwikkelvisie voor de NBT geschetst. De drie bedrijventerreinen zijn goed voor circa 9% van de totale werkgelegenheid in de gemeente Zoetermeer en vervullen daarmee een belangrijke werkgelegenheidsfunctie. Een belangrijk uitgangspunt in het revitaliseringsproces is het behoud en waar mogelijk verder uitbouwen van het aantal arbeidsplaatsen. Behoud van bestaande bedrijvigheid en werkgelegenheid staat centraal.

Eén van de korte termijn acties uit het plan van aanpak betreft het opstellen van het onderliggende ruimtelijk-functioneel plan. In dit plan worden de kaders voor de toekomstige ontwikkeling van de NBT geschetst. Het toekomstige functionele gebruik gaat daarbij hand in hand met het ruimtelijk gebruik en de uitstraling van het terrein.

1.2 Aanpak

De titel ruimtelijk-functioneel plan geeft de twee belangrijkste thema's binnen het traject duidelijk aan. Functionaliteit en ruimtelijke vertaling zijn in het plan hand in hand benaderd. Uitgangspunt hierbij is constant geweest dat de ambities ten aanzien van functie en ruimte gezamenlijk moeten leiden tot een toekomstig streefbeeld.

Voor de revitalisering van de buiten- én binnenkant van de NBT is een totaalaanpak gehanteerd. In de benadering van de opgave is vanuit een brede scope het gebied en de direct omgeving benaderd en op structuurniveau geanalyseerd. Vanuit het brede structuurniveau is vervolgens steeds gedetailleerder ingezoomd op achtereenvolgens de afzonderlijke terreinen, deelgebieden, straten en kavels. De vertaling van de visie op structuurniveau, naar inrichtingsprincipes op kavelniveau zorgt ervoor dat de visie ook verankerd kan worden in juridisch-planologisch instrumentarium en gestuurd kan worden op de uitvoering.

De benadering, uitvoerbaarheid en mate van sturing verschillen tussen het publieke en private domein. Publiek en privaat zijn door het gehele plan ook afzonderlijk beschouwd. Tegelijkertijd zijn inrichting en gebruik van publieke en private ruimte wel nauwkeurig op elkaar afgestemd.

Het ruimtelijk-functioneel plan vormt tevens een belangrijke opstap naar het te actualiseren bestemmingsplan. Daarom is ook aandacht besteed aan de mogelijkheden tot juridisch-planologische koppeling van beide plannen en het juridische kader voor de te hanteren strategie in de tussenfase.

Het gehele traject is ingepast in een uitgebreide procesmatige benadering. De diversiteit van belangen op bedrijventerreinen is groot. Zeker de kwaliteitsverbeteringen op werklocaties vragen een brede en gezamenlijke aanpak. Via een projectgroep, klankbordgroep en leden van de VNBT is er ruime mogelijkheid geboden inhoudelijke inbreng te leveren en zijn resultaten teruggekoppeld.

1.3 Leeswijzer

Het ruimtelijk-functioneel plan is opgebouwd uit 3 delen. In deel A staat de analyse centraal, waarbij een inzicht in de bestaande situatie en knelpunten op de NBT wordt geboden. Tevens worden de belangrijkste toekomstige ontwikkelingen geschets, die resulteren in ruimtelijke en functionele uitgangspunten voor de toekomstige invulling van NBT. In de hoofdstukken 2 en 3 worden de huidige situatie, ontwikkelingen en ruimtelijke functionele uitgangspunten benoemd.

De toekomstvisie staat centraal in deel B van de rapportage. In hoofdstuk 4 zijn op basis van de thema's beeldkwaliteit, functie, schaal & maat en milieu de bestaande situatie, toekomstambitie en de hieruit voortvloeiende opgaven in beeld gebracht. In hoofdstuk 5 zijn vervolgens de visie op structuurniveau en op gebiedniveau verder uitgewerkt. Daarbij is apart aandacht voor de verkeerssituatie, die een structurerende werking heeft op de toekomst van de NBT. Op basis van de visies zijn in hoofdstuk 6 een twaalftal basisprincipes voor het toekomstige gebruik van de NBT be-

noemd. De vertaling van de visies naar straat- en kavelniveau komen in hoofdstuk 7 aan de orde.

Het operationeel kader van het ruimtelijk-functioneel plan wordt in het laatste deel C gepresenteerd. Hierin worden sturingsmogelijkheden en –instrumenten aangereikt om de toekomstige situaties te kunnen realiseren. Tevens wordt een juridische strategie bepaald, waarmee ontwikkelingen die niet passen in de toekomstplannen aangehouden kunnen worden.

DEEL A - ANALYSE

2. HET PLANGEBIED

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het plangebied beschreven. Er wordt in ingegaan op de bestaande situatie op de NBT. Verzamelde documenten en analyses vormen hiervoor de basis. De volgende documenten zijn als input gebruikt:

- Gemeente Zoetermeer (2004), beheervisie Openbare Ruimte 2005-2015;
- RBOI (2004), Quickscan 3 bedrijventerreinen;
- BCI (2007), Plan van aanpak Revitalisering Noordelijke bedrijventerreinen Gemeente Zoetermeer;
- Gemeente Zoetermeer (2007), Ontwikkelingsvisie Kwadrant;
- Gemeente Zoetermeer, VNBT, BCI (2008), beeldkwaliteit Noordelijke Bedrijventerreinen Zoetermeer;
- Goudappel Coffeng (2008), Parkeeronderzoek Noordelijke bedrijventerreinen Zoetermeer.

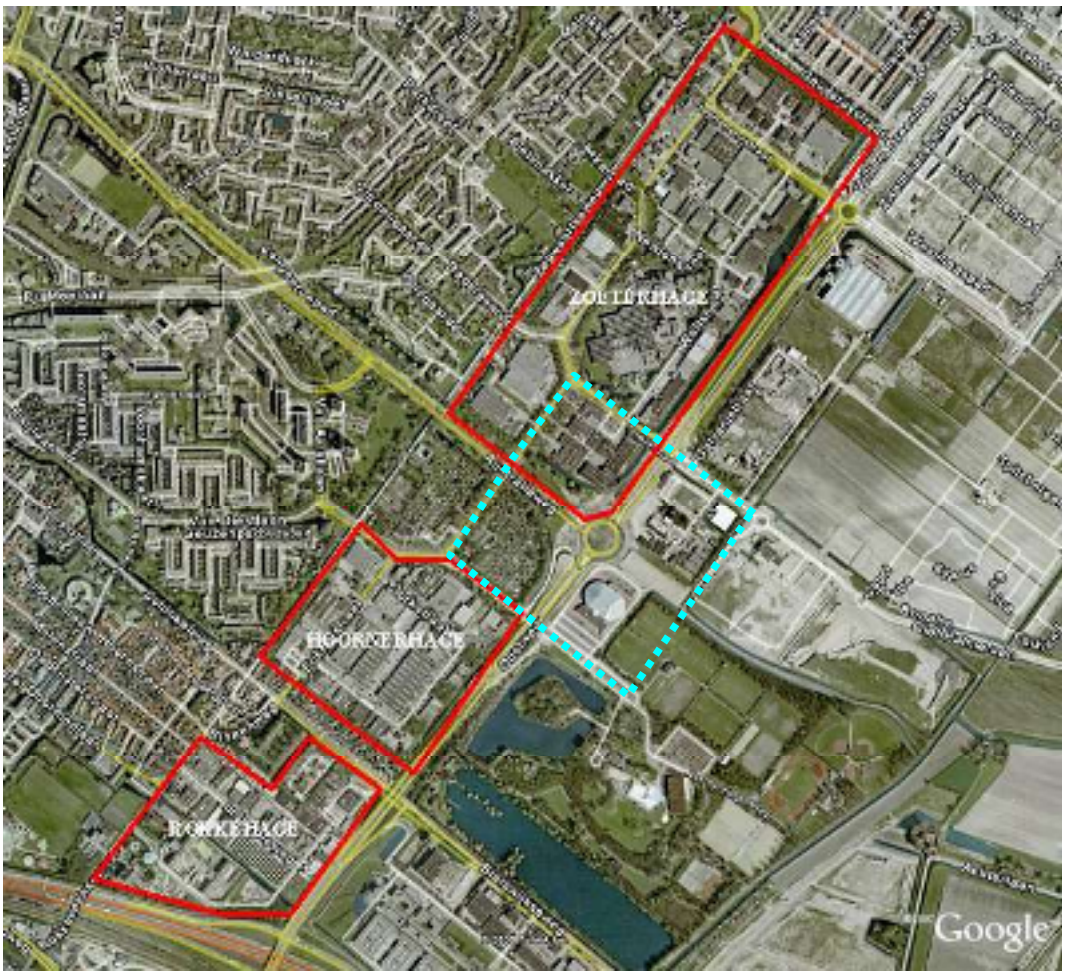
Aanvullend is de website van de gemeente geraadpleegd voor actuele gegevens over typen bedrijvigheid, plannen en ontwikkelingen. Ook heeft er een consultatie plaatsgevonden met twee lokale makelaars. De resultaten uit deze gesprekken zijn in de notitie verwerkt.

In de volgende paragrafen worden de drie bedrijventerreinen die gezamenlijk de NBT vormen nader beschreven. Er wordt ingegaan op de ligging, typen bedrijvigheid en de ruimtelijke en functionele kwaliteiten en knelpunten van de terreinen.

2.2 Ligging

De NBT is de gezamenlijke benaming voor de terreinen Zoeterhage, Rokkehage en Hoornerhage. De terreinen zijn ontwikkeld vanaf de jaren 70 van de vorige eeuw en hebben een totale omvang van 96 ha bruto. De NBT liggen in het oosten van Zoetermeer, ten noorden van de A12 en nabij de afslag Zoetermeer. De terreinen liggen ingeklemd tussen de Oostweg en woongebieden. Tussen de bedrijventerreinen en de woongebieden ligt een groene zone, de Zegwaartseweg genaamd. De Zegwaartseweg vormt een duidelijke scheiding tussen wonen en werken en vervult een belangrijke functie als fiets- en wandelroute.

Figuur 2.1 Overzicht NBT



Bron: Google Earth Aerodata international survey, bewerking BRO

De NBT lagen vroeger aan de rand van de kern. Door recente ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de bouw van de woonwijk Oosterheem en de ontwikkeling van PWA Silverdome zijn de terreinen onderdeel uit gaan maken van het stedelijk weefsel. De Oostweg is hierbij een belangrijkere toegangsweg geworden, evenals de Australiëweg. De randen van de terreinen worden in toenemende mate 'zichtassen'. In de belevingswaarde liggen de terreinen niet meer aan de rand van de kern. De terreinen, met name Zoeterhage, zijn door de ontwikkeling van Oosterheem, een interessante vestigingslocatie geworden voor met name consumentverzorgende bedrijvigheid. De ontwikkelingen hebben er ook voor gezorgd dat het aantal verkeersbewegingen langs en op de terreinen is toegenomen, en daarmee de verkeersdruk. In figuur 2.1 is de toekomstige ontwikkeling van het Kwadrant met een aparte stippellijn gearceerd. Dit gebied maakt geen onderdeel uit van onderhavig plan.

Rokkehage is van de NBT het meest zuidelijk gelegen terrein. Het terrein heeft een directe aansluiting op de Oostweg en is nabij de aansluiting van Zoetermeer op de A12 gelegen. In het gebied bevinden zich twee afwijkende functies, te weten een begraafplaats en een woonwagenlocatie. Deze functies zijn met de achterkant naar het terrein gekeerd en worden door een watergang en groen van het terrein gescheiden. Ten zuiden van het terrein zijn nog enkele andere afwijkende functies gesitueerd. Een voormalige waterzuivering, gevangenis, notariskantoor, kunstenaars (centrum Bastille) en een kleinschalige kantoorstrip.

Hoornerhage ligt ten noorden van het terrein Rokkehage. De ontsluiting van het terrein op de Oostweg is sinds de ontwikkeling van de aansluiting van der Hagenstraat op de Oostweg sterk verbeterd. Het terrein wordt aan twee zijden begrensd door woningen. Aan de noordkant van het terrein zijn volkstuinen gevestigd.

Het meest noordelijke en ook meest omvangrijke terrein van de NBT is Zoeterhage. Zoeterhage wordt aan de noordkant begrensd door de nieuwe woonwijk Oosterheem. In de kern van het terrein is de omvangrijke vestiging van Avandis aanwezig. In de loop der jaren heeft het terrein een breder functioneel gebruiksprofiel verkregen en hebben (perifere) detailhandelsvestigingen, leisure-achtige bedrijven en een kerkgenootschap (tijdelijke vrijstelling) een plaats op het terrein gekregen.

Figuur 2.2 Impressie Rokkehage

Figuur 2.3 Impressie Hoornerhage

Figuur 2.4 Impressie Zoeterhage

2.3 Functioneren en typen bedrijvigheid

De NBT functioneren op dit moment nog goed en ook de zittende bedrijven zijn over het algemeen tevreden over hun situatie. Op delen van de terreinen is echter een proces van downgrading zichtbaar. De terreinen maken een sobere en rommelige indruk. De presentatie naar de bezoekers en gebruikers is beperkt. Het ontbreekt aan stedenbouwkundige accenten en ook in de openbare ruimte is van ruimtelijke kwaliteit nauwelijks sprake. De gemeente is mede daarom ook in 2007 begonnen met de revitalisering van de Noordelijke bedrijventerreinen.

De drie bedrijventerreinen lijken qua functionaliteit en ruimtelijke opzet sterk op elkaar. Zoeterhage en Hoornerhage zijn iets ruimer van opzet dan Rokkehage. Dit terrein is intensiever bebouwd. Alle drie de terreinen zijn te typeren als gemengde bedrijventerreinen. Dit betekent dat er een mix van diverse bedrijfssectoren gevestigd is. Van oorsprong zijn de terreinen hoofdzakelijk ontwikkeld voor de sectoren industrie, bouwnijverheid en handel. Op dit moment hebben zich er, naast de traditionele sectoren, ook bepaalde vormen van detailhandel, horeca en dienstverlening gevestigd. Deze ontwikkeling is het meest zichtbaar op Zoeterhage. Navolgende kaarten en tabellen laten dit duidelijk zien.

Tabel 2.1 Overzicht aantal vestigingen per sector NBT

Sector	Rokkehage	Hoornerhage	Zoeterhage
Industrie	8	19	13
Bouwnijverheid	-	7	14
Handel en reparatie	26	40	68
Horeca	2	-	10
Vervoer, opslag en communicatie	3	9	5
Financiële instellingen	1	3	3
Verhuur, handel onroerend goed, zakelijke dienstverlening	10	18	47
Openbaar bestuur	2	1	1
Onderwijs	0	0	4
Gezond- en welzijnszorg	-	1	3
Overige dienstverlening	2	4	7
Totaal	**54**	**102**	**175**

Bron: gemeente Zoetermeer

Figuur 2.5 Overzicht gevestigde functies op de NBT

Bron: gemeente Zoetermeer, plan van aanpak revitalisering Noordelijke bedrijventerreinen (2005)

Het bedrijfsonroerend goed (BOG) op de terreinen wordt gedomineerd door middelgrote panden, met op enkele plekken grootschalige en kleinschalige panden. De meest omvangrijke kavel ligt op Zoeterhage. Hier is de combinatie Avandis / Van Uden Transport (hierna Avandis) gevestigd. De bedrijvigheid op de NBT (Zoeterhage in het bijzonder) heeft, in vergelijking met Lansinghage, veel buitenruimte tot haar beschikking. Daarnaast zijn er ook diverse bedrijfsverzamelgebouwen op de terreinen gesitueerd. Hier vindt kleinschalige bedrijvigheid (bijvoorbeeld starters) een plek. Het eigendom is zeer versnipperd, uitgezonderd enkele grootgrondbezitters (beleggingsmaatschappijen, beheergroepen). Op alle drie de bedrijventerreinen zijn bedrijven gevestigd met een regionale tot nationale scope.

2.4 Belangrijkste constateringen bedrijventerreinen

Op de bedrijventerreinen hebben diverse inventarisaties plaatsgevonden. Hierna zijn per terrein de belangrijkste kwaliteiten en knelpunten op een rij gezet. Een aantal aspecten vormt zowel een kwaliteitkans als een knelpunt. Er is onderscheid gemaakt naar kwaliteiten en knelpunten in de openbare ruimte en de private ruimte.

Bedrijventerrein Rokkehage

Openbare ruimte

Kwaliteiten	*Knelpunten*
Breed wegprofiel Industrieweg (oost-west)	Parkeerdruk personenauto's (deel terrein)
Aanwezigheid vrachtwagenparkeerplaats	Parkeren vrachtwagens in openbaar gebied
Brede groenstroken	Laden en lossen op openbare weg
Goede ontsluiting op hoofdwegenstructuur	Opslag en obstakels in openbare ruimte
	Wegversmallingen noordoostelijk deel terrein
	Onduidelijke verkeerstructuur
	Achterstallig onderhoud openbare ruimte en groen
	Talud beperkt zichtlocatie Oostweg

Private ruimte

Kwaliteiten	*Knelpunt*
Ontwikkellocatie in oksel afrit A12	Variërende (beeld)kwaliteit BOG, groot pijnpunt langs Oostweg;
Aanwezigheid woningen nabij terrein	Aanwezigheid woningen nabij terrein
Afwijkende functies aanwezig op/nabij het terrein	Bedrijven sterk naar binnen toe gekeerd, hierdoor ontstaan achterkantsituaties langs Oostweg;
Beperkte leegstand	Hoge bebouwingspercentages
	Versnipperd eigendom
	Buitenopslag aan voorkant kavel
	Overlast veroorzakende bedrijven
	Aanwezigheid bedrijfswoningen

Bedrijventerrein Hoornerhage

Openbare ruimte

Kwaliteiten	*Knelpunt*
Duidelijk lusstructuur	Beperkte capaciteit Fokkerstraat
Breed wegprofiel over gehele terrein	Parkeren, expeditie aan doodlopende deel Philipstraat, daardoor bedrijven slecht bereikbaar
Goede ontsluiting op hoofdwegenstructuur	Parkeerdruk aan de Wiltonstraat, Storkstraat en Philipstraat
Aanwezigheid parkeerplein aan Fokkerstraat	Groenvoorziening langs Wiltonlaan is slecht onderhouden en ligt geïsoleerd
Aanwezigheid brede groenstroken	Bedrijven met verkeersaantrekkende werking
Zichtlocatie langs Oostweg en Zegwaartseweg	Hoge verkeersintensiteit op Fokkerstraat
Groenstrook tussen bedrijventerrein en Oostweg	Toename aantal verkeersbewegingen over het terrein

Private ruimte

Kwaliteiten	*Knelpunt*
Terrein is interessant geworden voor andere 'type' bedrijfsactiviteiten	Diversiteit in de (beeld)kwaliteit van het BOG
Herontwikkeling voormalige pand Verre Oosten	Hoge parkeerdruk op eigen terrein aan Wiltonstraat, Storkstraat, Fokkerstraat
Investeringen in BOG door enkele ondernemers	Bedrijven sterk naar binnen toe gekeerd, hierdoor achterkantsituaties langs Oostweg
Goede buffer bedrijvigheid, woningbouw aan Fokkerstraat	Hoge bebouwingspercentages
Braakliggende kavels langs Wiltonstraat	Versnipperd eigendom
Beperkte leegstand	Buitenopslag aan voorzijde kavel
Relatief omvangrijke buitenruimte	Woningen langs Bleiswijkseweg dicht op bedrijvigheid

Bedrijventerrein Zoeterhage

Openbare ruimte

Kwaliteiten	*Knelpunt*
Duidelijke gridstructuur	Slecht functionerende vrachtwagenparkeerplaats door parkeren personenauto's, caravans, containers
Aanwezigheid vrachtwagenparkeerplaats	Parkeren vrachtwagens in openbare ruimte
Aanwezigheid openbare parkeerpleinen	Parkeerdruk (voornamelijk rondom enkele bedrijven)
Brede groenstroken op terrein	Groenvoorziening op plekken slecht onderhouden
Groenstrook tussen bedrijventerrein en Oostweg	
Zichtlocatie langs Oostweg en Zegwaartseweg	Toename aantal verkeersbewegingen op het terrein

Private ruimte

Kwaliteiten	*Knelpunt*
Terrein is interessant geworden voor andere 'type' bedrijfsactiviteiten	Bedrijven sterk naar binnen toe gekeerd, hierdoor achterkantsituaties langs Oostweg en Zegwaartseweg
Ondernemers Oostweg investeren in BOG	Diversiteit in de (beeld)kwaliteit van het BOG
Kleinschalige herontwikkelingen vinden plaats	Hoge parkeerdruk eigen terrein op enkele plekken
Relatief omvangrijke buitenruimte	Uitbreidingsbehoefte enkele bedrijven
	Hoge bebouwingspercentages
	Versnipperd eigendom
	Beperkte leegstand
	Bedrijven tot en met milieucategorie 4 toegestaan

2.5 Conclusies

De economische ontwikkeling op de NBT is duidelijk zichtbaar. Daar waar de bedrijven in de loop der jaren een snelle ontwikkeling hebben doorgemaakt, is de openbare ruimte nauwelijks gewijzigd. Groei, schaalvergroting en stijgend gebruik van personenauto's hebben een weerslag op het ruimtegebruik. Maar ook verandering van gebruikers en ruimtegebruik, hebben ervoor gezorgd dat de private en openbare ruimte niet meer voldoende op elkaar zijn afgestemd.

Daarnaast heeft de groei en verstedelijking van Zoetermeer de profilering van het gebied veranderd. Het van oudsher sterk naar binnen gekeerde en overheersend puur bedrijfsmatig gebruikte terrein, wordt steeds zichtbaarder. Met name langs de radialen Oostweg en Australiëweg is het passerende verkeer explosief gestegen. De randen van de NBT dienen zich hier dan ook steeds sterker te profileren als visitekaartje voor Zoetermeer. De ontwikkelingen van de bedrijven zelf en de groei van Zoetermeer als gemeente, nopen tot actieve maatregelen en het creëren van een toekomstige ruimtelijke en functionele visie op het terrein. Samengevat betreffen de belangrijkste constateringen:

- Op alle terreinen zijn de private en openbare ruimte niet optimaal op elkaar afgestemd.
- Op alle terreinen bestaan grote verschillen in de stedenbouwkundige kwaliteit van de panden.
- Op alle terreinen zijn er zones in de openbare ruimte aanwezig die ruimte bieden voor structuuringrepen.
- Op alle terreinen zijn er zones in de private ruimte aanwezig waar kwaliteitsverbetering hoge prioriteit heeft. De oorzaken hiervan lopen uiteen; sterk afwijkende functie, niet bebouwde ontwikkellocatie of sterk verouderd kavel en/ of pand.

Op Rokkehage is de fysiek waarneembare veroudering het meest ernstig aanwezig. Het terrein is het meest intensief bebouwd en toont met name in de openbare ruimte vele obstakels en parkeerdruk. Rokkehage betreft het minst naar buiten gekeerde en minst zichtbare terrein, onder andere door een talud aan de randen.

Hoornerhage en Zoeterhage hebben door hun ligging steeds meer te maken met doorgaande verkeersstromen en bijkomende zichtlocaties. Kwaliteitsimpulsen op deze zichtlocaties verdienen nadrukkelijke aandacht. Delen van Hoornerhage en Zoeterhage maken onderdeel uit van het toekomstige ontwikkelgebied Kwadrant (zie volgende hoofdstuk). Op Zoeterhage en, in mindere mate Hoornerhage, is in toenemende mate de aanwezigheid van niet traditionele bedrijfsmatige gebruikers merkbaar (kerkgenootschap, kartbaan, PDV).

Op Zoeterhage wordt het ruimtelijk beeld sterk bepaald door Avandis. De omvangrijke kavel van Avandis geeft de kern van het terrein een grootschalige uitstraling. Op de andere twee terreinen wordt het beeld gedomineerd door meer kleinschaligere panden.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid komen volgens de verkeerongevallengegevens in de periode 2003 – 2007 geen 'black spots' voor. Wel is bekend dat er in 2008 veel ongevallen plaats vonden op de fietsoversteekplaats op de hoek van de Edisonstraat en de Franklinstraat. Dit kruispunt is inmiddels aangepast. Voorts zijn er concentraties van ongevallen zichtbaar op her kruispunt van der Hagenstraat, Fokkerstraat, het kruispunt van der Hagenstraat, Edisonstraat, het kruispunt Edisonstraat, Franklinstraat en het kruispunt Edisonstraat, Marconistraat. Verbetering van deze verkeerssituaties verdient aandacht.

Uit de voorgaande constateringen zijn de belangrijkste opgaven benoemd:
- Aanpakken achterstallig onderhoud en verrommeling van de openbare ruimte.
- Kaders stellen aan en optreden tegen variërende beeldkwaliteit van het BOG (bedrijfs onroerend goed).
- Ruimtedruk in zowel de openbare als de private ruimte tegengaan.
- Benutten van mogelijkheden in de openbare ruimte.
- Benoemen van ontwikkel- en zichtlocaties per deelgebied, bijvoorbeeld langs de Zegwaartseweg en Oostweg.
- Invullen van de ruimtelijke en functionele ambities ten aanzien van de ontwikkellocaties.
- Bepalen van kaders voor toegestane 'nieuwe' functies op de bedrijventerreinen.
- Reageren op toename van het aantal verkeersbewegingen door meer centrale ligging in stedelijk gebied noopt in de toekomst mogelijk tot het verbeteren van de doorstroomcapaciteit.
- Aanvullend dient actie ondernomen te worden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

3. PLANNEN EN ONTWIKKELINGEN

3.1 Inleiding

Op en in de nabijheid van de NBT spelen diverse ruimtelijke plannen en initiatieven. Daarnaast vinden er op dit moment ook verschillende ontwikkelingen plaats. In dit hoofdstuk worden de plannen, initiatieven en ontwikkelingen beschreven die mogelijk invloed hebben op het functioneren van de NBT. In paragraaf 3.2 wordt eerst ingezoomd op de meest concrete plannen op de NBT zelf, om vervolgens in paragraaf 3.3 in te gaan op plannen buiten de NBT, die vanuit een hoger schaalniveau worden benaderd. De wijze waarop plannen en ontwikkelingen op de NBT zelf en van buiten de NBT invloed uitoefenen op elkaar wordt in een concluderende paragraaf beschreven.

3.2 Plannen en ontwikkelingen op de NBT

De plannen en ontwikkelingen op de NBT zijn grofweg op te splitsen in ruimtelijke en functionele ontwikkelingen. Ruimtelijke ontwikkelingen betreffen vooral fysieke locaties waar kwaliteitsimpulsen kunnen worden aangebracht, terwijl de functionele plannen en ontwikkelingen invloed hebben op de invulling van de ruimte en afstemming met de directe omgeving.

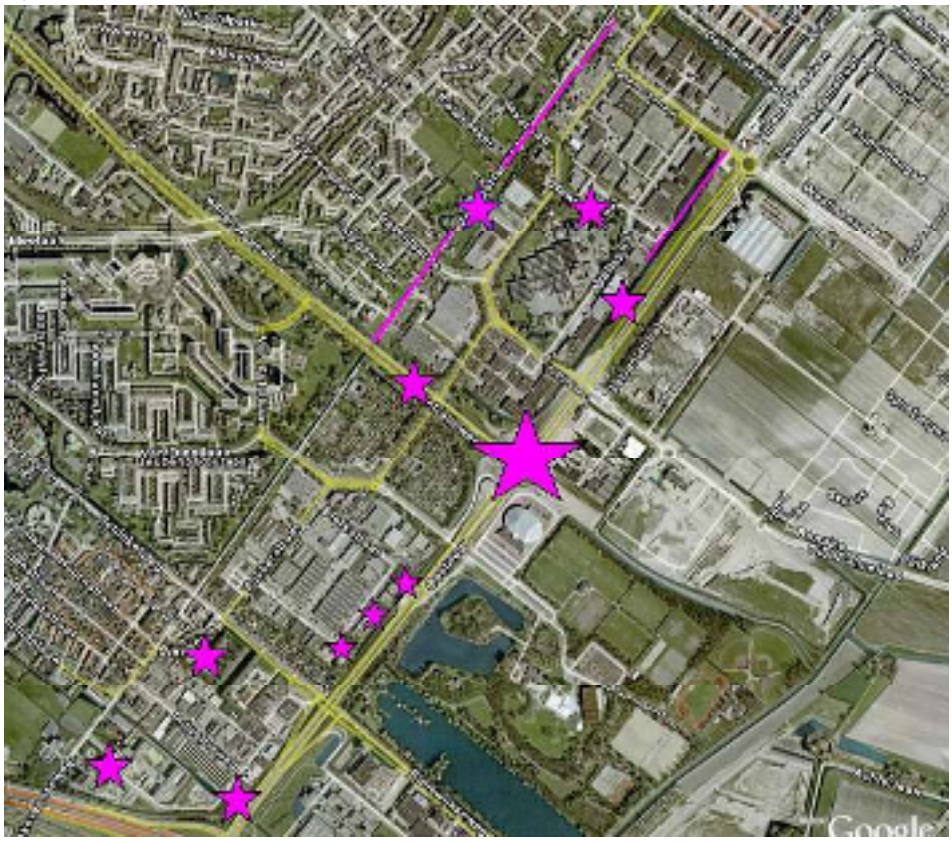
Ruimtelijke ontwikkellocaties:

- Tussen de Oostweg en de bedrijventerreinen ligt een groenstrook. Deze groenstrook is ter hoogte van bedrijventerrein Zoeterhage circa 30 meter diep. Deze locatie is een potentiële ontwikkellocatie voor nieuwe functies of uitbreiding van bestaande functies.
- Ter hoogte van Zoeterhage aan de oostzijde van de Oostweg is bedrijventerrein Dwarstocht gelegen. Dit terrein wordt op dit moment herontwikkeld naar een hoogwaardigere functies. De uitstraling en beeldkwaliteit van toekomstige ontwikkelingen langs de westzijde van de Oostweg moeten hierop aansluiten.
- Ten westen van Zoeterhage en Hoornerhage worden de terreinen begrensd door de Zegwaartseweg. De Zegwaartseweg vormt een groene zone tussen woon en werkgebied. Vanaf de Zegwaartseweg wordt het beeld voornamelijk gedomineerd door achterkantsituaties van bedrijfsgebouwen.
- De plannen van Avandis kunnen het kerngebied van Zoeterhage naar een hoger niveau brengen. De ontwikkeling brengt echter ook bedreigingen met zich mee ten aanzien van bijvoorbeeld verkeersaantrekkende werking.

Figuur 3.1 Deelgebieden en ligging Kwadrant

Bron: Gemeente Zoetermeer (2007), ontwikkelingsvisie Kwadrant

Figuur 3.2 Overzicht ontwikkellocaties



Bron: Gemeente Zoetermeer, Plan van Aanpak Revitalisering NBT + Ontwikkelingsvisie Kwadrant
Ondergrond: Google Earth 2008 Aerodata International Survey, bewerking BRO

- Aan de oostzijde van Hoornerhage, direct aan de Oostweg, is tussen de panden een drietal kleine onbebouwde ruimtes aanwezig. Hier bestaat de mogelijkheid deze percelen te benutten.
- Op de locatie in het zuidwesten van Rokkehage is de waterzuiveringsinstallatie gelegen. Er zijn plannen hier een creatieve zone te ontwikkelen.

Het Kwadrant betreft een op zichzelf staande ontwikkeling, die deels op het NBT gebied plaats vindt. De gebieden A, B, E en F (zie figuur 3.1) maken onderdeel uit van het NBT gebied. Deze locaties direct ten noorden en zuiden van de Australiëweg zullen een forse verandering ondergaan. Hoewel precieze invulling van het gebied nog niet duidelijk is, betreft dit wel een voorname ontwikkellocatie in het plangebied. De blokken A en E zullen naar alle waarschijnlijkheid in de toekomst voor de bedrijfsmatige functie behouden blijven. Er wordt gedacht aan een concentratie van autodealers en aanverwante bedrijvigheid. De schaal van de omgeving vraagt om grootschalige bouwvolumes. De gebieden B en F ondersteunen de oost-west verbindingen tussen het stadshart en het Van Tuyllpark, Oosterheem en Bleizo. Programmatisch zal het accent waarschijnlijk op woningbouw komen te liggen. De ontwikkelingen in het Kwadrant kunnen de NBT, Hoornerhage en Zoeterhage in het bijzonder, een impuls geven, zowel op ruimtelijk als functioneel gebied.

Programmatische ontwikkelingen
De NBT zijn de laatste jaren een interessante vestigingslocatie gebleken voor andere typen dan de traditionele bedrijfsmatige functie. Een aantal concrete ontwikkelingen betreft:
- Kerkgenootschap op Zoeterhage.
- Omvangrijke PDV-locatie op Zoeterhage.
- Parttime tweedehands detailhandel op Zoeterhage.
- Attractiecentrum Zoetermeer op Zoeterhage.
- Theatergroep op Zoeterhage.

Deze ontwikkelingen stimuleren het hergebruik van en daaruit voortvloeiend investeringen in bedrijfsonroerend goed (BOG), wat ten goede komt aan de uitstraling en levensduur van het terrein. Tevens heeft het positieve gevolgen op de sociale veiligheid op het terrein. Aan de andere kant wordt het aanbod voor de reguliere bedrijfsmatige functie hierdoor beperkt.

Toevoegen van de woonfunctie
De stedelijke ligging van de NBT biedt ruimte om naast bovengenoemde functies ook het toevoegen van de woonfunctie mogelijk te maken. Binnen dit kader kan een onderscheid worden aangebracht tussen solitair wonen en bedrijfsmatige woningen. Het toevoegen van solitair wonen in bedrijfsmatig gebruikte locaties, biedt vooral mogelijkheden wanneer het ruimtegebruik van de bedrijfsmatige gebruiker niet afwijkt van het ruimtegebruik door de bewoners.

Daarvan is vooral sprake in kantoorachtige en binnenstedelijke gebieden. Overwegend bedrijfsmatig gebruikte gebieden kenmerken zich door veel vrachtwagenverkeer, een zeer functionele inrichting van de openbare ruimte en relatief volumineuze panden. Tevens kan het toevoegen van woningen ten koste gaan van toekomstige uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven, in ruimtelijke, maar ook in milieutechnische zin. Ook vanuit het oogpunt van de markt betreffen bedrijventerreinen niet de meest gewenste woonomgeving. Dit ook tegen de achtergrond van de grootschalige woningbouwontwikkeling in Oosterheem.

Op de NBT lijkt wonen in de kerngebieden van de terreinen om deze redenen niet gewenst en zullen ruimtelijke en functionele conflicten optreden. In de randen is sprake van zones die grenzen aan bestaande woon- of andere gevoelige functies. Hier kan de woonfunctie een welkome toevoeging zijn en zal de functie minimaal conflicteren met het bedrijfsmatig gebruik van het gebied. Ook de wenselijkheid van een kwalitatieve ruimtelijke afwerking van de randen kan met het toevoegen van de woonfunctie gerealiseerd worden.

De vigerende bestemmingsplannen laten bedrijfswoningen op de terreinen toe. In principe hoeft dit geen problemen op te leveren, vooral niet wanneer er weinig milieubelastende bedrijvigheid op een terrein actief is. Het gebruik van bedrijfswoningen betreft echter wel een moeizaam te handhaven functie. Bij de eerste gebruiker van een bedrijfswoning zullen bedrijf en woning nog sterk gekoppeld zijn. Echter wanneer het bedrijf vertrekt of de woning verlaten wordt, is er in het vervolg vaak sprake van solitair wonen. In de praktijk blijkt dit op veel terreinen voor te komen.

3.3 Plannen en ontwikkelingen rondom de NBT

Bedrijventerreinontwikkeling

- Ten oosten van Zoetermeer en ten noorden van de A12, wordt bedrijvenpark Prisma ontwikkeld. Bedrijvenpark Prisma is gelegen op Bleiswijks grondgebied. Er is ruimte voor 85 ha bruto en 60 ha netto bedrijventerreinontwikkeling. Bedrijvenpark Prisma wordt in de markt gezet voor zowel grotere en kleinere bedrijven met milieucategorieën variërend van 3.1 tot en met 4.2 en functies voor reguliere bedrijvigheid, transport en distributie, hoogwaardige bedrijvigheid en bijzondere projecten.
- Ten zuiden van de A12 liggen plannen voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Hoefweg-Zuid. Op bedrijventerrein Hoefweg-Zuid is nog niet duidelijk voor welk segment ontwikkeld gaat worden. Er wordt op dit moment gedacht aan agro-gelieerde bedrijvigheid.

Woningbouw ontwikkeling

- Ten noordoosten van de NBT is de nieuwe VINEX-wijk Oosterheem in aanbouw. In totaal worden er 8.500 woningen gebouwd. Aan de zuidelijke rand van de woonwijk (langs de verlengde Australiëweg) is het nieuw uit te geven bedrijventerrein Oosterhage, met een omvang van ongeveer 12,5 ha, gepland. De eerste kavels zijn hier al in ontwikkeling. Op het terrein zullen grootschalige bedrijven met of zonder showroomfunctie zich vestigen.

Kantoorontwikkeling

- Een belangrijke kantorenontwikkeling in Zoetermeer zal rond het nieuwe treinstation BleiZo gerealiseerd worden. Dit betreft een railkruispunt van de RandstadRail en de verbinding Gouda-Den Haag. De gemeente heeft deze locatie als hotspot voor kantorenontwikkeling aangewezen.
- Op diverse locaties in Zoetermeer liggen plannen voor kantoorontwikkelingen. Zo worden Plein van de Verenigde Naties, SaWa, Lus Zilverstraat, Bedrijvenpark Prisma en Afrikaweg als kantoorontwikkellocaties genoemd. Deze locaties zijn hoofdzakelijk gelegen nabij de A12, op een zichtlocatie. Het gaat hier voornamelijk om grootschalige kantoorontwikkelingen.
- Langs de ontsluitingsweg van de nieuwe woonwijk Oosterheem zijn kleinschalige bedrijfskavels variërend in grootte tussen ongeveer 1.000 en 2.500 m² gepland.
- In het kader van afspraken op regionaal niveau heeft Zoetermeer een contingent voor de omvang van te ontwikkelen kantorenmeters. Ontwikkeling van BleiZo heeft prioriteit binnen de gemeenten. Op diverse locaties kunnen plannen worden geschrapt, om voldoende massa bij BleiZo te kunnen creëren.

Bovenstaande bedrijventerrein- en kantoorontwikkelingen in Zoetermeer hebben op twee manieren invloed op het functioneren van de NBT:

- Verplaatsing bedrijvigheid naar nieuw terrein. Marktpartijen verwachten matige interesse vanuit NBT voor verplaatsing naar nieuw bedrijventerrein. Het verplaatsen naar een andere gemeente vormt hierin uiteindelijk geen barrière.
- Invloed op interesse en toestaan van bepaalde type bedrijvigheid op de NBT. De op stapel staande ontwikkelingen voorzien in een forse stijging van de voorraad bedrijventerrein en kantoorvierkante meters.

Infrastructuur

- Zoetermeer is vanuit de richting Utrecht via de A12 matig bereikbaar door middel van slechts één afslag. Wel wordt de Verlengde Australiëlaan aangelegd, die de Oostweg verbindt met de Hoefweg (N209). Hierdoor kan Zoetermeer beschikken over een tweede volledige aansluiting op de A12.

3.4 Conclusies

In dit hoofdstuk zijn (toekomstige) plannen en ontwikkelingen op en rondom de NBT in kaart gebracht. Deze plannen en ontwikkelingen hebben invloed op het toekomstig functioneren van de NBT. De te formuleren ruimtelijke en functionele uitgangspunten kunnen hierdoor worden beïnvloed. De belangrijkste ruimtelijke en functionele kansen en aandachtspunten voor de NBT zijn:

- Op de terreinen zijn diverse ontwikkellocaties aanwezig. Op deze locatie kunnen nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan structuurversterking van de terreinen.
- Een goede ontwikkeling van het Kwadrant kan een impuls zijn voor Zoeterhage en Hoornerhage. De ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het Kwadrant moet aansluiten bij de ontwikkelingen rondom het Van Tuyllpark. De ontwikkelingsvisie zet in op een goede aansluiting en invulling van het programma bij de omgeving. Op stedenbouwkundig vlak is er een oriëntatie op en ondersteuning van de verbindingen van de stadsdelen.
- De ruim opgezette structuur van de NBT biedt mogelijkheden voor intensivering[1] van de openbare ruimte en/ of nieuwe programmatische ontwikkelingen. Dit biedt oplossing voor diverse knelpunten en maakt structuurversterking van het terrein mogelijk.
- De interesse van andere 'typen' functies om zich op de NBT te vestigen. De levensduur van de terreinen wordt op deze manier gewaarborgd. 'Hoogwaardigere' functies zijn financieel in staat bestaande kavels te herontwikkelen. Het is aan de gemeente om hier de juiste randvoorwaarden voor te scheppen. Een belangrijk aandachtspunt is in of ook bestaande bedrijvigheid de kans krijgt zich te kunnen blijven vestigen op de NBT.

[1] Zie onderzoek Goudappel Coffeng (2007), parkeeronderzoek Noordelijke Bedrijventerreinen Zoetermeer.

DEEL B - VISIE

4.1 BESTAANDE BEELDKWALITEIT

4. THEMATISCHE VISIES OP HOOFDLIJNEN

4.1 Inleiding

In deel B staat de toekomstvisie van de NBT centraal. De toekomstige ontwikkeling van de NBT wordt beïnvloed door talrijke thema's. In samenhang bepalen deze thema's de toekomstvisie van de NBT. Daarom is een gedegen thematische benadering relevant. Als basisthema's en dragers voor de visie worden in dit hoofdstuk achtereenvolgens beeldkwaliteit, functie, schaal en omvang en milieu behandeld. Van elk van deze thema's volgt een globale analyse van de huidige situatie, toekomstige situatie en de opgaven om tot de toekomstige situatie te komen. De thematische benadering heeft enkel betrekking op het plangebied, niet bedrijfsmatig gebruikte zones zoals de woonwagenlocatie en gemeentelijke volkstuinen zijn niet opgenomen in de analyse.

4.2 Beeldkwaliteit

Huidige situatie

- Het totaalbeeld van de kwaliteit van zowel de openbare als de private ruimte op de NBT is uiterst gevarieerd.
- Op Rokkehage is de beeldkwaliteit van de private bebouwde ruimte gevarieerd. De Industrieweg kent locaties waar de private ruimte en overvolle en rommelige indruk maakt. Op een aantal plaatsen langs dezelfde Industrieweg heeft herontwikkeling tot een duidelijk verbeterde private ruimte geleid.
- Op Rokkehage is de beeldkwaliteit van de openbare ruimte matig. Een onduidelijke verkeersstructuur, overwegend smalle wegprofielen (vooral noord-zuid) en oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte voor parkeren en opslag leiden tot een rommelig beeld.
- Op Hoornerhage is de beeldkwaliteit van de private ruimte matig. Enkel langs de Storkstraat en een deel van de Fokkerstraat heeft herontwikkeling door investeringen op pandniveau voor een sterk verbeterde beeldkwaliteit gezorgd.
- Op Hoornerhage is de openbare ruimte langs de Wiltonstraat en de Storkstraat ruim opgezet en van bovengemiddeld niveau.
- Op Zoeterhage is de beeldkwaliteit van de private ruimte matig. De groene omzoming van Avandis en delen van de Stephensonstraat zijn positieve uitzonderingen. Het terrein presenteert zich nauwelijks naar buiten toe, terwijl hier duidelijke mogelijkheden voor zijn. De bebouwing langs de Zegwaartseweg vormt hier een uitzondering op.
- Op Zoeterhage is de beeldkwaliteit van de openbare ruimte bovengemiddeld. De brede wegprofielen en groenstroken bieden een open en verzorgd karakter.

4.2 TOEKOMSTIGE BEELDKWALITEIT

hoog

midden

laag

presentatie richting

Toekomstige situatie

- De NBT dienen in de toekomst een duidelijk herkenbare beeldkwaliteit uit te stralen, waarbij ruimte voor diversiteit per deelgebied aanwezig is. Dit geldt zowel voor de openbare als de private ruimte.
- Het in balans brengen van de kwaliteit van de openbare en private ruimte is daarbij een belangrijke opgave. In de toekomstkaart is om deze reden geen onderscheid tussen private en openbare ruimte gemaakt. Het voldoen aan de parkeerbehoefte is daarin een belangrijk aandachtspunt.
- De presentatie van de terreinen naar buiten toe dient versterkt te worden.
- Aan de randen en de infrastructurele hoofdassen worden accenten in na te streven beeldkwaliteit gezet.
- De zones ten westen van de Oostzijde en langs de Zegwaartseweg (en Rokkeveenseweg) zijn de meest representatieve van de NBT. De eerste heeft vooral een stedelijk karakter, terwijl de tweede zone vooral een open en groen karakter houdt.

Opgaven

- De beeldkwaliteit van de zones langs de Oostweg, Australiëweg, Bleiswijkseweg, Rijksweg A12 en Zegwaartseweg dient versterkt te worden.
- Een hoogwaardige uitstraling op de ontwikkellocaties moet worden nagestreefd.
- De verkeerskundige hoofdstructuur dient duidelijker geaccentueerd te worden en een bijpassende uitstraling te krijgen.
- Ontwikkelingen en investeringen van bestaande bedrijven moeten passen in de na te streven beeldkwaliteit per deelgebied.

4.3 BESTAAND FUNCTIONEEL GEBRUIK

reguliere bedrijvigheid

overig

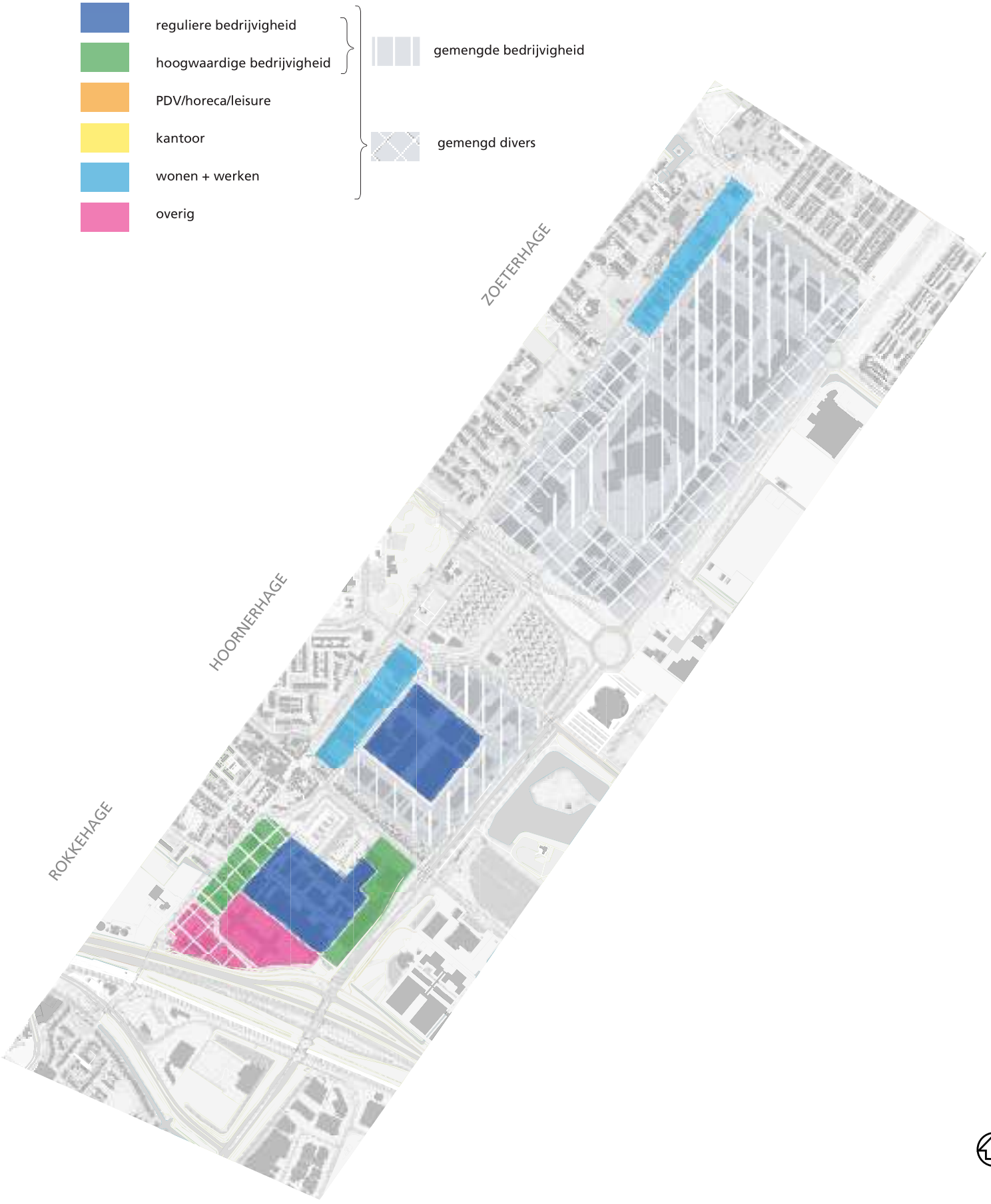
gemengd divers:
- hoogwaardige productie
- PDV/horeca/leisure
- kantoor
- wonen + werken

4.3 Functie

Huidige situatie

- De NBT wordt voor het overgrote merendeel gebruikt door reguliere bedrijven. In de loop der jaren heeft een toenemend aandeel niet-primair bedrijfsmatige gebruikers een plek gevonden op de NBT.
- Rokkehage wordt voor het overgrote merendeel gebruikt door reguliere bedrijven. Daarnaast is er een autobedrijf, een self-storagebedrijf en een gemeentelijk opslagstation gevestigd. Direct grenzend aan het terrein is een aantal afwijkende functies gevestigd, zoals de woonwagenlocatie en de begraafplaats. Deze niet bedrijfsmatige functies maken geen onderdeel uit van het plangebied. De penitentiaire inrichting en waterzuiveringsinstallatie betreffen wel (semi) bedrijfsmatige gebruiksfuncties en zijn daarom wel opgenomen.
- Hoornerhage wordt als meest zuiver functioneel bedrijventerrein gebruikt. Op het terrein zijn zeer gemêleerde gemengde bedrijvenfuncties gevestigd. In het hart van het deelgebied is een groot bedrijfsverzamelgebouw met aangrenzend op private ruimte een parkeerterrein gelegen. Aan de rand van de Bleiswijkseweg is een woonlint gelegen.
- Op Zoeterhage is het meest duidelijk sprake van niet bedrijfsmatige functies. Bedrijfsmatige functies hebben nog wel de overhand, vooral langs de Edisonstraat en Stephensonstraat. Opvallend is de omvangrijke vestiging van Avandis in het hart van Zoeterhage. In de loop der jaren heeft een aantal PDV, leisure en etalagefuncties zijn plek op het terrein gevonden. Daarnaast zijn ook overige functies, zoals een kerkgenootschap en theaterruimte gevestigd op het terrein. Ook is aan de Edisonstraat een enkele woning gelegen.

4.4 TOEKOMSTIG FUNCTIONEEL GEBRUIK



Toekomstige situatie

- De afzonderlijke terreinen krijgen een duidelijk herkenbaar functioneel profiel, waar concreet op te sturen is. Daarbij blijven de NBT in hoofdzaak als bedrijventerrein behouden.
- Op Rokkehage en Hoornerhage worden enkel nog bedrijfsfuncties toegelaten. Dit vanwege de beperkte ruimte die op dit moment reeds beschikbaar is voor uitbreiding van bestaande en eventuele vestiging van nieuwe bedrijven. Op deze terreinen voeren reguliere bedrijfsfuncties de boventoon, maar ook aan meer hoogwaardige bedrijfsmatige functies wordt ruimte geboden. De ontwikkeling van het Kwadrant kan op Hoornerhage op termijn aanleiding geven een verdere functieverkleuring en –verruiming mogelijk te maken.
- Zoeterhage krijgt een sterk gemengd karakter. Langs de randen is ruimte voor hoogwaardige bedrijfs- en andere functies. Het middengebied wordt gebruikt door de bedrijfsfunctie.
- In de zones langs de Zegwaartseweg op Hoornerhage en Zoeterhage worden geen nieuwe solitaire functies en ontwikkelingen toegestaan. De relaties tussen de woon- en werkfunctie dienen versterkt te worden. Dit betekent dat de woonfunctie naar de Zegwaartseweg toe gepresenteerd wordt en de bedrijfsmatige functie naar de Fokkerstraat en Edisonstraat.

Opgaven

- Functies die niet in het toekomstige profiel van de terreinen passen dienen geweerd te worden.
- Bestaande functies die niet in het toekomstige profiel passen dienen niet gefaciliteerd te worden. Vooral bij omvangrijke uitbreiding dienen de mogelijkheden van uitplaatsingen bekeken te worden (vergunnen op maat).

4.5 BESTAANDE SCHAAL EN OMVANG

1 t/m 3 lagen
- grote korrel
- kleine korrel

4 lagen +
- grote korrel
- kleine korrel

4.4 Schaal en omvang

Huidige situatie

- Het algemene beeld van de maat (hoogte) en schaal (bebouwd oppervlakte) op de NBT bestaat uit bebouwing van één en twee bouwlagen op kavels van tussen de 1.000 en 2.000 m2. Op enkele locaties komen panden met drie of meer bouwlagen voor. De penitentiaire inrichting aan de A12 betreft het hoogste gebouw op de NBT.
- Langs de Oostweg is enkel sprake van laagbouw.
- De schaal (oppervlakte) van de bebouwing op de NBT is divers. Avandis vormt hier een uitzondering op met een omvangrijk bebouwingsoppervlakte in het kerngebied van Zoeterhage.
- Langs de Oostweg is op Rokkehage en Zoeterhage op enkele locaties sprake van langgerekte en aaneengesloten bebouwing.

4.6 TOEKOMSTIGE SCHAAL EN OMVANG

1 t/m 3 lagen
- grote korrel
- kleine korrel

4 lagen +
- grote korrel
- kleine korrel

Toekomstige situatie

- De eisen ten aanzien van maat en schaal kennen op vrijwel de gehele NBT een flexibele begrenzing. Daarbij ligt de focus op de meest zichtbare bebouwing langs de randen van de NBT.
- Aan de westzijden van de terreinen geldt een lagere hoogtemaat dan aan de oostzijden.
- Langs de Oostweg en de Zegwaarsteweg gelden strengere eisen ten aanzien van maat en schaal dan op de rest van het terrein. Langs de Oostweg is op een aantal ontwikkellocaties ruimte voor het toevoegen van markante en beeldbepalende gebouwen in maat en schaal.
- Langs de Oostweg is op Zoeterhage ruimte voor hogere maatvoering gecombineerd met beperkte schaal.
- Langs de Oostweg op Rokkehage en Hoornerhage is ruimte voor hogere maatvoering, gecombineerd met grotere schaal. Dit hangt samen met de reeds bestaande bebouwing in deze gebieden.
- Langs de Zegwaarsteweg is alleen sprake van kleinschalige bebouwing ten aanzien van maat en schaal.
- In de tussenzones kan flexibel met de maximaal toelaatbare schaal en omvang omgegaan worden. Uitgangspunt is dat de maat en schaal passen in het locatiebeeld en het aanzicht van buiten niet verstoren.

Opgaven

- Voor nieuwe ontwikkelingen dienen duidelijke richtlijnen te worden opgesteld ten aanzien van de maatvoering en schaal.
- Uitbreidingen en ontwikkelingen van bestaande gebouwen dienen te passen in de richtlijnen voor maat en schaal.

4.7 BESTAANDE MILIEUBELASTENDE ACITVITEITEN

kwetsbare zone

milieugezoneerd gebied / bedrijf

4.5 Milieu

Huidige situatie

- Vigerende bestemmingsplannen zijn verouderd, waardoor nauwelijks hindercirkels zijn vastgelegd. Enkel voor Avandis, Van Der Bent en het LPG-station langs de Oostweg zijn hindercirkels bekend.
- In alle drie de deelterreinen zijn gevoelige functies aanwezig. Deze functies zorgen voor een beperking van de mogelijke milieu-uitstoot door omliggende bedrijfsmatige gebruikers.
- Op Zoeterhage is vestiging tot en met categorie 4 mogelijk.

4.8 TOEKOMSTIGE MILIEUBELASTENDE ACITVITEITEN

max. categorie 1 en 2

max. categorie 3 en 4

Toekomstige situatie

- Grenzend aan en in de richting van kwetsbare functies mogen enkel functies met milieuhinder tot en met maximaal categorie 2 zich vestigen.
- Dit betreffen de zones:
  - aan westzijde langs Zegwaartseweg;
  - ter hoogte van het Kwadrant;
  - langs en in de omgeving van de Bleiswijkseweg;
  - nabij de woon(wagen)locatie op Rokkehage.
- In de kerngebieden van de terreinen veroorzaken bedrijven minder milieuoverlast voor hun omgeving. In deze gebieden is daarom maximaal categorie 3 tot 4 mogelijk. De maximale categorie dient echter op maat bestemd te worden, zodat geen conflictsituaties met andere bestaande functies op kunnen treden. Dit betekent dat geen conflicten mogen ontstaan tussen de functies in de kerngebieden van de terreinen met de invulling en functies in de zone langs de Zegwaartseweg.
- In figuur 4.8 zijn de grenzen van maximaal toelaatbare milieucirkels aangeduid.

Opgaven

- Bestaande bedrijven lijken geen actieve uitplaatsing te behoeven, wel dient de situatie ten aanzien van de milieuoverlast duidelijker in kaart gebracht en naar de toekomst toe gemonitord te worden.
- In een nieuw bestemmingsplan dient een nieuwe zonering vastgelegd te worden.
- Bij toetsing van een nieuw of uitbreiding van een bestaand milieubelastend bedrijf bestemmingsplanvoorschriften naleven.
- Iedere aanvraag dient op maat te worden getoetst om te voorkomen dat conflicten ontstaan met gevestigde functies.

5.1 VISIE OP STRUCTUURNIVEAU

hoge beeldkwaliteit

interne ontsluiting

externe ontsluiting

wonen

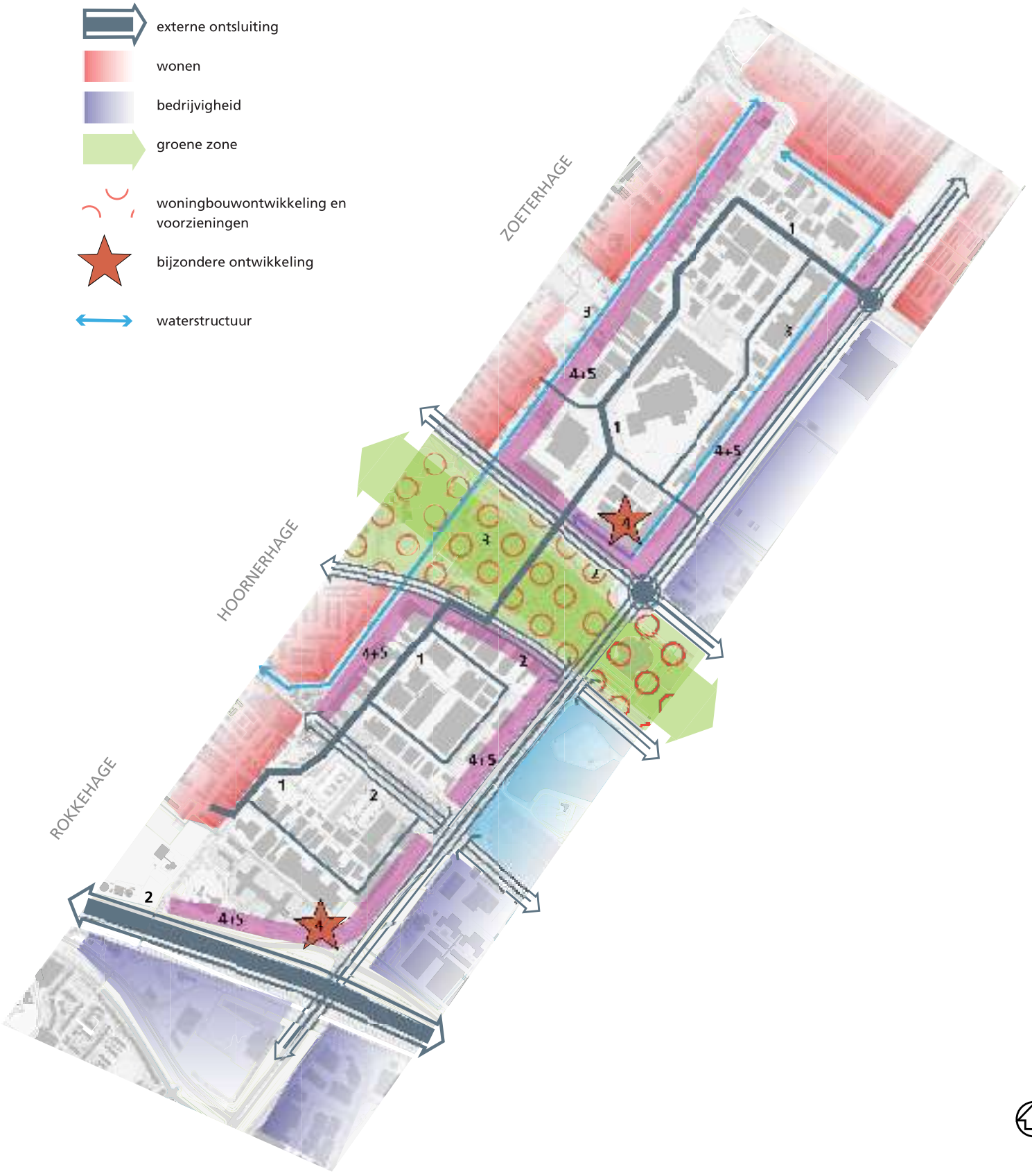
bedrijvigheid

groene zone

woningbouwontwikkeling en voorzieningen

bijzondere ontwikkeling

waterstructuur



5. TOEKOMSTVISIE

5.1 Structuur- en terreinniveau

In dit hoofdstuk worden de toekomstvisies van de NBT gepresenteerd. De visies zijn opgebouwd uit de analyses en thematische toekomstbeelden uit de voorgaande hoofdstukken. De visies zijn vooral beeldend weergegeven, ondersteund door krachtige en bondige ondersteunende teksten. Er is een onderscheid aangebracht tussen de toekomstvisie op structuur- en op deelgebiedniveau. De visie op structuurniveau duidt op het gebiedsniveau van de NBT de belangrijkste infrastructurele en zichtassen aan. Afzonderlijk is er bijzondere aandacht voor de visie op de verkeerstoevloeiing en -afwikkeling, als sturend element voor de visie op structuurniveau.

Op basis van de visie op structuurniveau en de verkeersstructuur zijn in de drie volgende paragrafen de visies op terreinniveau weergegeven. Voor de terreinen Rokkehage, Hoornerhage en Zoeterhage bieden de visies inzicht in de verkeersstructuur, ontwikkelmogelijkheden en kwaliteitsimpulsen in de openbare en private ruimte. De getallen in de kaarten verwijzen naar de nummers in de opsommingen. Een samenvattende conclusie sluit het hoofdstuk af.

5.2 Visie op structuurniveau

De toekomstvisie voor de NBT op structuurniveau is weergegeven in figuur 5.1. De visie is gebaseerd op drie basisuitgangspunten:

- De NBT blijft in hoofdzaak een bedrijfsmatig gebruikt werkgebied: ruimte op bedrijventerreinen in Zoetermeer is schaars. Echter ook andere dan de bedrijfsmatige functie hebben de laatste jaren op diverse locaties een plaats gevonden. Teneinde de bedrijfsmatige functie zoveel als mogelijk te behouden, blijven de NBT in hoofdzaak bestemd als bedrijventerrein. De inrichting en ambities ten aanzien van ruimtegebruik en kwaliteit, maar ook verkeer en infrastructuur sluiten aan op dit uitgangspunt.
- De NBT gaan zich sterker naar buiten toe presenteren: als gevolg van de stedelijke ontwikkeling van Zoetermeer zijn de NBT duidelijker zichtbaar geworden. Daar waar de terreinen eerder vooral naar binnengekeerd waren, zullen de terreinen zich in de toekomst naar buiten toe presenteren. Aspecten zoals de presentatierichting, ambities voor uitstraling en ontwikkelmogelijkheden zijn in de visies afgestemd op dit uitgangspunt.

- Duidelijker gescheiden gebruik van openbare en private ruimte: in de huidige situatie komen veel problemen voort uit het oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte voor parkeren en opslag door private partijen. De visie is gebaseerd op het principe dat private gebruikers parkeren en opslag op eigen terrein realiseren en hiervoor geen gebruik maken van de openbare ruimte.

Het visiebeeld op structuurniveau geeft de belangrijkste elementen op het schaalniveau van de NBT weer:

1. De hoofdinfrastructuur is zichtbaar en herkenbaar aanwezig door het gebied en onderscheid zich van de overige infrastructuur. Vanuit het zuidwesten start de hoofdontsluiting door de aansluiting van de Industrieweg op de Rokkeveenseweg. Vervolgens loopt de Rokkeveenseweg over in de Binnenweg, Fokkerstraat, van der Hagenstraat en Edisonstraat. Via de Edisonstraat en de Stephensonstraat wordt de hoofdstructuur afgewikkeld op de externe as Oostweg.
2. Teneinde voldoende waardige dwarsverbindingen tussen het centrum en Oosterheem tot stand te brengen worden de assen Rijksweg A12, van der Hagenstraat, Bleiswijkseweg en Australiëweg als hoofdverbindingen gezien. Het ambitieniveau ten aanzien van uitstraling en beeldkwaliteit van openbare en private ruimte sluit hierop aan. Langs de oost-west verbindingen, zoals de van der Hagenstraat, Bleiswijkseweg, Australiëweg en Franklinstraat ontstaat (op termijn) ruimte voor functiemenging. Dit zal bijvoorbeeld aan de orde komen bij de ontwikkeling van het kwadrant.
3. De groene en blauwe structuren blijven minimaal behouden en krijgen waar mogelijk een impuls. De zone met volkstuinen tussen de van der Hagenstraat en Australiëweg zal in de toekomst ontwikkeld kunnen worden met woningbouw en voorzieningen. De blauwe structuren langs de Zegwaartseweg en Oostweg (zowel aan de oost- als de westzijde) dienen zichtbaar te blijven en de culturele identiteit van het gebied blijvend te versterken.
4. Aan de randen van het gebied presenteren de NBT zich nadrukkelijk naar buiten toe en is er aandacht voor hoogwaardige beeldkwaliteit en uitstraling. Op een aantal locaties dient de herkenbaarheid door middel van ‘landmarks’ versterkt te worden.
5. De NBT sluiten aan op de omgeving. Dit betekent dat langs de Oostweg vooral een bedrijfsmatig en stedelijk milieu wordt geambieerd. Aan de westzijde, direct grenzend aan de woonfunctie, dient een natuurlijke overgang tussen de terreinen en woningen te ontstaan.

5.2 INTERNE INFRASTRUCTUUR

5.3 Visie op verkeer

De NBT hebben een sterke binding met het stadscentrum van Zoetermeer; ruimtelijk, economisch en maatschappelijk. In de visie op structuurniveau blijft deze verwevenheid ook in de toekomst behouden en wordt deze verder versterkt. De oprukkende verstedelijking heeft gezorgd voor een veranderende, vooral intensievere verkeerssituatie en -circulatie. De intensiteit van het doorgaand verkeer is toegenomen sinds de noordelijke en oostelijke stadsuitbreidingen. Met de omvangrijke ontwikkeling van Oosterheem zal de verkeerdruk in de toekomst een verdere expansie ondervinden.

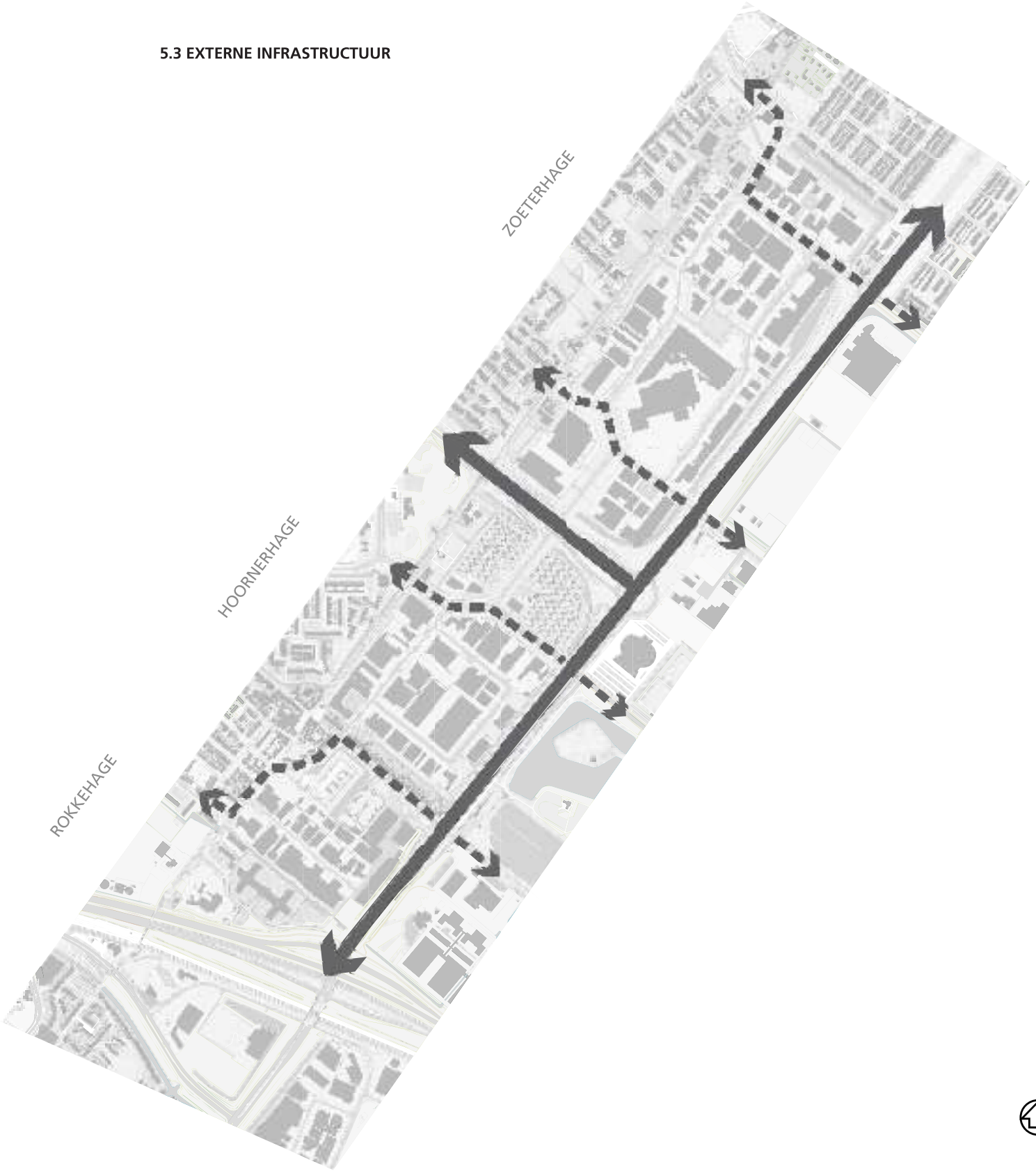
Hoewel de NBT onder een gezamenlijke noemer door het leven gaan, zijn ze onderling niet volledig verbonden. Vanaf Rokkehage is Hoornerhage alleen via de Binnenweg te bereiken. Deze situatie zorgt voor druk op en de veiligheid van de bestaande infrastructuur, zoals de Binnenweg. Daarnaast kenmerken beide terreinen zich vanwege het ontbreken van een directe aansluiting door een enigszins geïsoleerde ligging, wat onder andere zorgt voor een moeizame presentatie van de terreinen naar buiten toe.

In de huidige situatie is de verkeershiërarchie op een aantal plekken niet geheel vanzelfsprekend en zijn de bestemmingsverkeersstromen en doorgaande stromen niet van elkaar gescheiden. De route Binnenweg, Fokkerstraat, Edisonstraat fungeert als interwijkverbinding tussen de delen van de wijken Dorp, Palenstein en Segwaert en Oosterheem. Daarnaast voorziet de infrastructuur niet in een eenduidige hoofdas en is deze op een aantal plaatsen onveilig. De situatie op Rokkehage baart het meeste zorgen. De verkeersstructuur op het terrein kent deels een relatief smal wegprofiel (noord-zuid verbinding), de toegangswegen zijn weinig overzichtelijk en deels onveilig. Daarnaast laat de noordoostelijke ontsluiting op de Bleiswijkseweg/Oostweg te wensen over, aangezien afvloeiing van verkeer alleen direct via de Oostweg mogelijk is. Over het volledige terrein bewegen diverse verkeersstromen zich voortdurend door elkaar heen:

- bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer;
- langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer;
- vrachtverkeer en personenvervoer.

Tegen deze achtergrond en met het oog op de ontwikkeling van Oosterheem en de bijkomende toename van de verkeersdruk, zijn ingrepen in de verkeersstructuur nadrukkelijk onderzocht. De mogelijkheden de verschillende verkeersstromen van elkaar te scheiden en daarmee de verkeerscirculatie en verkeersveiligheid te verbeteren heeft tot een aantal ingrepen geleid.

5.3 EXTERNE INFRASTRUCTUUR



Interne verkeersstructuur
Het creëren van een duidelijke interne hoofd verkeersstructuur is de belangrijkste opgave op de NBT. In de huidige situatie is de doorgaande routing onduidelijk en wordt bestemmingsverkeer in veel gevallen gehinderd door doorgaand verkeer. Verbetering van deze twee aspecten is de basis voor de waardering van de interne verkeerscirculatie. Bestemmingsverkeer dient een zo duidelijk mogelijk herkenbare entree, doorgeleiding en afvloeiing over de NBT te beleven en daarbij minimale hinder te ondervinden van doorgaand verkeer. De inrichting, herkenbaarheid en bewegwijzering op de Y-kruispunten speelt daarin een belangrijke rol.

De verkeerssituatie in het noordoosten van Rokkehage is niet optimaal. Wegprofielen zijn deels krap (noord-zuidverbinding), er is sprake van parkeerproblemen, de afvloeiing van verkeer is onvolledig en de draaicirkels voor vrachtverkeer zijn beperkt. Investeringen in de verkeerssituatie zijn tegen deze achtergrond zeer gewenst. Daarom wordt ernaar gestreefd de Industrieweg in het noordoosten van Rokkehage te verleggen en het profiel op te waarderen. Daarmee wordt de situatie overzichtelijker en veiliger. Tevens wordt er ruimte gecreëerd de parkeerproblematiek op te lossen en ontstaat er aan beide zijden van de weg ruimte voor ontwikkelmogelijkheden. De ingreep houdt tevens de deur open voor een eventuele toekomstige doorbraak naar Hoornerhage. Wel is hiermee de verwerving van het bedrijfsobject op de kop van het (parkeer)hofje gemoeid.

De interne structuur blijft op hoofdlijnen ongewijzigd. Op Rokkehage betreft dit de Industrieweg, die via de Rokkeveensweg en Binnenweg aan de rand van het terrein wordt aangesloten op Fokkerstraat. Deze vindt via de Edisonstraat en de Stephensonstraat aansluiting op de Oostweg. Wel wordt gekozen voor structuurversterking door de bestaande wegprofielen waar mogelijk te verbreden. Dit vergroot de herkenbaarheid als hoofdstructuur en maakt de infrastructuur veiliger. Daarnaast wordt de openbare ruimte ge-upgrade wat uitnodigt tot de verbetering van de presentatie van de private ruimte.

Externe verkeersstructuur
Vanuit verkeersveiligheid en verkeerscirculatie is een snelle en gescheiden doorstroming van het doorgaande verkeer wenselijk. Hiervoor is een duidelijke hiërarchie gewenst. In feite is deze structuur in de huidige situatie aanwezig, in de vorm van de Rijksweg A12, de Oostweg en de Australiëweg. De oost-west verbindingen verdienen, zeker met het oog op de ontwikkeling van Oosterheem, aandacht. In de huidige situatie zijn er voldoende verbindingen. Een meer duidelijkere scheiding tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer, en vrachtverkeer en personenvervoer zou aangebracht kunnen worden.

ontwikkelingsmogelijkheid
uitbreidingsmogelijkheid
laanbeplanting / bomenrij
(wijziging) wegstructuur
bijzondere ontwikkeling
waterstructuur
HOORNERHAGE
ROKKEHAGE
6
4
1
2+3
6
5
7

5.4 Rokkehage

De ligging van Rokkehage direct aan de A12 en langs de Oostweg en Bleiswijkseweg biedt uitstekende presentatiemogelijkheden. De visiekaart in figuur 5.4 sluit aan op de naar buiten gekeerde uitstraling, met aandacht voor de volgende principes:

1. Gezien het huidige functionele gebruik, blijft het terrein in de toekomst enkel geschikt voor bedrijfsmatig gebruik.
2. De Industrieweg vormt de interne hoofdstructuur van het terrein. De oost-west verbinding biedt mogelijkheden als drager van het gebied te fungeren, mede gezien het brede profiel. Echter het profiel van de noord-zuid verbinding en het parkeerhofje zijn knelpunten. De weg dient dan ook verbreed en deels verlegt te worden. De ruimte kan heringericht worden door vanaf de aansluiting op het (parkeer)hofje de Industrieweg rechtdoor te trekken. De herinrichting biedt voldoende mogelijkheden de parkeeropgave in de nieuwe situatie op te lossen, alsmede aan de noordzijde private ontwikkelruimte te scheppen.
3. Door middel van een bomenrij wordt langs de Industrieweg een groenstructuur aangelegd. Dit biedt een impuls aan de openbare belevingsruimte en accentueert de Industrieweg als beeldbepalende infrastructurele drager.
4. Door herinrichten van de kavels langs de Industrieweg dient parkeren en opslag, wat in de huidige situatie op verschillende locaties in de openbare ruimte geschiedt, zoveel als mogelijk opgelost te worden op de private terreinen.
5. De vrije kavel in het zuidoosten van het gebied is met een ster aangegeven. Op deze locatie dient een landmark-ontwikkeling gestalte te krijgen.
6. De bedrijven aan de ‘binnenzijde’ van de Industrieweg hebben nauwelijks uitbreidingsruimte. Langs de oost-west verbinding staat achtergelegen bebouwing uitbreiding in de weg, terwijl langs de noord-zuid verbinding de rooilijn vrijwel tegen de Industrieweg is gelegen. Door het noordelijke deel van de noord-zuid verbinding te verleggen, ontstaat ontwikkelruimte aan de voorzijde van de bestaande kavels voor de gebruikers in deze zone. Tevens wordt langs de Oostweg een nieuwe presentatiewand gecreëerd. Door de opstallen aan de achterzijde te verwijderen, krijgen bedrijven langs de oost-west verbinding ruimte aan de achterzijde van hun kavel. Dit zal hen stimuleren te investeren in de panden en kavels, wat in veel gevallen ook tot een opwaardering van de voorgevel en presentatie langs de Industrieweg zal leiden. Rekening dient gehouden te worden met forse verwervingskosten voor de opstallen op de achterterreinen.
7. Het gebied ten zuiden van de blauwe wetering bepaalt de zuidelijke grens van het functionele bedrijfsmatige deel van Rokkehage. In dit gebied zijn in de huidige situatie diverse afwijkende gebruikers gevestigd. Deze zone is uitermate geschikt als visitekaartje en entreepoort tot de gemeente. Gezien het reeds afwijkende huidige gebruik en het feit dat de zone buiten de directe afbakening van Rokkehage gelegen is, worden geen specifieke uitspraken over de functionele invulling gedaan. De beeldkwaliteit van het gebied dient wel afgestemd te worden op de ligging van de locatie.

HOORNERHAGE
1+3
7
5
2
opslag goederen
6
1
2
4
opslag goederen
ontwikkelingsmogelijkheid
uitbreidingsmogelijkheid
laanbeplanting / bomenrij
groene zone
(wijziging) wegstructuur
parkeerplaatsen bij wegen
woon/werkkavels
voorgevelrooilijn

5.5 Hoornerhage

Direct grenzend aan woonlinten langs de Bleiswijkseweg en Zegwaartseweg, en met de ontwikkeling van het kwadrant in het verschiet, is een juiste ruimtelijk-functionele inpassing van de bedrijvenfunctie op Hoornerhage een ambitieuze opgave. De toekomstvisie in figuur 5.5 verbeeldt de volgende uitgangspunten:

1. Een beeldbepalende groenstructuur wordt aangelegd langs de Fokkerstraat, van der Hagestraat en Edisonstraat waardoor de hoofdstructuur herkenbaarder wordt.
2. Ook langs de Philipsstraat, Wiltonstraat en Storkstraat wordt gestreefd naar een zo groen mogelijke accentuering van de infrastructuur.
3. Het verkeersknelpunt bij de aansluiting Fokkerstraat – van der Hagestraat - Edisonstraat wordt opgelost door middel van een dubbele rotonde. Hiermee ontstaat een duidelijk beeld van voorrangssituaties en verkeersdoorstroming. Daarbij is een goede bewegwijzering en herkenning van belang.
4. De zone tussen de Wiltonstraat en de Oostweg heeft de status van een ontwikkelzone. De aanwezige groene tussenzones zijn geschikt om nieuwe structuurversterkende en naar buitengekeerde elementen toe te voegen aan het terrein, bijvoorbeeld in de vorm van nieuwe hoge bouwelementen. Eventueel kan het volledige lint in een totaalontwikkeling worden meegenomen, waarbij meerdere nieuwe bouwelementen toegevoegd worden. Deze ontwikkeling is afhankelijk van de interesse van gevestigde ondernemers en andere marktpartijen.
5. De Fokkerstraat vormt een scheiding tussen de zuivere bedrijfsmatige functie aan de oostelijke zijde en de woon- werkfunctie aan de westelijke zijde. De woon- werkfunctie biedt mogelijkheden om zowel de uitstraling en presentatie naar de Zegwaartseweg als het functionele bedrijfsmatige gebruik en uitstraling naar de Fokkerstraat een impuls te bieden. Dit betekent dat een grens getrokken dient te worden tussen de Zegwaartseweg en de Fokkerstraat, en dat aan de zijde van de Zegwaartseweg geen andere dan de woonfunctie toegevoegd mag worden. Daarmee wordt ingezet op het behoud (en versterking) van de identiteit van de bebouwing aan de Zegwaartseweg.
6. Het centraal gelegen carré profiteert in de bestaande situatie onvoldoende van haar ligging en parkeergelegenheid en uitstekende presentatiemogelijkheden naar binnen én naar buiten. Door de entree van het gebied aan de Philipsstraat op te waarderen ontstaat een toegangspoort tot het gebied en worden investeerders mogelijk aangetrokken. De ruime parkeergelegenheid biedt daarnaast mogelijkheden consumentaantrekkende bedrijvigheid te accommoderen, die op andere locaties voor problemen zorgt.

ZOETERHAGE
1
2
3
4
5
6
P
ontwikkelingsmogelijkheid
uitbreidingsmogelijkheid
laanbeplanting / bomenrij
(wijziging) wegstructuur
parkeerplaatsen (vracht)verkeer
woon/werkkavels
bijzondere ontwikkeling

7. De zone tussen de Storkstraat en de van der Hagenstraat krijgt een groene presentatie richting de van der Hagenstraat. De bestaande panden en kavels zijn georiënteerd op de Storkstraat, maar over het algemeen in uitstekende staat. Het omvormen van de presentatierichting naar de van der Hagenstraat is dan ook niet realistisch. De bestaande groene zone kan opgewaardeerd worden en overgaan in de ontwikkelzone van het Kwadrant.

5.6 Zoeterhage

Op Zoeterhage is sinds enige jaren een toenemend aantal niet-bedrijfsmatige gebruikers actief. Het gebied grenst direct aan de te ontwikkelen wijk Oosterheem. Tevens is een deel van de kwadrant-ontwikkeling[2] binnen het deelgebied gelegen. De visiekaart in figuur 5.6 verbeeld de volgende uitgangspunten:

1. De hoofdinfrastructuur loopt vanaf Hoornerhage door langs de Edisonstraat en komt via de Stephensonstraat uit op de aansluiting met de Oostweg. Langs beide zijden dient ingezet te worden op het versterken van de groenstructuur, teneinde de uitstraling en herkenbaarheid als hoofdstructuur te vergroten.
2. De volledige zone langs de Oostweg biedt toekomstige ontwikkelruimte. Door optimale benutting van de groenstrook, kan de presentatierichting naar buiten worden gekeerd en de beeldkwaliteit van het terrein verbeteren.
3. Het groene en kleinschalige karakter van de bebouwing langs de Zegwaartseweg dient behouden te blijven. Tegen deze achtergrond zijn nieuwe ontwikkelingen niet toegestaan. In het meest noordelijke deel wordt een koppeling tussen de woon- en werkfunctie toegestaan, echter niet gestimuleerd.
4. Op het hofje aan de noordzijde van de Stephensonstraat is sprake van sociale onveiligheid (als gevolg van de beschutte ligging), opslag en presentatie van goederen en daarmee samenhangend beperkte manoeuvreerruimte voor verkeer. Ook is er vanwege de dichtheid en nabijheid van aan elkaar grenzende panden nauwelijks uitbreiding mogelijk. Het toelaten van de uitbreiding van een bedrijf naar de Stephensonstraat toe, over de oorspronkelijke rooilijn is hiervoor exemplarisch. Door het hofje op te heffen en enkel uitritten aan de doorgaande Stephensonstraat toe te laten, ontstaat nieuwe ontwikkelruimte, kan de sociale veiligheid verbeterd worden en ontstaat ruimte voor parkeren en opslag. Dit betreft een lange termijn ontwikkeling, die overwogen dient te worden indien ruimte beschikbaar komt of bedrijven wensen te verplaatsen.

---

[2] De ontwikkeling van het Kwadrant betreft een relatief zelfstandige ontwikkeling, met een afwijkend tijdspad van onderliggend plan. Gedetailleerde uitgangspunten ten aanzien van functionele invulling zijn daarom niet ingevuld. Wel dient de ontwikkeling afgestemd te worden op de ontwikkeling van de strip langs de Oostweg, zodat de beide ontwikkellocaties een gezamenlijk 'presentatiefront' kunnen gaan vormen.

5. De doorontwikkeling van Avandis is opgenomen in het toekomstbeeld. Hetzelfde geldt voor de hiermee samenhangende vrachtwagenparkeervoorziening langs de Wattstraat en Newtonstraat.
6. Zoeterhage krijgt in de toekomst een sterk gemengd functioneel karakter, wat gevolgen zal hebben voor het aantal verkeersbewegingen en parkeerbehoefte. Hier dient bij de inrichting van openbare en private ruimte nadrukkelijk rekening mee gehouden te worden.
7. Mogelijke functies die in de toekomst toegevoegd kunnen worden en passen in het ruimtelijk-functionele profiel van het terrein betreffen PDV, leisure (sport), combinatie tussen kantoren en bedrijfsruimte of kantoren en de eerder genoemde functies.
8. Als uitgangspunt geldt dat de gemengde functies een commerciële grondslag dienen te hebben. Functies als solitaire grootschalige kantoren, cafés en restaurants en kleinschalige detailhandel passen niet op de NBT, maar horen in het centrum terecht te komen.

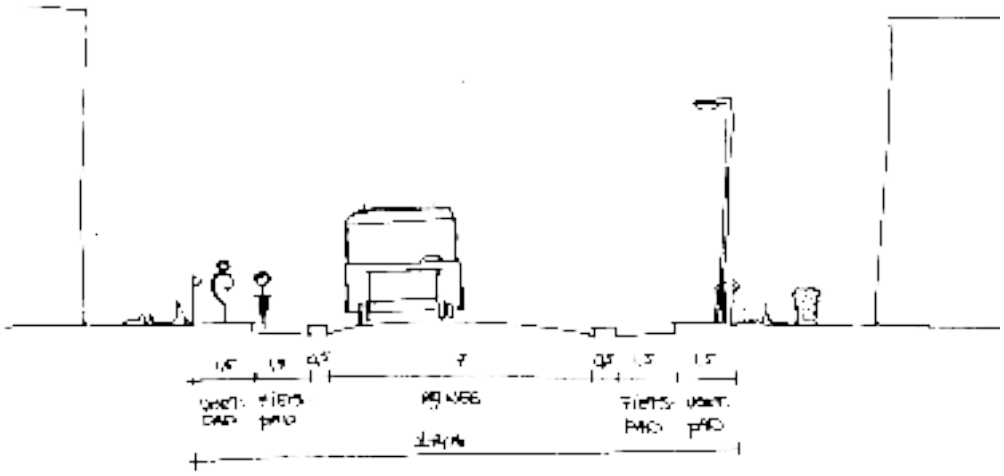
5.7 Conclusie

De gepresenteerde visies verbeelden de toekomstambities voor de NBT. Daarmee krijgen de gebieden als geheel, maar ook afzonderlijk een kwaliteitsimpuls. De kwaliteitsniveaus van de private en openbare ruimten worden daarmee nadrukkelijker aan elkaar gekoppeld, waardoor herkenbare en op elkaar afgestemde deelgebieden ontstaan.

De toekomstsituaties kunnen voornamelijk tot stand komen door op nog braakliggende ontwikkellocaties structuurversterkende elementen aan te brengen en meer herkenbare uitstraling aan de hoofdinfrastructuur te geven. Op een aantal locaties zijn meer omvangrijke structuuringrepen nodig, zoals het gedeeltelijk verleggen van de Industrieweg.

Daar waar de visies uit dit hoofdstuk vooral betrekking hebben op structuur- en deelgebiedniveau, vindt de totstandkoming van kwaliteitsverbeteringen veelal op een lager schaalniveau plaats. De inrichting van straten, kavels en groenzones zijn hierin bepalend. Zo is de toekomstambitie van een naar buiten gekeerde presentatiewand, opgebouwd uit meerdere afzonderlijke kavels en panden. Tegen deze achtergrond wordt in het volgende hoofdstuk de vertaling van de visies naar inrichtingsmaatregelen op straat- en kavelniveau gepresenteerd.

Figuur 6.1 Principeoplossing hoofdstructuur



- Voetpad kan in de praktijk ook verharding/ trottoir zijn of voor een breder fietspad worden benut.
- Dubbel fietspad van minimaal 1,5 meter breed.
- Afscheiding tussen fietspad en rijweg van 0,5 meter breed.
- Rijweg van 2 x 7 meter breed.

6. INRICHTINGSPRINCIPES

6.1 Inleiding

Daar waar visies vooral op hogere schaal- en gebiedsniveaus vorm krijgen, is de uitvoering en realisatie op een lager niveau aan de orde. Een beeld van verzorgde bedrijventerreinen met uitstraling wordt bepaald door de inrichting van straten, kavels en panden. In dit hoofdstuk zijn daarom de visies op structuurniveau en per bedrijventerrein nader uitgewerkt tot visies op principeoplossingen. Hiervoor is een zelfde structuur als in het vorige hoofdstuk gehanteerd. In de volgende paragraaf komt het structuurniveau aan bod, waarna in de paragrafen 6.3, 6.4 en 6.5 principeoplossingen per bedrijventerrein zijn gepresenteerd.

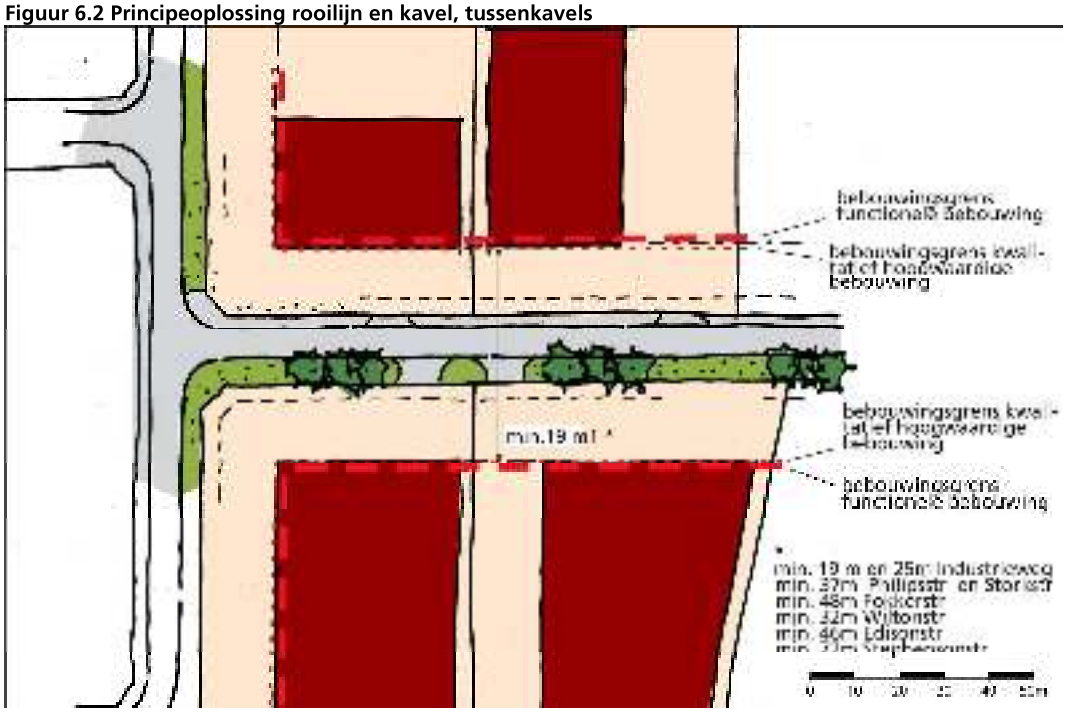
6.2 Principes op structuurniveau

De verschillende deelgebieden op de NBT hebben een diverse en afwijkend karakter, ten aanzien van ruimtegebruik en typen bedrijven. Daarmee zijn ook veelal verschillende toekomstvisies en samenhangende principes en maatregelen te benoemen. Een aantal principeoplossingen geldt echter voor het gehele gebied. De precieze invulling van deze generieke principes verschilt per gebied, maar de uitgangspunten zijn voor alle terreinen gelijk.

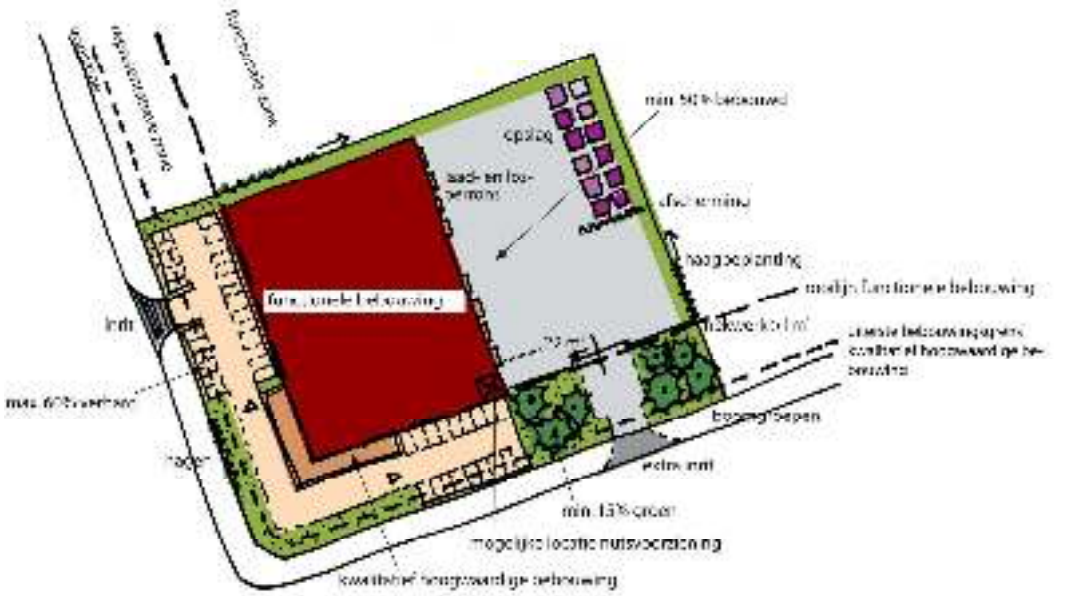
Principe 1: herinrichting hoofdstructuur
De herinrichting van de hoofdstructuur dient herkenbaar te zijn en kwaliteit uit te stralen. Hiervoor is voldoende ruimte noodzakelijk. Het profiel in figuur 6.1 geeft een voorbeeld van de inrichting van de hoofdstructuur. In totaal is een breedte van 14 meter benodigd om de gehele hoofdstructuur in te richten. In het profiel is daarmee aan beide zijden ruimte voor de hoofdrijbaan (3,5 meter), overloopzone (0,5 meter), fietspad (1,5) meter en berm/ trottoir (1,5 meter). Overwogen kan worden het fietspad verder te verbreden, aangezien het onderdeel is van het hoofdnetwerk fiets.

Over vrijwel het gehele traject is de profielruimte van 14 meter beschikbaar. Vanaf het begin van de Fokkerstraat en overgaand op de van der Hagenstraat, Edisonstraat en Stephensonstraat is voldoende openbare ruimte aanwezig om het profiel te realiseren. Op grote delen van de van der Hagenstraat, Edisonstraat en Stephensonstraat is het brede profiel en fietspad al aanwezig. Vooral langs de Industrieweg dient nieuwe ruimte geschept te worden.

Figuur 6.2 Principeoplossing rooilijn en kavel, tussenkavels



Figuur 6.3 Principeoplossing rooilijn en kavel, hoekkavels



Principe 2: rooilijn en kavelinrichting
Eén van de meest voorkomende problemen op bedrijventerreinen, betreft het gebruik van de openbare ruimte door de ondernemers. Vooral opslag en parkeren zijn knelpunten die tot veel irritatie en verrommeling van de terreinen leiden.

Het probleem komt voort uit ondernemers die de eigen kavel té intensief gaan benutten én hier veelal toestemming voor hebben verkregen van de gemeente. Een simpelweg te intensief gebruik van de private kavels, zorgt voor de problemen. Daarom is het belangrijk op bedrijventerreinen vast te stellen wat de maximale benutting van een kavel mag zijn en welke inrichting van de kavels hierbij hoort. De aangegeven afstanden zijn indicatief en kunnen als toekomstige streefafstanden worden aangehouden.

Stelregel is dat een ondernemer zijn kern- en aanverwante activiteiten op de eigen kavel uitvoert. Zowel parkeren als opslag is dan ook een eigen verantwoordelijkheid en dient op de eigen kavel te geschieden. De figuren 6.2 en 6.3 bieden voorbeelden van inrichting van een hoek- en een tussenkavel, waarbij parkeren en opslag op eigen terrein worden opgelost. De rooilijn speelt een essentiële rol bij dit inrichtingsprincipes. Door voor de rooilijn een minimumafstand ten opzichte van de openbare ruimte te hanteren, blijft er altijd een deel van de kavel beschikbaar om ruimtevragende aspecten zoals parkeren op te lossen. Er is geen generieke minimum rooilijnafstand te benoemen, aangezien bedrijven verschillende omvang van parkeer- en opslagcapaciteit behoeven. Een minimum van 6 meter kan echter voor alle soorten activiteiten als een generiek minimum worden gehanteerd.

6.3 Rokkehage

Dit deelgebied kenmerkt zich door de grootste mate van bebouwde verdichting van de NBT. Om het gebied vernieuwde toekomstpotentie te bieden, wordt een aantal intensieve ingrepen, waarmee ontwikkelruimte voor bedrijven ontstaat, niet geschuwd.

Principe 3: herontwikkeling achterterreinen Industrieweg
De Industrieweg is, en blijft, de belangrijkste ontsluiting op Rokkehage. Met name nabij de Binnenweg is er sprake van een rommelig beeld van zowel openbaar als privaat gebied. De economische en ruimtelijke (door)ontwikkeling van bedrijven en panden heeft geleid tot intensief ruimtegebruik en gebruik van de openbare ruimte voor parkeren en opslag. Aan de achterzijde van de panden is over een aanzienlijke breedte sprake van opstallen die een rommelig beeld vertonen en veelal verouderd zijn. De betreffende panden hebben geen presentatiemogelijkheid naar de Industrieweg en zijn grotendeels door de gemeente in gebruik.

Figuur 6.4 Principeoplossing achterterreinen Industrieweg

Figuur 6.5 Principeoplossing gedeeltelijke verlegging Industrieweg

Door de betreffende panden op de achterterreinen te slopen/ herontwikkelen en toe te voegen aan de kavels die grenzen aan de Industrieweg, ontstaat er nieuwe toekomstpotentie voor deze ondernemers. Ze krijgen de beschikking over extra ruimte aan de achterzijde van de kavels. Hier kan parkeren en opslag een plaats krijgen, waarmee de openbare ruimte wordt ontlast. Daarnaast worden ondernemers verleid te investeren in de panden, nu er nieuwe uitbreidingsruimte aanwezig is. Hiermee krijgen ook de voorgevels en de presentatie naar de Industrieweg toe een impuls. Figuur 6.4 geeft inzicht in het inrichtingsprincipe in de toekomstige situatie.

Principe 4: gedeeltelijke verlegging Industrieweg
Om de huidige deels onoverzichtelijke verkeersstructuur op Rokkehage te verbeteren, is een gedeeltelijke verlegging van de Industrieweg voorzien. De noord-zuid verbinding, evenwijdig aan de Oostweg, kent een slingerend verloop met beperkte manoeuvreerruimte. Rondom het hofje is de manoeuvreerproblematiek het meest duidelijk aanwezig. Zowel voor doorgaand verkeer als voor vrachtwagens die hier laden en lossen ten behoeve van aangrenzende kavels. Ook is er sprake van parkeerproblemen en kampen gevestigde bedrijven met beperkte uitbreidingsmogelijkheden.

Door de Industrieweg ter hoogte van het (parkeer)hofje zo ver als mogelijk recht door te laten lopen en te verbreden, ontstaat een ruime en overzichtelijke weg. De weg kan versterkt worden door een groenstructuur aan te brengen. Als gevolg van de verlegging wordt een aantrekkelijke presentatie-as geboden aan de bedrijven aan weerszijden van de Industrieweg. De verbeterde presentatiemogelijkheid moet bedrijven verleiden te investeren in hun pand. Voor de ondernemers aan de stadskant van de Industrieweg (grenzend aan de woonwagenlocatie) wordt door de verlegging tevens nieuwe uitbreidingsruimte aan de voorzijde van de kavels geboden. Daarnaast dient een deel van de ruimte gebruikt te worden om openbare parkeer- en groenvoorziening aan te brengen.

Figuur 6.6 Principeoplossing ontwikkelzone Industrieweg – Oostweg

Principe 5: ontwikkelzone Industrieweg – Oostweg
Het verleggen van de Industrieweg heeft gevolgen voor de strook tussen de bestaande Industrieweg en de Oostweg. De betreffende strook krijgt een hoogwaardiger presentatieprofiel en dient het naar buiten gekeerde gezicht van Rokkehage uit te gaan stralen. Dit betekent dat zowel de presentatie naar de Oostweg, als naar de Industrieweg belangrijk zijn en op een aantal plaatsen dienen te verbeteren. Tevens mag in de toekomst de situatie zich niet meer voordoen dat private partijen oneigenlijk gebruik maken van de openbare ruimte. Het generieke inrichtingsprincipe ten aanzien van de rooilijn dient dan ook nadrukkelijk te worden nageleefd. Figuur 6.6 schetst een beeld van de toekomstige belevingswaarde van de ontwikkelzone tussen de Industrieweg en de Oostweg. Kenmerkend is de langgerekte bebouwing, de presentatie naar zowel Oostweg als Industrieweg, een onderscheidende korrel ten aanzien van maat en schaal, hoogwaardig uitstralingsniveau en de oplossingen voor parkeren en opslag tussen de bouwblokken.

6.4 Hoornerhage

Op structuurniveau is Hoornerhage de verbindende factor tussen de deelgebieden aan de noord- en zuidzijde. Een herkenbare hoofdstructuur en een naar buiten gekeerde zone langs de Oostweg zijn belangrijke aanknopingspunten om de NBT tot een geheel te vormen. Maar ook als zelfstandig deelgebied ligt er een aantal uitdagingen. Op Hoornerhage zijn de straat- en groenprofielen ruim, maar een herkenbare structuur en kwaliteit ontbreekt. Naast het feit dat de zone aan de Oostweg onderdeel van de gehele structuur langs de Oostweg uitmaakt, biedt de locatie ook op deelgebiedniveau een ontwikkelkans. In de huidige situatie presenteert de strip zich nog onvoldoende naar buiten toe. Er liggen kortom kansen om het terrein een impuls te bieden.

Principe 6: middelgroot woon-werk milieu
Het gebied ten westen van de Fokkerstraat en gelegen tussen de Bleiswijkseweg en van der Hagenstraat kenmerkt zich in de huidige situatie door forse bouwblokken met omvangrijke voorruimten. Aan de westzijde grenst het gebied aan de Zegwaartseweg en de woonfunctie, evenals aan de zuidkant, terwijl aan de oostzijde de nieuwe hoofdstructuur komt te liggen. De zone zou dan ook uitstekend dienst kunnen doen als overgang tussen de werk- en de woonfunctie. Ten oosten van de Fokkerstraat is ruimte voor werken, ten westen is ruimte voor een combinatie van wonen en werken, waarbij het de ambitie is dat wonen op termijn de boventoon gaat voeren. Een kwaliteitsimpuls van de nieuwe hoofdstructuur en de aankoop van diverse panden in het noordelijke deel van de zone door marktpartijen, kan als hefboom werken en andere investeerders aantrekken.

Figuur 6.7 Principeoplossing ontwikkelzone Wiltonstraat - Oostweg

Concreet betekent dit dat er geen plaats is voor uitbreiding van bestaande of toevoeging van nieuwe bedrijven in dit gebied. Het accent ligt juist op de mogelijkheid nieuwe woonvormen toe te voegen, die direct in verband staan met de aangrenzende werkkavels. Door de mogelijkheden voor woon-werk vormen te bieden in het nieuwe bestemmingsplan, wordt de ambitie uitgesproken de NBT te verbinden met en op te nemen in het stedelijk weefsel van Zoetermeer.

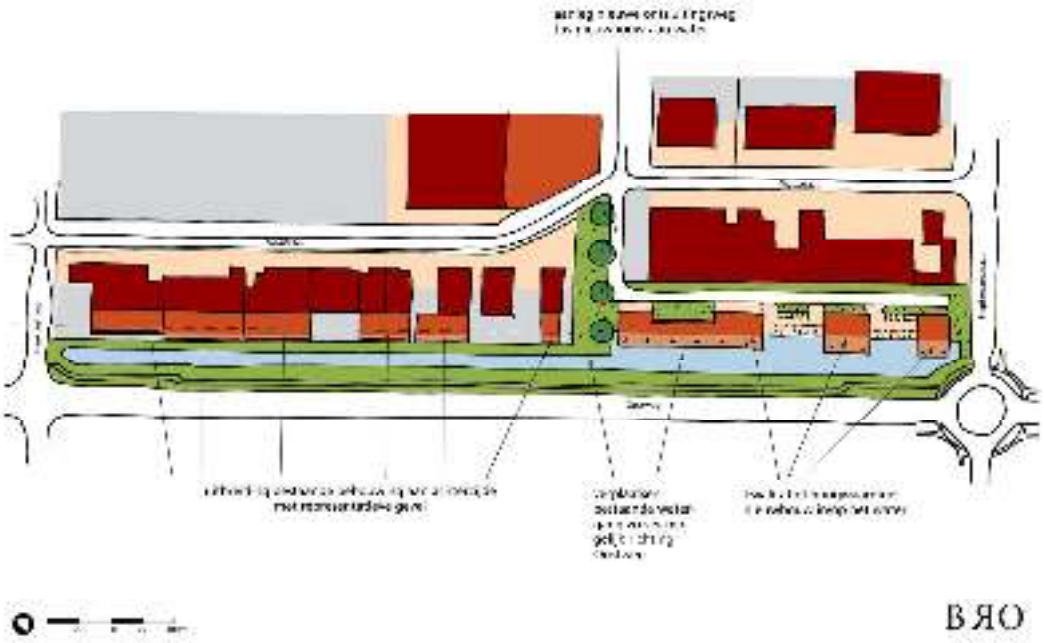
Principe 7: ontwikkelzone Wiltonstraat – Oostweg
Het gebied tussen de Wiltonstraat en Oostweg is een brede en potentierijke ontwikkelzone, die in de huidige situatie onvoldoende gebruik maakt van haar ligging en presentatiemogelijkheden naar buiten toe. Door een herindeling van de openbare ruimte en herontwikkeling van de private ruimte, ontstaat een toekomstige sterke representatieve zone. Uitgangspunt is dat de problemen met parkeren en opslag zoveel als mogelijk op eigen terrein worden opgelost.

Om de parkeerproblemen en opslag in de openbare ruimte op te lossen, verdwijnt de parkeerzone direct grenzend aan de Wiltonstraat. Aan beide zijden wordt een nieuwe groenstructuur gerealiseerd. Hier tegenaan is ruimte voor haaks parkeren. Door een efficiënte herinrichting van de openbare ruimte, ontstaat tevens ruimte voor haaks parkeren tegen de panden. Ook in de ontwikkelvlakken, tussen de bestaande bebouwing, is ruimte om parkeerplaatsen toe te voegen.

Voor de private herontwikkelzone geldt dat de presentatie naar de Oostweg zich kan versterken. Echter de presentatie naar de Wiltonstraat toe is van gelijkwaardig belang, waardoor een dubbele presentatierichting ontstaat. Op een drietal plaatsen is ruimte aanwezig om nieuwe bebouwing toe te voegen, die zich qua korrelhoogte onderscheiden van de rest van de bebouwing in deze zone. Om de ambitie in de praktijk te brengen, is een meer gedetailleerde sturing op materiaalgebruik, openheid, hoogte nodig. Door de volledige zone tegelijkertijd te (her)ontwikkelen kan een uniform en herkenbaar front tot stand komen.

Figuur 6.8 Principeoplossing dubbele rotonde bij van der Hagenstraat

Figuur 6.9 Principeoplossing ontwikkelzone Oostweg – Wattstraat



Principe 8: aanleg dubbele rotonde bij van der Hagenstraat
De situatie op de dubbele kruising Fokkerstraat – van der Hagenstraat – Edisonstraat ten aanzien van de verkeersveiligheid is beneden de maat. De verkeersstructuur, afwikkeling en voorrangssituatie zijn overzichtelijk. De aanleg van een dubbele rotonde brengt de verkeersstructuur en –veiligheid terug.

De aanleg van een dubbele rotonde brengt de situatie van een dubbele kruising terug tot een dubbele rotonde met duidelijke voorrangssituatie. Daarbij is er sprake van maar één rijrichting, wat de overzichtelijkheid verbetert.

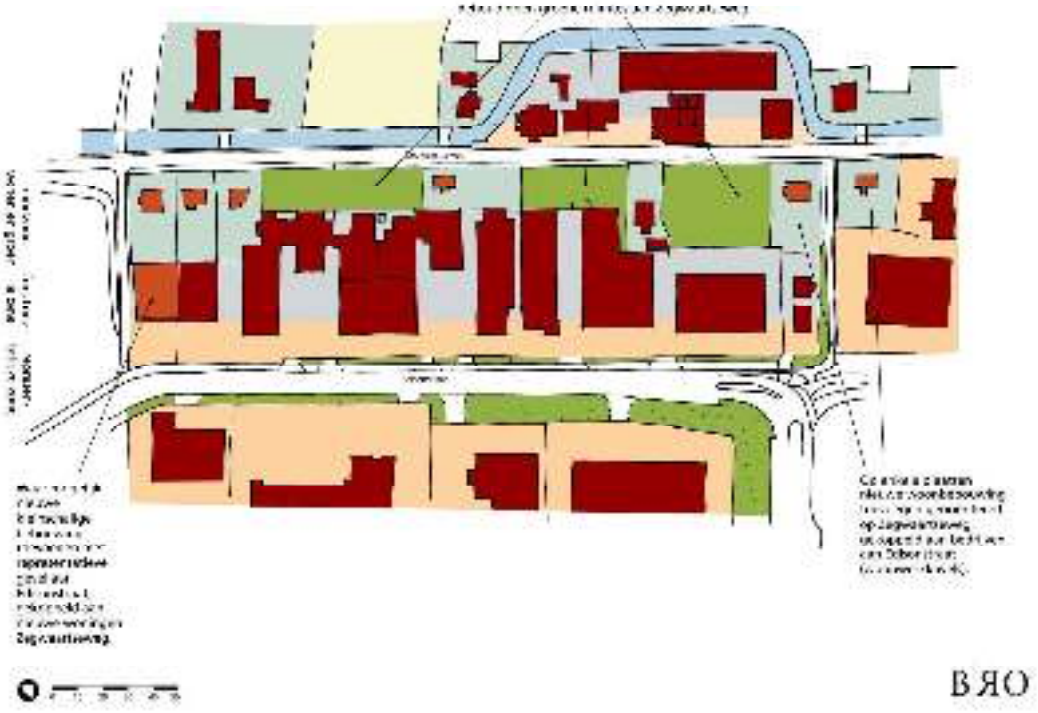
Soortgelijke situatie op Zoeterhage
Bij de kruising Edisonstraat – Franklinstraat en Edisonstraat – Marconistraat is een soortgelijke verkeerssituatie aanwezig. Hoewel de hiërarchie op deze locatie helderder is en de verkeersonveiligheid minder nadrukkelijk aan de orde is, kan overwogen worden op deze locatie ook een dubbele rotonde aan te leggen. Indien het Kwadrant op korte termijn wordt ontwikkeld, kunnen de rotondes in dat kader worden gerealiseerd. Indien het Kwadrant lang op zich laat wachten kunnen de rotondes worden aangemeld vanuit het Uitvoeringsprogramma Nota Mobiliteit. De verkeersstructuur in onderliggende visie gaat alleen uit van een ingreep op de dubbele kruising Fokkerstraat – van der Hagenstraat – Edisonstraat.

6.5 Zoeterhage

Het jongste terrein Zoeterhage toont de minste tekenen van veroudering, maar de dynamiek van zowel bestaande als nieuwe bedrijven en functies is groot. Op een aantal locaties dienen ingrepen het toekomstige functionele gebruik mogelijk te maken. Nog sterker dan in de twee andere deelgebieden, verdient de presentatie naar buiten toe aandacht.

Principe 9: ontwikkelzone Oostweg – Wattstraat
Langs de gehele Oostweg doen zich duidelijke ontwikkelkansen voor om de presentatie vanaf de terreinen naar buiten toe te verbeteren. Op Zoeterhage is dit niet anders en ligt nabij Stephensonstraat een volledig onbebouwde zone. In zuidelijke richting, nabij de Australiëweg, is ook nog ontwikkelruimte aanwezig tussen de achtergevels van de bedrijven gevestigd aan de Wattstraat en de waterbuffer langs de Oostweg. Het voorstel betreft een herontwikkeling op de (middel)lange termijn en dient voor een verbeterde uitstraling naar buiten toe te zorgen.

Figuur 6.10 Principeoplossing woon-werk zone Zegwaartseweg – Edisonstraat



Figuur 6.11 Principeoplossing herinrichten Newtonstraat

Figuur 6.9 toont de principeoplossing aan dat de onbebouwde kaveldieptes bepalend zijn voor de ontwikkelmogelijkheden. In de zone nabij de Stephensonstraat is ruimte om nieuwe bebouwing toe te voegen. Daarbij is aandacht voor het verleggen van de waterbuffer vereist. Ook vragen de ruimtelijke inrichtings- en ontwerpvoorwaarden van de in te passen functies aandacht. De bereikbaarheid kan vorm krijgen door de Wattstraat door te trekken. De zone nabij de Australiëweg kent een andere principeoplossing, namelijk het bieden van uitbreidingsruimte aan de reeds gevestigde ondernemers. Doordat de bedrijven ruimte krijgen, worden ze verleid deze te benutten en te investeren in hun panden. Het is de vraag of de huidig gevestigde bedrijven ook daadwerkelijk zullen investeren. De uitbreidingsruimte is beperkt en de panden relatief nieuw. Daarom kan dit deelgebied ook in een totaalontwikkeling worden opgepakt. Een tijdelijke oplossing zou gevonden kunnen worden in het plaatsen van een architectonisch verantwoorde afscheiding (zoals een muur of groene scheiding). Een gedegen sturing op de presentatie en het materiaalgebruik verbetert de uitstraling van de zone naar buiten toe.

Principe 10: woon-werk zone Zegwaartseweg – Edisonstraat
Op Zoeterhage is langs de Zegwaartseweg een aantal woningen gevestigd, die beeldbepalend zijn voor het gebied. Het behoud van het historische open bouwlint staat hoog in het vaandel. Toevoeging van nieuwe werkfuncties direct grenzend aan de Zegwaarsteweg wordt om deze reden niet toegestaan.

Om een toekomstige inbreuk door de bedrijfsfunctie richting de Zegwaartseweg te voorkomen, kan een harde functionele scheidingslijn helderheid scheppen. Over de scheidingslijn heen, is de bedrijfsfunctie niet toegestaan. Enkel woningen worden hier toegelaten, die direct in contact staan met een aangrenzend bedrijfskavel. In de praktijk zal dit principe niet leiden tot een toevoeging van een groot aantal nieuwe woningen, maar dreigende verdichting wel tegenhouden.

Principe 11: Herinrichten Newtonstraat
De verkeersstructuur ter hoogte van de Newtonstraat is onoverzichtelijk. De vrachtwagenparkeerplaats en opstallen zorgen ervoor dat de straat een onduidelijk en onverzorgd profiel heeft. Ook is er sprake van een doodlopende situatie en kunnen meerdere bedrijven zich niet naar de weg toe presenteren. Als gevolg van de uitbreidingsplannen van Avandis verdwijnt de vrachtwagenparkeerplaats op (korte) termijn. De uitbreidingsimpulsen van Avandis bieden perspectief voor het profiel en de herkenbaarheid van de Newtonstraat. Het wegprofiel kan hierdoor namelijk rechtdoor worden getrokken, waarmee een meer overzichtelijke verkeerssituatie ontstaat. Het verdwijnen van de vrachtwagenparkeerplaats noopt tot alternatieve parkeeroplossingen, maar de onverzorgde knelpuntlocatie is in de toekomst niet meer. Een laatste voordeel betreft de ondernemers die directe aansluiting en presentatie op de Newtonstraat krijgen en daarmee verleid worden te investeren in pand en kavel.

Figuur 6.12 Principeoplossing herontwikkeling hofje Stephensonstraat

Principe 12: Herontwikkeling hofje Stephensonstraat
De Stephensonstraat betreft een overzichtelijke en breed aangelegde weg. Een uitzondering vormt het hofje waaraan onder andere TNT is gevestigd. Deze locatie zorgt voor problemen op zowel openbaar als privaat terrein. Op het openbaar terrein is sprake van opslag in de openbare ruimte en sociale onveiligheid in de avonduren. Ook de verkeersafwikkeling laat te wensen over. De bedrijven op de private terreinen hebben daarnaast nauwelijks nog mogelijkheden hun uitbreidingsbehoefte een plaats te geven. De gevels van de bedrijven komen steeds dichter richting de Stephensonstraat en de overgebleven ruimte om parkeren en opslag te organiseren slinkt. Herontwikkeling van het bestaande hofje biedt aan al deze problemen het hoofd, maar betreft een ingrijpende maatregel. Herontwikkeling betekent namelijk dat de bedrijven aan het einde van het hofje niet meer bereikbaar zijn en moeten verdwijnen.

Herontwikkeling biedt echter ook grote voordelen. Zo wordt de verkeerssituatie vereenvoudigd en is er geen sprake meer van zowel verkeers als sociale onveiligheid. Gebouwen van bedrijven die zich nu steeds verder naar de Stephensonstraat toe ontwikkelingen, krijgen ruime mogelijkheden zich naar achteren toe uit te breiden.

De herontwikkeling is vooral ingegeven vanuit een ruimtelijk verbeterperspectief en figuur 6.12 geeft dan ook een impressie van een mogelijke toekomstsituatie. Vanuit de bestaande eigendomsverhoudingen, zal de herontwikkeling in financieel opzicht een forse investering vergen. In dit kader dient de herontwikkeling als lange termijn ingreep te worden opgevat.

6.6 De lange adem

De herstructurering van bedrijventerreinen gaat niet over één nacht ijs. Een aantal belangrijke structuurversterkende ingrepen dient dan ook op de middellange tot lange termijn te worden beschouwd. Dit geldt in belangrijke mate voor de herinrichting van de verkeersstructuur en de uitvoering van de herontwikkelzones.

De herinrichting en kwaliteitsverbetering van de infrastructuur vergt een aanzienlijke investering. Om te komen tot de ingrepen en de benodigde budgetten vrij te maken is nadrukkelijk gemeentelijke inspanning is vereist. De opwaardering van de infrastructuur betreft een structuuringreep die als vliegwiel kan dienen voor de private investeringen. Er kan tevens voor gekozen worden de verkeersstructuur in een gefaseerde aanpak onder handen te nemen. Dit maakt spreiding van budgetinzet mogelijk en kan worden ingespeeld op concrete gebiedsgerichte marktinteresse.

Ten aanzien van de herontwikkellocaties dient de markt de geboden fysieke en planologische ontwikkelruimte te gaan benutten. De gemeente dient hier een vooral faciliterende rol in te spelen. Dat betekent dat bepaalde ontwikkelzones nog geruime tijd hun huidige beeldbepalende uitstraling zullen behouden. Pas wanneer bedrijven voor een investeringsbeslissing staan, of besluiten te verhuizen, staan toonaangevende investeringen voor en worden kwaliteitsimpulsen aan de ruimte geboden.

Figuur 6.13 Referentiebeelden tijdelijke representatieve afscheidingswand

In de tussenliggende periode kan gekozen worden voor tijdelijke oplossingen. Als voorbeeld kan de zuidelijke zone langs de Oostweg op Zoeterhage worden genoemd. Door middel van tijdelijke afscheidingswand in de vorm van een muur of groene haag kan toch een behoorlijke presentatie worden geboden. Een voorbeeld hiervan is in figuur 6.13 weergegeven.

BIJLAGEN

BIJLAGE A: AANZET TOT VERANKERING

Terreinprofielen

De gepresenteerde visie en inrichtingsprincipes geven richting aan het toekomstige ruimtelijke en functionele gebruik van de NBT. Om de visie en inrichting in de dagelijkse praktijk te vertalen naar uitvoeringsgericht instrumentarium, wordt de aanbodzijde geoperationaliseerd in formats van terreinprofielen. De profielen bieden richtlijnen die juridisch-planologisch vertaald kunnen worden in bestemmingsplannen. Navolgend is per terrein een profiel opgenomen, waarin functionele, ruimtelijke en stedenbouwkundige richtlijnen zijn weergegeven.

Tabel 1 Terreinprofiel Rokkehage

Typen bedrijven	Alleen geschikt voor bedrijfsmatig gebruik Gemengde bedrijvigheid	
Specifieke opgave	Landmark in zuidoostelijke zone	
Kaveloppervlakte	Minimum: geen Maximum: 10.000 m²	
Bebouwingspercentages	Maximaal: 80%	
Bouwhoogte	Maximaal westzone: 6 meter Maximaal oostzone: 15 meter Voor landmark op voorhand geen maximum	
Milieucategorie	Maximaal categorie 4	
Hoofdrichting gevels:	Evenwijdig aan of haaks op de rooilijn Presentatie naar ontsluitingsweg	
Presentatie en oriëntatie	A. Generiek - naar straatkant - geen gesloten voorgevels - kantoorgedeelte aan voorzijde	B. Hoofdstructuur - geen gesloten voorgevels - niet zichtbaar laden- en lossen - niet zichtbaar open opslag
Architectuur	A. Generiek - regulier materiaalgebruik	B. Hoofdstructuur - hoogwaardig en duurzaam materiaalgebruik - uniforme kleurstelling en bouwstijl - (nagenoeg) vlakke daken
Kwaliteit buitenruimte	Geen open opslag aan voorzijde Kwaliteit van de verhardingen van goed niveau Harmonieuze kwaliteit groenvoorziening	
Afstand bebouwing	5 meter aan voorzijde kavel	
Parkeren	Op eigen terrein, geen harde norm Richtlijn van 1 parkeerplaats per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak	
Reclame objecten	Aan gebouwen - in de architectuur passende afmetingen - op of aan de luifel - op dichte gevelvlakken Op vrijstaande zuil - per bedrijf bij de entree	
Uitgesloten gebruik	Solitair wonen, solitaire kantoren, horeca, PDV, GDV	

Tabel 2 Terreinprofiel Hoornerhage

Typen bedrijven	Alleen geschikt voor bedrijfsmatig gebruik Gemengde bedrijvigheid	
Specifieke opgave	Ontwikkellocaties in groene tussenzones	
Kaveloppervlakte	Minimum: geen Maximum: 10.000 m²	
Bebouwingspercentages	Maximaal: 80%	
Bouwhoogte	Maximaal westzone: 6 meter Maximaal oostzone: 15 meter	
Milieucategorie	Maximaal categorie 4	
Hoofdrichting gevels:	Evenwijdig aan of haaks op de rooilijn Presentatie naar ontsluitingsweg	
Presentatie en oriëntatie	A. Generiek - naar straatkant - geen gesloten voorgevels - kantoorgedeelte aan voorzijde	B. Hoofdstructuur - geen gesloten voorgevels - niet zichtbaar laden- en lossen - niet zichtbaar open opslag
Architectuur	A. Generiek - regulier materiaalgebruik	B. Hoofdstructuur - hoogwaardig materiaalgebruik - uniforme kleurstelling en bouwstijl - (nagenoeg) vlakke daken
Kwaliteit buitenruimte	Geen open opslag aan voorzijde Kwaliteit van de verhardingen van goed niveau Harmonieuze kwaliteit groenvoorziening	
Afstand bebouwing	5 meter aan voorzijde kavel	
Parkeren	Op eigen terrein, geen harde norm Richtlijn van 1 parkeerplaats per 100 m2 bedrijfsvloeroppervlak	
Reclame objecten	Aan gebouwen - in de architectuur passende afmetingen - op of aan de luifel - op dichte gevelvlakken Op vrijstaande zuil - per bedrijf bij de entree	
Uitgesloten gebruik	Solitair wonen, solitaire kantoren, horeca, PDV, GDV	

Tabel 3 Terreinprofiel Zoeterhage

Typen bedrijven	Sterk gemengde locatie In randen hoogwaardige bedrijfsmatige en overige functies In kerngebied enkel gemengde bedrijfsmatige functies
Specifieke opgave	Zone langs Oostweg als hoogwaardige ontwikkelstrip
Kaveloppervlakte	Minimum: geen Maximum generiek: 10.000 m² (m.u.v. Avandis) Maximum PDV/GDV: volgt provinciaal beleid
Bebouwingspercentages	Maximaal: 70%
Bouwhoogte	Maximaal westzone: 6 meter Maximaal oostzone: 25 meter
Milieucategorie	Maximaal categorie 4
Hoofdrichting gevels:	Evenwijdig aan of haaks op de rooilijn Presentatie naar ontsluitingsweg
Presentatie en oriëntatie	Geen gesloten voorgevels Niet zichtbaar laden- en lossen Niet zichtbaar open opslag
Architectuur	Hoogwaardig en duurzaam materiaalgebruik Uniforme kleurstelling en bouwstijl (Nagenoeg) vlakke daken
Kwaliteit buitenruimte	Geen open opslag aan voorzijde Kwaliteit van de verhardingen van goed niveau Harmonieuze kwaliteit groenvoorziening
Afstand bebouwing	5 meter aan voorzijde kavel
Parkeren	Parkeren verantwoordelijkheid van ondernemer PDV en GDV: 3 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo Kantorenhoudende bedrijven: 2 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo
Reclame objecten	Aan gebouwen - in de architectuur passende afmetingen - op of aan de luifel - op dichte gevelvlakken Op vrijstaande zuil - per bedrijf bij de entree
Uitgesloten gebruik	Solitair wonen