ONTWIKKELPERSPECTIEF
PROEFtuin BLEIZO
augustus 2021



Appm management consultants
BURA urbanism
stad kwadraat
Goudappel MOBILITEIT BEWEEGT ONS

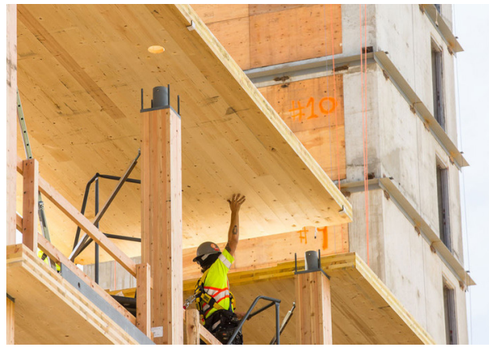
















Afbeelding 0. Sfeerbeelden PROEFtuin Bleizo

‘PROEFtuin Bleizo’ biedt een wenkend perspectief voor een unieke gebiedsontwikkeling: dynamisch, groen en innovatief. Het ontwikkelperspectief schetst de potentie voor een onderscheidende leefomgeving met een aantrekkelijke mix van wonen, werken en voorzieningen op de strategisch gelegen, maar tevens uitdagende, locatie van Bleizo-West.

Met de naam ‘PROEFtuin Bleizo’ wordt koers gezet om het gebied echt een verbindende plek te laten zijn. Er wordt voortgebouwd op de identiteit van de directe omgeving en er ontstaat een nieuwe mogelijkheid voor een passende wijze waarop de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer op elkaar worden aangesloten.

De locatie zal een belangrijke regionale en lokale schakelfunctie gaan vervullen als een poort tot de Zuidelijke Randstad, waarmee tevens de vervoerswaarde van het station optimaal wordt benut. Grenzend aan het glastuinbouwgebied van de innovatieve horti science, leent de ontwikkellocatie zich enerzijds voor een thematische aansluiting op ‘food’, ‘horti’ en ‘groen’. Tegelijkertijd verwijst de naam naar de kant van ‘technologie’ en ‘toegepaste ontwikkeling’ die centraal staan op het naastgelegen Dutch Innovation Park.

Juist de combinatie van ‘technologie’ en ‘groen’ geeft kleur en profiel aan een duurzame en gezonde gebiedsontwikkeling, op de plek waar stedelijk gebied en het landelijke gebied elkaar raken.

Een actieve houding

Kiezen voor dit perspectief betekent tevens kiezen voor actieve houding en het omarmen van uitdagingen voor een succesvolle ontwikkeling op deze locatie. Om te kunnen bouwen aan de ‘PROEFtuin’ zijn investeringen en maatregelen nodig. Goede verbindingen met de omgeving en de leefbaarheid van het gebied vragen speciale aandacht van breed samenwerkende partijen. Een open en adaptieve aanpak bevordert gezamenlijk commitment van overheden, het bedrijfsleven en nieuwe partnerschappen. Geen blauwdruk plan, maar een werkwijze die inzet op ‘learning by doing’ en waar vindingrijke initiatieven worden omarmd.

SAMENVATTING

In dit document wordt het ontwikkelperspectief voor Bleizo-West gepresenteerd, met tevens een aanzet voor de ontwikkelstrategie van de ontwikkeling van het gebied. “PROEFtuin Bleizo” toont de visie van de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer op de toekomst van deze strategisch gelegen en goed bereikbare locatie binnen de Zuidelijke Randstad. Onderzocht is op welke manier de locatie aangewend kan worden zodanig dat de vervoerswaarde van het station Lansingerland-Zoetermeer kan worden verzilverd. Daarbij is ook verkend hoe omgegaan kan worden met de omgevingsfactoren van de locatie teneinde een aangenaam en gezond woon- en leefklimaat te creëren.

“PROEFtuin Bleizo” biedt een wenkend perspectief voor een adaptieve en gefaseerde gebiedsontwikkeling, binnen de context van een groot aantal regionale maatschappelijke en ruimtelijke opgaven, zoals: woningbouw, mobiliteit, landschap, energie en economie. Vertrekkend vanuit de potentie van de directe ligging aan een momenteel onderbenutte multimodale vervoersknoop, biedt het gebied een kansrijke omgeving voor een duurzame en gezonde gebiedsontwikkeling met een unieke mix van wonen, werken en voorzieningen. De gemeenten Lansingerland en Zoetermeer kunnen daarmee op elkaar aansluiten, door vanuit Bleizo-West zowel programmatisch als ruimtelijk verbinding te leggen met de omgeving.

Kernwaarden PROEFtuin Bleizo
Vijf kernwaarden staan centraal voor een ontwikkeling van “PROEFtuin Bleizo”:

- Poort tot de regio
- Aantrekkelijke mix van wonen, werken en voorzieningen
- Verbonden en bereikbaar
- Verbindend in kennis en innovatie
- Gezonde en duurzame leefomgeving

De kernwaarden vormen de basis voor planvorming en bieden richting aan de uitdagingen in het gebied. De locatie wordt gezien als een belangrijke regionale en lokale schakel op de overgang tussen landelijk en stedelijk gebied. Op fietsafstand van de bestaande kernen van Lansingerland en Zoetermeer ligt de locatie tevens op een centrale positie binnen het regionale vervoersnetwerk met goede verbindingen richting Rotterdam en Den Haag. Dit biedt potentie voor een brede doelgroep van bewoners en bedrijven om zich te vestigen binnen de regio, waarbij deze knooppuntontwikkeling ruimte biedt voor een gemengd stedelijk programma van woningen, voorzieningen en bedrijvigheid.

Het onderscheidende karakter van de gebiedsontwikkeling ligt in de combinatie van ‘technologie’ en ‘groen’. Onder de noemer “PROEFtuin Bleizo” wordt nadrukkelijk de verbinding gezocht met het aangrenzende glastuinbouwgebied van de innovatieve horti science, het naastgelegen Dutch Innovation Park, en bedrijventerreinen Lansinghage en Bleizo/ Hoefweg. Door in te zetten op een synergie met omliggende gebieden en functies kan de “PROEFtuin Bleizo” als een katalysator werken voor de ontwikkeling van de directe omgeving. Groen, en de versterking van de landschappelijke structuur, is hierbij tevens van belang in het kader van goede vestigingsvoorwaarden. Er liggen kansen voor aansluiting op het nabijgelegen landschapspark De Rotte en het Van Tuyllpark, het zichtbaar maken van karakteristieke landschappelijke elementen in het gebied en het verbeteren van ecologische verbindingen en groene doorgaande en verbindende routes met de omgeving.

Adaptief ruimtelijk raamwerk voor een gemengd programma
Het programma en ruimtelijk raamwerk zijn opgesteld in lijn met de kernwaarden. Het raamwerk vormt een adaptief model dat op hoofdlijnen de ruimtelijke structuur voor de gebiedsontwikkeling omvat: bebouwingszones, hoofdgroenstructuur, hoofdverkeersontsluiting en routes. Het ruimtelijk raamwerk biedt ruimte aan een bandbreedte van zo’n 4.000 tot 6.000 woningen en in totaal maximaal zo’n 150.000 m2 vloeroppervlakte voor werken en voorzieningen. Hiermee kan een mix in het woningaanbod worden gerealiseerd, zowel qua woningtype en doelgroep als qua huur/koop en prijs (50% betaalbaar: sociaal en middensegment).

Als ruimtelijk principe wordt gehanteerd: hoe dichter bij het station hoe hoger de bebouwingsdichtheid. Dit resulteert in de mogelijkheid om binnen het omvangrijke gebied van zo’n 66 hectare een diversiteit aan woon- en leefmilieus te realiseren. Rondom het station leidt dit tot een levendig stedelijk karakter, andere delen zijn rustiger. In het gehele gebied is een een compacte bebouwing met een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen te vinden. Duurzame ontwikkel- en bouwmethodes (houtbouw, demontabel, flexibel en meervoudig ruimtegebruik) worden omarmd.

Voor het werkprogramma wordt ruimte geboden aan bedrijvigheid dat zich laat mengen met woningen. Er is in de regio veel behoefte aan bedrijfsruimte voor de MKB-sector/maakindustrie. Meerwaarde wordt gezien in bedrijven en kennisinstellingen die aansluiten of een aanvulling vormen op bestaand programma op de naburige terreinen. Zo wordt gewerkt aan een toekomstbestendig economisch ecosysteem. Binnen het ruimtelijke raamwerk wordt ingezet op slim en dubbel ruimtegebruik. Bedrijfsgebouwen kunnen daarbij tevens worden ingezet als geluidbuffer langs de A12. Dakparkoppervlakten bieden onder andere ruimte voor dakparken.

Zowel de openbare ruimte als voorzieningen kunnen een belangrijke bijdrage leveren in het tot stand brengen van ontmoetingen en sociale interactie. Wat betreft voorzieningen gaat het met name om dagelijkse voorzieningen die nodig zijn voor een prettige leefomgeving, zoals winkels, horeca, basisscholen, sport, huisartsen, en overige medische voorzieningen. De inrichting van de openbare ruimte krijgt nadrukkelijk een groen karakter, waarvoor ook ruimte is met de inzet op een autoluwe omgeving en nadruk op actieve mobiliteit (lopen en fietsen).

Voor een stevige inbedding in de context wordt voorgesteld het noordelijk en zuidelijke deel met elkaar te verbinden met een extra brug over de A12 en het spoor. In aanvulling op de bestaande verbinding die het stationsviaduct al biedt, wordt hiermee een nieuwe langzaam verkeersroute gerealiseerd tussen Bleiswijk en Zoetermeer. Een strategische vrijwaringszone voor bebouwing biedt ook op termijn de ruimte om een mogelijk nieuwe lightrailverbinding vanuit Rotterdam aan te sluiten op het station. Daarmee kunnen locatie, station en omgeving in de loop van de tijd uitgroeien tot een dynamisch, groen en innovatief gebied.

Aanzet ontwikkelstrategie
Tot slot biedt dit document inzicht in de wijze waarop de ontwikkeling gerealiseerd kan gaan worden. Het gepresenteerde ontwikkelperspectief en programma zijn in de basis financieel haalbaar en planeconomisch robuust. Mogelijke opties en keuzes ten aanzien van een ontwikkelstrategie en marktstrategie zijn in beeld gebracht. De rol die de gemeenten hierin kunnen nemen, de organisatie van het project en de financiën komen aan bod. In een vervolgfase dient dit verder in detail uitgewerkt te worden. Afgesloten wordt met een overzicht van acties die van belang zijn in het vervolgproces om het in dit document gepresenteerde ontwikkelperspectief tot realisatie te laten komen.

Leeswijzer
Dit ontwikkelperspectief is opgebouwd in 3 onderdelen. Het ‘waarom’, het ‘wat’ en het ‘hoe’. In hoofdstuk 1 en 2 worden de context van de opdracht en de context van het gebied Bleizo-West toegelicht en de opgaven die er liggen worden geconcretiseerd (de inleiding en context). In hoofdstuk 3, 4, 5 en 6 wordt het Ontwikkelperspectief gepresenteerd (het ontwikkelperspectief). Er wordt ingegaan op de kernwaarden van het gebied, het programma, het ruimtelijk raamwerk en de mobiliteit. Tot slot wordt in hoofdstuk 7, 8 en 9 ingegaan op de fasering, planeconomie en ontwikkelstrategie (de ontwikkelstrategie).

1 INLEIDING EN CONTEXT

Inleiding 10
Context en opgaven Bleizo-West 12

2 ONTWIKKELPERSPECTIEF

Kernwaarden PROEFtuin Bleizo 22
Programma: wonen, werken en verblijven in PROEFtuin Bleizo 28
Ruimtelijk raamwerk: adaptief en robuust 32
Verzilveren kansen en actieve mobiliteit rond knooppunt 48

3 ONTWIKKELSTRATEGIE

Fasering 56
Planeconomie 57
Ontwikkelstrategie PROEFtuin Bleizo 63

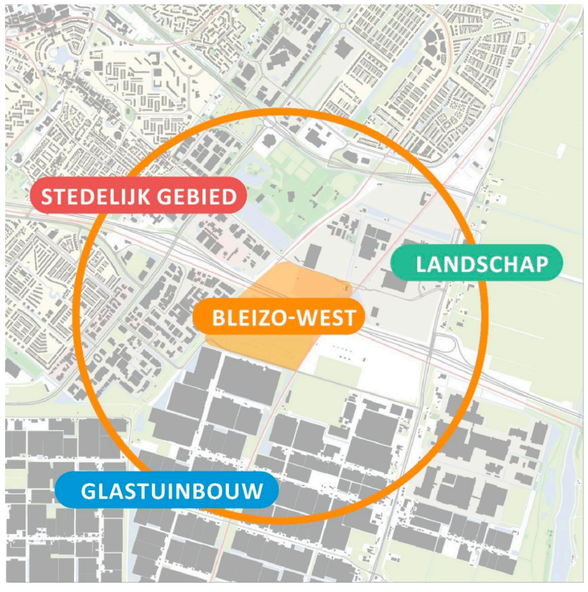
Conclusie en vervolg 66
Colofon 69

Bijlagen

- Woonbehoefte Bleizo-West, Stec Groep, 19 juli 2021
- Potentie gemengd werkprogramma Bleizo-West, Stec Groep, 30 juni 2021
- Onderbouwing mobiliteit, Goudappel, 18 augustus 2021
- Financiële onderbouwing Bleizo-West, Stadkwadraat, 15 juli 2021 (niet openbaar)

INLEIDING EN CONTEXT

1



Afbeelding 1. Bleizo-West als schakel tussen het stedelijk gebied, glastuinbouw en landschap

Historische ontwikkeling: eerdere onderzoeken Bleizo-West
In opdracht van de Gemeenschappelijke Regeling Bleizo heeft Posad in 2017 onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van (gedeeltelijke) woningbouw in het gebied. Dit onderzoek, 'Verkenning Woningbouw. Bleizo en Prisma' liet zien dat deze locatie kansrijk is voor woningbouw. KuiperCompagnons heeft vervolgens in 2018 in opdracht van de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer een verkenning naar een woningbouwontwikkeling in het gebied uitgevoerd. Dit resulteerde in een stedenbouwkundig beeld van de mogelijke ontwikkeling van het gebied. Vervolgens is in een studie door bureau TwynstraGudde in 2019 op hoofdlijnen drie ontwikkelrichtingen voor dit gebied onderzocht: een modern bedrijventerrein met kantoren, horeca en leisure, een logistiek bedrijventerrein en een plan met woningbouw aangevuld met voorzieningen en mogelijk andere functies. Conclusie: een logistiek bedrijventerrein is het minst interessant* en de optie met woningbouw is interessant. Vervolgonderzoek is nodig om hiervoor tot een interessant en haalbaar concept te komen.
* Vanuit de samenwerking Corridor A12 is dit gebied aangewezen als te onderzoeken gebied waarvoor een ontwikkelvisie opgesteld wordt waarin logistiek geen of een beperkte rol speelt.

Afbeelding 2. Toelichting historische ontwikkeling

INLEIDING

Introductie
De gemeente Lansingerland en gemeente Zoetermeer hebben gezamenlijk met een consortium, bestaande uit APPM, BURA Urbanism, Goudappel en Stadkwadraat, een ontwikkelperspectief gemaakt voor Bleizo-West. Het ontwikkelperspectief schetst een wenkend en onderbouwd perspectief voor de ontwikkeling van dit gebied. Naast ruimtelijke principes op gebied van stedenbouw, duurzaamheid en mobiliteit is ook de planeconomische kant van de beoogde ontwikkeling uitgewerkt en is een aanzet gedaan voor een ontwikkelstrategie. Dit product is tot stand gekomen in samenwerking met lokale en regionale stakeholders uit het gebied en overheden. Lokale en regionale kennis en kunde is daarmee opgehaald en meegenomen in het ontwikkelperspectief. In 3 stappen is het proces vormgegeven:

- Analyse van het gebied: wat zijn de belangrijkste kenmerken, sterktes, zwaktes, kansen, bedreigingen van Bleizo-West? Wat is de regionale context?
- Ontwerpend onderzoeken: aan de hand van drie scenario's voor de ontwikkeling zijn lessen getrokken ook t.a.v. bereikbaarheid, vervoerwaarde voor het station en planeconomie. De ingrediënten voor het ontwikkelperspectief zijn daarmee bepaald.
- Ontwikkelperspectief: de ingrediënten van het ontwikkelperspectief zijn vertaald naar ontwikkelprincipes voor de gebiedsontwikkeling waarin de belangrijkste thema's voor gebiedsontwikkeling een plek hebben gekregen. De aanzet voor een ontwikkelstrategie geeft inzicht in de wijze waarop de ontwikkeling van het gebied gefaseerd kan worden.

Parallel aan dit proces hebben ook verdiepende onderzoeken plaatsgevonden door de Stec groep. Hen is gevraagd een behoefteonderzoek te doen naar het woon- en werkprogramma op deze locatie. De resultaten van deze onderzoeken zijn meegenomen in de opbouw van dit rapport.

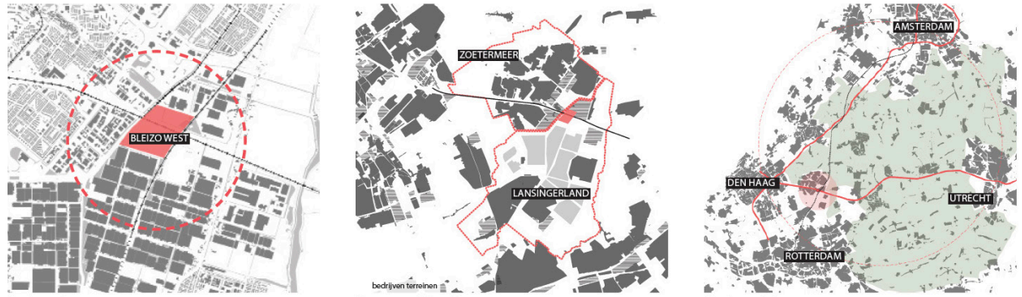
Aanleiding
In het hart van de provincie Zuid-Holland vormt Bleizo-West met haar strategische ligging de schakel tussen glastuinbouw, stedelijk en landelijk gebied. Projectgebied Bleizo-West ligt middenin een gebied van grote ruimtegebruikers en staat in directe verbinding met verschillende steden van Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en (innovatieve) bedrijvigheid. In de nabije omgeving zijn natuurlijke en recreatieve kwaliteiten (Rottemeren en Van Tuyllpark) gelegen. Vanuit het bereikbaarheidsperspectief bieden het multimodale vervoersknooppunt (OV-hub Lansingerland-Zoetermeer) en autowegen (A12, N470 en N209) veel kansen voor verschillende mobiliteitsmodaliteiten.

Anderzijds kent dit gebied ook uitdagingen: grote infrastructurele (verkeers)aders doorsnijden en grenzen aan het projectgebied. Daarnaast ontbreekt in de huidige situatie de sociale controle en de menselijke maat. De leefbaarheid van dit plangebied is een aandachtspunt waar op een goede manier invulling aan kan worden gegeven. Bovendien zijn er belangrijke lokale en regionale opgaven zoals de hoge woningbehoefte, de energietransitie en vraagstukken rond economie en mobiliteit. Hoe en in welke mate het ontwikkelgebied kan bijdragen aan actuele opgaven blijkt uit deze studie.

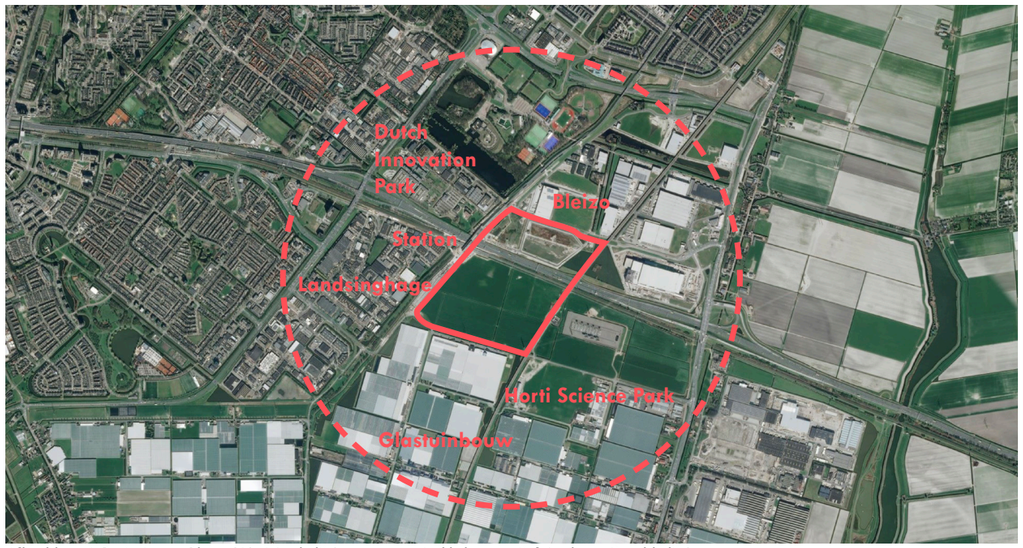
De huidige ontwikkelopgave voor het gebied Bleizo-West moet worden geactualiseerd zodat het aansluit bij de behoeftes en kansen van dit moment. Hiervoor is een bestuursopdracht geformuleerd. Gevraagd is om woningbouw onderdeel te laten zijn van dit nieuwe haalbare en realistische perspectief en daarmee de vervoerwaarde van het station te verzilveren.

Doel ontwikkelperspectief
Dit perspectief dient als richtinggevend kader voor de verdere ontwikkeling van het gebied en vormt de eerste stap van de door beide gemeenten geformuleerde bestuursopdracht voor Bleizo-West. Een volgende stap is het uitwerken van een ontwikkelstrategie, waarin keuzes gemaakt worden over o.a. rolverdeling en marktstrategie. Ook worden ruimtelijke en milieutechnische randvoorwaarden, de businesscase en het mobiliteitsvraagstuk verder uitgediept.

Door vaststelling van dit perspectief door de twee gemeenten ontstaat een basis waarmee samen met belangrijke publieke en private stakeholders de ontwikkeling van Bleizo-West verder uitgewerkt kan worden.



Afbeelding 3. Bleizo-West bezien vanuit verschillende schaalniveaus. Project niveau, Gemeentelijk niveau, Regionaal niveau



Afbeelding 4. Projectgrens Bleizo-West (rode lijn) en scope ontwikkelperspectief (rode gestippelde lijn)





Afbeelding 5. Schaalvergelijking met Almere centrum

CONTEXT EN OPGAVEN BLEIZO-WEST

Studiegebied in beeld

Ruimtelijke context

Het projectgebied Bleizo-West maakt onderdeel uit van de gemeente Lansingerland en grenst direct aan de gemeente Zoetermeer. Voor het studiegebied is bewust geen harde projectgrens gehanteerd, maar er is een ruimere scope genomen met de intentie om ook verbindingen met de omgeving nader te onderzoeken (zie afbeelding 4).

Het projectgebied is grotendeels nog onbestemd polderlandschap en kent diverse kansen, maar ook uitdagingen om tot ontwikkeling te komen. Het gebied is met 66 hectare (ha) vergelijkbaar in oppervlakte met het centrum van Almere (62 ha) of twee keer de Amsterdamse Zuid-As (33 ha). De snelweg A12 en het spoor snijden het gebied in tweeën; het multimodale knooppunt station Lansingerland-Zoetermeer vormt een overbrugging.

Het studiegebied ligt te midden van een gebied dat kan worden gekenschetst als een omgeving van groot, groter, grootst, met logistieke distributiecentra van meerdere landelijke supermarkten en grote ketens aan de noord- en oostzijde van Bleizo-West. Ook de HSL loopt langs de oostzijde van het gebied. Aan de zuidzijde grenst het gebied aan het glastuinbouwgebied Greenport Westland-Oostland, waar tevens de Wageningen University & Research (WUR) een vestiging heeft. Aan de westzijde ligt het Dutch Innovation Park en bedrijvenpark Lansinghage met ook drie windturbines. Al met al is het een gebied dat nu wordt gedomineerd door infrastructuur, bedrijvigheid en een milieucontext (zie afbeelding 7). Er is nu geen sprake van een attractief verblijfsgebied. Echter, ruimtelijke kwaliteiten worden wel gevonden (en gecreëerd) in de ruimere omgeving, zoals het landschapspark De Rotte dat van het Bentwoud tot aan het centrum van Rotterdam reikt.

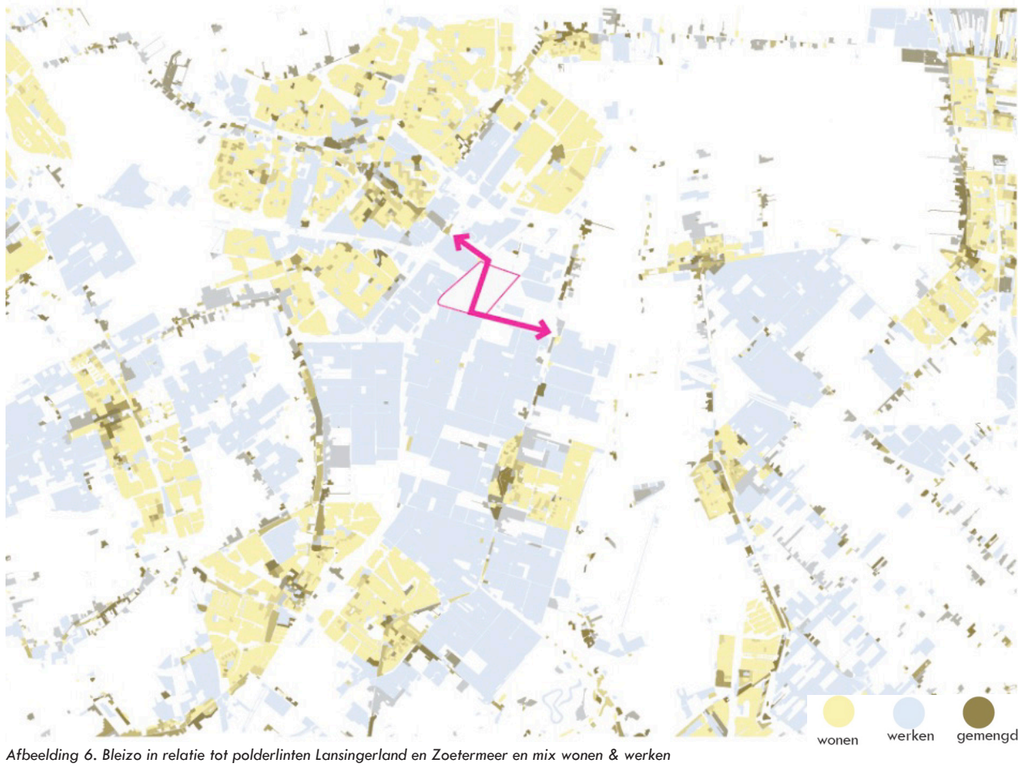
Het projectgebied Bleizo-West heeft een strategische positie op verschillende schaalniveaus (zie afbeelding 3). Als je uitzoomt is te zien dat het gebied centraal ligt tussen het stedelijk weefsel van Zoetermeer en de polderlinten van Lansingerland. Op de kaart (afbeelding 6) worden, tussen de woongebieden (gele vlakken) en de werkgebieden (blauw/grijze vlakken), de polderlinten als lineaire structuren met gemengd programma met mix van wonen en werken (bruin) goed zichtbaar. Als je nog wat verder uitzoomt wordt duidelijk dat het gebied een poortfunctie heeft richting metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het vormt een overgangsgebied van het landelijke naar het verstedelijkte gebied en de samenkomst van diverse infrastructurele netwerken en structuren biedt de basis voor verbindingen in alle richtingen van de regio. Bovendien is er een station aanwezig dat, naast ruimtelijk, ook programmatisch invulling kan geven aan de poortgedachte.

Vervoerwaarde station

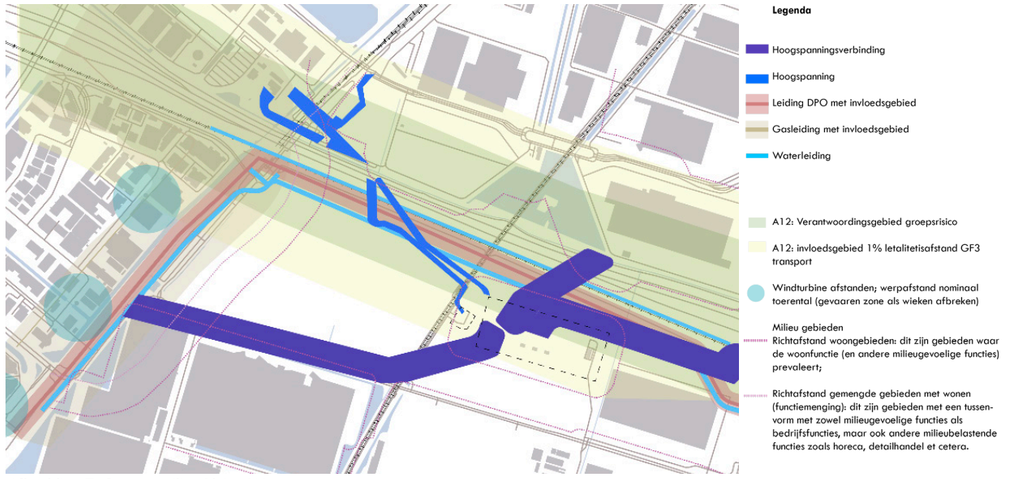
Een belangrijk kenmerk van het gebied Bleizo-West is de aanwezigheid van station Lansingerland-Zoetermeer. Dit station is recent geopend (eind 2018) en is belangrijk voor de ontsluiting op het hoofdrailnet van Lansingerland en de oostflank van Zoetermeer. Daarnaast speelt het een belangrijke rol als overstaplocatie binnen het regionale OV-netwerk (o.a. RandstadRail, HOV-bus Zoetermeer-Rotterdam) en als P+R functie.

In het kader van de preverkenning Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV) in de Zuidelijke Randstad heeft de vereniging Deltametropool recent (2021)[1] een knooppuntanalyse uitgevoerd van de belangrijkste OV-knooppunten binnen de Zuidelijke Randstad. In dit onderzoek is de samenhang tussen mobiliteit en ruimtegebruik op de OV-knooppunten in beeld gebracht. Het profiel van station knooppunt Lansingerland-Zoetermeer is zwaar uit balans, met een grotere knoop- dan plaatswaarde. Dit biedt kansen voor verstedelijking zonder direct in infrastructuur te moeten investeren, met de focus op programma in de nabijheid van het station (ca. 300 meter). Hiermee kan het knooppunt beter in balans gebracht worden.

[1] *Knooppuntenanalyse Zuidelijke Randstad; Preverkenning MOVV deelonderzoek Knooppunten door Vereniging Deltametropool, Rotterdam februari 2021*



Afbeelding 6. Bleizo in relatie tot polderlinten Lansingerland en Zoetermeer en mix wonen & werken



Afbeelding 7. Context milieu Bleizo West





Afbeelding 8. Treinstation Lansingerland-Zoetermeer en Horti Science



Afbeelding 9. Bron: Knooppuntanalyse Zuidelijke Randstad (Deltametropool, 2021)

Verbinding met Rotterdam
De huidige verbinding tussen Zoetermeer/ Lansingerland en Rotterdam is een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busverbinding. Hoewel deze busverbinding van hoogwaardige kwaliteit is (hoge frequentie, relatief hoge gemiddelde snelheid), is richting Rotterdam altijd een overstap nodig.

Om de verbinding met Rotterdam verder te verbeteren zijn er plannen voor een lightrailverbinding (Zoetermeer – Lansingerland – Rotterdam), waardoor de reistijd tussen Zoetermeer – Rotterdam sterk verkort wordt (reistijdwinst van 6 tot 15 minuten). Deze reistijdeffecten verbeteren de bereikbaarheid van Zoetermeer en Lansingerland, waardoor bijvoorbeeld het aantal bereikbare banen binnen een bepaalde reistijd wordt vergroot. Deze effecten versterken de verbindingskwaliteit en agglomeratie-effecten tussen Zoetermeer en Rotterdam. Voor een lightrailverbinding zijn, naast eenmalige investeringen in de infrastructuur, ook meer reizigers nodig op structurele basis. Lightrailvoertuigen zijn namelijk groter (en duurder in gebruik) dan de huidige HOV-busvoertuigen. De ontwikkeling van Bleizo-West draagt hieraan bij.

Economisch profiel
Innovatie en ontwikkeling zijn voor gemeente Lansingerland en gemeente Zoetermeer een belangrijk goed. Beide gemeenten huisvesten innovatieve bedrijvigheid en doen investeringen in specifieke locaties voor innovaties:

- In de Gemeente Zoetermeer zijn op het Dutch Innovation Park bedrijven en kennisinstellingen gevestigd die zich richten op cyber security, big data, smart mobility en e-health&care. Ook zijn hier ICT-bedrijven en is een dependance van een MBO en HBO gevestigd. De mix van onderwijs en diverse bedrijvigheid draagt bij aan het sterke profiel van innovatieve technologieën. Het Dutch Innovation Park grenst direct aan Bleizo-West.
- De kennisontwikkeling (WUR) en bedrijvigheid in de gemeente Lansingerland zijn in het bijzonder gericht op duurzame glastuinbouw waar volop wordt gewerkt aan innovaties. Ook werkt de gemeente samen met kennispartners en MRDH aan de ontwikkeling van het 'Horti Science Park'. Het Horti Science Park wil een belangrijke bijdrage leveren aan de toekomst van het grootse tuinbouwcluster, Greenport Westland-Oostland, door toegepast wetenschappelijke kennis te ontwikkelen en te valoriseren. Bleizo-West grenst aan dit duurzame glastuinbouwgebied.

Het feit dat Bleizo-West grenst aan het Dutch Innovation Park, het Horti Science Park en aan het duurzame glastuinbouwgebied kan de ontwikkeling van Bleizo-West mogelijk versterken. Een goede verweving van (bestaande) clusters levert diverse kansen op.

Beleidsmatige (regionale) context
Bleizo-West is gelegen binnen de gemeente Lansingerland. Het ontwikkelperspectief moet aansluiten bij de nog vast te stellen omgevingsvisie. Uitgangspunten voor de omgevingsvisie van Lansingerland zijn (Uitgangspunten Omgevingsvisie Lansingerland, 2020):

- Verbonden in de Metropool; de verbinding tussen stedelijke dynamiek en groene en karakteristieke waarden.
- Vindingrijk en ondernemend; de ontwikkel- en innovatieruimte wordt beschouwd als kracht en wordt ruimte toegekend.
- Gezond samen leven; samen wonen, werken en ontspannen in een gezonde omgeving van hoge kwaliteit.
- De ontwikkeling van Bleizo-West vervult een expliciete rol: deze ontwikkeling dient het OV-knooppunt te versterken en (voor een deel) aan te aansluiten op bovenstaande pijlers.

In de "ontwerp omgevingsvisie Zoetermeer 2040" is Zoetermeer een groene stad tussen de parken. In Zoetermeer woon, werk, beweeg en verblijf je letterlijk in en tussen de natuur. De wijken en buurten zijn rijk aan groenzones, parken en water. In de wijken komt meer ruimte voor activiteiten, sport en bewegen, wijkeconomie, nieuwbouw en verbouw van woningen, voorzieningen etc. De wijken worden de komende twintig jaar stap voor stap verder ontwikkeld. Zoetermeer zal in 2040 een stad zijn waarin iedereen zich welkom en thuis voelt. Daarvoor worden de komende jaren woningen toegevoegd. De woningvraag is groot. De gemeente ziet het als opgave om nieuwe - bijzondere - woonvormen toe te voegen: knarrenhofjes, particulier opdrachtgeverschap, kluswoningen, sociale koopwoningen, exclusieve woningen, opvallende architectuur. En ook de ruimte te geven aan inwoners en corporaties om de eigen woningen te verbouwen. Streven is een grotere diversiteit aan woningen. Dit zijn een paar ambities uit de Omgevingsvisie Zoetermeer 2040. Andere ideeën zijn bijvoorbeeld versterken van de arbeidsmarkt, impulsen voor de economie en

Programma & dichtheid

Bijdrage leveren aan actuele maatschappelijke opgaven

- woningbouwopgave
- werkgelegenheid & versterken economie
- energieopgave

- toegevoegde waarde mbt programma's in omgeving (complementair, niet concurerend)

Identiteit & beleving

Koppeling vinden tussen: verleden, heden, toekomst

Kansen voor aansluiting op innovatieve kant van bestaande bedrijvigheid in omgeving

Aandacht voor:
- menselijke maat
- landschappelijke waarden
- cultuurhistorie

Stromen & routes

Vervoerwaarde station verzilveren

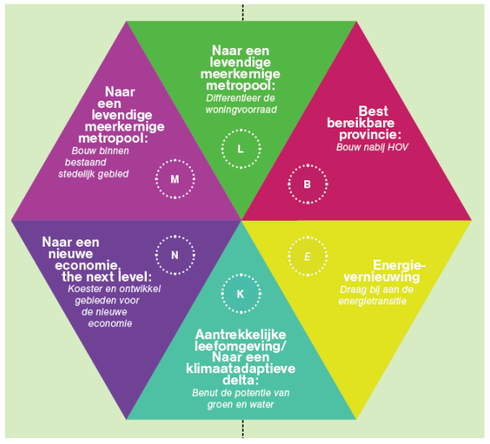
Aanhechting met bestaande omgeving en kernen

Milieu & leefbaarheid

Een gezonde en duurzame leefomgeving

(herstelde) balans:
- People
- Profit
- Planet

Afbeelding 10. Opgaven per thema



Afbeelding 11. Verstedelijkingsambities provincie Zuid-Holland (Routekaart Verstedelijking Zuid-Holland, opgesteld door DeZwarteHond en CO-URB in opdracht van Provincie Zuid-Holland, 2017)

verbeteren van de verbindingen met Leiden en Rotterdam. 'Zoetermeer 2040' is de toekomstvisie voor de komende twintig jaar van de stad Zoetermeer. Een visie voor de komende 20 jaar. De gemeente zal inwoners en organisaties uitnodigen om mee te denken en mee te doen bij de uitvoering van de visie. De gemeente staat open voor ideeën en initiatieven van inwoners en organisaties, die zorgen voor een verbijzondering van de stad. Het credo van deze visie is: samen de toekomst van Zoetermeer vormgeven.

Op regionaal niveau vindt een bestuurlijke samenwerking plaatst met gemeenten Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland en Zoetermeer. In de Gebiedsagenda Middengebied (2020) wordt Bleizo-West gezien als mobiliteitshub (Poort naar Haaglanden en Rotterdam) waar economie, innovatie en wonen samenkomen.

Hoe de Zuidelijke Randstad beoogt te verstedelijken, is onder andere vastgelegd in een integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad (tussen Rijk en regio), de Verstedelijkingsstrategie van provincie Zuid-Holland en de Provinciale Omgevingsvisie van Zuid-Holland (zie afbeelding 11). In de verstedelijkingsstrategie worden aanpakken en afspraken over urgente en omvangrijke opgaven geschetst: de grote behoefte aan (betaalbare) woningen voor diverse doelgroepen binnen verschillende gemeenten vervult hierbij een dominante rol. Naast de actuele woningbehoefte worden in deze integrale aanpakken ook economische uitdagingen beschreven, bereikbaarheidsopgaven in het kader van verstedelijking, mobiliteitsontwikkelingen en de te versterken verbindingen in de regio. Verdichten rond de knooppunten (station) is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Maatschappelijke context

De gemeente Lansingerland en gemeente Zoetermeer zijn beide opdrachtgever voor het ontwikkelperspectief. Deze gemeenten kennen een eigen cultuur en karakter. Lansingerland met de drie kernen, gekenmerkt door dorps karakter. De stad Zoetermeer met een grote woningbouwopgave en stedelijke kansen en problemen. Voor deze gemeenten heeft de ontwikkeling van Bleizo-West dan ook ieder een eigen impact en focus. Beide gemeenten zijn aandeelhouder in de Gemeenschappelijke Regeling (ieder 50%) voor Bleizo. Acht hectare van het plangebied is van Bedrijvenschap Hoefweg (waar ook beide gemeenten aandeelhouder zijn voor 50%). Het gebied ligt binnen de gemeentegrenzen van Lansingerland.

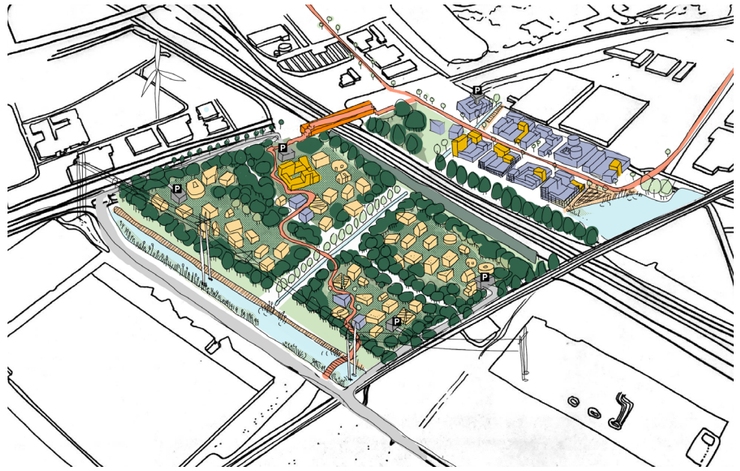
Bleizo-West heeft een strategische plek binnen de Zuidelijke Randstad. Lokaal, regionaal en nationaal spelen urgente vraagstukken op uiteenlopende terreinen (woningbouw, energie, economie, mobiliteit, klimaat). De totstandkoming van het ontwikkelperspectief vraagt daarom om samenwerking en afstemming op verschillende schaalniveaus, zowel op lokaal niveau (gemeenten en lokale stakeholders) als op regionaal- (MRDH) en provinciaal niveau.

Binnen de gehele Zuidelijke Randstad is een sterke behoefte aan woningbouw (zie afbeelding 11). Daarbij stelt provincie Zuid-Holland dat er een grote druk is op sociale woningbouw waarbij ook de gemeente Lansingerland hierop aangesproken wordt vanwege het relatief lage aandeel sociale woningbouw binnen deze gemeente. Gemeente Zoetermeer kent daarentegen een hoog aandeel sociale woningbouw. Het ontwikkelperspectief met een mix van wonen en werken draagt bij aan de regionale en lokale woningbouwbehoefte. Aan de andere kant ligt er ook een inspanningsplicht van de gemeente Lansingerland aan de provincie Zuid-Holland voor het bouwen van windmolens op deze locatie. Dit conflicteert met het realiseren van woningbouw op deze plek. Of wind molens op een andere locatie gerealiseerd kunnen worden, wordt nader onderzocht. In het ontwikkelperspectief wordt daarnaast nadrukkelijk gezocht naar de mogelijkheden voor andere vormen van duurzame energieopwekking in de gebiedsontwikkeling.

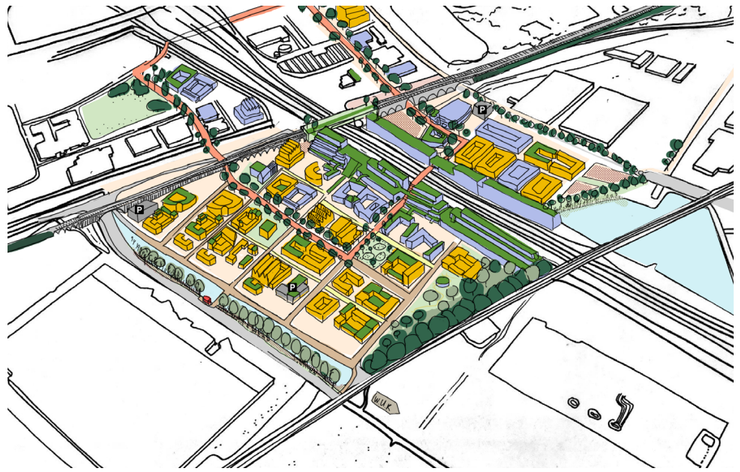
Diagnose en opgaveformulering

De hoofdvraag voor Bleizo-West is om tot een wervend en realistisch ontwikkelperspectief te komen voor dit gebied dat recht doet aan de betekenis van deze plek binnen de Zuidelijke Randstad en de vervoerwaarde van het station verbetert. Op basis van de analyse van het gebied is een diagnose gesteld. Hierin wordt duidelijk welke vragen beantwoord moeten worden om te komen tot een ontwikkelrichting voor het gebied (zie afbeelding 10). Er is een verdeling gemaakt in vier thema's:

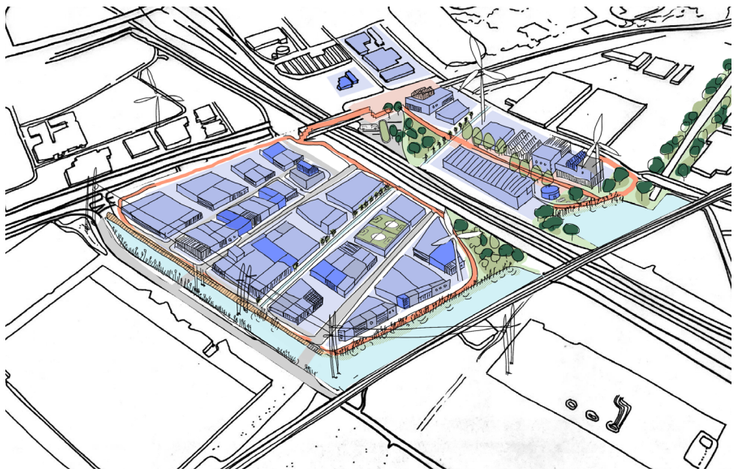
- Programma en dichtheid
- Stromen en routes
- Identiteit en beleving
- Milieu en leefbaarheid



Bleizo-park
Zuidzijde: Rustig woon milieu
Ca 2.300 woningen
Noordzijde: Innovatief
werken



Bleizo-stad
Intensief gemengd stedelijk
gebied.
Ca. 6.000 woningen plus
werken en voorzieningen.



Bleizo-business
Windopgave in combinatie
met werkprogramma.
Ca. 4.000 arbeidsplaatsen.

Deze thema's moeten worden beantwoord voor de plek Bleizo-West maar worden altijd ook vanuit een regionaal oogpunt onderzocht.

Lessen ontwerpend onderzoek

Om goed antwoord te geven op de geformuleerde opgaven, is een proces ingericht met ontwerpend onderzoeken. Drie uiterste en integrale ontwikkelrichtingen zijn samengesteld met als doel daar lessen uit te trekken voor het ontwikkelperspectief (zie afbeelding hiernaast voor de lessen per scenario). Op deze manier worden cornervlaggen voor de ontwikkeling van het gebied uitgezet. De volgende drie uiterste ontwikkelrichtingen zijn in het ontwerpend onderzoek uitgewerkt.

Scenario Bleizo-Park
In dit scenario is een gemixt milieu geschetst met wonen en werken waarbij de nadruk ligt op een groen woonmilieu en het wonen in lage dichtheden. Dit scenario biedt weinig extra vervoerwaarde aan het station. In deze lage dichtheden zijn de dagelijkse voorzieningen niet haalbaar en ook investeringen in verbindingen naar omliggend gebied zijn lastig.

Scenario Bleizo-Stad
In dit scenario wordt in hoge dichtheden gewoond en gewerkt. In dit scenario wordt een schaalsprong gemaakt in ontwikkeling waardoor grote investeringen zoals een brug die het noorden en zuiden (en Zoetermeer en Lansingerland) verbindt mogelijk zijn. Er worden voldoende woningen gerealiseerd om ook een bepaald niveau aan dagelijkse voorzieningen te realiseren. De vervoerwaarde van het station verbetert substantieel.

Scenario Bleizo-Business
In dit scenario is een perspectief uitgewerkt met een intensief werkmilieu, niet zijnde logistiek in combinatie met duurzame opwekking van energie. De vervoerwaarde van het station verslechtert niet, maar geeft ook weinig extra vervoerwaarde aan het station. Dit scenario draagt bij in het vormen van werkprofielen die interessant kunnen zijn voor deze plek.

De lessen uit deze scenario's zijn meegenomen in het opstellen van het ontwikkelperspectief zoals in hoofdstuk 3 gepresenteerd. In de scenariostudie is geconstateerd dat Bleizo-Stad de meeste aanknopingspunten biedt voor het ontwikkelperspectief. Dit scenario draagt het meest bij aan de regionale doelen rond wonen en werken, draagt het meest bij aan de vervoerwaarde van het station, heeft een dichtheid waarmee voorzieningen in het gebied levensvatbaar zijn en is financieel economisch het meest robuust.

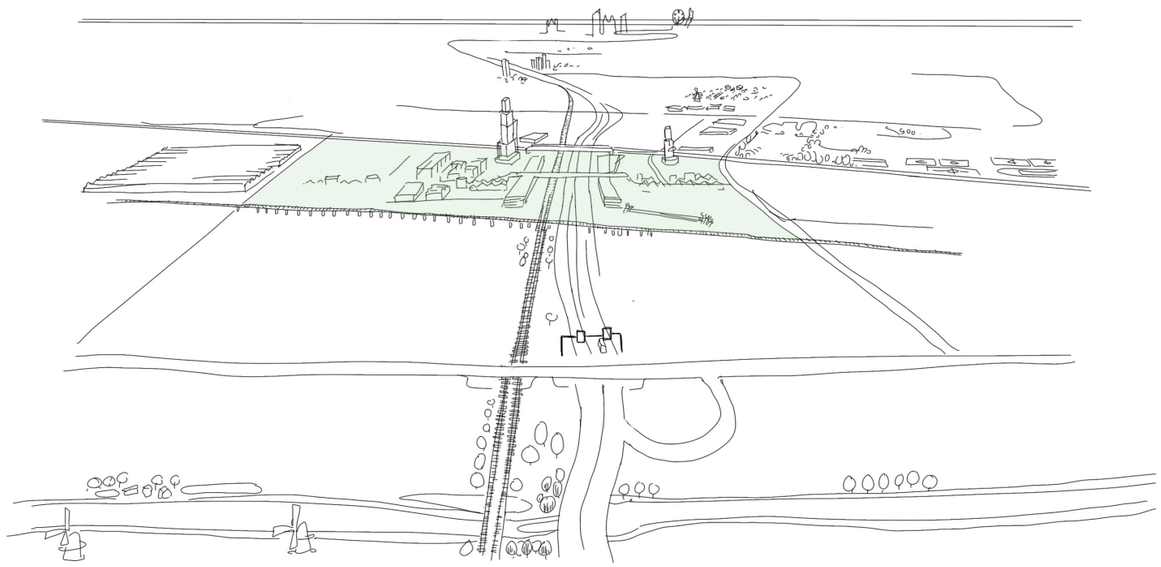
In het ontwikkelperspectief is het scenario Bleizo-Stad verrijkt met lessen uit de andere twee scenario's. Zo is bijvoorbeeld de landschappelijke aansluiting van Bleizo-Park op haar omgeving meegenomen in het ontwikkelperspectief. Ook is de interessante mix van bedrijvigheid uit scenario 3 gecombineerd met woningbouw.



Schematische weergave bijdrage (regionale) opgaven

ONTWIKKEL PERSPECTIEF

2



Afbeelding 12. Poort tot de regio

KERNWAARDEN PROEFTUIN BLEIZO

De uitzonderlijke situatie van de omvangrijke beschikbare ruimte, direct gelegen aan het multimodale station Lansingerland-Zoetermeer, biedt de kans voor een duurzame en integrale ruimtelijke ontwikkeling met een gemengd programma.

Om een stevige basis te hebben voor toekomstige ontwikkelingen in het gebied zijn een vijftal kernwaarden ontwikkeld. Zij vormen het vertrekpunt voor planvorming en bieden richting aan de uitdagingen in het gebied.

Kernwaarden voor de PROEFtuin Bleizo:

- **Poort tot de regio**
- **Aantrekkelijke mix van wonen, werken en voorzieningen**
- **Verbonden en bereikbaar**
- **Verbindend in kennis en innovatie**
- **Gezonde en duurzame leefomgeving**

Hieronder volgt een toelichting op de vijf kernwaarden van de PROEFtuin Bleizo.

Poort tot de regio

Het gebied ligt op de overgang van stedelijk gebied naar landelijk gebied, direct aan de infrastructuur van de snelweg A12 en spoorverbindingen. Het multimodale station vormt tevens een knooppunt dat de basis vormt voor een goede OV-ontsluiting tot de gehele Zuidelijke Randstad (incl. Utrecht). Vanwege deze strategische ligging vormt de locatie een interessante plek voor een ontwikkeling met een gemengd stedelijk programma.

Aantrekkelijke mix van wonen, werken en voorzieningen

Een levendige omgeving waarin mensen op een prettige manier wonen, werken en verblijven. De mix van een gemengd programma zorgt voor ontmoeting, interactie en uitwisseling. Zowel het gebouwde programma, als de buitenruimte, draagt bij aan het karakter van de PROEFtuin. Qua voorzieningen wordt in ieder geval voorzien in de dagelijkse behoefte. Denk daarbij bijvoorbeeld aan onderwijs, sportvoorzieningen en een supermarkt.

Verbonden en bereikbaar

Het gebied is gelegen aan de A12 en met het multimodale station al goed bereikbaar vanuit de regio. In de toekomst kan de knoop uitgroeien tot een soepel functionerende mobiliteitshub die tevens op lokaal niveau een plek wordt voor het aanbieden van deelmobiliteit (auto's, fietsen, steps, scooters). Er wordt ingezet op een mobiliteitsgebruik en aanbod waarin tevens actieve mobiliteit centraal staat. Het station, een gemengd programma en een groene omgeving zijn leidend om tevens te werken aan een autoluwe leefomgeving. Essentieel zijn daarmee ook goede routes en verbindingen met de bestaande kernen en directe omgeving voor de fietser en wandelaar.

Verbindend in kennis en innovatie

PROEFtuin Bleizo ligt te midden van verschillende gebieden waar innovatie en kennisontwikkeling centraal staan. Aan de ene zijde biedt het Dutch Innovation Park de context waarop aangesloten wordt, aan de andere zijde is dat de glastuinbouw (horti science) en de bedrijvigheid op Lansinghage en van de A12-corridor. Met onderwijs- en kennisinstellingen als de Haagse Hogeschool en de aanwezigheid met een dependance van de Wageningen Universiteit is het tevens kansrijk om technologische en nieuwe










Afbeelding 13. Referentie foto's van kernwaarden PROEFtuin Bleizo

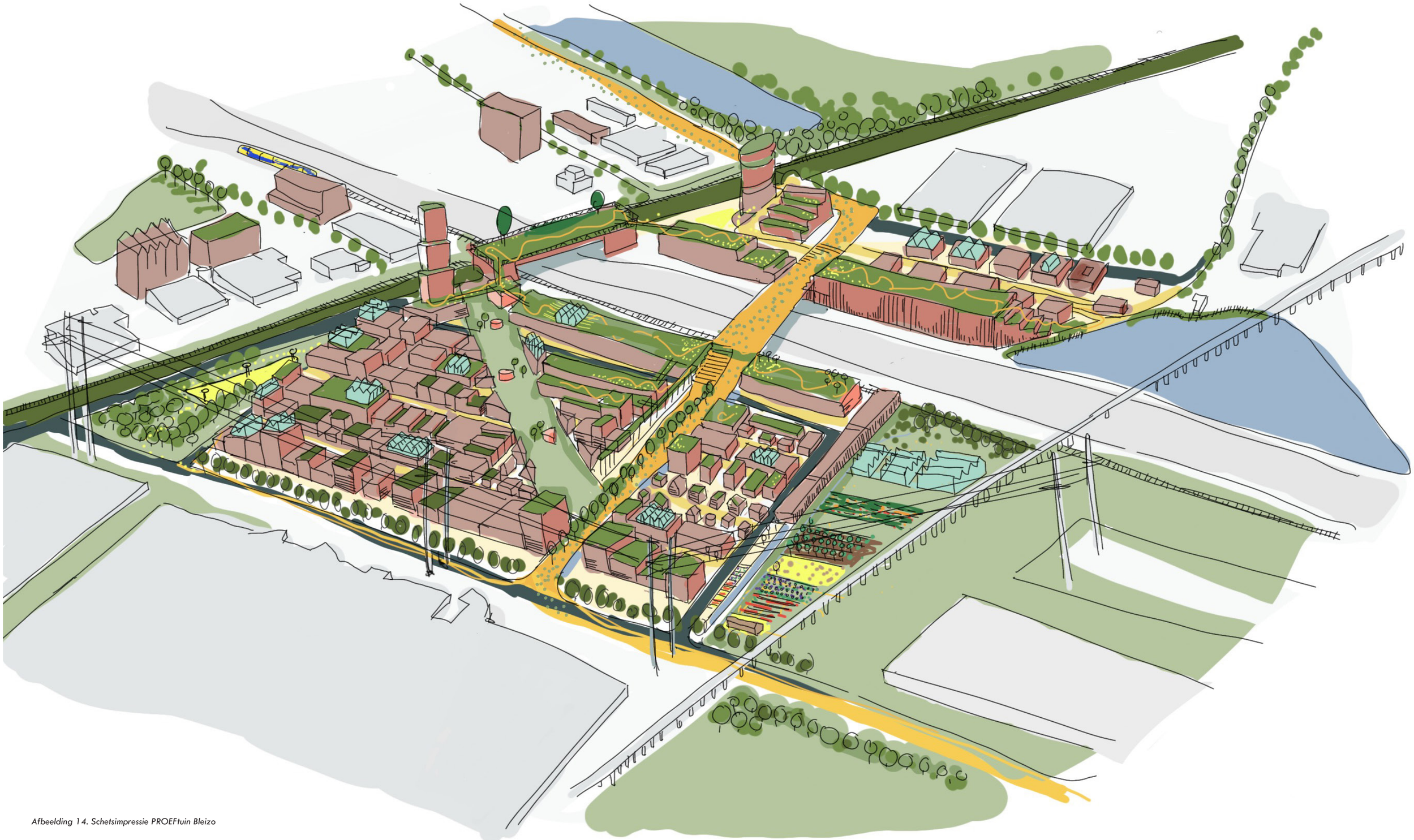
ontwikkelingen onderdeel te maken van de gebiedsontwikkeling en toepassingen live in het gebied toe te laten. Gedachtes over living labs sluiten aan bij het concept van PROEFtuin Bleizo.

Het gebied biedt daarmee ook de ruimte om een plek te worden waar het ecosysteem van het werkprogramma wordt versterkt. Bovendien biedt het gebied vanaf het begin van de ontwikkeling ruimte voor placemaking, waarin buitenruimtes ook in de definitieve vorm plek kunnen bieden voor showcases van ondernemers en kennisinstellingen. Op deze wijze kan worden gebouwd aan een aantrekkelijke mix van wonen, werken en voorzieningen dicht bij het station.

Gezonde en duurzame leefomgeving

Een prettige werk- en leefomgeving is de essentie van PROEFtuin Bleizo. Het is een plek waar mensen graag komen, wordt gesport, gewoond, gewerkt, gefietst én een positieve bijdrage wordt geleverd aan ecologie en biodiversiteit. Bleizo kan zich onderscheiden met een goede en duurzame mix van bijvoorbeeld houtbouw, groene gevels en daken, demontabel bouwen, klimaatadaptatie en streven naar een energieleverende wijk.

De locatie wordt beïnvloed door verschillende omgevingsfactoren. Een gezonde en duurzame leefomgeving zijn randvoorwaardelijk voor een succesvolle ontwikkeling van Bleizo-West. Naast aansprekende aspecten van de ligging aan het station en bijvoorbeeld de nabijheid van de Rotte, zijn ook thema's als luchtkwaliteit en geluid van belang. Zorg en aandacht voor een goede aansluiting op de omgeving is cruciaal. Ten aanzien van milieu en leefbaarheidskwesties zijn zowel binnen het gebied, als in aansluiting met de omgeving, maatregelen nodig die op verschillende niveaus geïmplementeerd kunnen worden, van planologisch tot stedenbouwkundig, landschappelijk en architectonisch.

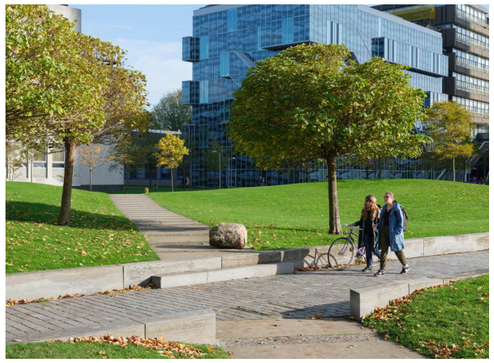


Afbeelding 14. Schetsimpressie PROEFtuin Bleizo

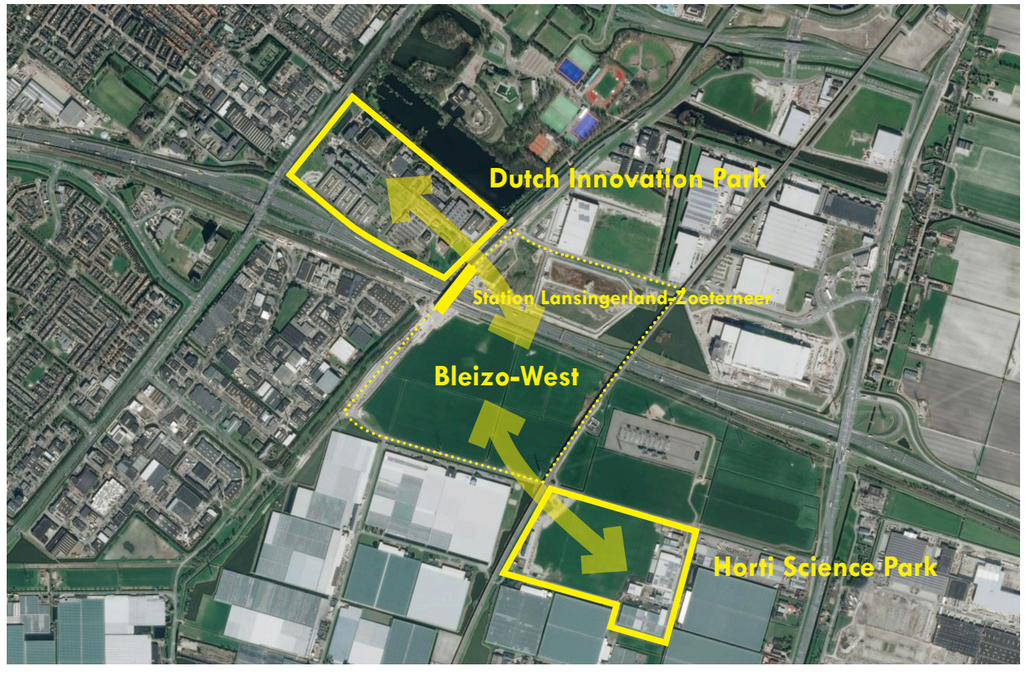








Afbeelding 15. Referentie foto's van programma PROEFtuin Bleizo



Afbeelding 16. Dutch Innovation Park en de WUR/ Horti Science Park

PROGRAMMA
WONEN, WERKEN EN VERBLIJVEN

In PROEFtuin Bleizo wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Mensen stappen er soepel over van trein naar bus en in de toekomst is naast Den Haag ook Rotterdam bereikbaar via snel en rechtstreeks openbaar vervoer via rail. Deze reizigers blijven nog wat langer voor een drankje of hapje of het bezoeken van de fieldlabs van het Dutch Innovation Park, onderwijs en het Horti Science Park. Medewerkers van de bedrijven in en om het gebied maken er een wandelingetje. Studenten ontmoeten elkaar in het park. Gezinnen fietsen richting de Rotte. De PROEFtuin in haar volle glorie.

Wonen in Proeftuin Bleizo
In PROEFtuin Bleizo worden 4.000 – 6.000 woningen gerealiseerd. Dit is een mix van woningtypologieën en prijzen. Zo wordt 50% van het aantal gerealiseerde woningen betaalbaar (sociaal en middensegment) en is er een variatie in grondgebonden woningen (10 tot 15% [1]) en appartementen (koop als huur). De woninggrootte zal variëren zodat er een mix ontstaat van verschillende soorten woonconcepten voor verschillende doelgroepen. Het gebied is omvangrijk en leent zich daarmee goed voor het ontwikkelen van verschillende woonmilieus. Rond het station zal bijvoorbeeld in hogere dichtheden gebouwd gaan worden dan de gebieden op afstand van het station. Dit leidt tot een andere woonbeleving met ieder eigen kwaliteiten en kenmerken.

De nabijheid van het station maakt dat bepaalde doelgroepen het heel interessant zullen vinden om op deze plek te wonen. Denk aan starters, studenten en stellen die studeren of werken in de directe omgeving of de regio Den Haag/ Rotterdam. Ook gezinnen kunnen zich op deze plek vestigen. Een wooncarrière maken is in dit gebied mogelijk vanwege de diversiteit aan woningen: Het wordt een gebied waar de auto een minder prominente plek krijgt. Het delen van goederen zoals de auto kan dit gebied een bijzondere invulling geven. Doelgroepen die dit interessant vinden, kiezen voor deze plek. Uit het onderzoek van Stec Groep[2] blijkt dat er veel potentie is in dit gebied voor de doelgroepen als stedelijk en groenstedelijk georiënteerde stellen en alleenstaanden. Zowel jonge huishoudens (tot 35 jaar) als wat oudere huishoudens (35 tot 65 jaar) zijn kansrijk om op te richten.

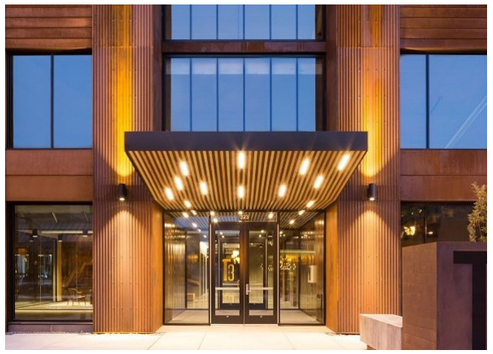
Werken en voorzieningen in PROEFtuin Bleizo
Het werken en de voorzieningen in PROEFtuin Bleizo beslaat maximaal 150.000 m^2 van het totale programma. Deze plek biedt de unieke kans om bedrijven en kennisinstellingen die gevestigd zijn op het Dutch Innovation Park en het Horti Science Park aan elkaar te verbinden.

Er is ruimte voor nieuwe bedrijven in deze economische sectoren om zich te vestigen op Bleizo-West. Ook kan gedacht worden aan bijzondere voorzieningen zoals een vergaderfaciliteit of 'showcases' van innovatieve voedselproductie of technologie in de plint van gebouwen. Volgens het onderzoek van Stec Groep[3] kunnen bedrijven die nu gevestigd zijn op de Dutch Innovation Park uitbreiden of verplaatsen, mits het bedrijf past binnen een gemengd gebied met wonen. Ook het breder ontwikkelen van het ecosysteem in en rondom de corridor met verdere aansluiting met kennis- en onderwijsinstellingen is kansrijk volgens het onderzoek van Stec Groep (2021). Stec Groep adviseert daarbij om samen met betrokken partijen de behoefte, kansen en uitdagingen van een gebiedsontwikkeling rond de thema's toegepaste ICT innovaties/glastuinbouw/ logistiek in de A12 corridor verder te verkennen. En hierbij naast (bedrijvigheid rond/op) Horti Science Park en Dutch Innovation Park ook logistieke bedrijvigheid en onderwijsinstellingen te betrekken.

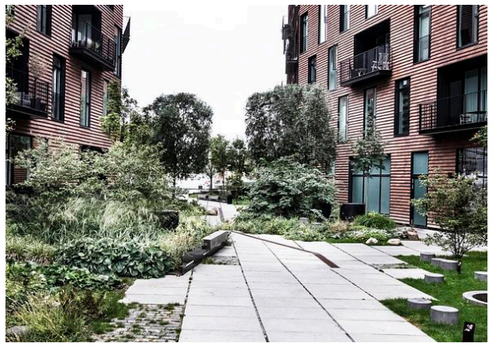
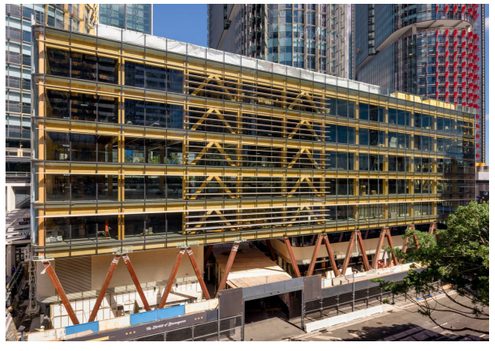
[1] In het behoefteonderzoek voor het woonprogramma in Bleizo-West van Stec Groep (2021) wordt in het scenario tot 6000 woningen uitgegaan van 20% grondgebonden woningen en 80% appartementen. Dat is een ander percentage dan waarmee gerekend en getekend is in dit ontwikkelperspectief. Zo geeft Stec Groep aan dat hybride woonvormen de afzetpotentie van Bleizo-West vergroten. Dit zijn gestapelde woningen in een stedelijke setting, maar met een grondgebonden uitstraling. Daarnaast blijkt uit het onderzoek van Stec Groep dat bij de behoefteraming die gedaan is rekening moet worden gehouden met de 'praktijk' dat een deel van de doelgroep die wil verhuizen naar een grondgebonden woning toch kiest voor een appartement.

[2] *Woonbehoefte Bleizo-West, Stec Groep*, 19 juli 2021

[3] *Potentie gemengd werkprogramma Bleizo-West, Stec Groep, 30 juni 2021*



Afbeelding 17. Referentie foto's van programma PROEFtuin Bleizo

Daarnaast is er volgens Stec Groep groep in de regio veel behoefte aan bedrijfsruimte voor de MKB-sector/maakindustrie waar Bleizo-West in kan voorzien. Ook de vestiging van 1 of 2 bedrijfsverzamelgebouwen met kantoor-achtige functies en flexwerken past hier.

Randvoorwaardelijk voor het werkprogramma is de menging van nieuwe bedrijvigheid met woningbouw. Dit kan op blokniveau en op gebiedsniveau. Het ligt in de verwachting dat aan de noordzijde van de A12, met de link naar Dutch Innovation Park, de nadruk meer zal liggen op het werken, gemengd met wonen op gebiedsniveau.

Aan de zuidzijde ligt de nadruk meer op het wonen gemengd met werken op blokniveau, dus op de begane grond van gebouwen. Met als uitzondering de strook langs de A12 die met werken ingevuld zal worden om als afschermende werking voor de A12 te dienen.

De voorzieningen in het gebied (25.000-35.000 m^2) betreffen met name de dagelijkse voorzieningen die nodig zijn voor een prettig woon- en leefmilieu. Dat zijn bijvoorbeeld basisscholen, huisartsen, winkels, horeca, sportfaciliteiten en medische voorzieningen.

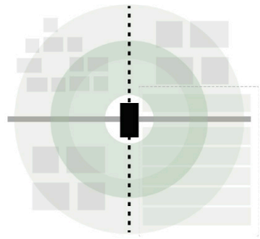


Afbeelding 18. Bleizo-West als onderdeel van een divers gebied met groene assen die verbinding vormen tussen verschillende deelgebieden

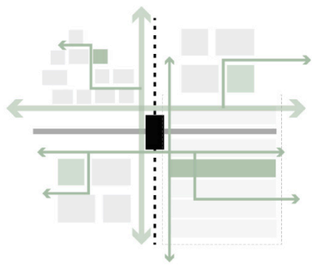
RUIMTELIJK RAAMWERK ADAPTIEF EN ROBUUST

Ingebed in de context

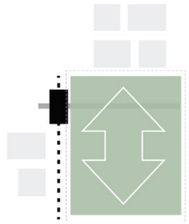
De context van Bleizo-West is medebepalend voor de ontwikkeling en het slagen van het gebied. De omliggende gebieden vragen om een stevig antwoord om zowel kansen te verzilveren als het scheppen van condities voor de ontwikkeling. We hanteren een viertal ruimtelijke principes die effect hebben op het totale gebied en richting geven aan de ontwikkelingen in de context:



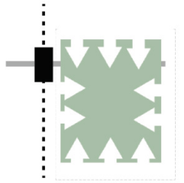
Katalysator voor de stationsomgeving
Station Bleizo-West is een katalysator voor de stationsomgeving, waarbij de verschillende zijden van het station (op termijn) transformeren of worden opgewaardeerd. Nu al wordt er nagedacht over het Dutch Innovation Park en op langere termijn kan ook bedrijventerrein Lansinghage verkleuren naar een woon-werkgebied met hoge dichtheden.



Bleizo-West is verbonden met de omgeving
Uiteraard met het openbaar vervoer, maar eveneens door te voorzien in robuuste, groene structuren en routes voor het langzaam verkeer vanuit bestaande stedelijke gebieden. Deze structuren creëren een helder raamwerk waarbij vanzelfsprekende verbindingen worden gemaakt met onder andere de kernen Zoetermeer en Bleiswijk, de Rottemeren en het Van Tuyllpark.

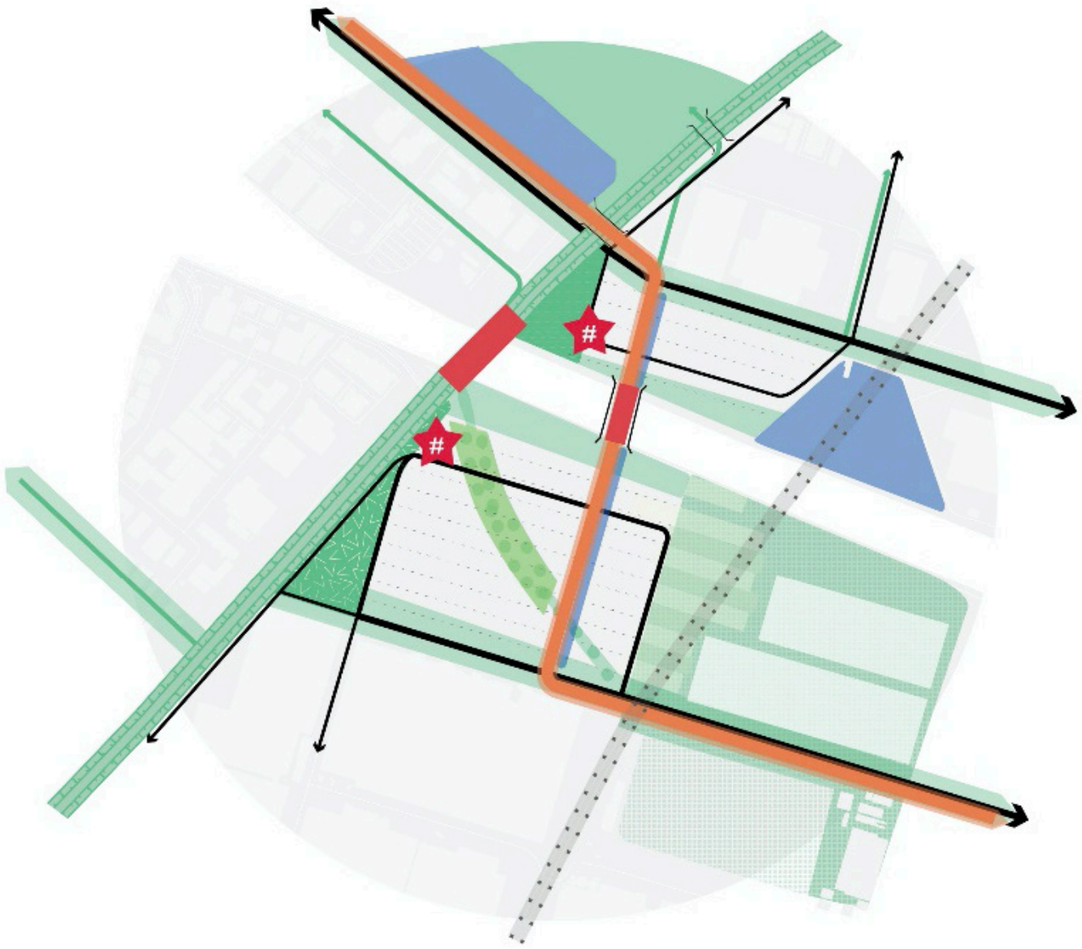


Noord en zuid zijn verbonden
Naast de verbinding via het station, komt er een extra brug over de A12 en het spoor, waardoor de noord- en zuidzijde meer als één gebied worden benaderd en de barrièrewerking zoveel mogelijk wordt geslecht.



Het gebied krijgt geborgen en omsloten kwaliteiten
Er wordt ingezet op een aangenaam leef- en verblijfsklimaat met een groen ruimtelijk karakter, waarbij de onaangename zintuigelijke ervaringen (geluid, licht, etc.) zoveel mogelijk worden weggenomen.

De ontwikkeling van het gebied is ook aanleiding om omliggende gebieden tegen het licht te houden. Bleizo-West en omliggende gebieden (Dutch Innovation Park, Horti Science Park, Lansinghage, etc.) hebben verschillende karakters en tonen nog weinig samenhang. Een robuust groen raamwerk verbindt de verschillende gebieden met elkaar en met de omgeving. Het zorgt voor een verbetering van het ruimtelijk kader voor toekomstige ontwikkelingen. Aanpassingen moeten zorgen voor een functionele, duurzame, tijdsbestendige en aantrekkelijke structuur. Hierbij wordt de cultuurhistorische polderstructuur aangewend om vanzelfsprekende en kwalitatieve verbindingen te maken tussen Bleizo, de kernen en de omliggende landschappelijke gebieden.

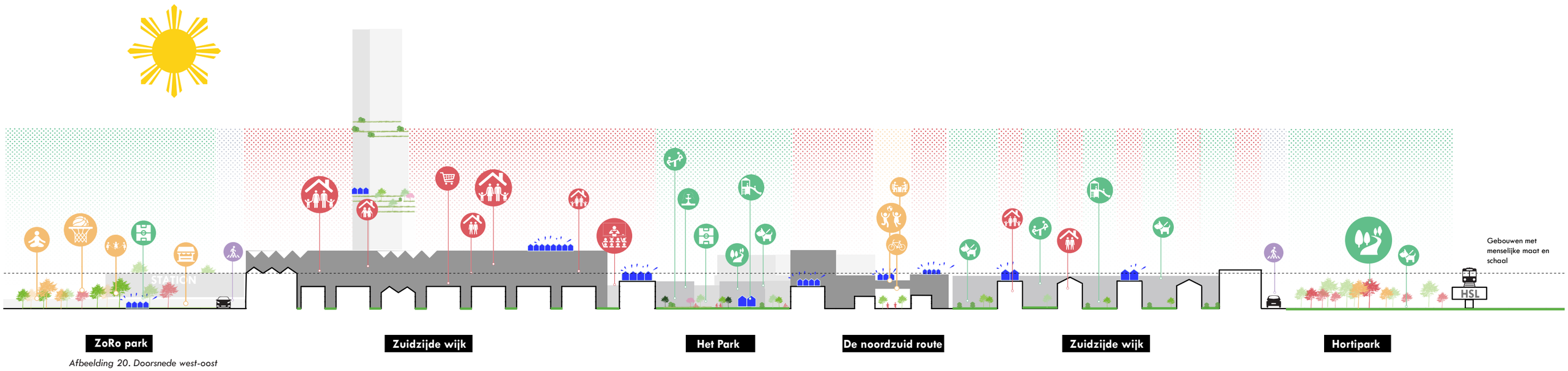


Afbeelding 19. Ruimtelijk raamwerk kaart

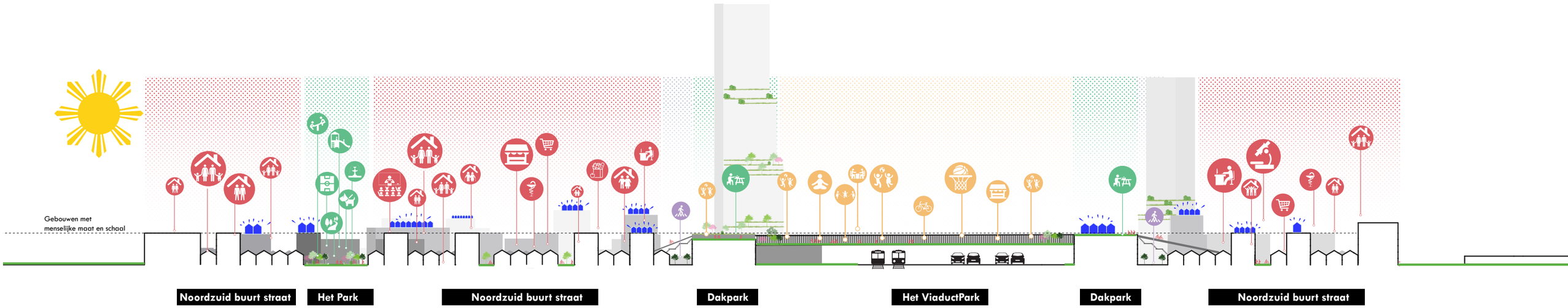
Ruimtelijk raamwerk

De raamwerkkaart voor Bleizo-West is een kaart die in grote lijnen het gewenste ruimtelijke raamwerk laat zien voor het totale gebied. Het is een eerste aanzet tot een robuust ruimtelijk raamwerk wat de belangrijkste hoofdstructuren duidt en houvast biedt bij een adaptieve wijze van ontwikkelen. Deze zal gedurende een langjarige periode actueel en bruikbaar moeten zijn om verschillende initiatieven, die zich in de loop van de tijd voordoen, te kunnen faciliteren. De kaart vormt als planningsinstrument voor ontwikkelingsinitiatieven in het gebied de basisonderlegger van de stedelijke structuur.

De raamwerkkaart geeft op hoofdlijnen het ruimtelijk kader voor een geleidelijke transformatie van Bleizo-West als geheel. Als adaptief ruimtelijk kader kan het verschillende vormen van programmatische invulling verdragen. De belangrijkste ruimtelijk structuren worden indicatief weergegeven en zullen in een vervolgstap nader moeten worden uitgewerkt. Van belang is de opbouw van het netwerk van openbare ruimten, een functioneel mobiliteitssysteem en een robuust groen- en water netwerk. Samen zorgt het voor de verbinding en aansluiting met de omgeving buiten het plangebied. Tegelijkertijd wordt voortgebouwd op de historische landschapsstructuur en de bestaande (ondergrondse en bovengrondse) infrastructuur. Ook worden de belangrijkste elementen beschreven die op de raamwerkkaart aangegeven zijn.



Afbeelding 20. Doorsnede west-oost

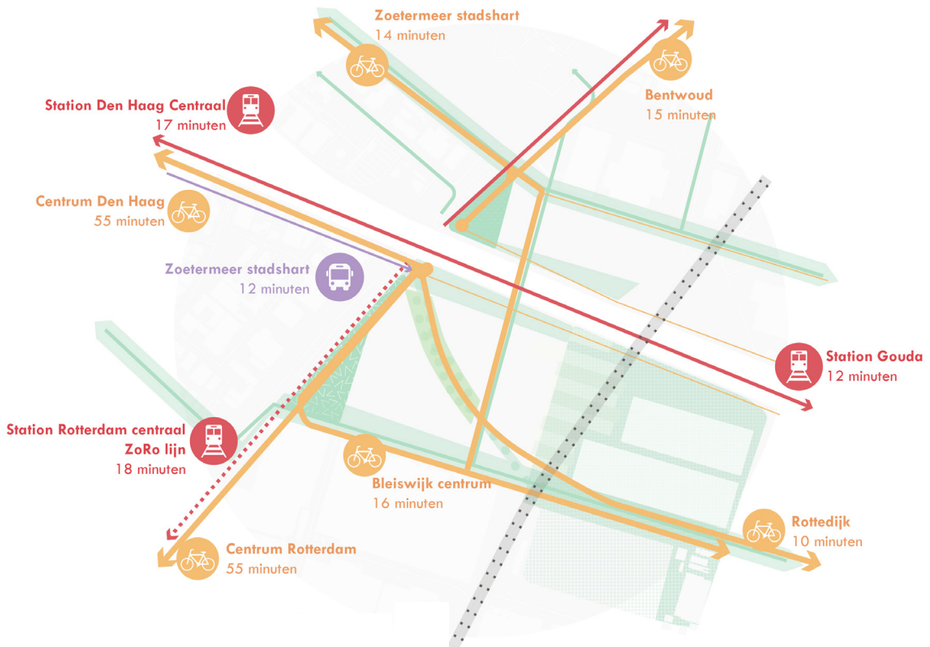


Afbeelding 21. Doorsnede zuid-noord

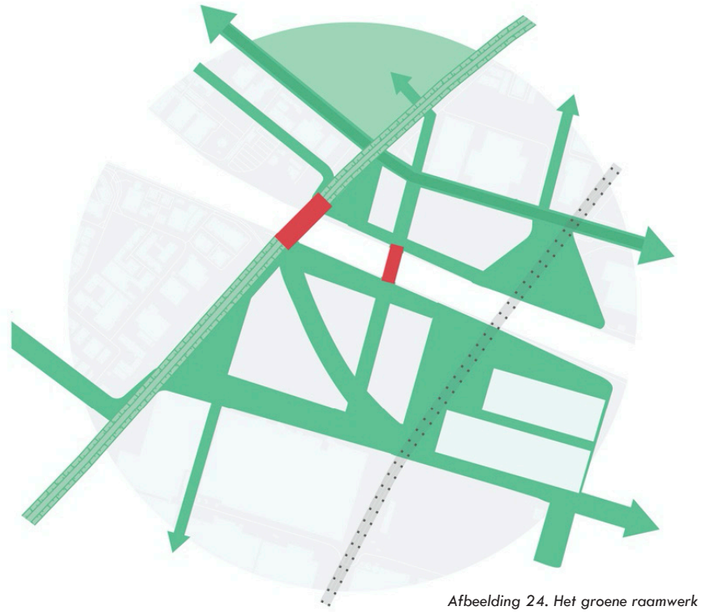





Afbeelding 22. Referentie foto's het groene raamwerk



Afbeelding 23. Reistijden naar de omgeving



Afbeelding 24. Het groene raamwerk

Het groene raamwerk

Groene en kwalitatieve verbindingen voor het langzaam verkeer zijn randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van Bleizo-West. Het toekomstige robuuste groene raamwerk zorgt aan alle zijdes voor een goede ruimtelijke aansluiting met de omgeving en borgt een sterke landschappelijke inbedding. De landschappelijke en ecologische kwaliteiten in het gebied worden met het groene raamwerk versterkt waarbij de verbindingen functioneel worden benut, verbeterd en zichtbaar gemaakt. Doorgaande lijnen (o.a. infrastructuur) dienen als dragers voor natuurverbindingen en routes met een waardevol en uitgesproken groen karakter, daarbij zorgend voor continuering van ecologische verbindingen.

De Zoetermeerselaan en Laan van Mathenesse worden groen aangezet met kwalitatieve verbindingen voor het langzaamverkeer richting landschapspark De Rotte. Deze zogenoemde groene ribben bieden ook kansen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit. Het Lansingpad vormt een groene verbinding in de noord-zuid richting. De groene verbindingen zijn aantrekkelijke routes naar de dorpskernen en het landschap: stadshart Zoetermeer (14 minuten fietsen), dorpskern Bleiswijk (16 minuten fietsen), De Rotte (10 minuten fietsen) en het Bentwoud (15 minuten fietsen). Hoe de verbindingen precies kunnen worden vormgegeven wordt in een latere fase onderzocht.



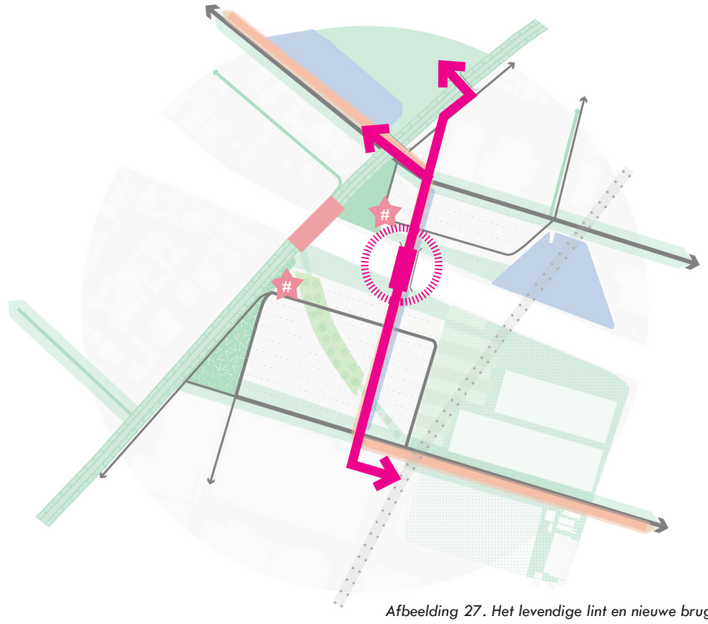







Afbeelding 25. Referentie foto's nieuwe brug

Afbeelding 26. Referentie foto's het levendige lint



Afbeelding 27. Het levendige lint en nieuwe brug

Het levendige lint en nieuwe brug

Ter hoogte van de bestaande poldersloot in Bleizo-West wordt in de noord-zuid richting een nieuwe verbinding voorgesteld tussen de kernen van Bleiswijk en Zoetermeer en het Van Tuyllpark; het levendige lint. Het levendige lint is een verwijzing naar de (historische) polderlinten in de omgeving die veelal in het midden van de polder zijn gesitueerd en van de een tot de andere boezem strekken. De linten zijn herkenbare (dorps)structuren en als het ware 'leeflijnen' van de polders met een mix aan functies en voorzieningen. Het levendige lint in Bleizo-West refereert op een eigentijdse wijze aan de polderlinten en vormt een aantrekkelijke route voor voetgangers en fietsers. De gebouwkorrel is klein en het is de plek waar van nature de commerciële en maatschappelijke voorzieningen zich vestigen.

Ter hoogte van de A12 en het spoor zal het levendige lint worden vormgegeven als een nieuwe brug, waardoor het stedelijk netwerk wordt verbeterd en de beide zijden als het ware aan elkaar worden verknoopt. Hoe de brug er daadwerkelijk uit komt te zien wordt in het vervolg bekeken. Vooralsnog wordt gedacht aan een parkachtige verbinding, of ambitieuze opties als een bebouwde brug zoals de Ponte Vecchio in Florence (nader te onderzoeken).

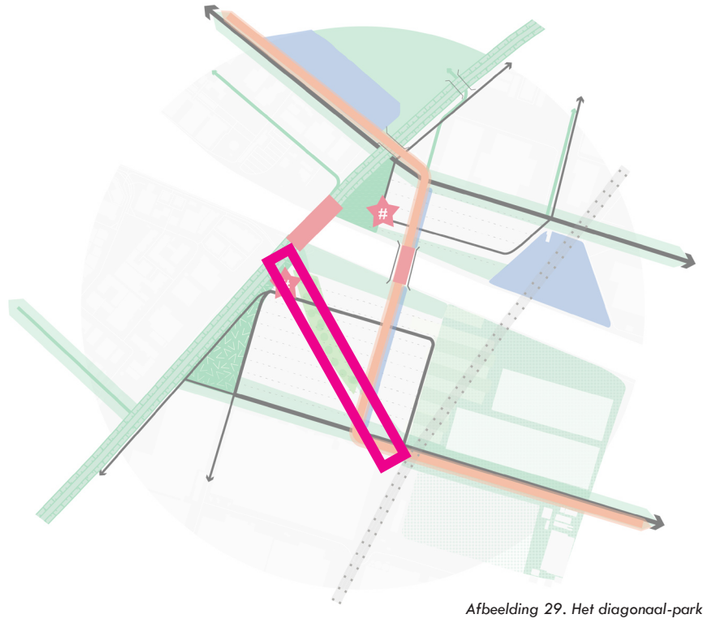








Afbeelding 28. Referentie foto's het diagonaal park



Afbeelding 29. Het diagonaal-park

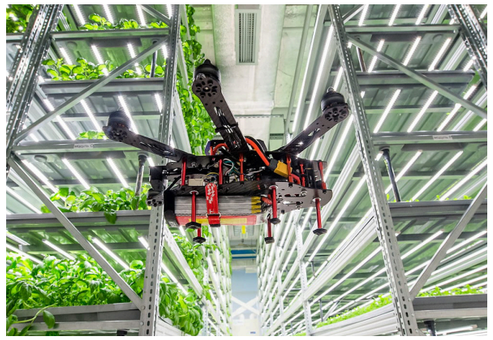
Het diagonaal-park

De diagonaal is een robuust groen park van voldoende maat en daarmee een belangrijke centrale openbare ruimte in het zuidelijk deel van het plangebied. Het vormt dé ruimtelijke autovrije verbinding tussen het Dutch Innovation Park, het station en het Horti Science Park. Het park wordt met bebouwing omsloten en biedt kansen voor verblijf, recreatie, expositie en draagt bij aan de klimaatadaptatie en biodiversiteit.

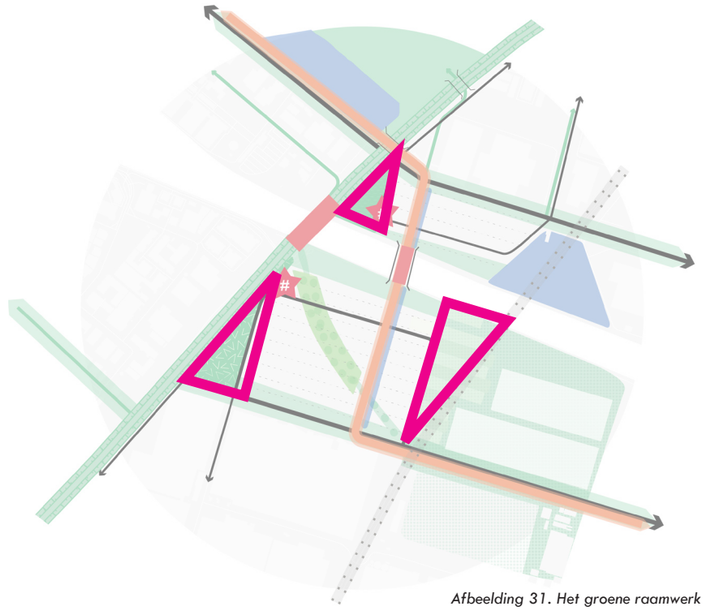








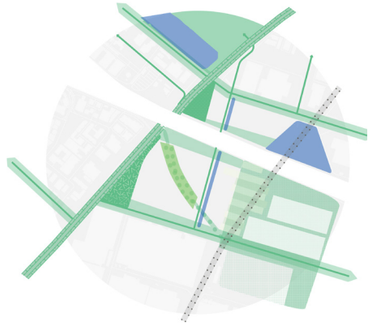

Afbeelding 30. Referentie foto's groenblauwe wiggen



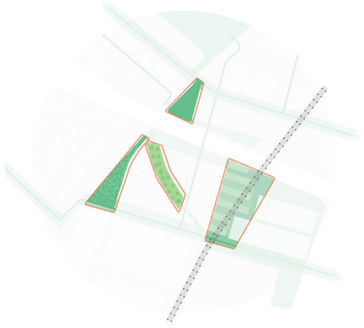
Afbeelding 31. Het groene raamwerk

De groenblauwe wiggen

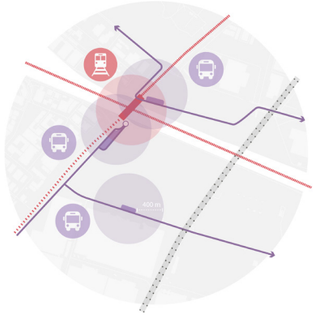
In de 'oksels' van Bleizo-West zijn drie groenblauwe wiggen welke op verschillende wijze worden geprogrammeerd. Het zijn strategische zones die veelal worden vrij gewaard van bebouwing. De wig in de zuidwestzijde biedt ruimte om later bijvoorbeeld de ZoRo-lijn in te passen. Tot die tijd kan het gebied worden ingezet voor tijdelijke programmering en placemaking. Zo kan bijvoorbeeld een 'tree nursery' een plek krijgen; hier worden bomen gekweekt die later als volwassen bomen in het gebied kunnen worden geplaatst. De wig aan de zuidoostzijde kan onderdeel gaan uitmaken van het 'Horti Science Park' waarbij wordt ingespeeld op de horticultuur en gezondheid. Ook het gebied onder de hogesnelheidslijn wordt daarbij geprogrammeerd en onderdeel van het park. De wig aan de noordwestzijde maakt onderdeel uit van de stationsomgeving.



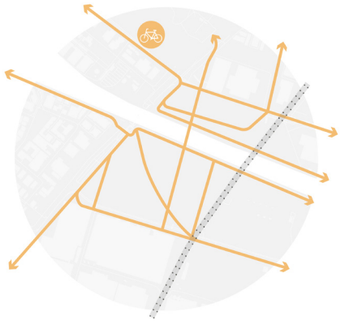
Drie soorten wiggen en groenstructuur



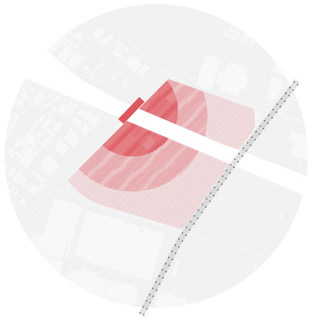
Placemaking & Tijdelijk gebruik/ testvelden



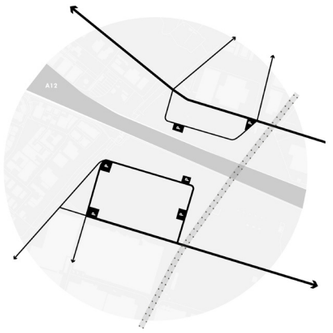
OV netwerk, bereikbaarheid treinstation en bushalte



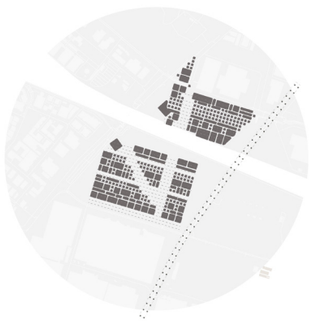
Fietsroutes



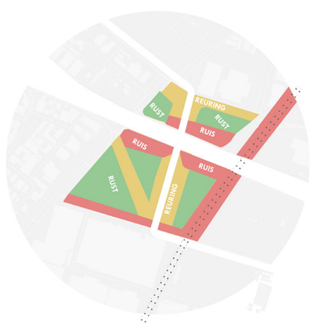
Bebouwings dichtheid, hoge dichtheid vanaf station



Autonetwerk als 'loop'



Variatie in korrel (S, M, L, XL)



Gebieden met verschillende atmosferen.
Rust (groen), ruis (rood) en reuring (oranje)

Afbeelding 32. Facetkaartjes stedenbouwkundige princpes

Stedenbouwkundige principes

Naast het stedenbouwkundig raamwerk, zijn er ruimtelijke principes voor de ontwikkeling van een levendig en gemengd stedelijk gebied. Deze borgen de gewenste ruimtelijke kwaliteit en doen uitspraak over welke functies waar kunnen landen. We hanteren de volgende principes:

- Oplopende dichtheid richting het station;
- Een veelzijdig en inclusief gebied;
- Aangenaam en aantrekkelijk voor verblijf.

Oplopende dichtheid richting het station
Het perspectief kiest voor een compacte eigentijdse stedenbouw met een menselijke maat. Door de dichtheid, schaal en programma vormt het gebied een eigen gezicht in de omgeving. De dichtheid loopt op richting het station om zo gebruik van het openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren. Dicht bij het station is ruimte voor een compositorisch gebaar die Bleizo-West als poort naar de zuidelijke Randstad en regio markeert. Dit hoogteaccent toont (door middel van de beeldtaal en architectuur) de kwaliteiten en ambities van het gebied; de proeftuin in verticale vorm.

Een veelzijdig en inclusief gebied
Bleizo-West wordt een veelzijdig en inclusief gebied. Voor Bleizo betekent veelzijdig dat er zowel gewoond als gewerkt wordt en dat er rust en reuring zal zijn. Ook de woontypen zijn divers en spreken verschillende doelgroepen aan. We zetten een differentiatie met familie in gebouwkorrels om de verschillende woon- en werkprogramma's in te kunnen laten landen. De grotere gebouwkorrels zijn voor onder andere bedrijven en parkeren en worden voornamelijk aan de randen gesitueerd. De gebouwen bieden daarmee een afscherming van bijvoorbeeld het geluid van de A12 en het spoor. De kleinere gebouwkorrels zijn onder andere voor woningen en voorzieningen. Ook een zonering van rust, ruis en reuring helpt om de gebieden de definiëren en programma's te sturen.

Aangenaam en aantrekkelijk voor verblijf
Het perspectief zet in op een kwalitatief hoogwaardig gebied met een menselijke maat en schaal en aandacht voor de stad op ooghoogte, met gebouwen die niet veel hoger zijn dan circa zes bouwlagen. De kwaliteit van de openbare ruimte is de ruggengraat van een duurzaam functionerende stad. Hoe we de ruimte ervaren als we er doorheen lopen of verblijven, speelt een sleutelrol in de waardering. De inrichting van openbare ruimte en goede gebouwen met levendige plinten zijn hierbij cruciaal.

In de ontwikkeling staan de voetganger en fietser op één en Bleizo-West is grotendeels autovrij. Het autoverkeer wordt via verkeersloops en bestaande wegen in de omgeving ontsloten. Straten kunnen dan ook groen worden ingericht. Met uitzondering van het hoogteaccent nabij het station hebben de gebouwen een menselijke maat en schaal. Hogere gebouwdelen domineren dan ook niet het beeld. Op deze manier zijn de woningen zoveel mogelijk georiënteerd op de straten in plaats van de context (logistiek, glas, hoogspanning, etc.). De huidige beeldkwaliteit van het gebied verdient een stevig 'tegenwicht', ook benaderd vanuit de schaal van de gehele A12-corridor.

Een aangenaam en aantrekkelijk leef- en verblijfsklimaat betekent ook dat het gebied in de basis gezond en veilig is. Bleizo-West dient (zo veel mogelijk) gevrijwaard te worden van onder andere geluidshinder, slagschaduw, lucht- en lichtvervuiling. De invloeden van de A12 en het spoor dienen te worden geminimaliseerd en bestaande windturbines op Lansinghage worden tegen het licht gehouden. Mogelijk dienen één of enkele turbines te worden verplaatst of zullen anderszins maatregelen moeten worden getroffen. Daarnaast zal rekening gehouden moeten worden met de ondergrondse infrastructuur en de hoogspanningsleidingen. Op die manier wordt een gezonde en veilige wijk voor bewoners, werknemers en bezoekers gebouwd.

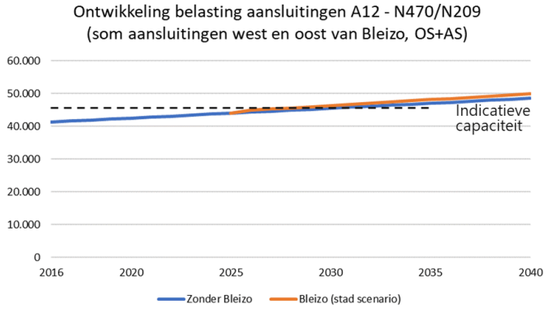
Een duurzame en gezonde omgeving is naast een aandachtspunt ook een kwaliteit waar het perspectief op inzet. Houtbouw, groene gevels en daken, klimaat adaptief en ruimte voor duurzame energieopwekking zijn voorbeelden om een onderscheidend gebied te maken. Daarnaast worden karakteristieke landschappelijke elementen zoals tochten en polderverkaveling (richting), beplanting en water aangegrepen om te komen tot een krachtig en helder ontwerp.



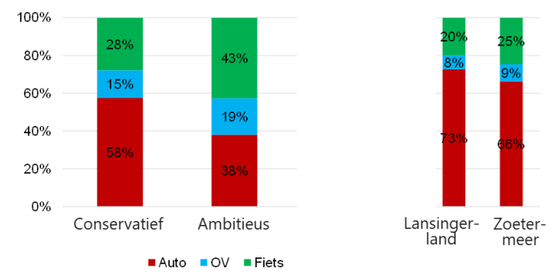
Afbeelding 33. Bleizo-West ingebed in bestaand netwerk



Afbeelding 34. Ontsluitingsstructuur auto Bleizo-West ziet eruit als een 'ladder'



Figuur 35. Indicatief effect op aansluitingen A12 (in zwaarste scenario)



Afbeelding 36. Vervoerwijzekeuze bij conservatieve en ambitieuze mobiliteitsstrategie (verdeling van alle verplaatsingen van/naar het gebied over het etmaal werkdag)

VERZILVEREN KANSEN EN ACTIEVE MOBILITEIT ROND KNOOPPUNT

Het ruimtelijke raamwerk voor Bleizo-West kent vanuit mobiliteit een aantal belangrijke uitgangspunten. In dit hoofdstuk worden deze uiteengezet.

Fiets en lopen belangrijkste vervoerwijzen in Bleizo-West
Voor Bleizo-West zien we in fietsen en lopen als de belangrijkste vervoerwijzen. Hiervoor is een fijnmazig netwerk essentieel. De extra verbinding over de A12 draagt daar aan bij. Binnen het ruimtelijk raamwerk is ingezet om het fietsnetwerk, en dan met name de historische en recreatieve structuren, te benutten (bijvoorbeeld route over Dorpsstraat richting Zoetermeer, routes richting de Rotte) en aan te sluiten op de interne structuur van Zoetermeer en Lansingerland.

Uit de modelberekeningen die zijn gedaan voor de scenario's blijkt dat voor het fietsverkeer een relatief sterke oriëntatie te verwachten is op de reeds bestaande voorzieningen (met name Zoetermeer). Hiervoor is de nabijheid een logische verklaring. Daarnaast speelt het ambitieniveau van de mobiliteitsstrategie een belangrijke rol.

In de staafdiagrammen (afbeelding 36) is de vervoerwijzekeuze te zien bij een respectievelijk conservatieve en ambitieuze mobiliteitsstrategie, voor het gebied Bleizo-West. De conservatieve mobiliteitsstrategie sluit aan bij het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Lansingerland. De ambitieuze mobiliteitsstrategie gaat o.a. uit van lage parkeernormen en deelmobiliteit, en zorgt voor een verschuiving van auto naar fiets en OV. In vergelijking met het gemiddelde van Lansingerland en Zoetermeer is het OV-gebruik relatief hoog, door de goede OV-bereikbaarheid.

Uit de modelberekeningen blijkt dat bij een conservatieve mobiliteitsstrategie 58% van de verplaatsingen per auto gemaakt wordt, tegenover 15% OV en 28% fiets. Bij een ambitieuze strategie daalt het aandeel auto tot 38%, wat ten gunste komt van het OV (groei van 15% tot 19%) en fiets (groei tot 43%). De fiets wordt hiermee de belangrijkste vervoerwijze.

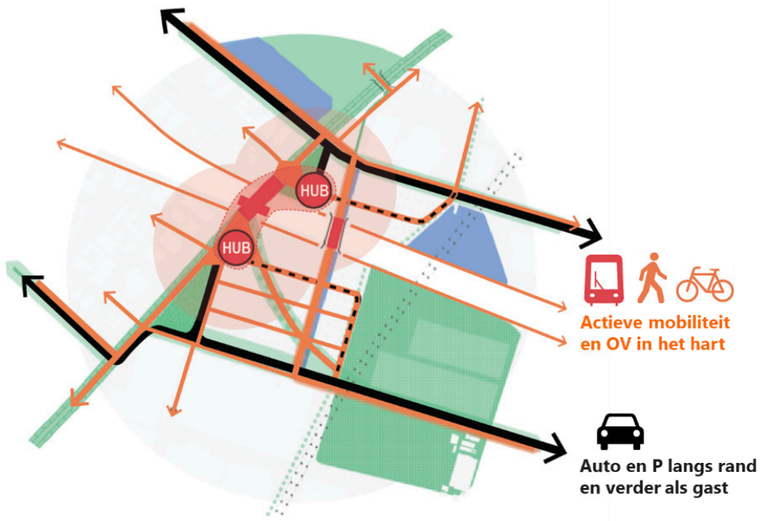
De vervoerwijzekeuze zegt op zichzelf niets over het aantal extra autobewegingen van en naar het gebied. Het ruimtelijk programma in het ontwikkelperspectief zorgt ook bij een ambitieuze mobiliteitsstrategie tot een toename in het aantal autobewegingen (ruim 12.000 autobewegingen op etmaalbasis, zie ook het volgende onderdeel). Met een conservatieve mobiliteitsstrategie ligt dit aantal hoger (ca. 20.000 autobewegingen).

Aansluitingen A12 aandachtspunt in autonome situatie, Bleizo-West meenemen in bereikbaarheidsmaatregelen
Hoewel de auto niet beoogd is als primaire modaliteit voor Bleizo-West, is ook de autobereikbaarheid een belangrijk aspect voor de ontwikkeling van dit gebied. De ligging aan de snelweg A12 nabij de twee aansluitingen zorgt voor een goede autobereikbaarheid. De ontsluiting van het autoverkeer vindt buitenom plaats (ladder, zie afbeelding 34), zodat er geen doorgaand verkeer door Bleizo-West plaatsvindt.

Van de aansluitingen op de A12 is reeds bekend dat deze in de autonome situatie overbelast gaan raken (zonder gebiedsontwikkeling Bleizo-West). Uit eerder onderzoek (Antea, 2018) blijkt dat het verkeer in ieder geval tot en met 2027 via de oostelijke aansluiting te verwerken is. Deze knelpunten zijn reeds bekend, maar er zijn nog geen maatregelen in beeld.

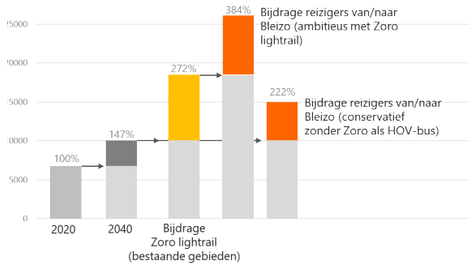
De extra belasting als gevolg van Bleizo-West op het totaal is marginaal. Dat maakt de ontwikkeling van Bleizo-West er hoogstens voor zorgt dat de capaciteit van de aansluitingen iets eerder bereikt wordt. In verdere studies naar de bereikbaarheidsmaatregelen (die vanwege de autonome situatie nodig is) is het van belang dat de ontwikkeling van Bleizo-West meegenomen wordt.

Verzilveren potentie vervoerwaarde OV
Het ontwikkelperspectief voor Bleizo-West verzilvert de potentie van de vervoerwaarde van het openbaar vervoer. Deze groei in duurzame mobiliteit wordt o.a. bewerkstelligd door transit-oriented development. Hierbij vindt de ruimtelijke ontwikkeling plaats in samenhang met de (openbaar vervoer) infrastructuur, onder andere door de invulling van de hoogste programmatische dichtheden nabij het station. In afbeelding 39 is



Afbeelding 37. HUB locaties in Bleizo

Afbeelding 38: Benodigde parkeerplaatsen in zwaarste scenario, mobiliteitsstrategie business as usual (boven) en ambitieuze mobiliteitsstrategie (onder)



In-uit-overstappers knoop Bleizo (alle OV)
(indicatief)

Afbeelding 39.

indicatief het effect op de vervoerwaarde van het station weergegeven.

Het gebruik van het station richting 2040 neemt toe. Dat is een autonome ontwikkeling losstaand van de gebiedsontwikkeling van Bleizo-West. Hier speelt ook mee dat het station in de huidige situatie relatief nieuw is en er daarmee nog ingroei-effecten zijn. In geel is weergegeven het effect van een ZoRo-lightrail; losstaand van de gebiedsontwikkeling Bleizo-West geeft deze een sterke impuls aan het OV-gebruik van de knoop. Dit is bijvoorbeeld extra vervoer tussen Zoetermeer en Rotterdam, maar ook bestaande reizigers die in de huidige situatie via Leidschenveen reizen.

Daarnaast is in oranje een bandbreedte opgenomen van nieuwe reizigers van/naar de gebiedsontwikkeling Bleizo-West. De bandbreedte bestaat uit:

- Maximaal, met ZoRo als lightrail en ambitieuze mobiliteitsstrategie met lage autoparkeernormen;
- Minimaal, met ZoRo als HOV-bus en bescheidenere mobiliteitsstrategie en hogere parkeernormen.

Als het gaat om de gebruikers van de ZoRo-verbinding, dan zijn dit voor het overgrote deel (bestaande) reizigers tussen Zoetermeer en Rotterdam die profiteren van een betere verbinding. Reizigers uit Bleizo-West maken ca. 13% van het totaal aantal reizigers van de ZoRo-lightrail uit (nabij knoop Lansingerland-Zoetermeer). De ZoRo-lightrail is daarmee niet noodzakelijk voor de aantallen reizigers vanuit Bleizo-West. Andersom geredeneerd draagt het ontwikkelperspectief Bleizo-West wel bij aan de kansrijkheid van de ZoRo-lightrail.

Kansen voor efficiënt ruimtegebruik parkeren door slimme strategie en hubs

Een functiemix van wonen en werken zorgt, naast het effect op de vervoerwaarde, ook voor kansen voor efficiënt ruimtegebruik. Dat is mogelijk doordat parkeerplaatsen dubbel gebruikt kunnen worden; overdag door werknemers van de bedrijven, 's nachts door bewoners (die overdag met hun auto naar het werk gaan). Daarnaast zien we dat er overdag naar verwachting overcapaciteit ontstaat. Dat is te zien in afbeelding 38, die het aantal benodigde parkeerplaatsen weergeeft in het gebied Bleizo-West over de verschillende tijdsperioden door de week. Deze berekeningen en de tijdsperioden zijn gebaseerd op kengetallen van het CROW voor wat betreft de tijdsperioden, parkeernormen, kencijfers verkeersgeneratie en verkeersgeneratie per parkeerplaats.

De maatgevende periode voor wat betreft het aantal benodigde parkeerplaatsen (is het maximum over de verschillende tijdsperiodes) is de werkdagavond. Het verschil tussen het benodigd aantal parkeerplaatsen in een specifieke tijdsperiode ten opzichte van de maatgevende tijdsperiode geeft de 'over'capaciteit aan; dit zijn parkeerplaatsen die tijdens die periode niet gebruikt worden. Door er in de parkeerstrategie voor te zorgen dat deze overcapaciteit ontstaat bij de parkeerlocaties nabij het station, kan de P+R daar 'gratis' uitgebreid worden (met verdere stimulering van de vervoerwaarde tot gevolg). In het ruimtelijk raamwerk wordt al uitgegaan van parkeren geconcentreerd op enkele locaties.

Daarnaast zorgt een ambitieuze mobiliteitsstrategie in combinatie met lage parkeernormen er voor dat er in absolute zin minder ruimte nodig is voor het parkeren. In het meest ambitieuze scenario is dit een alomvattend pakket met lage parkeernormen, deelmobiliteit en uitstekende OV, fiets & first- and lastmile oplossingen (denk aan e-stepjes en/of people mover). Het exacte ambitieniveau voor de parkeernormen zal ergens tussen de uitersten van 0,5-1,0 parkeerplaats per woning liggen plus 0,2-0,3 bezoekersparkeerplaats per woning. In figuur 38 is het aantal benodigde parkeerplaatsen weergegeven in het zwaarste scenario, voor het vigerende beleid en de maximale ambitie. Met een maximale ambitie zijn ca. 35% minder parkeerplaatsen nodig (bijna 3.500 minder), wat overeenkomt met een ruimtebesparing van ca. 100.000 m2. Uit deze figuur valt ook de overcapaciteit gedurende de werkdagen overdag op te maken (verschil met de hoogste staaf).

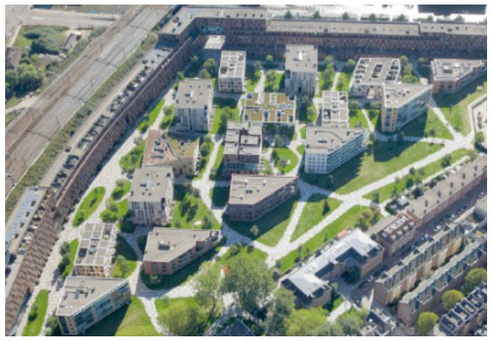


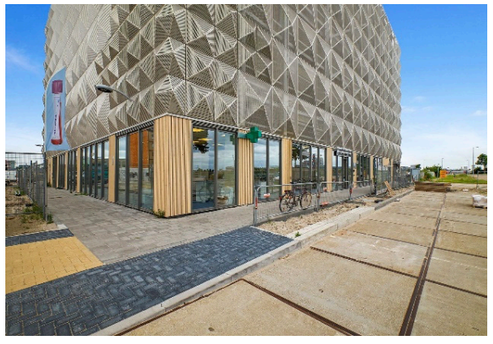














Afbeelding 40. Referenties van combinatie die met de P+R gemaakt worden

Afbeelding 41. Referenties attractief en klimaatadaptief verblijfsklimaat in PROEFtuin Bleizo

Binnen deze mobiliteitsstrategie is het essentieel dat de fietsfaciliteiten van uitstekende kwaliteit zijn. In het zwaarste programma betekent dit dat er ca. 27.000 fietsparkeerplaatsen benodigd zijn, waarvan ca. 15% (ca. 4.000) openbaar (voor bezoekers). De overige parkeerplaatsen zullen inpandig besloten gerealiseerd moeten worden (bij voorkeur op maaiveld), voor eengezinswoningen in eigen berging en voor appartementen in collectieve bergingen.

Zoals beschreven wordt in het ontwikkelperspectief van Bleizo-West rekening gehouden met parkeren op enkele geconcentreerde locaties. Door het parkeren op enkele geconcentreerde locaties ontstaat in de wijk meer ruimte voor voetganger en fietser, en groen, lopen en spelen. Dit sluit ook aan bij de mobiliteitstransitie waarbij de maatschappij minder ingericht wordt op basis van autologica en meer op basis van 'nieuwe' mobiliteit (multimodaal, ketenmobiliteit). Dit biedt ook de mogelijkheden om deze locaties op attractievere wijze in te richten door middel van hubs. Hiermee wordt een monofunctionele parkeeroplossing (parkeergebouw) getransformeerd naar een parkeeroplossing als volwaardig onderdeel van het stedelijk weefsel met buurtfuncties. Te denken valt aan combinatie met services (kinderdagverblijven, fietsenmaker, pakketpunt), sportscholen, horeca en/of basis voor deelmobiliteit. Hubs zijn denkbaar in verschillende gradaties. Voor Bleizo-West ligt het voor de hand om de hubs met de meeste faciliteiten te situeren nabij het station, zodat daar ook de combinatie met de P+R gemaakt wordt (schaalvoordelen). De foto's van afbeelding 40 tonen enkele voorbeelden van P+R's en hubs die als inspiratie kunnen dienen.

In afbeelding 37 zijn de hubs ingetekend in het ruimtelijk raamwerk van Bleizo-West. Logische hub-locaties zijn gesitueerd rondom beide zijden van het station (noord- en zuid). Dit omdat er in Bleizo-West geen autoverbinding over de A12 voorzien is. In het hart van het gebied staat actieve mobiliteit en OV daarmee centraal. Auto en parkeren is binnen het gebied te gast en wordt via de rand van het gebied afgewikkeld.

Attractief en klimaatadaptief verblijfsklimaat in Bleizo-West

Tot slot draagt ook de inrichting van de infrastructuur van Bleizo-West bij aan het ontwikkelperspectief. Door parkeren zoveel mogelijk aan de randen op te lossen ontstaat binnen het gebied een prettig verblijfsklimaat voor wandelaars en fietsers, die daarbij hoofdgebruiker zijn van de openbare ruimte. Hierbij is een fijnmazig micronetwerk voor wandelen essentieel (maaswijdte van ca. 50 tot 100 meter). Een zekere mate van bereikbaarheid voor auto/vracht blijft altijd mogelijk (bv. voor verhuizingen maar ook pakketbezorgers), maar in de kern van het gebied alleen als gast. Dit stimuleert de interactie binnen het gebied en komt de sociale veiligheid ten goede. Deze inrichting leidt er ook toe dat een klimaatadaptieve infrastructuur gerealiseerd kan worden.

ONTWIKKEL STRATEGIE

3

FASERING

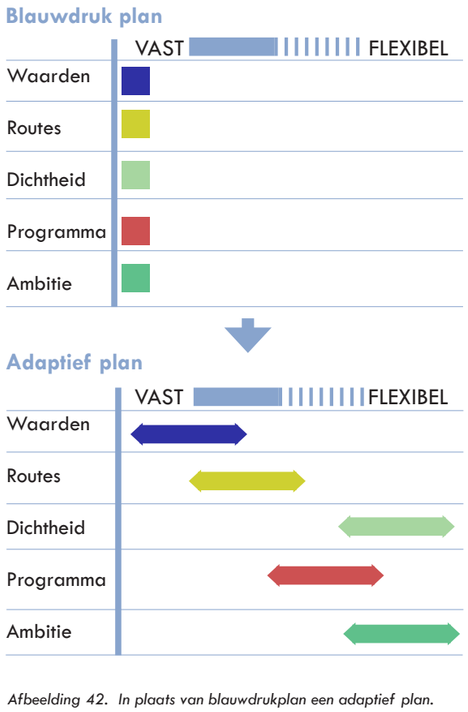
De ontwikkeling op Bleizo-West is een grootschalige ontwikkeling. Deze zal gefaseerd uitgevoerd worden. Het ruimtelijk raamwerk is adaptief in de tijd en kan in stappen ontwikkeld worden.

Een aanzet tot een faseringstrategie leidt tot een gedachte om het gebied in drie stappen te ontwikkelen. Iedere fase dient op zichzelf ook al als goed gebied te functioneren.

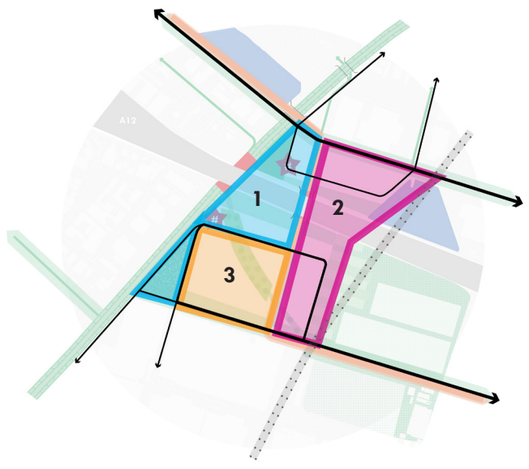
Fase 1
Starten rondom de stationsknoop. Hiervoor is direct een kritische massa van programma van belang om te zorgen voor levendigheid en leefbaarheid. Het vormt de basis om op voort te kunnen werken, maar is al vanaf dag één de PROEFtuin Bleizo. Nadere beschouwing is nodig om te bezien of starten aan noord- of zuidzijde van het station, of beide zijdes tegelijkertijd wenselijk is.

Fase 2
In de tweede fase wordt gedacht aan de ontwikkeling waarvan tevens de brug over de A12 en het spoor onderdeel vormt. Daarmee wordt voor de volgende programmaonderdelen geborgd dat aansluiting op de omgeving goed is georganiseerd. In deze tweede fase is het gebied de opstartfase ontgroeit en krijgt het gebied echt de smoel die met de PROEFtuin wordt beoogd.

Fase 3
Tot slot volgt een fase waarin de laatste gebiedsdelen in ontwikkeling worden gebracht. In deze periode is er de ruimte om in te spelen op de tijd en bij te sturen op maatschappelijke ontwikkelingen. Van belang is om oog te houden voor een goede balans van programma voor een levendig gebied.



Afbeelding 42. In plaats van blauwdrukplan een adaptief plan.



Afbeelding 43. Fasering weergegeven op kaart

PLANECONOMIE

Om de robuustheid van het ontwikkelperspectief te waarborgen, is het ruimtelijk raamwerk programmatisch en planeconomisch getoetst. De resultaten daarvan worden in dit hoofdstuk kwalitatief beschreven. Voor het gehele ontwikkelperspectief is een businesscase opgesteld. Hierbij is inzichtelijk gemaakt wat zowel het opbrengend vermogen áls de totale investeringskosten zijn om de ontwikkeling Bleizo-West mogelijk te kunnen maken. De huidige locatie is onderdeel van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Bleizo en basisgegevens vanuit de GR Bleizo zijn gehanteerd.

De financiële haalbaarheid
Dit ontwikkelperspectief biedt de mogelijkheid voor een ontwikkeling van circa 4.000 tot 6.000 woningen. Daarbij worden in beide scenario's 150.000 m² bvo & gebouwde parkeervoorzieningen gerealiseerd. De businesscases van de ontwikkelscenario's zijn afzonderlijk berekend en bieden beide voldoende financiële haalbaarheid. De m² tussen wonen en werken zijn binnen deze bandbreedtes inwisselbaar. Het toetscriterium van de berekening is om minimaal een saldoneutraal resultaat te halen in vergelijking tot het resultaat van de GR Bleizo.

De programmatische invulling verschuift naarmate het bouwvolume toeneemt. In afbeelding 44 is te zien dat de karakteristieken van de scenario's veranderen. Zo gaat de onderkant bandbreedte uit van circa 15% eengezinswoningen en een FSI[2] van 1,90 waarbij de bovenkant van de bandbreedte circa 10% eengezinswoningen realiseert en een FSI kent van 2,60.
De ruimtelijke testen vanuit BURA urbanism geven op dit moment voldoende vertrouwen dat beide uitersten van de bandbreedte goed inpasbaar zijn in het voorgestelde ruimtelijke raamwerk. Dit betekent dat zowel ruimtelijk als financieel het ontwikkelperspectief voldoende haalbaar is.

Programma - Visie op wonen
Het ruimtelijk raamwerk biedt ruimte voor 4.000 tot 6.000 woningen. Deze woningen kennen een bepaalde segmentering (verdeling sociaal/ middenhuur/vrije sector) en verschillende typologieën (eengezins- meergezinswoningen). Beide gemeenten willen zowel aansluiten op de regionale vraag als op de vraag binnen de gemeentegrenzen.

De gehele businesscase gaat uit van 50% betaalbare woningen. Dit is verdeeld in 30% sociale huur én 20% middendure huur/koop, waarbij de koopwoningen tot de NHG-grens binnen deze segmentering vallen. De resterende woningen zijn voor het vrije sector programma beoogd. Qua typologieën is er aansluiting gezocht bij de uitwerking van het ruimtelijk raamwerk. In totaal zal er circa 10% - 15% grondgebonden woningen gerealiseerd worden. De overige woningen worden gestapeld gebouwd.

Programma - Visie op niet-wonen/werken
Binnen het ontwikkelperspectief wordt een bandbreedte voor het niet-woonprogramma tot maximaal 150.000 m² bvo gehanteerd. Hieronder wordt verstaan: werken én voorzieningen. Om te weten of menging met wonen op deze plek haalbaar is, is het belangrijk om een visie te hebben voor het niet-woonprogramma. Vanuit de rapportage 'Potentie gemengd werkprogramma Bleizo-West' is een werkprogramma van tussen de 110.000 m² bvo en 135.000 m² bvo kansrijk.

Op basis van de planeconomische onderbouwing is er inzichtelijk gemaakt wat voor voorzieningen de 4.000 tot 6.000 woningen nodig hebben. In afbeelding 45 is deze behoeftevraag inzichtelijk gemaakt. De totale ontwikkeling Bleizo-West kent een behoeftevraag van circa 25.000 m² bvo tot 36.500 m² bvo aan voorzieningen. Naast een behoefte aan voorzieningen is er ook behoefte aan speelruimte én groenvoorzieningen. De groenvoorzieningen zijn een combinatie van parken, volkstuinen en buitensportactiviteiten. De groen- en speelvoorzieningen kennen een grote ruimteclaim omdat deze voorzieningen in de openbare ruimte moeten worden opgelost.

[2] Floor Space Index (FSI) beschrijft de rato van gebouwd bruto vloeroppervlak ten opzichte van het plangebied

Bandbreedte - Ontwikkelkader			
Woningaantal	4.000		6.000
Eengezinswoningen	+/- 15%		+/- 10%
Aantal bouwlagen	5,80		6,50
Woningdichtheid	125		185
FSI	1,90		2,60

Afbeelding 44. Bandbreedte ontwikkelkader

Voorzieningbehoefte Bleizo-west				
	4.000		6.000	
Voorzieningen	25.000	m² bvo	36.500	m² bvo
Speelterreinen	20.500	m²	30.000	m²
Groenvoorzieningen	108.000	m²	162.500	m²

Afbeelding 45. Voorzieningbehoefte Bleizo-West

Het combineren van buitengelegen voorzieningen (zoals bijvoorbeeld het naastgelegen Van Tuyllpark) zal de ruimtevraag doen afnemen.

Er is potentie voor het invullen van het niet-woonprogramma van 150.000 m². Om een gemengd stedelijk gebied te creëren is het noodzakelijk om na te denken over de wijze van menging op gebouwniveau, blokniveau óf gebiedsniveau. In het raamwerk is rekening gehouden dat sommige werkfuncties aan de randen van het gebied gepositioneerd worden, om mogelijke hinder zo veel mogelijk te beperken. Werkfuncties die goed samen gaan met woningbouw kunnen meer op blokniveau gemengd worden. Dit laatste is meer te verwachten aan de zuidzijde van de A12.

Planeconomie – grootschalige investeringen
Om het ontwikkelperspectief te kunnen realiseren is het noodzakelijk om een kwalitatief hoogwaardig woon- en werkmilieu te ontwikkelen. Binnen de planeconomische onderbouwing is een eerste berekening opgesteld voor grootschalige planstructurele maatregelen die gepaard gaan met een ontwikkeling van deze aard. Hierbij is onderzocht welke investeringen randvoorwaardelijk zijn om de ontwikkeling te kunnen laten slagen. Zo zijn er kosten opgenomen voor geluidswerende voorzieningen voor de snelweg en de HSL-verbinding, voor het inrichten van de verschillende pleinen en parken, nieuwe langzaam verkeersverbinding over de snelweg en het herinrichten van de huidige direct aangrenzende infrastructuur.

Deze grootschalige investeringen zijn onderdeel van de businesscase en kunnen in basis terugverdiend worden met de planontwikkeling van het ontwikkelvolume. De mogelijke maatregelen omtrent de windturbines in Lansinghage is vooralsnog geen onderdeel van deze exercitie. Mogelijke oplossingsrichtingen voor ontwikkeling nabij deze windturbines en de consequenties daarvan op de business case moet nader onderzocht worden.

Geluidcontouren (A12/HSL/windmolens) en andere milieucontouren zoals slagschaduw van windmolens zijn belangrijke aandachtspunten die verder onderzocht moeten worden. Dit is noodzakelijk om de haalbaarheid hiervan te kunnen waarborgen. Dit maakt dat, naast de ruimtelijke randvoorwaarden en ontwikkelstrategie, ook de businesscase verder uitgewerkt zal worden. Hierbij gaat het zowel om de fysieke investering als de medewerking van eigenaren en stakeholders. Het ontwikkelkader biedt op dit moment echter een robuuste basis waar vanuit verder doorontwikkeld kan worden.


STATION
CAFE
adidas



ONTWIKKELSTRATEGIE PROEFTUIN BLEIZO

Om het gebied tot ontwikkeling te brengen is het belangrijk een eenduidig beeld te hebben van de ontwikkelstrategie. Dit vraagt cruciale keuzes rond investeringen, rol en marktstrategie. Dit moet in een volgende fase nader uitgewerkt worden. De volgende bouwstenen zijn voor PROEFtuin Bleizo al aan te reiken.

Een adaptief plan: flexibiliteit in het programmeren tot de juiste mix
De ontwikkeling en realisatie van een nieuw grootschalig woon-werkgebied zoals wordt voorgesteld in het ontwikkelperspectief vraagt om een robuuste en flexibele ontwikkelstrategie. Flexibel zodat er in de komende 15 jaar ruimte is voor aanpassing, nieuwe inzichten, etc.. Robuust zodat binnen een duidelijk raamwerk de visie wordt gerealiseerd en de hoofdlijnen overeind blijven staan.

Het programma met wonen en werken kan daarin in omvang en typologie variëren. Zeker voor het werken is het belangrijk nieuwe werkgebouwen toe te voegen, waarin productie, diensten en innovatie samen komen. Hiervoor ruimtelijk een zone vastleggen die stap-voor-stap kan worden ingevuld is een optie. De lange ruimtelijke lijnen van de visie maken een raamwerk mogelijk waarin het gebied vorm krijgt. Hierbinnen is ook steeds het gebied op te delen in deelplannen die voldoende kritische massa hebben en in samenwerking met de markt kunnen worden ontwikkeld.

Binnen het werk- en woonprogramma is er een behoorlijke bandbreedte. Uitwisseling in de tijd is mogelijk en de vorm van mengen tussen wonen en werken (gebouw- blok, of gebiedsniveau) kan gaandeweg worden ingevuld. Daarin is zeker ook voor het werkprogramma de kennis, expertise en ontwikkelkracht nodig vanuit ontwikkelaars en bouwers die samen met de kennisclusters vastgoed-antwoorden formuleren en ontwikkelen op deze programmatische vragen. Er komen woningen in diverse koop- en huursegmenten. Door het werk- en woonprogramma parallel in fases te ontwikkelen ontstaat er vanaf het begin een goede mix in programma en kan eenvoudig en flexibel bijgestuurd worden gedurende de looptijd van de ontwikkeling.

Ruimtelijk beleid, grondbeleid en de regierol van de gemeenten
Voor het opstellen van een ontwikkelstrategie zijn ruimtelijk beleid en grondbeleid van belang als ook de regierol die de gemeente wil vervullen. Het gaat daarbij vaak om willen en kunnen. Voor wat betreft het laatste aspect zijn de voorwaarden voor ontwikkeling van Bleizo-West gunstig. De gemeenten hebben immers alle grond in handen en deze zijn vrij van bebouwing. Daarnaast zijn er rond het gebied relatief weinig eigenaren, wat de participatie vereenvoudigt.

Wanneer de gemeenten kiezen voor een gemixt gebied met wonen, dan moeten de aspecten die wonen met zich mee brengen voor de omgeving goed in kaart worden gebracht. Bovendien is een nieuw bestemmingsplan/omgevingsplan vereist. Zoals bekend is de druk op de ontsluitingswegen daarin belangrijk evenals de cumulatieve geluidseffecten.

Er is dus zeker wat te kiezen; de gemeenten samen kunnen een actieve rol spelen in de ontwikkeling en ook het tempo hierin beïnvloeden, zo niet bepalen. Vanuit de grondexploitatie kan net als in de ontwikkeling van het bedrijventerrein gekozen worden voor een leidende positie in de hoofdstructuur en kunnen marktpartijen geselecteerd worden om het gebied (stap-voor-stap) tot ontwikkeling te brengen.

Alles in 1 hand: de grondexploitatie
Vanuit het aspect van ontwikkeling en grondexploitatie is een groot voordeel, dat de gemeenten al een samenwerkingsverband hebben waar binnen een gemeenschappelijke grondexploitatie wordt gevoerd. Voor wat betreft de gebiedsontwikkeling zijn er veel vrijheidsgraden om de ontwikkeling te starten en te initiëren, zowel met permanent als met tijdelijk programma. Ook kan de gemeente omliggende percelen hierbij betrekken, wat vooral kansen

biedt voor werken aan het station en de realisatie van een mobiliteitshub, waarbij parkeren voor reizigers en nieuwe bewoners van het gebied gecombineerd kunnen worden.

Ontwikkelen en realiseren met de markt
Vanuit de beschreven uitgangspositie van een bestaande grondexploitatie, alle gronden in eigendom bij de gemeenten en een bestaande samenwerking, ligt het voor de hand dat de gemeenten de regie nemen in de ontwikkeling. Uiteraard is het belangrijk samen met de markt na te denken over de nieuwe woon- en werkmilieus en wat dit qua vastgoedprogramma vraagt. De gemeenten hebben de mogelijkheid zelf nu daarvoor de kaders ruimtelijk en inhoudelijk vast te leggen en per zone of vlek een programma van eisen op te stellen. Hiervoor kan dan samenwerking met marktpartijen worden aangegaan met een partnerselectie of tender. De markt kan dan worden uitgedaagd om binnen wensen en eisen van de gemeenten een passend en innovatief antwoord te vinden op de woon- en werkmilieus. Goede samenwerking in een deelplan kan mogelijk worden voortgezet in een opvolgend deelplan. Voor een werkmilieu-ontwikkeling kunnen andere partijen worden gevraagd dan wanneer een vlek puur woningbouw behelst. Wanneer de gemeente de regie neemt op de aanleg/ontwerp van de hoofdstructuur kan (letterlijk) langs deze lijnen de uitwerking door de markt plaatsvinden. Op meerdere plekken in het gebied starten is dan mogelijk. Daarmee kan snelheid gemaakt worden en gefaseerd ontwikkeld.

De gebiedsontwikkeling organiseren in vergaande samenwerking met de markt ligt vanuit de diverse opgaven, een noord- en zuidgebied en de scope van de looptijd minder voor de hand. Indien de gemeenten er de voorkeur aan geven meer aan de marktpartijen over te laten (bijv. met het oog op inzet van eigen menskracht en middelen), dan is het advies om marktpartijen bij het goed realiseren van deelplannen een vervolg in het vooruitzicht te stellen. Dan groei je toe naar vaste partners, maar wel op basis van bewezen kwaliteit. De uitwerking van dergelijke samenwerkingsmodellen kunnen in de volgende fase gelijk op gaan met de ruimtelijke planuitwerking.

Voor kostenverhaal ook breder kijken: schaalniveaus
Het verrekenen van kosten voor nieuwe openbare ruimte of voorzieningen zoals parkeren is een belangrijk aandachtspunt bij ontwikkelstrategieën bij gebiedsontwikkeling. Het kostenverhaal voor Bleizo-West is in principe automatisch verzekerd doordat de gemeenten hun eigen grondexploitatie voeren. Indien de ruimtelijke visie echter een groter gebied bestrijkt, dan is het goed nu al na te denken over de verrekening van bijvoorbeeld bovenwijkse of bovenplanse investeringen. Wanneer op termijn (delen van) Lansinghage gaan transformeren dan profiteren de transformaties op perceelniveau van de investeringen in en rond het station (en mogelijk ook van de nieuwe ontsluitingswegen er naartoe óf de aanpassing van de huidige windturbines). Nu al nadenken over financiële verrekening maakt het mogelijk daar nu ook al een kader voor het kostenverhaal voor te maken.

Anderzijds moet ook goed onderzocht worden, of investeringen die in het gebied worden gedaan niet een bovenplans karakter hebben. Dat zou bijvoorbeeld kunnen bij de mobiliteitshub. Deze investeringen zouden dan niet alleen verhaald hoeven worden op ontwikkelingen in het plangebied, maar ook er buiten.

Offensief of defensief: voorinvesteren kan, maar heeft een risico
Het activeren van de nieuwe grondexploitatie maakt het ook mogelijk voorinvesteringen te doen en deze te financieren vanuit de grondexploitatie. Er kan bijvoorbeeld al gewerkt worden aan het ruimtelijk raamwerk en kunnen de investeringen om de A12 te overkluizen/groen in te pakken vooruitlopen op vastgoedontwikkeling. Een meer offensieve investeringsstrategie is mogelijk o.a. omdat nu de financieringsrente onder de inflatie ligt. Hierdoor zijn investeringen nu financieel lonend.

In een meer voorzichtige financiële strategie zou je ook stap voor stap velden tot ontwikkeling kunnen brengen en op basis van het positieve saldo per veld “kunnen sparen“ en in tweede fase met dit geld investeringen kunnen doen in de hoofdstructuur en het afschermen en overkluizen van de A12.

De businesscase biedt een solide basis voor ontwikkeling en houdt rekening met maatregelen rond geluid en overlast van de A12 en de HSL. Niet uitgesloten is dat de ambities rond overkluizing en inpakken van deze infrastructuur in de uitwerking toeneemt, wat ook meer investeringen vraagt. Daarbij zou dan vooral bezien moeten worden hoe andere overheden (provincie en Rijk) bij kunnen dragen aan het versterken van de leef- en verblijfskwaliteit van dit gebied.

Een robuust en flexibel raamwerk: zowel ruimtelijk als financieel
Een belangrijke afweging bij de financiële investeringsstrategie is uiteraard het feit dat er al een aanzienlijke boekwaarde aanwezig is, doordat de gronden in het verleden al zijn verworven. Het is nu nog niet helemaal bekend hoe groot de voorinvesteringen precies zijn en wat de terugverdientijd is met het oog op eventuele schommelingen in de markt. De ontwikkeling van de dergelijke groot programma aan wonen en werken gaat immers groot aantal jaren duren. Het is dan ook belangrijk naast ruimtelijk ook financieel een raamwerk te hebben dat robuust is en enigermate flexibel.

Vanuit dat perspectief is het ook belangrijk dat zowel aan de noord- als aan de zuidkant er een mix van wonen en werken komt. Wanneer de mate van mixen kan variëren in de toekomst, dan kan op basis van ervaringen het juiste evenwicht gevonden worden. Hierdoor kan met name in de zoektocht naar nieuwe succesvolle woon-werkmilieus op een meer organische manier ontwikkeld worden.

Mobiliteit als kans voor optimalisatie
Een belangrijk element in de totale ontwikkeling is de mobiliteitstransitie. Het gaat dan met name over de groei van het gebruik van OV en dat van deelauto’s in relatie tot het afnemend eigen autogebruik. Ook hier is flexibiliteit van belang. Het parkeren en delen van auto’s in combinatue met een gemengd woon- werkebied rond het station is kansrijk. Zo kan een mobiliteitshub rond het station worden gerealiseerd, die kan groeien naarmate het gebruik toe neemt. Zowel voor forenzen als bewoners in het gebied. Door slim rekening te houden met ruimtegebruik van auto’s in openbare ruimten en in gebouwde voorzieningen kan worden ingespeeld op de snelheid van de transitie maar ook op de uitkomst ervan. We weten immers nog niet naar welke parkeernorm we over pakweg 15 jaar gaan. Wanneer de gebiedsontwikkeling hier robuust voor is, kan de ontwikkeling van de wijk gelijk op gaan met de transitie van mobiliteit. Vooral bovengrondse parkeervoorzieningen die kunnen worden op- en afgeschaald zijn daarin cruciaal.

De investeringen in parkeren en deelmobiliteit zijn relatief hoog en daarmee een belangrijke kostenpost voor de grondexploitatie. Mobiliteit is ook daarin dus een belangrijke schakel. Het kunnen uitruilen van kosten en investeringen tussen bijvoorbeeld het bouwen van parkeerplaatsen en het neerzetten van deelauto’s is dus ook onderdeel van de flexibiliteit in de strategie. In toenemende mate zie je in binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen mobiliteitsbedrijven ontstaan, die zowel investeren in gebouwd parkeren als in deelauto’s, scooters en fietsen. Het mobiliteitsbedrijf bepaalt (door de tijd) steeds aan welke mix behoefte is en zet steeds het geld dat met gronduitgifte wordt verdiend (of wordt verkregen uit mobiliteitsbijdragen) anders in. Zo groeit het concept en aanbod mee met de vraag.

Collectieve opgaven vragen om gebiedsmanagement in de exploitatie- en beheerfase
In de gebiedsontwikkeling zijn er tal van nieuwe opgaven waarin waardecreatie belangrijk is en die zich met name in de exploitatiefase manifesteren, nadat het gebied tot ontwikkeling is gekomen. Denk daarbij aan het opwekken van energie, deelmobiliteit en een interessante mix van functies in het gebied. Een vorm van collectief gebiedsmanagement is daarbij een belangrijke voorwaarde voor waardebehoud, maar ook voor de sturing van op de juiste functies.

Ondersteunende functies en voorzieningen kunnen dan financieel gedragen worden door alle bedrijven en parkmanagement houdt kwaliteit op orde. Maar zeker net zo belangrijk is de inhoudelijke sturing op de bedrijven en soort bedrijvigheid die nodig is om elkaar aan te vullen en in de mix te komen tot innovatie, productontwikkeling en versterking van het gebied. Juist nu, aan het begin kan de gemeente daar invloed op uit oefenen en door het grondbezit kan een collectieve organisatie eenvoudig worden opgezet. Dat geeft een voorsprong ten opzichte van binnenstedelijke ontwikkelingen waarbij dit met meerdere eigenaren vaak moeilijker realiseerbaar is, maar net zo noodzakelijk.

CONCLUSIE EN VERVOLG

Dit ontwikkelperspectief laat zien dat een realistisch en haalbaar concept van een gemixt woon/werkmilieu mogelijk is op Bleizo-West. PROEFtuin Bleizo geeft de ingrediënten voor een concept waar innovatie, voedsel en groen elkaar ontmoeten. En een ruimtelijk raamwerk waar in een groene en stedelijke setting gewoond, gewerkt en verbleven kan worden door verschillende doelgroepen. Met een goed functionerend station als eye-catcher, een letterlijke poort naar de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en unieke woon- en werkkwaliteit voor deze plek. De locatie is daarmee kansrijk en biedt ook belangrijke uitdagingen. Dit vraagt voor het vervolg aandacht voor de volgende onderwerpen.

Regionale afweging nodig voor een daadkrachtige ontwikkeling van Bleizo-West
Het ontwikkelperspectief laat zien dat PROEFtuin Bleizo een aantrekkelijke woon- en werkomgeving kan worden, waarmee maximaal wordt bijgedragen aan de vervoerwaarde. De beoogde ontwikkeling van Bleizo-West geeft op dit moment gedeeltelijk invulling aan het provinciale beleid.

Keuzes binnen het provinciaal beleid zijn noodzakelijk voor een daadkrachtige ontwikkeling van Bleizo-West. Deze regionale afweging kan op basis van het geschetste perspectief gemaakt worden. Het bestuurlijk gesprek tussen gemeente Lansingerland en Zoetermeer en de provincie/ MRDH hierover kan en moet gevoerd worden.

Ontwikkel- en marktstrategie als vervolgstap
Het ontwikkelperspectief geeft een bandbreedte en invulling weer van het wonen, werken en voorzieningenprogramma voor PROEFtuin Bleizo. Het is belangrijk in de vervolgstap om dit nu verder te concretiseren door het betrekken van de stakeholders bij de verdere uitwerking. Daarnaast is een aanzet voor een ontwikkelstrategie gepresenteerd. Dit vraagt keuzes over rolneming van de twee gemeenten, de organisatie van het project, strategie rond financiering en bekostiging, een jurdisch-planologische strategie en marktstrategie voor deze gebiedsontwikkeling. Dit moet verder worden uitgewerkt in een ontwikkel- en marktstrategie.

Bereikbaarheid & mobiliteit
In de uitwerking moet worden geborgd dat ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de OV-knoop bijdragen aan het verzilveren van de vervoerwaarde (hogere dichtheden, mix van wonen en niet-wonen, een uitnodigende openbare ruimte met verblijfskwaliteit en last but not least: een ambitieuze mobiliteits- en parkeerstrategie met o.a. sturende parkeernormen, parkeerhubs en gereguleerd parkeren). Ook is duidelijk geworden dat de bereikbaarheid met de auto van het gebied in de huidige situatie al onder druk staat. Hierover moet met de wegbeheerders het gesprek gevoerd worden. Dit moet leiden tot oplossingen voor het bereikbaarheidsvraagstuk dat ook bij autonome ontwikkeling zonder PROEFtuin Bleizo zal ontstaan.

Ruimtelijke voorwaarden & milieuonderzoek
Het ontwikkelperspectief presenteert een robuust en adaptief ruimtelijk raamwerk met principes voor de gebiedsontwikkeling. Het is belangrijk preciezer te kijken naar een aantal milieueffecten – zoals het cumulatieve geluidseffect van snelweg, HSL en bestaande windmolens. Ook zal preciezer gekeken moeten worden naar bouwhoogtes en stedenbouwkundige opbouw van de deelgebieden. Ook een stedenbouwkundig en civieltechnisch meer uitgewerkte inpassing van de grote investeringen zoals de geluidswerende bebouwing met een dakpark langs en de brug over de A12 zijn belangrijk voor het vervolg.

Bouwen aan netwerk en samenwerking
Wonen en werken in PROEFtuin Bleizo is kansrijk, maar vraagt groot commitment van publieke en private partijen in de omgeving en regio. Het bouwen aan samenwerking met deze partijen in een vroeg stadium van de ontwikkeling is daarom belangrijk. Het inzetten van relevante stakeholders en het bedrijfsleven is ook nodig om letterlijk 'leven' in het gebied te blazen door middel van placemaking. Dit gaat helpen om het gewenste profiel en identiteit van het gebied direct zichtbaar te maken en daarmee het adaptieve ontwikkelproces op gang te krijgen.

Tot slot
Dit ontwikkelperspectief en aanzet voor de ontwikkelstrategie vormen de eerste stap om te komen tot ontwikkeling van Bleizo-West. Op basis van bovenstaande vervolgstappen, kan worden toegewerkt naar een volgend besluit met een ontwikkel- en marktstrategie om daadwerkelijk tot ontwikkeling over te gaan, een aangescherpte business case, ruimtelijke randvoorwaarden en het starten van juridisch planologische procedures zoals een milieu-effect rapportage. Laat PROEF-tuin Bleizo ook in dit vervolgproces al tot uiting komen. Een werkwijze die inzet op 'learning by doing' en waar vindingrijke initiatieven worden omarmd.



Station Lansingerland-Zoetermeer

Colofon

Opdrachtgevers: Gemeente Lansingerland en Gemeente Zoetermeer.

In het traject is gesproken met o.a. een aantal (vertegenwoordigers van) bedrijven uit de omgeving, woningcorporaties, MRDH, provincie en onderwijsinstellingen.

APPM
+31 23 562 16 30
info@appm.nl
www.appm.nl

Janneke van den Oever
Frank van Vliet
Nana Koolstra

BURA urbanism
+31 20 7372085
info@bura.city
www.bura.city

Floris van der Zee
Jordy Stamps
Basia van Rijt
Margaux Demange

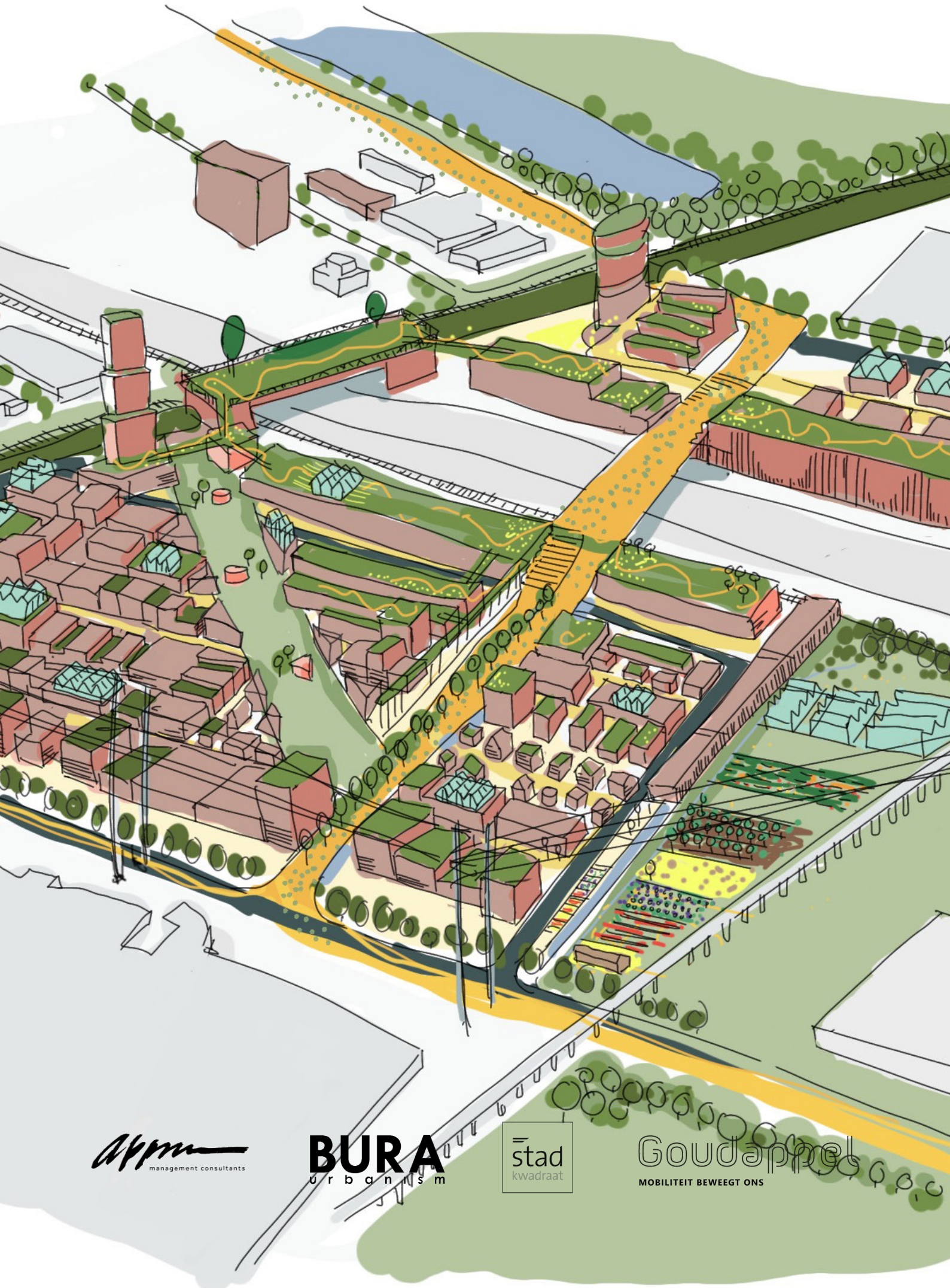
Stadkwardraat BV
+31 30 600 10 10
info@stadkwadraat.nl
www.stadkwadraat.nl

Theo Stauttener
Edwin Quartel

Goudappel
+31 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

Christiaan Kwantes
Dennis Roelofsen

Disclaimer
Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder naam- en bronvermelding. Dit document betreft een ontwikkelvisie waarbij geen rechten aan kaarten en dergelijke kunnen worden ontleend. Het consortium heeft getracht de gebruikte bronnen zorgvuldig te vermelden en auteursrechten te respecteren. Mocht in dit document iets niet juist zijn vermeld, dan kunt u dat ons laten weten, zodat alsnog de juist bronvermelding kan worden opgenomen.



management consultants

BURA urbanism

stad kwadraat

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS