



RAPPORT

Ontwikkeling Bleizo West

Gemeente Lansingerland, gemeente Zoetermeer

Colofon

Datum:

1 november 2019

Opdrachtgever:

Gemeente Lansingerland, gemeente Zoetermeer

Auteurs:

Michiel Cappendijk

Edgar Wever

Robert Siersma

Jan Willem de Kleuver

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1 Achtergrond	5
1.2 Aanpak en verantwoording	6
1.3 Opbouw van dit rapport	6
2. Ontwikkelopties Bleizo-West	7
2.1 Bestaand plan; bedrijventerrein, leisure, kantoren	7
2.2 Alternatief plan; wonen, voorzieningen en overig	8
3. Contexten en alternatieven	9
3.1 Toelichting	9
4. Context Openbaar vervoer en bereikbaarheid	10
4.1 Analyse	10
4.2 Onderzoeksvragen	11
4.3 Conclusie	18
5. Context Ondernemen	19
5.1 Analyse	19
5.2 Onderzoeksvragen	19
5.3 conclusie	24
6. Context verstedelijking	25
6.1 Analyse	25
6.2 Onderzoeksvragen	26
6.3 Conclusie	32
7. Context Duurzaamheid	33
7.1 Analyse	33
7.2 Onderzoeksvragen	33
7.3 Conclusie	38
8. Context Woningbouw	39
8.1 Analyse	39
8.2 Onderzoeksvragen	41
8.3 Conclusie	43
9. Context Financiën	44
9.1 Analyse	44
9.2 Onderzoeksvragen	44
9.3 Conclusies	52
10. Conclusies	53
10.1 Over bestaand programma	53
10.2 Over logistiek bedrijventerrein	53
10.3 Over woningbouw met voorzieningen	53
10.4 Aanvullende observaties	54
10.5 Slotconclusie	55

11. Bestuurlijk advies	56
11.1 Uitwerken woningbouwoptie, marktonderzoek bestaand programma	56
11.2 Processtappen	56
Literatuurlijst	57
Bijlagen	59
1. Interviews en werksessies	59
2. Toelichtende tabellen en figuren context Financiën	60



1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Sinds 2008 werken de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer samen aan de gebiedsontwikkeling Bleizo. Dit doen zij middels de Gemeenschappelijke Regeling Bleizo (GR Bleizo), een zelfstandig bestuursorgaan waarin beide gemeenten voor 50% deelnemen. Op basis van de besluitvorming door de raden van Lansingerland en Zoetermeer in 2008 en 2014 wordt het gebied ontwikkeld in samenhang met de Vervoersknoop Bleizo en richt de ontwikkeling zich op bedrijven, kantoren, horeca, voorzieningen en leisure. De ontwikkeling van het gebied is in elk geval door de economische crisis getemporiseerd.

In de afgelopen jaren heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan die van invloed zijn op het gebied en waarvan afgewogen dient te worden of en op welke wijze deze vertaald worden naar een actuele ontwikkelingsopgave voor Bleizo. Deze ontwikkelingen betreffen onder andere het beleid en verkenningen naar verstedelijking in Zuid-Holland, de ontwikkeling van regionaal hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), regionale woningmarktafspraken, duurzame energiebronnen, versterking van de logistieke Hotspot A12 Corridor, versterking van Greenport West-Holland en de vertaling van maatschappelijke opgaven naar een ruimtelijke gebiedsagenda. Bovendien is het station Lansingerland-Zoetermeer sinds december 2018 in gebruik en sinds het voorjaar van 2019 is de Vervoersknoop Bleizo volledig operationeel.

In 2018 zijn eerste verkenningen naar mogelijkheden voor woningbouw uitgevoerd, dit naar aanleiding van een verzoek van een marktpartij of ontwikkeling van wonen op Bleizo-West mogelijk is. Daarnaast is het gebied Bleizo-West vanuit de samenwerking Corridor A12 aangewezen als te onderzoeken gebied waarvoor een ontwikkelvisie opgesteld wordt waarin logistiek geen of een beperkte rol speelt. Hierop is een stedenbouwkundige verkenning gedaan. Bij de bespreking hiervan hebben de colleges van de gemeente Lansingerland en van Zoetermeer gezamenlijk vastgesteld dat de ontwikkelopgave een majeure en strategisch vraagstuk betreft. Geconstateerd is dat er veel contexten zijn en dat meer inzicht vereist is om tot een afgewogen besluitvorming te komen.



Het hoofddoel van deze bestuurlijke opdracht is het verkrijgen van het benodigde inzicht in de verschillende contexten die spelen rondom de keuze voor het wel of niet actualiseren van de ontwikkelingsopgave voor het te ontwikkelen gebied Bleizo-West. Deze inzichten zijn onderdeel van het besluitvormingsproces om te komen tot een bestuurlijk oordeel over deze ontwikkelopgave. Dit roept de vraag op of het gebied als (overwegend) woningbouwgebied ontwikkeld moet worden of dat de ontwikkelingsopgave zich blijft richten op een programmering met bedrijven, kantoren, horeca, voorzieningen en leisure.

Ter ondersteuning van deze afweging zijn bij elke context onderzoeksvragen gesteld die beantwoord dienen te worden. Deze onderzoeksvragen en de beantwoording daarvan komen terug in dit rapport.



1.2 Aanpak en verantwoording

Voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen en het beoordelen van de ontwikkelrichtingen voor Bleizo-West heeft Twynstra Gudde gebruik gemaakt van 'bronnen-triangulatie'. Het houdt in dat de centrale onderzoeksvragen zijn beantwoord op basis van meerdere bronnen. Hiertoe zijn de volgende onderzoeksmethoden ingezet:

1. Documentstudie (zie Literatuurlijst)
2. Verduidelijkende gesprekken met beleidsmedewerkers en bestuurders van beide gemeenten
3. Interviews met relevante externe stakeholders
4. Een werksessie met de provincie Zuid-Holland

In bijlage 1 is een volledige lijst terug te vinden van alle geïnterviewde personen

1.3 Opbouw van dit rapport

In hoofdstuk 2 beschrijven we eerst de ontwikkelrichtingen (alternatieven) voor Bleizo-West die als basis dienen voor de beoordeling op de zes contexten.

In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven op de wijze van beantwoorden van de onderzoeksvragen en in bijzonder op de wijze van visualisaties.

In de hoofdstukken 4 tot en met 9 worden per context antwoord gegeven op de specifieke onderzoeksvragen die zijn gesteld. Verder wordt per context aangegeven hoe de 2 ontwikkelrichtingen scoren op bijdragen aan de context en op haalbaarheid.

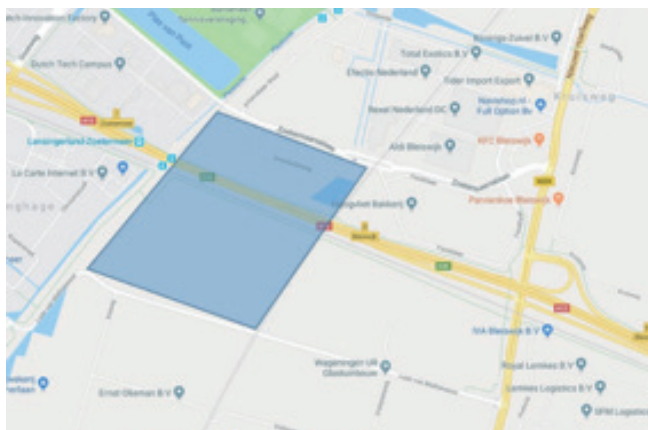
In hoofdstuk 10 worden conclusies getrokken door de scores van de ontwikkelrichtingen op de zes contexten over elkaar heen te leggen

In hoofdstuk 11 tenslotte hebben wij onze conclusies vertaald in een bestuurlijk advies.

2. Ontwikkelopties Bleizo-West

Er worden in het onderzoek 2 hoofdalternatieven voor Bleizo-West tegen elkaar afgezet:

- Het bestaande plan conform de programmatische opdracht van de gemeenschappelijke regeling dat zich richt op bedrijven, kantoren, horeca, voorzieningen en leisure
- Een plan met woningen, aangevuld met voorzieningen en mogelijk overige functies



Onderzoeksgebied Bleizo-West

2.1 Bestaand plan; bedrijventerrein, leisure, kantoren

Het bestaande plan is beschreven in het document 'Landschap als Podium' en in 2013 geactualiseerd in het rapport 'Ontwikkeling Bleizo - Van plan naar strategie'. Deze documenten zijn door de gemeenteraden vastgesteld. In het bestaande plan is een concentratie van voorzieningen als kantoren en recreatie rond de vervoersknoop gesitueerd. De rest van het gebied biedt mogelijkheden voor andere vormen van bedrijvigheid en initiatieven uit de vrijetijdssector. In het bestaande plan is geen ruimte voor de functie wonen. Het bestaande plan wordt uitgevoerd binnen de gemeenschappelijke regelingen Bleizo en Hoefweg.

In de grondexploitatie Bleizo is de programmatische opgave voor Bleizo als volgt vertaald:

- De realisatie van een multimodaal vervoersknooppunt.
- De ontwikkeling van een modern gemengd bedrijventerrein.
- De ontwikkeling van een complex van unieke leisurevoorzieningen, passend bij het thema Zoetermeer Leisurestad en in samenhang met de ontwikkeling van het Van Tuylpark, uitgroeiend naar een hoogwaardig nationaal vrijetijdscentrum in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag.
- Het ontwikkelen van een moderne kleinschalige kantorenlocatie met kantoren en kantoorachtige bedrijven en voorzieningen.
- In de grondexploitatie Hoefweg wordt aangegeven dat de programmatische opgave regulier bedrijventerrein is.

Op basis van de gesprekken die zijn gevoerd onderscheiden we twee mogelijke hoofdrichtingen voor een invulling als bedrijventerrein. Deze beide richtingen nemen we in hoofdstuk 3 mee in de analyse van de contexten. Deze hoofdrichtingen zijn de ontwikkeling als een:

1. Modern gemengd bedrijventerrein met kantoren, kantoorachtige functies, horeca en daaromheen leisurevoorzieningen. Dit sluit aan bij de huidige beoogde invulling van de grondexploitatie. Deze ontwikkelrichting is in de visualisaties van dit rapport steeds aangeduid met de volgende figuur;



Impressie stedelijk knoop Bleizo (bron masterplan Bleizo 2010)

2. Logistiek bedrijventerrein met een modern distributiecentra. Dit sluit aan bij de bedrijvigheid in de directe omgeving (Hello Fresh, Hoogvliet) en wordt mede ingegeven vanuit de actuele vraag vanuit de markt (denk aan de aangekondigde vestiging van Zalando). Deze ontwikkelrichting is in de visualisaties van dit rapport steeds aangeduid met de volgende figuur;



2.2 Alternatief plan; wonen, voorzieningen en overig

In het alternatieve plan worden op basis van een verkenning naar woningbouw (zie kader) 3.000 tot 4.000 woningen gesitueerd nabij het vervoersknooppunt, gemengd met voorzieningen en bedrijvigheid. Er is ook nog veel open in het alternatieve plan en flexibiliteit is nu nog het uitgangspunt voor deze ontwikkeling. Flexibiliteit ten aanzien van de mate van woningbouw, vrijetijds- en overige voorzieningen, bedrijvigheid en andere denkbare functies, met mogelijkheden voor zowel groot als klein ruimtegebruik én in verschillende dichtheden. Binnen het alternatieve plan is geen ruimte meer voor grootschalige logistiek. Het alternatief plan heeft nog geen bestuurlijke of wettelijke status.

Deze ontwikkelrichting is in de visualisaties van dit rapport steeds aangeduid met de volgende figuur;



Verkenning naar woningbouw (KuiperCompagnons)

In 2018 hebben de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer een verkenning naar een woningbouwontwikkeling in het gebied laten uitvoeren door het bureau KuiperCompagnons. In deze verkenning zijn drie varianten voor woningbouw onderzocht en dit heeft geresulteerd in een programmatisch en stedenbouwkundig beeld van de mogelijke ontwikkeling van het gebied. Dit beeld betreft een compacte hoogstedelijke ontwikkeling met 3.000 tot 4.000 woningen als zelfstandig woongebied met eigen voorzieningen, geconcentreerd rondom de Vervoersknoop Bleizo en gecombineerd met andere functies zoals leisure, bedrijven en voorzieningen in de verder van de vervoersknoop gelegen flanken van het gebied. Voor de toets of het gebied wel of niet als woningbouwlocatie ontwikkeld dient te worden, vormt het resultaat van de verkenning van KuiperCompagnons als referentie. De vraag is hoe een woningbouwontwikkeling in deze richting zich verhoudt tot de verschillende contexten. De inventarisatie kan ook leiden tot inzichten voor bijstelling van het programmatische en stedenbouwkundige beeld van een woningbouwontwikkeling.



Impressie plan met woningbouw, bron bijzonder Bleizo, 2018

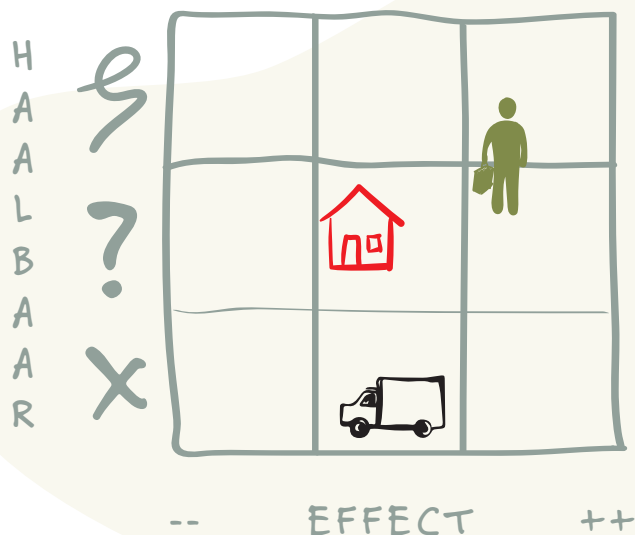
3. Contexten en alternatieven

3.1 Toelichting

In de hierna volgende hoofdstukken gaan we afzonderlijk in op alle contexten. Elke paragraaf is opgebouwd uit drie secties:

- Analyse. In deze paragraaf wordt ingegaan op gemaakte afspraken en kaders, actuele ontwikkelingen en de belangrijkste stakeholders per context.
- Onderzoeksvragen. In dit deel worden de onderzoeksvragen uit de bestuurlijke opdracht beantwoord.
- Conclusie ontwikkelrichtingen. Tot slot worden de ontwikkelrichtingen beoordeeld op de hun bijdrage aan de context en op basis van haalbaarheid.

Bij alle contexten speelt steeds de vraag in hoeverre de ontwikkelrichtingen uit hoofdstuk 2 bijdragen aan de betreffende context. Bijvoorbeeld; hoe draagt het huidige plan (werken/leisure etc) of het alternatieve plan (met woningbouw) bij aan de context Openbaar vervoer en bereikbaarheid. Deze vraag (en onderliggende deelvragen) beantwoorden we steeds in tekst en in beeld. Qua beeld gebruiken we daarbij steeds de volgende figuur:



- = WONINGBOUW
- = KANTOOR/LEISURE
- = LOGISTIEK

Op de horizontale as ('Effect') wordt aangegeven in hoeverre de 3 mogelijke ontwikkelrichtingen bijdragen aan een context (zowel in totaal als op het niveau van deelvragen), waarbij ++ staat voor een positieve bijdrage en - - voor een minimale (of laagste) bijdrage.

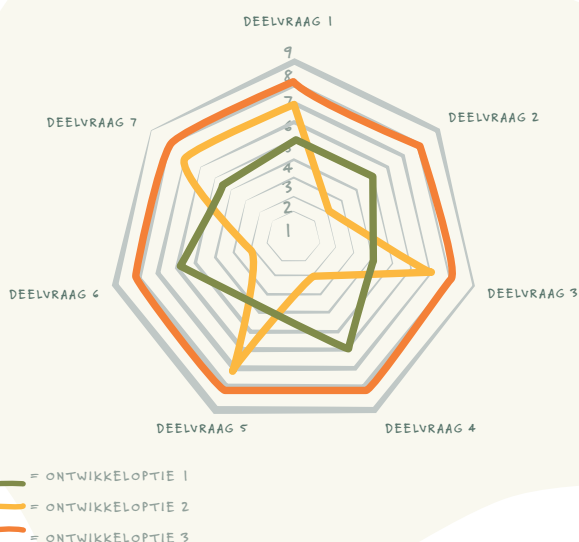
Op de verticale as hebben we verder gekeken naar de haalbaarheid waarbij we 3 scores onderscheiden:

Het teken houdt in dat er vanuit dit context gezien er geen grote issues spelen die de haalbaarheid van de betreffende ontwikkelrichting in de weg staan.

Het houdt in dat er wel issues spelen op het gebied van haalbaarheid en dat haalbaarheid mogelijk is onder voorwaarden

Het houdt in dat de haalbaarheid van een ontwikkelrichting vanuit een context gezien laag is vanwege grote issues die spelen (breekpunt).

CONTEXT VOORBEELD



Bij de conclusie aan het eind van elk hoofdstuk wordt nog een spindigram toegevoegd. Op basis daarvan wordt de variatie per deel deelvraag duidelijk. Scoort een ontwikkeloptie voor de hele context bijvoorbeeld gemiddeld een 5 doordat deze op één deelvraag heel goed en op een andere deelvraag heel slecht scoort, of doordat deze op alle deelvragen ook gemiddeld een 5 scoort. In het spindigram scores ontwikkeloptie 1 en 2 gemiddeld allebei een vijf, maar de variatie is bij ontwikkeloptie 1 veel groter.

4. Context Openbaar vervoer en bereikbaarheid

4.1 Analyse

Afspraken en kaders

De context openbaar vervoer en bereikbaarheid gaat binnen deze bestuurlijke opdracht met name over de ontwikkeling van de vervoersknoop Bleizo en een mogelijke opwaardering van de ZoRo-Lijn. De ontwikkelopties zijn onderscheidend in het aantal en type reizigers die gebruik maken van de vervoersknoop Bleizo. Afhankelijk van deze vervoerswaarde kan ook de bediening van het station Lansingerland-Zoetermeer worden aangepast, dit geldt ook voor het station van de RandstadRail.

In de bedieningsovereenkomst Bleizo zijn door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de MRDH, de Nederlandse Spoorwegen en de GR Bleizo afspraken gemaakt over de investeringen, exploitatiebijdrage en bediening van het station. Er zijn echter geen afspraken gemaakt over de hoogte en type van vervoerswaarde dat gewenst is voor een bepaalde bediening. Het station Lansingerland-Zoetermeer is opgenomen in de hoofdtrainnetconcessie 2015-2025.

Na 2025 moeten er nieuwe afspraken worden gemaakt. Gezien de investeringen in het station is niet te verwachten dat Lansingerland-Zoetermeer niet meer opgenomen wordt.

Er zijn geen afspraken gemaakt over een mogelijke opwaardering van de ZoRo-Lijn. Bestuurlijk is afgesproken door de gemeente Zoetermeer, Lansingerland en de MRDH om een business case voor een opwaardering van de ZoRo-lijn op te stellen. Er is op dit moment géén regelgeving die effect heeft op de context Openbaar vervoer en Bereikbaarheid. In de toekomst zullen nieuwe concessies worden gegeven afhankelijk van de behoefte aan openbaar vervoer. Deze is mede afhankelijk van de verdere verstedelijking in dit gebied.



Figuur. Overzicht huidige situatie regionale/nationale bereikbaarheid gebied

Stakeholders

Beleidsafdelingen van overheden:

Dit betreffen de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer, Provincie Zuid-Holland, MRDH en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn deze overheden actief met het verbeteren van het mobiliteitssysteem voor de diverse schaalniveaus. De partijen werken individueel en gezamenlijk aan het verbeteren van mobiliteitssysteem voor het openbaar vervoer in de regio. Dit zijn ook de partijen die investeringen doen in nieuwe infrastructuur. Zo worden in het nationaal Toekomstbeeld Openbaar vervoer en de regionale werkplaats afspraken gemaakt over de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio. Het uitgangspunt voor verstedelijking hierin is het verdichten rondom multimodale knopen. Tot 2040 worden er 240.000 woningen bijgebouwd in de zuidelijk randstad. De vervoersknoop Bleizo wordt hier niet expliciet in genoemd, wel past het ontwikkelen van de knoop met woningbouw en/of kantoren in deze filosofie. De vervoersknoop Bleizo-West zou een toekomstige schakel kunnen zijn die bijdraagt aan de ambitie om te komen van OV verbindingen tussen steden naar een robuust OV netwerk van steden op Zuidvleugelniveau. De ontwikkeling van Bleizo-West is een eerste belangrijke stap en kan dienen als katalysator voor de bredere opgave op Zuidvleugelniveau.

Beheerders van het wegennet

Dit betreffen Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, gemeenten Lansingerland en Zoetermeer. Deze partijen zijn verantwoordelijk voor het in stand houden en verbeteren van de bereikbaarheid per weg op de diverse schaalniveaus rondom de vervoersknoop Bleizo.

Opdrachtgevers van openbaar vervoer

Dit betreffen MRDH, Provincie Zuid-Holland, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Openbaar vervoer exploitanten en infrastructuur beheerders. Deze opdrachtgevers van het openbaar vervoer hebben een grote invloed op de bediening van dit station, deze randstadrailhalte en de inrichting van het regionaal busnetwerk. Bij nieuwe concessies worden de afspraken herzien en voor een periode van 10 jaar vastgelegd. De concessieverleners in het openbaar vervoer hebben met de exploitanten afspraken gemaakt over de exploitatie van het nationaal en regionaal railvervoer en busvervoer. Deze exploitanten zijn verantwoordelijk voor de ontwikkelrichting van het openbaar vervoer.

4.2 Onderzoeksvragen

In de bestuurlijke opdracht zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

1. Hoe speelt de ontwikkeling van het gebied goed in op de aanwezige Vervoersknoop Bleizo en hoe draagt deze ontwikkeling bij tot een optimaal gebruik van de Vervoersknoop Bleizo als knooppunt in een uit te breiden regionaal OV-netwerk?
2. Hoe draagt de ontwikkeling van het gebied optimaal bij aan de beoogde groei van de vervoerswaarde, mede gericht op een toekomstbestendige exploitatie van het Station Lansingerland-Zoetermeer?
3. Hoe draagt de ontwikkeling van het gebied bij aan de benodigde groei van de vervoerswaarde met het oog op de opwaardering van de ZoRo-buslijn naar Lightrail?
4. Hoe verhoudt zich de bereikbaarheid van het gebied voor auto, fietser en voetganger tot de ontwikkelingspotentie en welke mogelijkheden zijn er om de bereikbaarheid te optimaliseren?

Voor het beantwoorden van vraag 1-3 is een nadere kwalitatieve analyse uitgevoerd naar het OV gebruik per ontwikkelvariant (zie kader).



Analyse openbaar vervoer gebruik per functie

Van vier type vullingen: logistiek, kantoren, woningen en leisure is een analyse gemaakt van de vervoervraag. Dit is gedaan op basis van expert inschattingen, interviews en rapportages over het gebied Bleizo. Daarnaast zijn er kentallen afgeleid vanuit het OViN over de jaren 2015-2017. OViN is het verplaatsingsonderzoek van Nederland wat door Rijkswaterstaat en het CBS jaarlijks wordt uit gevoerd. Vanuit dit onderzoek hebben wij kentallen berekend die op basis van stedelijkheidsklasse het aantal verplaatsingen per arbeidsplaats en inwoner weergeven. De waarden geven een globaal beeld van verschillende type vullingen van een gebied en zijn vooral geschikt voor de onderlinge vergelijking van de ontwikkelopties. Er is een inschatting gemaakt voor de extra vervoerwaarde die verschillende ontwikkelopties genereren voor station Lansingerland-Zoetermeer(trein) en een eventuele Zoro-lijn. Alle nieuwe trein verplaatsingen van het gebied zijn toegedeeld aan station Lansingerland-Zoetermeer. De bus, tram en metro verplaatsingen zijn gezamenlijk geanalyseerd. Deze zullen deels van lokaal OV gebruik maken, deels richting omliggende steden (Den Haag, Leiden, Rotterdam).

Logistiek

Bij een invulling met logistiek wordt weinig OV gebruik verwacht. Het aantal arbeidsplaatsen per km² is laag bij dit type vulling. Daarnaast kiest het publiek niet vaak voor het openbaar vervoer. Het zijn veelal laaggeschoolde arbeidskrachten, vaak uit de omgeving. Ook wordt er in ploegendienst gewerkt, op tijden waarop bij begin of einde van de shift geen (of weinig) OV meer rijdt. Daardoor zijn de fiets of auto de enige optie. Ook de OViN analyse laat dit zien. Per 100 arbeidsplaatsen in sub-urbaan gebied zijn er maar 6 verplaatsingen per trein, en 8 per bus- tram-metro per dag. Een goede verbinding kan bijdragen aan een verhoging van dit aantal, maar het zal laag blijven. Deze conclusie dat een logistieke vulling weinig doet voor de vervoerwaarde van de knoop komt overeen met de vervoersstudie van Prorail voor het huidige station (2006).

Kantoren

Van kantoren wordt een behoorlijk OV gebruik verwacht. Het aantal arbeidsplaatsen per km² ligt vrij hoog en het publiek is meer 'ov-minded'. Ook sluiten werktijden aan bij de tijden dat het openbaar vervoer rijdt. Doordat de autobereikbaarheid van de locatie zeer goed is zal deze stevig concurreren met het OV. Een mogelijk sturings-

mechanisme is de parkeernorm, of OV stimulatie via de werkgevers (bijv. via arbeidsvoorwaarden). Dat laatste is wel lastig af te dwingen. De OViN analyse laat zien dat 100 arbeidsplaatsen in een stedelijk gebied gemiddeld 30 bus-tram-metro verplaatsingen en 25 trein verplaatsingen genereren. Een goede bediening qua OV en beleid kunnen deze cijfers verhogen.

Het OV gebruik zal zich vooral in de ochtendspits (aankomsten) en de avondspits (vertrekken) concentreren. Over de dag zullen er zakelijke verplaatsingen gemaakt worden. De richting van de spits is tegen de richting aan die van een woongebied. In de avonden en weekenden zal er weinig gebruik gemaakt worden.

Woningen

Van de functie wonen wordt een behoorlijk OV gebruik verwacht. Ook is de verwachting dat de doelgroep vanwege het hoogstedelijk karakter van de woningbouw meer 'OV- minded' zal zijn en meer op de steden in de buurt georiënteerd zal zijn. Den Haag, Gouda en Utrecht zijn via het NS station goed te bereiken. Rotterdam nu met de bus, later mogelijk door de ZoRo metro. Als de woningen aansluiten bij publiek wat in de grote steden werkt (of daar anderszins een band mee heeft), zal het OV gebruik stijgen. Per 100 woningen in stedelijk gebied (met een woningbezetting van 2,2) worden per dag 50 trein en 50 bus-tram-metro verplaatsingen verwacht. Ook bij woningen zal het OV gebruik zich concentreren in de spitsen. Gedurende de avonden en weekenden zal er een laag gebruik zijn.

Leisure

Van leisure is het lastig om een inschatting te maken van het precieze OV aanbod. Dit hangt erg af van het type vrijetijdsbesteding dat gepland wordt. Daarnaast beschrijft het ProRail rapport (2006) dat "de ervaring leert dat bezoekers van attracties als zwembad, schaatsbaan en kanovrijver...vrijwel niet tot extra treingebruik leiden." Dit geldt waarschijnlijk ook voor bus, tram en metro. Omdat het leisure sterk van karakter kan verschillen is het niet mogelijk hier een OViN analyse voor te maken. Het OV gebruik van deze variant zal tot OV gebruik leiden op momenten dat het rustig is qua wonen en werken. In avonden, weekenden en vakanties zullen deze attracties vooral bezoekers trekken.

Onderwijsinstelling

Uit het interview met de HTM en RET bleek dat onderwijsinstelling (vooral MBO, HBO en universiteiten) voor een grote OV vervoerswaarde zorgen. Een school zou een mooie aanvulling kunnen zijn op een gebied met kantoren of woningen. Een school kent een behoorlijke spits aankomstpatroon doordat de lessen op gezette momenten van de dag beginnen.

Naast de analyse van de vervoersvraag van logistiek, kantoren, woningen en leisure is nog een aantal andere mogelijke functies naar voren gekomen in de (gesprekken) voor deze studie, zoals bijvoorbeeld een congrescentrum of zorginstelling. Uit het onderzoek is niet direct een grote kansrijkheid voor deze andere functies naar voren gekomen, ze kunnen echter ook niet volledig worden uitgesloten. Dit vraagt om nadere analyse naar marktbehoefte en effect op de vervoerswaarde.

Een aantal nadere opmerkingen

Tot slot enkele algemene opmerkingen naar aanleiding van de verkeerskundige analyse van de locatie:

- Het voedingsgebied van het station komt volgens ProRail (2006) neer op 2500m rond het station. Daarnaast concurreert station Lansingerland-Zoetermeer met station Zoetermeer Oost (1,6 km verderop). In de ProRail (2006) analyse wordt aangenomen dat alleen functies ten oosten van de Oostweg meetellen om vervoerswaarde te berekenen. Hierbij merken wij op dat de knooppuntfunctie van Bleizo-West – waarmee extra reizigers kunnen worden aangetrokken – een groter voedingsgebied dan 2.500 meter met zich meebrengt.
- De bereikbaarheid van het gebied is voor de auto zeer goed, zeker buiten de spits. Het OV concurrerender maken dan de auto lukt waarschijnlijk alleen voor reizen vanaf omgeving Bleizo naar stadscentra als Den Haag, Gouda, Rotterdam, of Utrecht. Voor reizen naar omliggende gebieden is de auto al snel een aantrekkelijke optie.
- De locatie zou als P&R locatie kunnen dienen voor Den Haag. Verkeer richting Den Haag kan hier de A12 af, en door met de trein. De files op de A12 richting Den Haag beginnen momenteel rondom Zoetermeer.

Op basis van de analyse (kader) is de onderstaande tabel afgeleid m.b.t. verplaatsingen van verschillende functies. Mede op basis van deze analyse worden de onderzoeksvragen in deze paragraaf verder beantwoord.

Type vulling	Inschatting verplaatsingen door nieuwe functies
Logistiek (laag sub-urbaan)	6 trein en 8 bus-tram-metro verplaatsingen per 100 arbeidsplaatsen per dag (OVIN)
Kantoren (stedelijk)	25 trein en 30 bus-tram-metro verplaatsingen per 100 arbeidsplaatsen per dag (OVIN)
Woningen (stedelijk)	50 trein en 50 bus-tram-metro verplaatsingen per 100 woningen (220 inwoners) per dag (OVIN)
Leisure	Niet in te schatten met OVIN. ProRail (2006): vrijwel geen extra treingebruik.
Onderwijsinstelling	Niet in te schatten met OVIN. Maar potentiële grote ov-magneten.

1. Hoe speelt de ontwikkeling van het gebied goed in op de aanwezige Vervoersknoop Bleizo en hoe draagt deze ontwikkeling bij tot een optimaal gebruik van de Vervoersknoop Bleizo als knooppunt in een uit te breiden regionaal OV-netwerk?

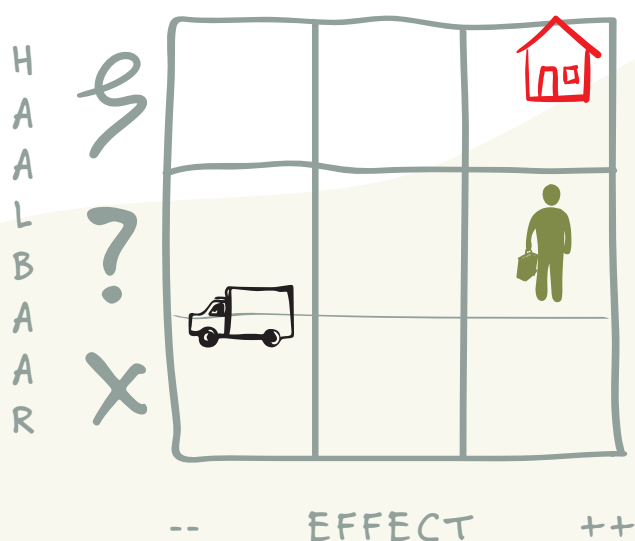
Zoals uit de analyse in het kader blijkt, draagt het toevoegen van een verstedelijkingsprogramma, zoals woningbouw, onderwijsinstellingen, kantoren en/of leisure positief bij aan de ontwikkeling van vervoersknoop Bleizo. Het verhoogt het aantal in- en uitstappers op de vervoersknoop en draagt bij aan de verbeterde exploitatie van het regionaal OV-netwerk. Dit geldt niet voor de ontwikkelrichting logistiek bedrijventerrein. Grootschalige logistiek op Bleizo-West heeft amper een effect op de ontwikkeling van vervoersknoop Bleizo en doet daarmee geen recht aan de OV-investeringen in het verleden.

In onderstaande figuur hebben we bevindingen vertaald in het beoordelingsfiguur (zie voor uitleg ook hoofdstuk 3) waarin op de horizontale as is aangegeven in hoeverre de 3 ontwikkelrichtingen bijdragen aan het optimaal gebruik van de vervoersknoop Bleizo. Op de verticale as is daarnaast aangegeven wat de haalbaarheid van de ontwikkelrichting is, gezien vanuit deze (deelvraag binnen de) context.

De conclusie is dat de ontwikkelrichting woningbouw zeer positief bijdraagt aan het optimaal gebruik van de

vervoersknoop en bovendien dat er geen issues spelen die de haalbaarheid vanuit deze context bezien in de weg zouden staan. De enige kanttekening die zou kunnen worden geplaatst, is dat in de beoordeling is uitgegaan van een hoogstedelijk plan met tenminste 3.000 tot 4.000 woningen. Bij lagere aantallen geldt natuurlijk dat de vervoerwaarde afneemt.

De ontwikkelrichting gemengd bedrijventerrein met kantoren, horeca en leisure scoort qua vervoerwaarde erg goed, maar kent een lagere score op haalbaarheid. De score 'onder voorwaarden' is ingegeven door het feit dat uit de interviews blijkt dat er twijfels bestaan over de economische haalbaarheid van grootschalige invulling met kantoren en leisure op deze locatie. Vanuit de expert-rol van TwynstraGudde worden deze twijfels bevestigd. Voor de ontwikkelrichting logistiek bedrijventerrein geldt dat er geen recht wordt gedaan aan de investeringen in het verleden in de vervoersknoop en deze richting zal niet goed vallen bij de opdrachtgevers en exploitanten van het openbaar vervoer. Daarom scoort de ontwikkelrichting ook slecht op haalbaarheid vanuit deze context gezien.



-  = WONINGBOUW
-  = KANTOOR/LEISURE
-  = LOGISTIEK

Effect

- ++ = POSITIEVE BIJDRAGE CONTEXT
- = GEEN / MINIMAAL BIJDRAGE CONTEXT

De ontwikkelrichtingen 'woningbouw' en 'kantoren en/of leisure' dragen positief bij aan de doorontwikkeling van vervoersknoop Bleizo. Een ontwikkelrichting als logistiek bedrijventerrein draagt niet bij aan de vervoersknoop Bleizo.

Haalbaarheid

- ☺ = HAALBAARHEID POSITIEF (GEEN ISSUES)
- ? = ONDER VOORWAARDEN
- X = HAALBAARHEID NEGATIEF (ISSUES/BREEKPUNT)

Vanuit de vervoersknoop gezien is de ontwikkelrichting woningbouw zeer haalbaar.

De ontwikkelrichting gemengd bedrijventerrein met kantoren, leisure, horeca is onder voorwaarden haalbaar, d.w.z. alleen als dit programma economisch gezien ook realistisch is. Hierover bestaan twijfels.

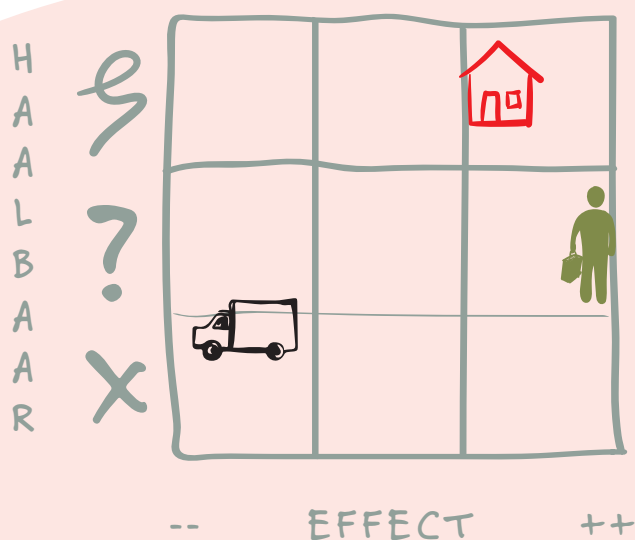
Grootschalige logistiek heeft amper een effect op de ontwikkeling van vervoersknoop Bleizo en doet daarmee geen recht aan de investeringen in het verleden.

2. Hoe draagt de ontwikkeling van het gebied optimaal bij aan de beoogde groei van de vervoerswaarde, mede gericht op een toekomstbestendige exploitatie van het Station Lansingerland-Zoetermeer?

Voor wat betreft de toekomstige exploitatie van het Station Lansingerland-Zoetermeer ontstaat een vergelijkbaar beeld voor de 3 ontwikkelrichtingen als voor de gehele vervoersknoop. Het toevoegen van een verstedelijkingsprogramma, zoals woningbouw, kantoren, bedrijvigheid en/of leisure draagt positief bij aan de beoogde groei van de vervoerswaarde. Het verhoogt het aantal in- en uitstappers op Station Lansingerland-Zoetermeer en draagt bij aan de verbeterde exploitatie van het regionaal OV- netwerk. Op termijn kan dit leiden tot een betere bediening van het station, maar ook andere externe factoren zijn hierop van invloed. Het realiseren van een tegenspits met een kantoren- en leisure-programma heeft mogelijk een nog positiever effect op de exploitatie. In de ochtend kan hierdoor een tegenspits uit de richting Den Haag op gang komen (en in de avond vice-versa) en

tegelijktijd kan dit druk op de verbinding Lansingerland-Den Haag in de ochtendspits verminderen, doordat reizigers vanuit Gouda uitstappen in Lansingerland-Zoetermeer.

Een programma met woningbouw is zeer haalbaar gezien vanuit de context van het station Lansingerland-Zoetermeer. Voor het gemengde bedrijventerrein met kantoren en leisure geldt dat er positieve bijdrage alleen wordt gehaald als een dergelijk programma ook wordt gerealiseerd. Grootschalige logistiek heeft amper een effect op de ontwikkeling van de exploitatie van Station Lansingerland-Zoetermeer. Wel blijft de bestaande functie van de overstap van het regionaal OV-netwerk en P+R van en naar het hoofdrailnet waarschijnlijk in stand. De inschatting is niet dat dit op (lange) termijn kan leiden tot sluiting van het station.



-  = WONINGBOUW
-  = KANTOOR/LEISURE
-  = LOGISTIEK

Effect

- ++ = POSITIEVE BIJDRAGE CONTEXT
- = GEEN / MINIMAAL BIJDRAGE CONTEXT

De ontwikkelrichtingen 'woningbouw' en 'kantoren en/of leisure' dragen positief bij aan de doorontwikkeling van vervoersknoop Bleizo. Het realiseren van een tegenspits door het realiseren van een kantoren en leisure-programma heeft mogelijk een nog positiever effect op de exploitatie. Een ontwikkelrichting als logistiek bedrijventerrein draagt niet bij aan de vervoersknoop Bleizo.

Haalbaarheid

- S = HAALBAARHEID POSITIEF (GEEN ISSUES)
- ? = ONDER VOORWAARDEN
- X = HAALBAARHEID NEGATIEF (ISSUES/BREEKPUNT)

Vanuit de vervoersknoop gezien is de ontwikkelrichting woningbouw zeer haalbaar.

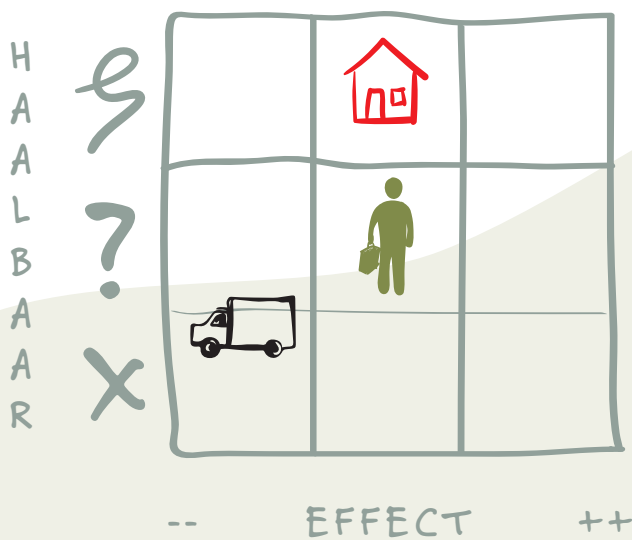
De ontwikkelrichting gemengd bedrijventerrein met kantoren, bedrijvigheid, leisure, horeca is onder voorwaarden haalbaar, d.w.z. alleen als dit programma economisch gezien ook realistisch is. Hierover bestaan twijfels.

Grootschalige logistiek heeft amper effect op de ontwikkeling van vervoersknoop Bleizo en doet daarmee geen recht aan de investeringen in het verleden.

3. Hoe draagt de ontwikkeling van het gebied bij aan de benodigde groei van de vervoerswaarde met het oog op de opwaardering van de ZoRo-buslijn naar Lightrail?

Het toevoegen van een verstedelijkingsprogramma, zoals woningbouw, kantoren en/of leisure draagt bij aan de exploitatie van de bestaande ZoRo-buslijn. De opwaardering van de ZoRo-buslijn naar een Lightrailverbinding op de lange termijn is van meer ontwikkelingen afhankelijk dan alleen verstedelijking rondom vervoersknoop Bleizo. Belangrijke ontwikkelingen zijn een verbeterde bediening van het station Lansingerland-Zoetermeer en de bredere verstedelijkingsopgaven op Zuidvleugelniveau. Voor het opwaarderen van de ZoRo-Lijn naar Lightrail (metro of tram) is per etmaal een veelvoud van het huidig aantal reizigers nodig. In augustus 2019 maakten circa 3.300 instappers per etmaal gebruik van de bus. Verstedelijking rondom knoop Bleizo draagt naar schatting maximaal 2.500 reizigers per dag bij. De vervoerswaarde van de nieuwe woningen en van huidig Zoetermeer zal toenemen door een rechtstreekse verbinding naar Rotterdam.

Vanwege de verschillende railsystemen van HTM en RET is nader onderzoek naar het type railsysteem van belang. Met de huidige systemen zou een overstap nog noodzakelijk zijn tussen Zoetermeer Centrum en Rotterdam, of bij halte Lansingerland-Zoetermeer of op Rodenrijs. Verdichting rondom haltes van de ZoRo-lijn is dus noodzakelijk om te komen tot hogere vervoerwaarden. Uit de 'analyse openbaar vervoer gebruik per functie' blijkt overduidelijk dat de ontwikkelrichting grootschalige logistiek geen positief effect heeft op een toekomstige opwaardering van de ZoRo-buslijn naar Lightrail. Het gaat bij logistiek om een laag aantal medewerkers per km² en een laag gebruik van OV. Kiezen voor deze ontwikkeloptie verkleint daarmee een mogelijke opwaardering op lange termijn.






-  = WONINGBOUW
-  = KANTOOR/LEISURE
-  = LOGISTIEK

Effect

- ++ = POSITIEVE BIJDRAGE CONTEXT
- = GEEN / MINIMAAL BIJDRAGE CONTEXT

Het toevoegen van een verstedelijkingsprogramma, zoals woningbouw, kantoren, bedrijvigheid en/of leisure draagt bij aan de exploitatie van de bestaande ZoRo-buslijn. Echter de opwaardering van de ZoRo-buslijn naar een Lightrailverbinding op de lange termijn is van meer ontwikkelingen afhankelijk dan alleen verstedelijking rondom vervoersknoop Bleizo. Belangrijke ontwikkelingen zijn een verbeterde bediening van het station Lansingerland- Zoetermeer en de verstedelijkingsopgaven op Zuidvleugelniveau. Een ontwikkelrichting als logistiek bedrijventerrein draagt amper bij aan de vervoerswaarde en daarmee niet aan de opwaardering van de ZoRo-lijn.

Haalbaarheid

-  = HAALBAARHEID POSITIEF (GEEN ISSUES)
-  = ONDER VOORWAARDEN
-  = HAALBAARHEID NEGATIEF (ISSUES/BREEKPUUNT)

Vanuit ZoRo-lijn gezien is de ontwikkelrichting woningbouw een wenselijke en daarmee haalbare richting. De ontwikkelrichting gemengd bedrijventerrein met kantoren, bedrijvigheid, leisure, horeca is onder voorwaarden haalbaar, d.w.z. alleen als dit programma economisch gezien ook realistisch is. Grootschalige logistiek heeft amper effect op een toekomstige opwaardering van de ZoRO-buslijn naar Lightrail en verkleint daarmee een mogelijke opwaardering op lange termijn.

4. Hoe verhoudt zich de bereikbaarheid van het gebied voor auto, fietser en voetganger tot de ontwikkelingspotentie en welke mogelijkheden zijn er om de bereikbaarheid te optimaliseren?

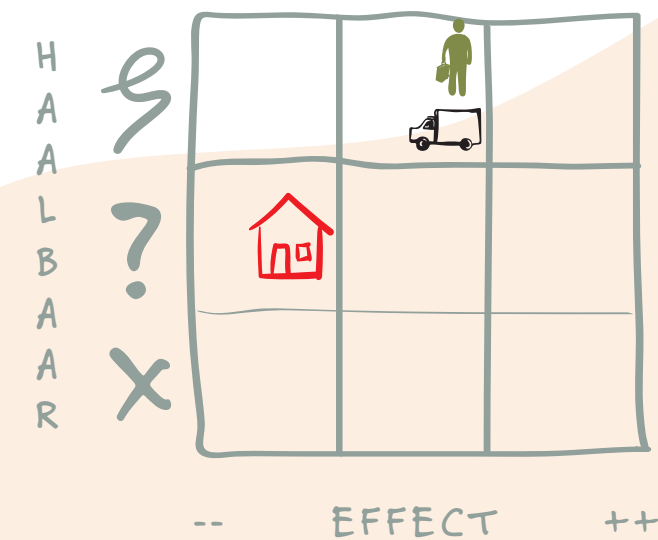
De bereikbaarheid van het gebied is naast openbaar vervoer onder te verdelen in auto, fiets en voetganger. De autobereikbaarheid van het gebied is zeer goed. Verbeterpunten zijn er ten aanzien van de toegangsweg naar het gebied en de aansluiting op de A12. Kantoren, leisure, woningbouw, bedrijven en logistiek zijn allen goed te bereiken. Afhankelijk van het type ontwikkelrichting en de feitelijke invulling daarvan, volgt een keuze voor een parkeernorm in het gebied. Hiervoor kan gekeken worden naar vergelijkbare ontwikkelingen elders en de mate waarin dat bij zou kunnen dragen aan de sturing van mobiliteit.

Voor de ontwikkelrichting woningbouw zijn naar alle waarschijnlijkheid extra investeringen nodig in autobereikbaarheid, omdat een deel van de toekomstige bewoners ook gebruik zal blijven maken van de auto naast of in plaats van het openbaar vervoer. Het is dus niet voor niets dat in de verkenning van KuiperCompagnons een viaduct is getekend over de A12 en/of uitbreiding van capaciteit van bestaande op- en afritten. Op basis van de

door ons gevoerde interviews (zie ook hoofdstuk 9 context financiën) is duidelijk dat minstens één van deze ingrepen noodzakelijk zal zijn om het verkeer dat de ontwikkeling genereert af te kunnen wikkelen. Daar zijn echter nog geen verkeerskundige studies naar uitgevoerd.

Fietsers zullen vooral uit de nabije omgeving komen. De omliggende steden zoals Rotterdam, Den Haag, Gouda of Leiden liggen allen op meer dan 12 km afstand. Op dit soort afstanden wordt maar weinig voor de fiets gekozen. Afhankelijk van de ontwikkelrichting en inrichting van Bleizo-West kunnen fietsverbindingen en het voetgangersnetwerk geoptimaliseerd worden.

Overall gezien scoren de drie ontwikkelrichtingen niet echt onderscheidend als het gaat om de bereikbaarheid van het gebied voor fietser en voetganger en de mogelijkheden om de bereikbaarheid te optimaliseren. Bij elke ontwikkelrichting zijn de kansen en mogelijkheden gelijk. Er spelen verder geen issues voor de ontwikkelrichtingen qua haalbaarheid.






-  = WONINGBOUW
-  = KANTOOR/LEISURE
-  = LOGISTIEK

Effect

- ++ = POSITIEVE BIJDRAGE CONTEXT
- = GEEN / MINIMAAL BIJDRAGE CONTEXT

De autobereikbaarheid van het gebied is goed, maar met name de ontwikkelrichting woningbouw zal naar alle waarschijnlijkheid vragen om substantiële bereikbaarheidsinvesteringen. Als het gaat om de bereikbaarheid van het gebied voor fietser en voetganger en de mogelijkheden om de bereikbaarheid te optimaliseren, scoren de drie ontwikkelrichtingen scoren niet echt onderscheidend. Het verschil in effect wordt dus veroorzaakt de verschillen in de autobereikbaarheid.

Haalbaarheid

-  = HAALBAARHEID POSITIEF (GEEN ISSUES)
-  = ONDER VOORWAARDEN
-  = HAALBAARHEID NEGATIEF (ISSUES/BREEKPOINT)

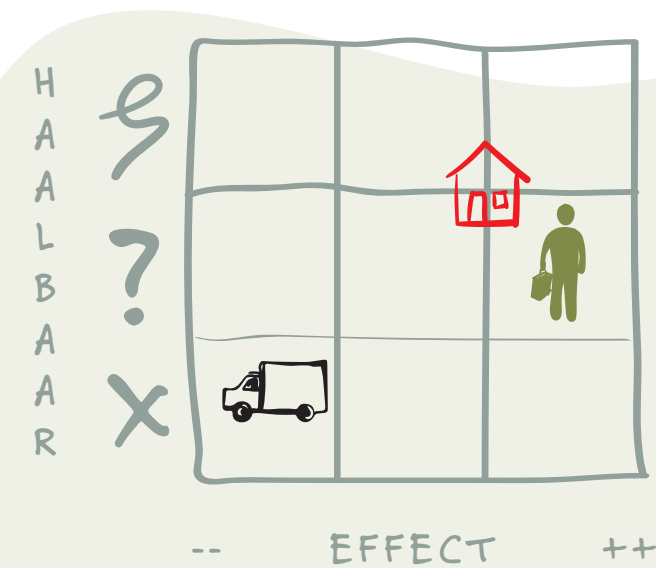
Voor de ontwikkelrichting woningbouw lijkt de haalbaarheid voorwaardelijk vanuit het oogpunt van de autobereikbaarheid. Hiervoor is nader onderzoek nodig. Op basis daarvan kan een betere afweging gemaakt worden tussen de verschillende infrastructurele ingrepen en de complexe gevolgen daarvan op het gebied en de financiën.

4.3 Conclusie

Er is in de afgelopen 15 jaar geïnvesteerd in de ontwikkeling van vervoersknoop Bleizo, het Randstadrailstation en het hoofdrailnet station. Om de bestaande infrastructuur optimaal te kunnen benutten – de vervoersknoop – is verstedelijking rondom de vervoersknoop gewenst. Dit kan door hoogwaardige woningbouw, onderwijsinstellingen, kantoren en/of leisure. Deze ontwikkeling sluit aan bij het bredere nationale en regionale beleidskader om de verstedelijkingsopgaven in de regio te positioneren langs multimodale knopen. Met het bestaande programma voor Bleizo-West kan in de ochtend een tegenspits uit de richting Den Haag op gang komen (en in de avond vice-versa) en tegelijkertijd kan dit de druk op de verbinding Lansingerland-Den Haag in de ochtendspits verminderen, doordat reizigers vanuit Gouda uitstappen in Lansingerland-Zoetermeer. De kanttkening bij deze ontwikkelrichting is dat in de diverse interviews flinke twijfels zijn geuit over de economische haalbaarheid, cq of er voldoende vraag is naar kantoren en leisure.

De vervoersknoop Bleizo-West kan substantieel bijdragen aan de ambitie om te komen van relatief losstaande OV verbindingen tussen steden nu naar een robuust en samenhangend OV netwerk van steden op Zuidvleugel-niveau in de toekomst. De ontwikkeling van Bleizo-West is dan een eerste belangrijke stap en kan als katalysator werken voor andere ontwikkelingen, zoals de Zoro-lijn en ontwikkeling lang die lijn. De opwaardering van de ZoRo-lijn als buslijn naar een Lightrailverbinding op de lange termijn is echter van meer ontwikkelingen afhankelijk dan alleen verstedelijking rondom vervoersknoop Bleizo. Belangrijke ontwikkelingen zijn een verbeterde bediening van het station Lansingerland-Zoetermeer en de bredere verstedelijkingsopgaven in de Zuidvleugel. Op het gebied van autobereikbaarheid speelt waarschijnlijk een investeringsopgave (viaduct A12 of op- en afritten) voor de ontwikkelrichting woningbouw.

In onderstaande figuur is een totaalscore van de 3 ontwikkelrichtingen op de context OV en bereikbaarheid weergegeven, gebaseerd op de beantwoording van de deelvragen in paragraaf 4.2. In het rechterdiagram in de figuur is nog eens de spreiding van de effecten (bijdrage aan context) voor de vier verschillende deelvragen.



= WONINGBOUW

= KANTOOR/LEISURE

= LOGISTIEK

++ = POSITIEVE BIJDRAGE CONTEXT

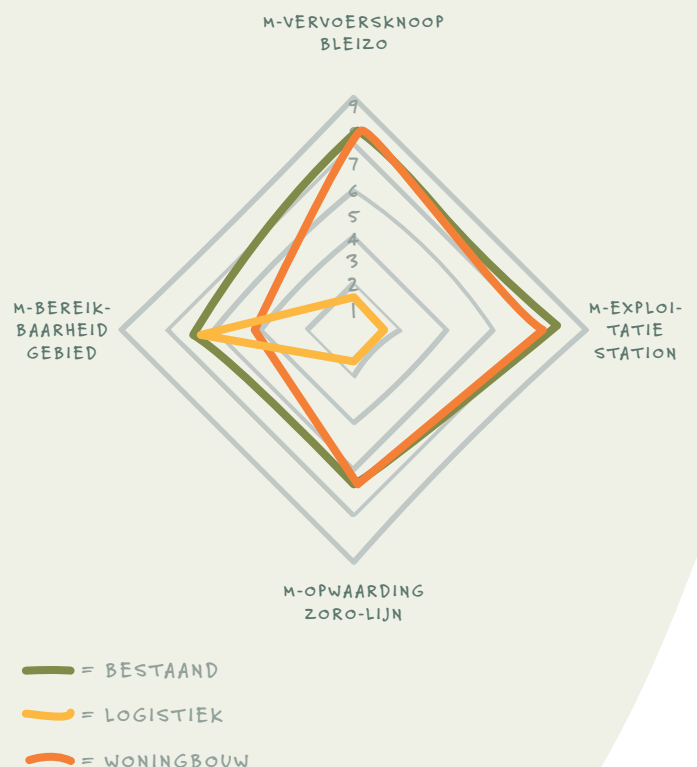
-- = GEEN / MINIMAAL BIJDRAGE CONTEXT

Ⓕ = HAALBAARHEID POSITIEF (GEEN ISSUES)

? = ONDER VOORWAARDEN

X = HAALBAARHEID NEGATIEF (ISSUES/BREEKPUNT)

SPREIDING EFFECTEN CONTEXT OV EN BEREIKBAARHEID



5. Context Ondernemen

5.1 Analyse

Afspraken en kaders

In relatie tot ondernemen zijn de meeste bepalende afspraken opgenomen in de GREXen Bleizo en Hoefweg, namelijk welke type bedrijven gefaciliteerd worden in Bleizo-West. Verder zijn relevant de bestuurlijke afspraken A12 corridor en openbare beleidsrapporten over de economie van beide gemeenten, de MRDH en de provincie.

De economie van beide gemeenten maakt met een aantal specifieke sectoren integraal onderdeel uit van de economie op metropoolniveau.

- Lansingerland onderscheidt zich met de tuinbouw met de vele toonaangevende bedrijven en onderzoekscentra die hier gevestigd zijn, zoals Wageningen University & Research, het Improvement Centre, Royal Lemkes of Anthura. Het tuinbouwcluster is aangrenzend aan Bleizo-West en maakt onderdeel uit van de Greenport West-Holland.
- Zoetermeer onderscheidt zich in "een praktische economie waarin innovatie snel wordt omgezet in business". De belangrijkste sectoren zijn ICT & Diensten, Logistiek & Handel, Health en Bouw & Installatie. Specifiek voor ICT & Diensten investeert Zoetermeer samen met bedrijven en de Haagse Hogeschool in het Dutch Innovation Park, dat naast Bleizo-West ligt. De verwachtingen ten aanzien van Zoetermeer als leisure-stad nemen af.

Stakeholders

De belangrijkste stakeholders bij ondernemen zijn de:

1. Gemeenschappelijke regelingen Bleizo en Hoefweg, omdat zij de opdracht hebben bedrijvigheid aan te trekken.
2. Ondertekenaars/partners van de samenwerkingsovereenkomst logistieke hotspot A12 corridor. Bleizo-West is immers één van de uit te werken gebieden van de A12 corridor. De ondertekenaars betreffen onder andere de provincie Zuid-Holland, buurgemeenten, VNO-NCW West en een aantal vooraanstaande bedrijven.
3. Het georganiseerd bedrijfsleven en samenwerkingsorganisaties vanuit de omliggende gebieden, zoals Dutch Innovation Park, Greenport West-Holland en LTO Glastuinbouw Nederland.
4. Potentiële investeerders zoals zij zich melden bij de Gemeenschappelijke Regelingen.

5.2 Onderzoeksvragen

1. Hoe draagt ondernemen bij aan de ontwikkelopgave van het gebied, welke bijdrage kunnen de verschillende functies hierbij leveren en hoe verhouden de verschillende functies zich tot de contexten?
2. Hoe draagt de ontwikkeling van het gebied bij aan de bestuurlijke afspraken over de versterking van de A12 Corridor als logistieke Hotspot?
3. Hoe draagt de ontwikkeling van het gebied bij aan de vraagstukken over werkgelegenheid en arbeidspotentieel?



1. Hoe draagt ondernemen bij aan de ontwikkelopgave van het gebied, welke bijdrage kunnen de verschillende functies hierbij leveren en hoe verhouden de verschillende functies zich tot de contexten?

Grip op investeringen?

Onze interpretatie van de vraag hoe ondernemen bijdraagt aan de ontwikkelopgave in het gebied is de vraag "hoe houdt je grip op investeringen"? In de bestaande ontwikkelopgave is ruimte voor voorzieningen, horeca, kantoren en leisure. Met het nieuwe station worden door de gemeenten ook kansen gezien voor onderwijs (onderzoek), zorg en hotel/congresvoorzieningen. Op basis van de interviews hebben wij de kansen verkend.

Kansen voor kantoren, leisure, zorg, horeca, hotels en congresvoorzieningen beperkt

- Voor kantoren geldt dat de focus vanuit de markt ligt bij A-locaties, zoals bij intercitystations.
- Voor leisure geldt dat ervaring in de laatste jaren bij de gemeente Zoetermeer is dat het moeilijk is om als gemeente grip te krijgen op de acquisitie en de continuïteit van toonaangevende leisure bedrijven. Als gemeente ben je erg afhankelijk van een beperkt aantal investerende partijen, die meestal iets willen dat niet standaard is en dus bestuurlijk en zakelijk complex. Ook de economische continuïteit van grote nieuwe leisure concepten blijkt onzeker. Kortom, veel afhankelijkheden en beperkte kans op succes op lange termijn.
- Voor zorg, horeca, hotels en congresvoorzieningen is uit ons onderzoek niet direct een grote kansrijkheid naar voren gekomen, ze kunnen echter ook niet volledig worden uitgesloten. Dit vraagt om nadere analyse.

Ambities onderwijs en onderzoek nog geen aanleiding tot ruimtelijke vraag in Bleizo-West

Ten aanzien van onderzoek en onderwijs hebben wij verkend wat de behoefte is van bijvoorbeeld de tuinbouw om een campus te ontwikkelen in Bleizo-West en wat de ambitie is van het Dutch Innovation Park. In beide gevallen geldt dat de belangrijkste partners hierin, respectievelijk Wageningen University & Research en de Haagse Hogeschool hun hoofdvestiging elders hebben:

- Voor Wageningen Universiteit & Research ligt de focus bij campusontwikkeling vooral op de internationale campus in Wageningen. De meerwaarde voor Wageningen en andere onderzoeksbedrijven van dit gebied is de verscheidenheid aan dichtbijgelegen topbedrijven in de tuinbouw waar in de praktijk gekeken kan worden naar innovaties. De glastuinbouw in Lansingerland, of wat breder in Greenport West-Holland vormt als het ware één groot fieldlab. Een eigen tuinbouwcampus lijkt echter op dit moment niet te voorzien in een concrete behoefte, maar bedrijven

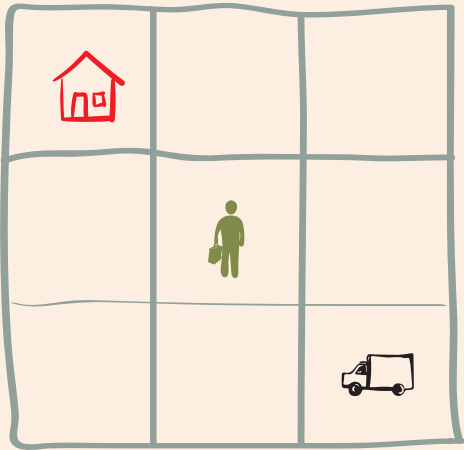
en onderzoekinstellingen zijn wel bereid om mee te denken, zoals nu ook al gebeurt in Greenport West-Holland. De ontwikkeloptie woningbouw of de bestaande ontwikkeloptie heeft daar weinig invloed op.

- De ambities van het Dutch Innovation Park met onder andere de Haagse Hogeschool zijn aanzienlijk met een groei van de huidige circa 600 leerlingen naar 1.000 of op lange termijn naar 3.000 leerlingen. Vooralsnog is de focus om dit ruimtelijk te faciliteren op het Dutch Innovation Park zelf. Deze ontwikkeling en de ontwikkelingen in Bleizo-West kunnen elkaar echter wel versterken door bijvoorbeeld gemeenschappelijk voorzieningen en een robuustere markt voor horeca. De ontwikkeloptie woningbouw versterkt dit zeker, bij de bestaande ontwikkeloptie is het afhankelijk van het type bedrijvigheid dat wordt aangetrokken.
- De verbetering van het openbaar vervoer met het eigen station Lansingerland-Zoetermeer zorgt wel dat het gemakkelijker wordt voor studenten en onderzoekers van de campus in Wageningen of de hoofdvestiging van de Haagse Hogeschool om dit gebied te bereiken. Dit wordt zonder meer als positief ervaren.

Bovenstaande zijn algemene constatering, wat niet betekent dat er niet zal worden geïnvesteerd in genoemde functies. Allereerst kan er op lokale schaal behoefte bestaan, kan door het tekort aan aanbod nabij intercitystations een verschuiving optreden, of is er opeens wel een succesvolle ondernemer die wil investeren in een bijzondere leisure concept. Als gemeenten ben je echter erg afhankelijk van externe ontwikkelingen.

H
A
A
L
B
A
A
R

9
?
X



-- EFFECT ++

Effect

Binnen de bestaande ontwikkeling is het de vraag of ondernemen veel bijdraagt aan de ontwikkeling. Er bestaan namelijk twijfels of er markt is voor leisure, kantoren en horeca. Er is geen twijfel of er marktvraag is voor logistieke dienstverleners. Binnen de context woningbouw zal ondernemen wat bijdragen voor het leveren van diensten voor de nieuwe bewoners en gebruikers van het gebied. Er is ook onderzocht of er behoefte is aan de ontwikkeling van een campus voor bijvoorbeeld de tuinbouw, of vanuit het Dutch Innovation Park. Hieruit blijkt dat er vooralsnog geen ruimtelijke behoefte is, mogelijk dat er wel verbindingen te maken zijn. Vooralsnog blijkt uit het onderzoek ook geen grote kansrijkheid voor zorg, congressen of hotels.

Haalbaarheid

De haalbaarheid gaat over de twijfel die bestaat over de marktvraag of grip op de marktvraag van kantoren, leisure, horeca en eventueel aanvullende diensten. De marktvraag van logistieke dienstverleners is groot, maar ontwikkeling tot aan het nieuwe station heeft bij de geïnterviewden duidelijk niet de voorkeur.

2. Hoe draagt de ontwikkeling van het gebied bij aan de bestuurlijke afspraken over de versterking van de A12 Corridor als logistieke Hotspot?

Hoe bevoorraden we onze steden duurzaam?

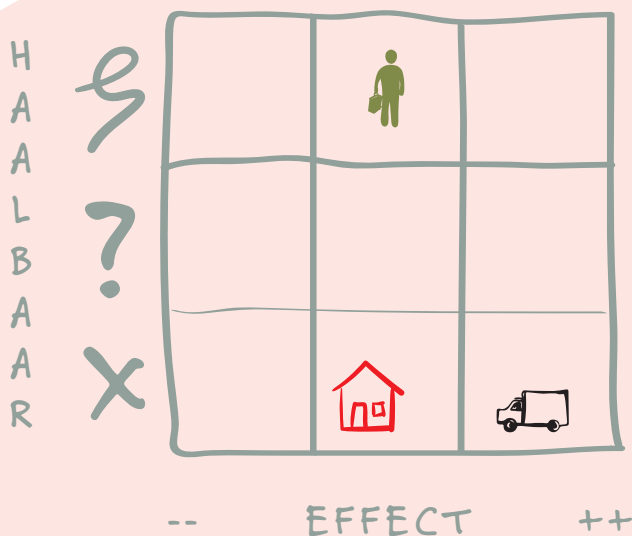
Zowel de gemeente Zoetermeer als de gemeente Lansingerland hebben de samenwerkingsovereenkomst logistieke hotspot A12 corridor ondertekend. In de kern draait deze overeenkomst om het duurzaam faciliteren van de bevoorrading van steden in de regio Gouda-Den Haag-Rotterdam-Utrecht. Hiervoor is ruimte nodig voor logistieke bedrijven, een goede bereikbaarheid en voldoende medewerkers van onder meer lager en middelbaar niveau en het verduurzamen van de logistiek. Samenwerking is nodig om ook nationaal onderscheidend te zijn en de beste bedrijven aan deze corridor te binden. Bleizo-West maakt integraal en expliciet onderdeel uit van de samenwerkingsovereenkomst. Tot slot is in het provinciaal programma grootschalige logistieke bedrijventerreinen A12-corridor afwegingsruimte opgenomen die conform is aan deze bestuurlijke opdracht. De vraag is hoe beide ontwikkelrichtingen kunnen bijdragen aan de gemaakte bestuurlijke afspraken van de samenwerkingsovereenkomst. Deze vraag kan ruimtelijke en economisch worden beantwoord.

Ruimtelijke grote behoefte aan logistieke bedrijventerreinen
Ruimtelijk is er grote behoefte aan grootschalige logistieke

bedrijventerreinen en lijkt er ten noorden van Rotterdam zelfs een tekort te bestaan. Dat betekent dat indien veel hectares andere bestemming krijgen dan hetgeen in de samenwerkingsovereenkomst A12-corridor is beoogd, er zal moeten worden overwogen of elders in de A12-corridor of daarbuiten gecompenseerd moet worden. Verandering van de bestemming vraagt dus om goede afstemming met de partners van de samenwerkingsovereenkomst in het algemeen en met de provincie Zuid-Holland in het bijzonder. Daarnaast zal aandacht moeten worden besteed aan de ruimtelijke inpassing van de Holland Rail terminal, naast het bestaande spoor.

Economisch behoefte aan voldoende medewerkers in de buurt

Economisch kan een verschuiving naar woningbouw, zeker als dat een meer gemengd karakter krijgt wel kansen bieden. Bouwen voor starters, voor middeninkomens of sociale woningbouw kan voorzien in personeel op lager en middelbaar niveau met een kleine woon-werk afstand. Dat kan een concurrentievoordeel worden voor bedrijven die hier gevestigd zijn of zich gaan vestigen. Bedrijven ervaren nu al een tekort aan voldoende medewerkers en verwachten dat dit probleem de komende jaren alleen maar toeneemt.



Effect

De bestaande ontwikkeling is reeds meegenomen in de bestuurlijke afspraak en heeft dus in theorie maximaal effect op deze bestuurlijke afspraak, vanwege de twijfel aan de markt voor het bestaande programma beoordelen we het effect echter iets lager.

Aanvullend ruimte bieden voor logistieke dienstverleners in Bleizo lijkt te voorzien in een markt vraag en daarmee de versterking van de A12 corridor.

Woningbouw kan een positief effect hebben t.a.v. de beschikbaarheid van personeel, als gebouwd wordt wat past bij deze doelgroep(en).

Haalbaarheid

In geval van woningbouw is het noodzakelijk om te investeren in ruimtelijke kwaliteit, zodat de functies woningbouw en de activiteiten van de A12 corridor naast elkaar kunnen bestaan. Daarnaast zorgt woningbouw voor minder ruimte voor de A12 corridor. Afgewogen moet dan worden of die ruimte elders moet worden gecompenseerd.

Doortrekken van logistiek tot aan het station wordt ruimtelijk als onwenselijk gezien.

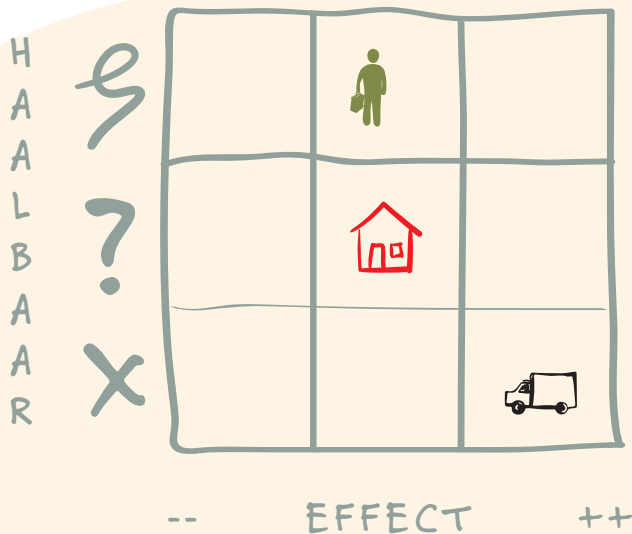
3. Hoe draagt de ontwikkeling van het gebied bij aan de vraagstukken over werkgelegenheid en arbeidspotentieel?

Alle ontwikkelvarianten zullen een positief effect hebben op werkgelegenheid ten opzichte van de bestaande situatie.

Theoretisch leveren kantoren en in mindere mate leisure een grote bijdrage aan de werkgelegenheid, echter zijn de verwachtingen over succesvolle realisatie hiervan laag. In geval van de ontwikkeloptie logistiek kan het bedrijf Zalando als voorbeeld dienen. Zalando verwacht in totaal 1.500 werknemers aan zich te zullen binden en investeert 200 miljoen op 20 ha. Bleizo-West is circa 40 ha. In de interviews bestaan ook zorgen of deze werknemers wel uit de regio zullen komen, of dat er vooral mensen van buiten

de gemeenten of arbeidsmigranten zullen gaan werken. Ook bestaat de zorg dat door robotisering de werkgelegenheid in één of twee decennia weer zal verdwijnen en de bedrijven daarmee hun meerwaarde als werkgever voor de regio verliezen. Op grond van dit onderzoek kunnen wij geen uitspraken doen of deze zorgen gegrond zijn, wel dat het verstandig is deze in een later stadium te beantwoorden.

In geval van de ontwikkeloptie woningbouw zal er lokaal werkgelegenheid ontstaan voor het bemensen van voorzieningen zoals scholen, lokale zorg, horeca en detailhandel.



Effect

Alle ontwikkelvarianten zullen een positief effect hebben op werkgelegenheid ten opzichte van de bestaande situatie met name de grootschalige logistiek. Vanwege de twijfel over de markt voor het bestaande programma schalen we die iets lager in dan logistiek.

Haalbaarheid

Wel is het verstandig om nader onderzoek te doen naar de werkgelegenheidseffecten van de verschillende ontwikkelopties, zoals wat voor type werkgelegenheid het biedt, wat de directe en indirecte effecten zijn en waar potentiële werknemers vandaan komen of wonen. In geval van woningbouw is nader onderzoek nodig welke functies (bv winkels, scholen) in het gebied zelf worden gefaciliteerd en welke reeds aanwezig zijn in omliggende kernen. Doortrekken van logistiek tot aan het station wordt ruimtelijk als onwenselijk gezien, omdat daarmee geen recht wordt gedaan aan de potentie van deze HOV-knoop.

5.3 Conclusie

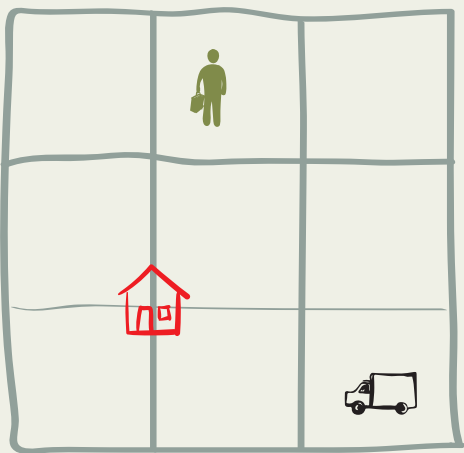
Vanuit de context ondernemen kan het volgende worden gesteld:

1. De bestaande ontwikkeloptie biedt ondernemers het meeste gezien de verscheidenheid aan functies van kantoren, bedrijvigheid, leisure, horeca en voorzieningen. De haalbaarheid wordt echter door meerdere geïnterviewden en onszelf ter discussie gesteld, wat aanleiding is het effect van deze optie op de context ondernemen naar beneden bij te stellen.
2. Woningbouw biedt kansen om te ondernemen. De nieuwe bewoners hebben immers voorzieningen nodig als basisscholen, winkels, of zorg. Per saldo gaan er meer mensen wonen dan werken. Indien er ook ruimte is voor meer zakelijke functies, zoals middelbaar onderwijs of publieke diensten rondom het station, kan die balans positiever omslaan. De haalbaarheid daarvan kan nader onderzocht worden en vertaald worden in concrete afspraken met bijvoorbeeld onderwijsinstellingen, zodat dit effect scherper kan worden beoordeeld.

3. Grootschalige logistiek biedt werkgelegenheid, zoals bij Zalando is gebleken, maar er bleken nogal wat bezwaren om deze functie door te trekken tot nabij het nieuwe station. Het zou de ontwikkeling van Bleizo als HOV-knooppunt blokkeren. Op grond hiervan zien wij dit als een niet passende ontwikkeling.

H
A
A
L
B
A
A
R

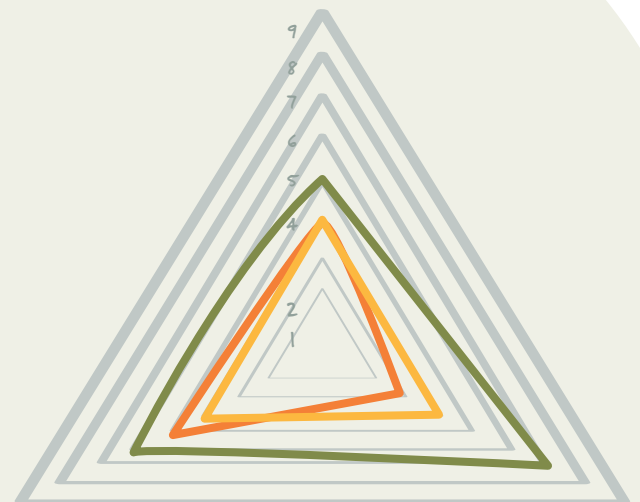
?



-- EFFECT ++

SPREIDING CONTEXT ONDERNEMEN

0-BIJDRAGE ONDERNEMEN AAN ONTWIKKELING



0-WERKGELEGEHEID

0-A12 CORRIDOR

— = BESTAAND

— = LOGISTIEK

— = WONINGBOUW

6. Context Verstedelijking

6.1 Analyse

Afspraken en kaders

De bestuurlijke vragen bij context verstedelijking gaan vooral over het profiel en de identiteit van de beide gemeenten. Hierover is een aantal bestuurlijke afspraken gemaakt of richtingen aangegeven. Deze zijn geformuleerd in meerdere beleidsdocumenten die soms in een raad, soms in een college of soms in een bestuurlijke samenwerking zijn vastgesteld. Te noemen zijn het beleidsstuk Lang Leve Lansingerland, de Raadsbrief rol Lansingerland in verstedelijkingsdiscussie, het Mission Paper Hoogwaardig Openbaar Vervoer Middengebied Den Haag Rotterdam en het coalitieakkoord van Zoetermeer. Belangrijke aspecten zijn optimale bereikbaarheid met een grotere focus op bereikbaarheid per openbaar vervoer. Uiteraard is er ook veel aandacht voor de fietsinfrastructuur en het besef dat de auto voor veel bewoners belangrijk blijft.

Stakeholders

Ondertekenaars 'Woondeal Zuidelijke Randstad' Recent is de 'Woondeal zuidelijk Randstad – samenwerkingsagenda voor de toekomstbestendige verstedelijking' ondertekend door relevante publieke organisaties in de Zuidelijke Randstad, als mede door minister Ollongren van BZK. De gemeenten Zoetermeer en Lansingerland zijn hierin vertegenwoordigd via respectievelijk de Bestuurlijke Tafel Wonen Haaglanden en het Samenwerkingsverband Wonen regio Rotterdam. In deze woondeal zijn 22 woningbouwlocaties benoemd. Bleizo-West wordt hier nog niet genoemd. Afhankelijk van besluitvorming over de gewenste ontwikkelrichting, lijkt dit het juiste gremium om de ontwikkeloptie woningbouw Bleizo-West toe te voegen aan deze agenda/woondeal. De locatie lijkt goed te passen binnen de uitgangspunten van deze deal.

Betekenis Bleizo-West op niveau van de Zuidvleugel

Aanvullend op de bij deze context geformuleerde vragen benoemen wij de betekenis van deze plek op het niveau van de Zuidvleugel, want wonen en werken in dit (midden) gebied vindt plaats in de context van de omliggende steden, ook wel Zuidvleugel benoemd. Veel inwoners en ook ondernemers zijn recent of langer geleden vanuit de omliggende steden naar dit gebied verhuisd en zo is een eigen en complementair woon- en werk milieu ontstaan. In geval van Lansingerland een dorps en suburbaan woonmilieu, in geval van Zoetermeer meer stedelijk ('rustig, levendig en exclusief'). Maar ook veel ondernemers en kennisinstellingen uit bijvoorbeeld de glastuinbouw kennen een historie die elders is gestart en die, met behoud van de binding met die andere gebieden, zich hier verder heeft ontwikkeld. Op het gebied van verstedelijking heeft dit gebied de Zuidvleugel in het verleden veel geboden en er ook veel van gekregen.

En dat proces is nog niet gestopt. In deze opgave is het daarom van groot belang om een balans te vinden tussen de eigen wensen over de verstedelijking en identiteit enerzijds

en het bewustzijn over de verstedelijkingsopgaven die op Zuidvleugelniveau aan de orde zijn anderzijds. Zelfbewust èn constructief. Behoud en ontwikkeling van de eigen identiteit èn verantwoording nemen voor een diversiteit van al die mensen van buiten die een nieuwe woning zoeken of een locatie voor hun bedrijf. Enerzijds zorgdragen voor een dorps gevoel èn anderzijds bijdragen aan betrouwbaar en duurzaam vervoer van en naar de omliggende steden. De ruimtelijke opgaven op Zuidvleugelniveau zijn omvangrijk en zullen hoe dan ook hun effect hebben op Zoetermeer en Lansingerland. Het OESO-advies van 2015 en de Woondeal Zuidelijke Randstad van 2019 geven dat duidelijk aan.

De ontwikkeling van het HOV knooppunt Bleizo speelt daarin een belangrijke rol, als het scharnierpunt in het stedelijk OV-netwerk tussen de omliggende steden. Met een duidelijke keuze over de gewenste ontwikkeling van Bleizo geven de beide gemeenten dan ook niet alleen invulling aan het gebied zelf, maar geven zij ook richting aan en houden zij grip op de positie die de gemeenten op lange termijn ambiëren in de Zuidvleugel.

“Naast voldoende aanbod is het van belang dat de juiste woning op de juiste plek wordt gerealiseerd. Om - in het verlengde van het OESO-advies uit 2015 - de agglomeratiekracht van de zuidelijke Randstad te versterken kiezen Rijk en regio ervoor om aanvullende planvoorraad hoofdzakelijk binnenstedelijke en geconcentreerd rond HOV-infrastructuur en knooppunten te ontwikkelen.”

Ondertekenaars 'Samenwerkingsovereenkomst logistieke hotspot A12 corridor'

De samenwerking heeft als doel de A12-corridor tussen Gouda en Den Haag te versterken voor vestiging van logistieke bedrijven. Partijen werken samen om het vestigingsklimaat te verbeteren. Ze stellen grote kavels beschikbaar, willen de bereikbaarheid verbeteren, bedrijventerreinen verduurzamen en zorgen voor voldoende geschoolde arbeidskrachten.

Bleizo-West is een van de benoemde gebieden waarover partijen 'concrete afspraken wensen te maken'. Afwegingen die de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland maken voor Bleizo-West zijn daarmee relevant in de context van de samenwerkingsovereenkomst, waarbij is afgesproken om hierover open te communiceren.

Investeerders

Onafhankelijk van de ontwikkelrichting is het verstandig om relaties te onderhouden met potentiële investeerders om een reëel beeld te behouden en te ontwikkelen over de (on)mogelijkheden van de verstedelijkingsopgave op het gebied van wonen en werken. Een van de aanleidingen van dit onderzoek is een verzoek van een marktpartij of ontwikkeling van wonen op Bleizo-West mogelijk is. Ten aanzien van werken is de Gemeenschappelijk Regeling Bleizo-West hierin een logische stakeholder.

6.2 Onderzoeksvragen

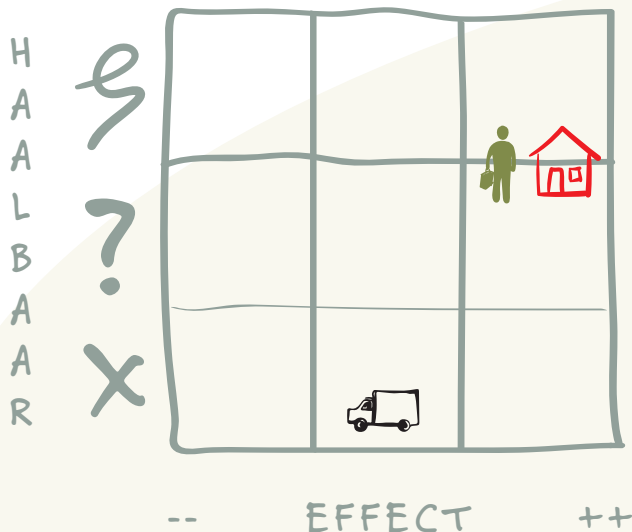
onderzoeksvragen geformuleerd:

1. Hoe kan de ontwikkeling van het gebied het beste bijdragen aan de beoogde regionale positionering?
2. Met welke ontwikkelingsopgave kan dit gebied voorzien in een passende ruimtelijke kwaliteit en welke ruimtelijke uitgangspunten moeten daarvoor gelden?
3. Welke ontwikkelingsopgave past in het profiel van Lansingerland of kan daar aan een bijdrage leveren?
4. Welke ontwikkelingsopgave past in het profiel van Zoetermeer of kan daar aan een bijdrage leveren?
5. Welke identiteit krijgt het gebied en wat betekent dit voor de identiteit van Lansingerland en Zoetermeer?

1. Hoe kan de ontwikkeling van het gebied het beste bijdragen aan de beoogde regionale positionering?

Het uitgangspunt in de position paper 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Middengebied Den Haag-Rotterdam' is dat hoogwaardig openbaar vervoer het ruimtelijk en financieel sturend principe is voor de verstedelijking. Nieuwe woon- en werklocaties dienen op fiets- en loopafstand te liggen van openbaar vervoer en gebruik te maken van de bijzondere ligging richting groene gebieden. De ontwikkelopties woningbouw en de huidige ontwikkeloptie spelen elk positief in op diverse ambities uit de position paper, zijn positief voor de ontwikkeling van de HOV knoop en daarmee een katalysator voor de gehele gebiedsontwikkeling.

De ontwikkeloptie grootschalige logistiek op Bleizo-West zou juist veel ambities verstoren en de ontwikkeling van HOV als het belangrijkste sturend principe blokkeren. De vervoerswaarde voor het OV is immers zeer laag. Tegelijkertijd is in de bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst A12 corridor de positionering als één logistieke hotspot juist één van de doelen. Indirect, bijvoorbeeld via huisvesting voor personeel, kan Bleizo-West bijdragen aan die positionering, maar door de grootschalige logistieke dienstverleners zich te laten vestigen in Bleizo-West gaat de potentie van deze HOV knoop voor een groot deel verloren.



Effect

Zowel de ontwikkeloptie woningbouw als de bestaande ontwikkeloptie kunnen maximaal bijdragen aan de ambities uit de positionpaper. De bestaande optie kan daarnaast een directe bijdrage leveren aan positionering vanuit de A12 corridor, woningbouw indirect. Logistiek draagt alleen bij aan de positionering vanuit de A12 corridor, maar draagt niet of zelfs negatief bij de ontwikkeling van een HOV knoop.

Haalbaarheid

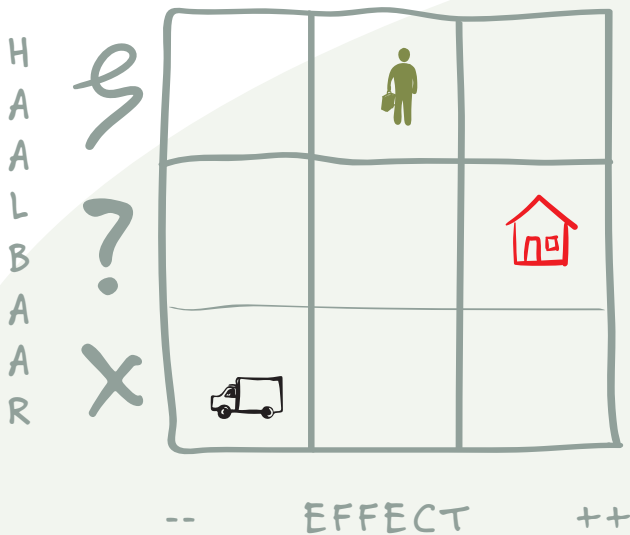
Voorwaarden gelden met name voor de bestaande ontwikkeloptie en voor woningbouw:

- In de bestaande ontwikkeloptie gaat het met name over grip over de haalbaarheid; is er voldoende vraag naar de functies leisure, horeca en kantoren en is daar grip op.
- Bij woningbouw gaat het met name om de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling en het onderscheidende woonmilieu t.a.v. doelgroepen en aard dat men kan en wil realiseren (zie ook volgende kopje)
- Invulling door grootschalige logistieke dienstverleners zet de mogelijkheden voor het ontwikkelen van een HOV locatie voor één of meer generaties op slot en wordt door veel geïnterviewden als duidelijk minder gewenst beschouwd.

2. Met welke ontwikkelingsopgave kan dit gebied voorzien in een passende ruimtelijke kwaliteit en welke ruimtelijke uitgangspunten moeten daarvoor gelden?

Haalbaarheid gewenste ruimtelijke kwaliteit stevige uitdaging
 Waar de goede bereikbaarheid van deze locatie boven elke twijfel verheven is, roept de ruimtelijk kwaliteit bij veel geïnterviewden vragen op bij ontwikkeloptie woningbouw. Veel geïnterviewden vragen zich af of het mogelijk is om deze locatie tussen de HSL, A12, grootschalige logistiek, glastuinbouw, 360 KV leiding, windmolens en twee bedrijventerreinen tot een woningbouwlocatie te ontwikkelen. Paradoxaal biedt de complexiteit om dit gebied tot een aantrekkelijk woningbouwgebied te ontwikkelen meer kansen om te voorzien in de gewenste ruimtelijke

kwaliteit en de beoogde regionale positionering, dan in geval van de bestaande ontwikkeloptie. Het aantal ruimtelijke en sociale interventies is immers groter dan noodzakelijk in de bestaande ontwikkeloptie en er kan dus meer gestuurd worden. De bestaande ontwikkeloptie is vooral functioneel, waarbij er bovendien een zeker risico is dat het gebied lang braak blijft liggen wegens uitblijvende marktvrage. De optie grootschalige logistiek wordt ruimtelijk als erg negatief ervaren, het wordt gezien als ongewenste verdozing van het landschap



Effect

De bestaande ontwikkeloptie voorziet in een verbetering van de bestaande ruimtelijke kwaliteit richting een modern bedrijfsmatig gebied. Woningbouw kan een grote verbetering in de ruimtelijke kwaliteit geven en er kan veel in gestuurd worden. Grootschalige logistiek heeft geen of zelfs een negatieve bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit.

Haalbaarheid

Haalbaarheid is vooral een vraagstuk bij woningbouw, waar nog veel voorwaarden kunnen worden geformuleerd. Het is daarom noodzakelijk om met een beter onderbouwd plan te komen voor de ruimtelijk kwaliteit. Zaken die daarbij aanvullend van belang zijn:

- Hoe kan een gezonde leefomgeving gerealiseerd worden die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en die beschermt tegen negatieve omgevingsinvloeden. Denk bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit enerzijds en het bevorderen van bewegen anderzijds.
 - Hoe zijn de verbindingen met Zoetermeer en Lansingerland op de fiets, hoe is de verbinding tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de A12?
 - Hoe kan grip gehouden worden op de sociale cohesie als het ruimtelijk een op zichzelf staande ontwikkeling wordt?
- Grootschalige logistiek kan ruimtelijk gezien worden als breekpunt voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit vanwege de ervaren verdozing van het landschap.

3. Welke ontwikkelingsopgave past in het profiel van Lansingerland of kan daar aan een bijdrage leveren?

Relatie beide ontwikkelrichtingen met profiel Lansingerland beperkt

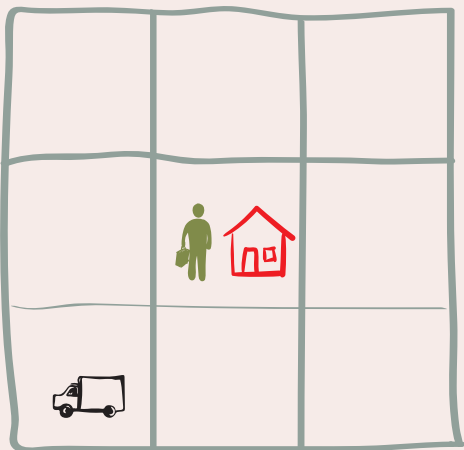
Voor Lansingerland geldt dat zowel de ontwikkeloptie woningbouw als de bestaande ontwikkeloptie slechts in beperkte zin bijdraagt aan het geformuleerde profiel van een dorps en suburbaan milieu en met een economisch traditie en unieke kwaliteit in de tuinbouw. Het is ook niet zo dat de ontwikkeloptie woningbouw een betekenisvolle invloed heeft op de identiteit van de drie kernen van Lansingerland.

De ontwikkelrichting woningbouw gaat juist meer richting een hoogstedelijke profiel. Dit laat onverlet dat deze optie wel mogelijkheden biedt voor starters, voor middeninkomens op de woningmarkt die nu niet in de bestaande dorpen van Lansingerland terecht kunnen. Daarnaast biedt het kansen om de regionale opgave voor sociale woningbouw te realiseren of voorziet het in huisvesting van medewerkers in de logistiek of glastuinbouw.

Ook in de bestaande ontwikkelrichting met kantoren, bedrijvigheid en leisure is de aansluiting beperkt. Indien het meer (agro) logistiek wordt, heeft dat economisch enige aansluiting met de tuinbouw, zoals blijkt uit de bouw van het nieuwe distributiecentrum van de Hoogsteder Groep. Tegelijkertijd heeft het bestaande agrologistieke bedrijf Royal FloraHolland juist haar activiteiten verplaatst naar elders en is op deze plaats geen agrologistiek, maar het logistieke bedrijf Zalando teruggekeerd. De verbinding tussen de tuinbouw en agrologistiek is dus niet per definitie logisch of sterk. Tot slot merken we op dat (agro)logistiek toch ook niet gezien kan worden als de gedroomde toegang voor een dorps en suburbane profiel.

H
A
A
L
B
A
A
R

g
?
x



-- EFFECT ++

Effect

Zowel de ontwikkelrichting woningbouw als de bestaande ontwikkelrichting hebben geen betekenisvolle invloed op de identiteit van de drie kernen van Lansingerland, en dragen alleen in beperkte zin bij aan het door de gemeente Lansingerland geformuleerde profiel van een dorps en suburbaan milieu en met een economisch traditie en unieke kwaliteit in de tuinbouw. Ook logistiek draagt daar niet aan bij aan dat profiel.

Haalbaarheid

De haalbaarheid zou worden bevorderd als woningbouw een oplossing biedt voor starters, voor middeninkomens, een plek is om invulling te geven aan de regionale opgave voor sociale woningbouw, of huisvesting biedt voor medewerkers in glastuinbouw of logistiek. Bij het verdere uitwerking van het ruimtelijk ontwerp zou de verbinding met Lansingerland een ontwerpdoel kunnen zijn. Bij de bestaande ontwikkelrichting is de haalbaarheid afhankelijk van de marktvaart voor kantoren en leisure, die betwijfeld wordt.

4. Welke ontwikkelingsopgave past in het profiel van Zoetermeer of kan daar aan een bijdrage leveren?

Ontwikkelrichting woningbouw past beste bij Zoetermeer

Voor Zoetermeer kan woningbouw goed bijdragen aan hun profiel en het voorziet ook in een concrete behoefte voor bijvoorbeeld starters op de woningmarkt, de doorstroom van de zogenaamde empty-nesters, gezinshuishoudens en dynamische netwerkstedelingen. Het meer hoogstedelijke karakter past goed bij Zoetermeer en via het hoogwaardig openbaar vervoer is de locatie nu al goed verbonden met bijna heel Zoetermeer, maar ook met Den Haag, Utrecht en in mindere mate met Rotterdam. In essentie komt het erop neer dat de locatie ook voor Zoetermeer een eigenstandige woonomgeving is met een eigen karakter en eigen voorzieningen, maar dat de sociale verbinding met Zoetermeer geen vanzelfsprekende is.

Voor het bestaande programma van Bleizo-West geldt voor Zoetermeer dat deze conform langjarige afspraken is. Dit programma kan bijdragen aan het door Zoetermeer geambieerde profiel van Zoetermeer als Leisurestad, maar de ervaring van de afgelopen jaren maakt dat het vertrouwen in succes daarvan beperkt is. Kantoren worden door veel geïnterviewden gezien als weinig kansrijk, omdat

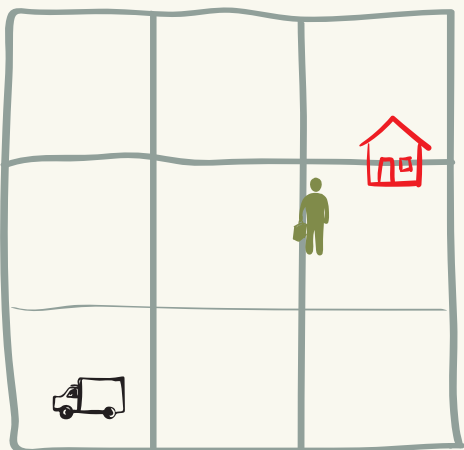
de markt zich vooral richt op A-locaties nabij bijvoorbeeld de intercitystations.

Vanuit het naastgelegen Dutch Innovation Park is niet de verwachting dat de bestaande ondernemers of de Haagse Hogeschool buiten het huidige gebied (kantoor)ruimte nodig hebben, ook niet op lange termijn. Wel is er behoefte aan shortstay en studentenhuisvesting voor een groeiend aantal leerlingen op deze locatie. Het Dutch Innovation Park kan een sleutelrol vervullen in het verbinden van het nieuwe gebied naar Zoetermeer. De verwachting is dat de ontwikkeloptie woningbouw de meeste kansen biedt, bijvoorbeeld als versterking van de horeca functie in het Dutch Innovation Park.

De gemeente Zoetermeer is een van de ondertekenaars van de samenwerkingsovereenkomst A12 corridor en streeft een goede positionering van de logistiek na. Op Bleizo-West is grootschalige logistiek niet passend en niet gewenst. Zeker in vergelijking met het perspectief dat is geschetst door Kuipercompagnons.

H
A
A
L
B
A
A
R

?



-- EFFECT ++

Effect

De ontwikkeloptie woningbouw past goed bij het gewenste profiel van Zoetermeer en voorziet in een concrete behoefte op de woningmarkt van Zoetermeer. De bestaande ontwikkeloptie zou goed passen bij Zoetermeer als Leisurestad. Grootschalige logistiek op deze plek past nauwelijks bij het bestaande profiel. Tot slot is er reeds een zeer goede verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer naar de rest van Zoetermeer.

Haalbaarheid

Toch zijn er ook aandachtspunten en voorwaarden aan die haalbaarheid, zoals

- de (fiets-)afstand tussen de nieuwe woningbouwlocatie en Zoetermeer en de mogelijk sociaal onveilige bedrijfsmatige gebieden die de nieuwe locatie omsluiten.
- De beperkte grip op de markt vraag van in elk geval leisure, zowel in de acquisitie als de economische continuïteit daarvan
- Op grond van de uitkomsten uit de interviews heeft het doortrekken van logistieke bedrijvigheid naar Bleizo-West duidelijk niet de voorkeur. Zowel in relatie tot het gewenste profiel als vanuit de algehele ambities over ruimtelijke kwaliteit en mogelijkheden van het gebied.

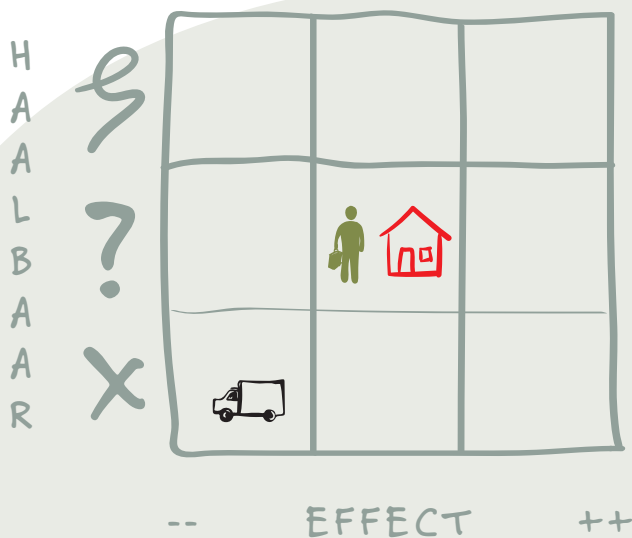
5. Welke identiteit krijgt het gebied en wat betekent dit voor de identiteit van Lansingerland en Zoetermeer?

Dé identiteit van Zoetermeer & Lansingerland bestaat niet

Het gebied krijgt in de verschillende ontwikkelrichtingen een eigen en nieuwe identiteit. We gaan uit dat de bestaande ontwikkelrichting voldoende geborgd is t.a.v. identiteit, hoewel niet alle geïnterviewden (agro)logistiek als identiteitsdrager, of poort van de beide gemeenten kunnen waarden.

In eerdere stedenbouwkundige adviezen KuiperCompagnons is bij woningbouw de basis van de identiteit hoogstedelijk en wordt het een zelfstandige woonomgeving met eigen basisvoorzieningen. Op een wat langere tijdshorizon zou

de identiteit van dit gebied een bovenregionale betekenis kunnen of misschien zelfs moeten krijgen door het verder te laten ontwikkelen als belangrijk HOV-knooppunt in het stedelijk netwerk van de Zuidvleugel. Dit vraagt om niet alleen te kijken naar de locatie Bleizo-West, maar door het echt in samenhang te zien met de omliggende kwadranten van deze HOV-knoop en de mate waarin met deze gebieden kan worden ingespeeld op de verstedelijkingsopgaven op Zuidvleugelniveau. Een actieve en constructieve houding vanuit de gemeenten is daarbij gewenst, zodat zij voldoende regie behouden op de ontwikkeling.



Effect

Er zit een duidelijk verschil in welke mate de beide ontwikkelrichtingen bijdragen aan de identiteit van Lansingerland en Zoetermeer.

- Voor Lansingerland geldt dat beide richting beperkt invloed hebben op de bestaande identiteit van dorps en suburbaan wonen met een economische kwaliteit in de tuinbouw.
- Voor Zoetermeer past de ontwikkelrichting woningbouw erg goed. De bestaande ontwikkelrichting kan bijdragen als het gaat om kantoren en leisure, maar zoals gemeld lijken de geïnterviewden dat niet heel kansrijk.

Op lange termijn kan het effect op de identiteit groter worden bij woningbouw doordat het gebied als onderdeel van de HOV-knoop ook bovenregionale betekenis kan krijgen.

Haalbaarheid

De vraag is in hoeverre de bestaande ontwikkeloptie en de ontwikkeloptie woningbouw verbonden kunnen worden met de gewenste identiteit van Lansingerland en Zoetermeer. Voor Zoetermeer geldt dat het nieuwe gebied past bij haar identiteit en gaat het er vooral om hoe deze verbonden kan worden met het huidige Zoetermeer. Bij woningbouw zijn daar de grootste kansen.

Voor Lansingerland is de vraag of zij, in geval van woningbouw, bereid zijn om een nieuwe identiteit toe te voegen aan hun gewenste profiel en wat dat dan betekent voor Lansingerland. Hierbij moet in ogenschouw genomen worden dat ook de bestaande ontwikkeloptie beperkt past bij het profiel van Lansingerland en er dus impliciet een identiteit toevoegt.

Tot slot is volgens de meeste geïnterviewden duidelijk dat grootschalige logistiek weinig toevoegt aan de identiteit van Zoetermeer en Lansingerland.

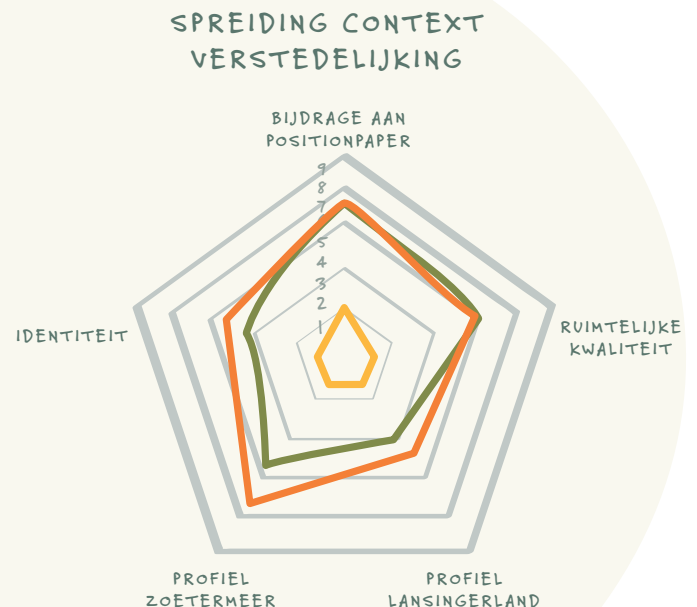
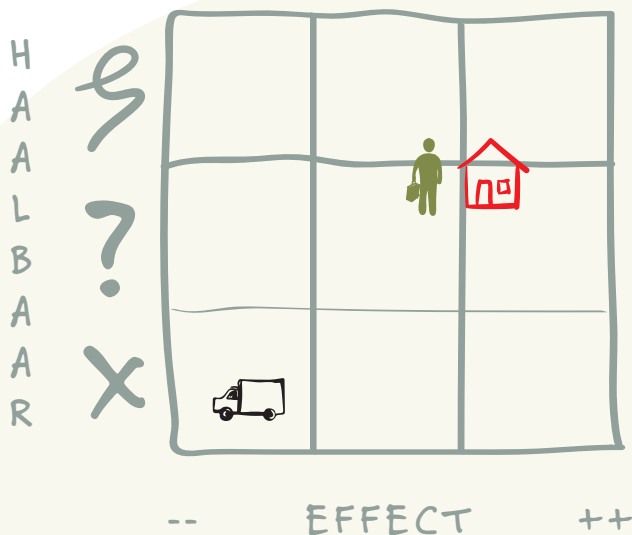
6.3 Conclusie

Voor de context verstedelijking trekken wij de volgende conclusies:

1. Vanuit de bestuurlijke vragen uit context verstedelijking is er niet een eenduidige voorkeursrichting die volledig passend is voor zowel Zoetermeer als Lansingerland. Ook is duidelijk dat de verstedelijkingsopgaven zich op verschillende schaalniveaus afspeelt. Te noemen is het gebied zelf, het gebied in relatie tot de direct omliggende gebieden en op het niveau van de Zuidelijke Randstad.
2. De bestaande ontwikkeloptie heeft vanuit de context verstedelijking een neutraal effect voor beide gemeenten. Het is in de eerste plaats vasthouden wat is afgesproken en ruimte bieden aan een regionaal gewenste economische ontwikkeling die echter niet a priori past bij het bestaande economisch profiel van Lansingerland en Zoetermeer.
3. De ontwikkeloptie woningbouw past het beste bij de verstedelijkingsopgaven van Zoetermeer, terwijl voor Lansingerland dit een neutraal effect heeft. Voor Lansingerland gaat het bij de ontwikkeloptie woningbouw meer over of de gemeente wil meewerken aan een opgave die op regionaal of op het niveau van de Zuidelijke Randstad speelt. Er zijn wel indirecte effecten die positief zijn voor Lansingerland zoals kansen voor

starters, voor middeninkomens, of voor werknemers in de glastuinbouw en logistiek. Ook biedt het een kans om invulling te geven aan de regionale opgave voor sociale woningbouw. Tot slot zijn er meer mogelijkheden om te sturen op ruimtelijke kwaliteit.

4. De ontwikkeloptie (agro)grootschalige logistiek heeft eerder een negatief effect op de context verstedelijking en is daarmee ongewenst in deze context. Het belang om de markt vraag aan logistieke dienstverlening op de schaal van de Randstad / BV Nederland hier te faciliteren wordt minder groot geacht dan het belang om de gewenste verstedelijking te realiseren.
5. Buiten de vijf concrete bestuurlijk vragen bij deze context menen wij een ander ons inziens zeer relevant element te moeten toevoegen en dat is de verstedelijkingsopgaven op het niveau van de Zuidvleugel. Wanneer deze opgaven ook in ogenschouw worden genomen dan biedt woningbouw meer kansen en meer mogelijkheden als volgende stap in de ontwikkeling van dit HOV knooppunt. De plek wordt relevanter en daarmee de kans groter dat beide gemeenten meer grip en regie behouden in de context van de opgaven van de Zuidvleugel.



- = BESTAAND
- = LOGISTIEK
- = WONINGBOUW

7. Context Duurzaamheid

7.1 Analyse

Afspraken en kaders

Harde afspraken over duurzaamheid, anders dan restrictieve milieuwetgeving, betreft de realisatie van windenergie in het gebied. Daarnaast zijn ambities vastgelegd in de collegeakkoorden van Zoetermeer en Lansingerland. Tot slot heeft het nieuwe college van GS van Zuid-Holland een eigen richting aangegeven ten aanzien van duurzame energie, dat mogelijk ook gevolgen heeft voor deze locatie. Punten die daarin genoemd zijn gaan over het vasthouden aan bestaande afspraken over windenergie, kansen voor warmte-uitwisseling tussen tuinbouw en woningen, de spanning tussen energieneutraal bouwen en bouwtempo en prioriteit en voorwaarden van nieuwe windenergie op land.

Stakeholders

Beide gemeente maken onderdeel uit van de Regionale Energiestrategie Rotterdam - Den Haag. Belangrijke partners zijn daarin de omliggende gemeenten, waterschappen en de provincie. Daarnaast spelen ondernemers en investeerders een belangrijke rol. Denk daarbij aan ondernemers in de glastuinbouw, energiebedrijven en de investeerders die uiteindelijk betrokken worden bij een van de ontwikkelopties. Tot slot speelt specifiek bij energie nationale wetgeving en beleid een belangrijke rol, waardoor ministeries tot belangrijke stakeholders zijn.

7.2 Onderzoeksvragen

1. Welke ambities op het vlak van duurzaamheid zijn haalbaar bij een ontwikkelingsopgave?
2. Hoe om te gaan met de beleidsmatige opgave voor windenergie voor de ontwikkeling van het gebied?
3. Hoe om te gaan met de bestaande windturbines op het bedrijventerrein Lansinghage bij een ontwikkeling met of zonder woningbouw gezien de beperkingen die uitgaan van deze windturbines voor het te ontwikkelen gebied?



1. Welke ambities op het vlak van duurzaamheid zijn haalbaar bij een ontwikkelingsopgave?

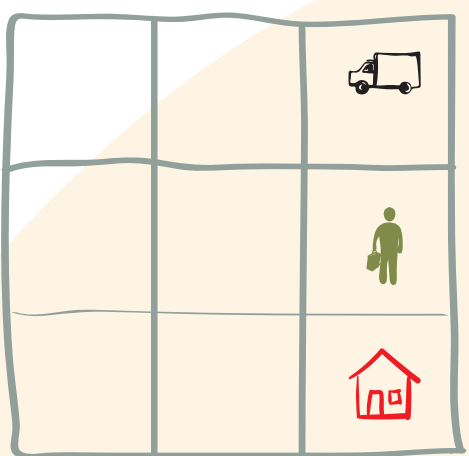
Nieuwe ontwikkelingen bieden maximaal kans op verduurzaming

Nieuwe ontwikkelingen bieden in de regel meer kansen voor verduurzaming dan wijzigingen in een bestaande situatie. Woonwijken kunnen energieneutraal gebouwd worden, mogelijk gebruik maken van warmte en elektriciteit uit de tuinbouw en ook in geval van de andere twee ontwikkelopties kunnen bedrijven veel doen aan

duurzaamheid. Belangrijk is een visie te ontwikkelen wat mogelijk is in de diverse ontwikkelopties en de meest actuele kennis over verduurzaming hebben. In de uitvoering is het vaak een combinatie van het stellen van eisen aan de voorkant en het samen met investeerders ontwikkelen van duurzame concepten. Omdat in dit gebied ook een opgave is op het gebied van windenergie is woningbouw niet mogelijk en daardoor ook geen duurzame woningbouw.

H
A
A
L
B
A
A
R

g
?
x



Effect

Elke ontwikkeloptie is nieuw en biedt daarom perspectief om maximaal duurzaamheid toe te passen. De kansen voor verduurzaming zijn dus in beginsel gelijk voor alle ontwikkelopties.

Haalbaarheid:

Duurzaamheid is mogelijk door het:

- Aantrekken van investeerders (bedrijven, projectontwikkelaars etc) met ambities en kennis om te verduurzamen en het toepassen van de duurzame technieken. Dit is zowel een wederkerig proces van de GR met investeerders als het kan gaan om voorwaarden aan de verkoop te stellen.
- Combineren van functies om ruimtelijk zo slim mogelijk om te gaan met energie, water en biodiversiteit. Dit is een taak waar juist overheden een verbindende rol kunnen spelen. Denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om warmte vanuit de tuinbouw te leveren aan functies in het gebied.

De huidige afspraken over windenergie blokkeren de mogelijkheid voor woningbouw en daarmee ook voor duurzame woningbouw.

2. Hoe om te gaan met de beleidsmatige opgave voor windenergie voor de ontwikkeling van het gebied?

Haalbaar voor bestaande en logistieke ontwikkeloptie

Op basis van de impactanalyse van de Anteagroup lijkt de beleidsmatige opgave van windmolens ruimtelijk haalbaar voor de bestaande ontwikkeloptie en de logistiek optie. Zij hebben gekeken naar contouren op het gebied van geluid, slagschaduw en externe veiligheid. Die windmolens worden volgens hun rapport overigens buiten het gebied van Bleizo-West gepland en hebben dus ook geen effect op de verkaveling.

Bij de geïnterviewden bestaat een wisselend beeld of er voldoende commerciële interesse voor bestaat, zonder aanvullende subsidies vanuit SDE+. Het betreft daarnaast een beperkt aantal windmolens met hoogtebeperkingen in relatie tot vliegveld Rotterdam- The Hague. Men verwacht daarom dat vermoedelijk niet de grotere energiebedrijven deze ontwikkelingen voor hun rekening willen nemen, maar wel kleinere gespecialiseerde bedrijven. In Nederland zijn voldoende succesvolle voorbeelden van kleinschalige ontwikkeling van windmolens, zelfs in de Haarlemmermeer nabij Schiphol, zodat er voldoende reden is om aan te nemen dat dit commercieel haalbaar is. Indien hier aan wordt getwijfeld, kan het opstellen van een businesscase meer duidelijkheid bieden.

Woningbouw vraagt om andere invulling duurzame energie

De beleidsmatige afspraken over windenergie blokkeren de mogelijkheid voor woningbouw. Volgens de Anteagroup is de realisatie van gevoelige objecten door zowel de bestaande als de nieuwe molens in grote delen van Bleizo-West niet mogelijk. Onder gevoelige objecten wordt verstaan woningen, onderwijsgebouwen en gebouwen met een zorgfunctie als een ziekenhuis.

Effect nieuwe coalitieakkoord provincie

Het nieuwe coalitieakkoord van de provincie Zuid-Holland is consistent als het gaat om bestaande afspraken over windenergie. Binnen het dossier energie lijkt er dus nog onvoldoende ruimte om in samenwerking met de provincie alternatieve opties voor windenergie te onderzoeken, anders dan verplaatsing binnen het gebied.

Drie passages uit het akkoord zijn van belang:

- Relevant voor het gebied Bleizo: "Onze huidige afspraken met het Rijk en gemeenten over wind op land voeren we uit, uiterlijk in 2023 is de opgave gereed."
- Relevant voor nieuwe windenergie: "Energieopwekking uit wind op land heeft onze laatste voorkeur. We actualiseren onze plaatsingsvisie voor windmolens met de volgende

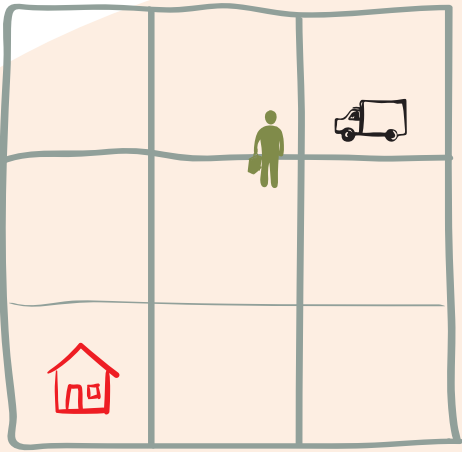
voorwaarden: er is lokaal draagvlak, windmolens worden opgesteld in lijn-opstelling langs infrastructuur of grote open wateren; geen plaatsing in het groene hart, Hoeksche Waard, Midden-Delfland en natuurgebieden en omwonenden moeten kunnen meedelen in de opbrengsten van de windmolens. Daarbij laat de provincie ruimte om te onderzoeken of bestaande locaties – zoals vastgelegd in ons omgevingsbeleid – kunnen worden uitgebreid". Dit gaat alleen over nieuwe gebieden.

- Relevant voor duurzaamheid in het algemeen: "alternatieve vormen van duurzame energie: "samen met gemeenten brengen wij de warmtebehoefte van inwoners en tuinbouw in kaart en maken we warmtetransitie-visies."

Onderzoek naar mogelijkheden voor warmtelevering vanuit de glastuinbouw is wel een concreet aanknopingspunt en kans om zowel duurzame bedrijventerreinen als woningbouw te realiseren. Mogelijk is er daarnaast ruimte om over duurzame windenergie te spreken op Zuidvleugelniveau waarbij afwegingen gemaakt moeten worden over het faciliteren van alle ruimtelijke opgaven, inclusief de rol van HOV-knooppunten daarin.

H
A
A
L
B
A
A
R

g
?
x



-- EFFECT ++

Effect

Realisatie van windenergie sluit woningbouw uit. Als gekozen wordt voor de bestaande ontwikkeloptie of grootschalige logistiek dan is de beleidsmatige opgave voor windenergie te realiseren.

Haalbaarheid

Afwijken van de afspraken over windenergie kan alleen in overleg en met instemming van de provincie. Mogelijk biedt het nieuwe coalitieakkoord van de provincie in beperkte zin hier ruimte hiervoor.

3. Hoe om te gaan met de bestaande windturbines op het bedrijventerrein Lansinghage bij een ontwikkeling met of zonder woningbouw gezien de beperkingen die uitgaan van deze windturbines voor het te ontwikkelen gebied?

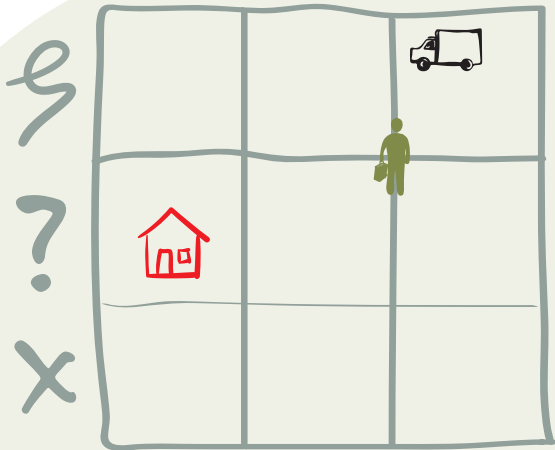
Bestaande windmolens Lansinghage lastig, maar niet onmogelijk

De bestaande windmolens in Lansinghage lijken op grond van de rapporten van de Antea Group geen problemen op te leveren bij de bestaande ontwikkeloptie en de optie grootschalige logistiek, doordat bij deze opties geen zogenaamde gevoelige objecten worden gebouwd.

Bij woningbouw leveren deze bestaande windmolens minder beperkingen op dan de nieuwe molens, maar

nog steeds aanzienlijk. Dat betekent dat aanvullende privaatrechtelijke afspraken gemaakt moeten worden met de concessiehouders over beperkende maatregelen en de financiële compensatie daarvoor. De concessies lopen volgens het kadaster tot en met 2039. Mogelijk is ook verplaatsing aan de orde en mogelijk. Gezien het belang van 4.000 woningen, lijkt het ons echter onwaarschijnlijk dat de drie bestaande windmolens woningbouw onmogelijk zouden maken.

H
A
A
L
B
A
A
R



-- EFFECT ++

Effect

Bij woningbouw zal door beperkende maatregelen minder energieopwekking mogelijk zijn bij de bestaande molens. Bij de andere twee ontwikkelopties is dat niet of minder het geval.

Haalbaarheid

Voor de bestaande ontwikkeloptie lijken de bestaande windmolens in Lansinghage geen of weinig problemen op te zullen leveren. In geval van woningbouw zullen er mitigerende maatregelen genomen moeten worden, zoals tijdelijke stopzetting, of het afkopen van de concessies.

7.3 Conclusie

Alle ontwikkelopties bieden maximaal kansen voor duurzaamheid door:

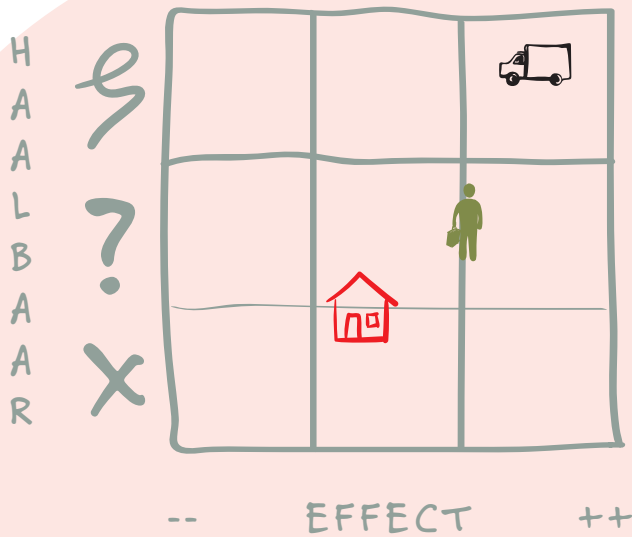
- het toepassen de nieuwste inzichten en innovaties
- het slim combineren van diverse functie in het gebied en de omliggende gebieden
- bedrijven aan te trekken met duurzame ambities voor hun bedrijfsvoering
- wederkerig met hen duurzame plannen te ontwikkelen en slimme combinaties met de omgeving te maken

Echter, de context duurzaamheid wordt uitsluitend bepaald door de bestaande opgave op het gebied van duurzame windenergie. Dat maakt dat de context in dit onderzoek in de praktijk is gereduceerd tot een context windenergie. In de eindconclusie zullen we de titel van deze context daarom wijzigen in 'Context Duurzaamheid | Windenergie'.

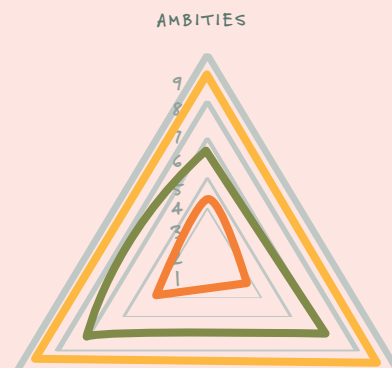
De vraag kan gesteld worden of de afweging duurzame windenergie versus optimale ontwikkeling van deze HOV-knoop recht doet aan het belang van de diverse ruimteclaims. Met behoud van de doelen op het gebied van

duurzame energie, lijkt ons het uitvoeren van onderzoek naar alternatieve manieren van duurzame energieopwekking in dit gebied een legitieme en noodzakelijke tussenstap, mede vanuit het perspectief van de Zuidvleugel.

Wanneer we sec kijken naar de vraagstelling binnen deze context dan is de bestaande ontwikkeloptie en de ontwikkeloptie logistiek haalbaar met mogelijk geen of een beperkt aantal mitigerende maatregelen op het gebied van windenergie. Aanvullend kunnen nog andere duurzaamheidsmaatregelen genomen worden, bijvoorbeeld warmtelevering vanuit de glastuinbouw. Met de huidige bestuurlijke afspraken over windenergie is het echter onmogelijk een woningbouwlocatie te ontwikkelen.



SPREIDING CONTEXT DUURZAAMHEID / WIND



BESTAAND WIND

NIEUWE WIND

- = BESTAAND
- = LOGISTIEK
- = WONINGBOUW

8. Context Woningbouw

8.1 Analyse

Afspraken en kaders

Er zijn nog geen afspraken gemaakt of overeenkomsten opgesteld over woningbouw op Bleizo-West, zowel niet op lokaal als op regionaal niveau. De meest recente woonvisie van Lansingerland is uit 2015, maar daarin was Bleizo-West nog niet in beeld. Binnen de gemeente Lansingerland is op het gebied van woningbouw de ontwikkeling van Wilderszijde het meest actueel. Dit staat ook in het coalitieprogramma 'Gemeente Lansingerland doet 't 2018-2022'. Volgens het coalitie-akkoord is op deze locatie ruimte voor circa 2.400 nieuwbouwwoningen, in onze gesprekken met de gemeente kwam naar voren dat op dit moment een verdichting naar 3.000 woningen wordt onderzocht. Wilderszijde is ook opgenomen als versnellingslocatie in de Woondeal Zuidelijke Randstad met het ministerie van BZK. Samen met wat actuele uitbreidingen (centrumontwikkeling Berkel en Rodenrijs, Parkzoom Bergschenhoek en Westpolder/Bolwerk) kan de verwachte groei tot 75.000 inwoners (in Lansingerland) worden opgevangen. De ambitie van de huidige coalitie is 4.000 tot 7.000 woningen te realiseren tot en met 2030. De woningbouwambities van Zoetermeer zijn vastgelegd in het coalitieprogramma met een ambitie van 10.000 woningen op binnenstedelijke locaties en is er een zoekopgave voor nog eens 6.000 woningen.

Uit alle literatuur en interviews is dan ook gebleken dat de ontwikkeling van woningbouw op Bleizo-West in kwantitatieve zin echt gezien zou moeten worden in kader van een regionale opgave. Uit een onderzoek van NEPROM (2018) blijkt dat er een tekort is van ruim 1 miljoen woningen in de totale woningvoorraad van Nederland. Om het woningtekort significant terug te dringen zal het daarom noodzakelijk zijn om al vóór 2025 de eerste 600.000 nieuwe woningen te realiseren in Nederland. Uit de bevolkingsprognose van het CBS (2017) blijkt dat de grootte van de bevolking in ieder geval tot 2060 zal blijven groeien tot 18,4 miljoen inwoners. In Zuid-Holland zullen circa 240.000 nieuwe woningen moeten worden gerealiseerd om aan de vraag te voldoen tot aan 2040. Tot aan 2025 dienen 100.000 nieuwe woningen te worden gerealiseerd. In de 'Woondeal zuidelijke Randstad' is dit een van de kerntaken waar provincie en gemeenten zich voor inzetten.

Er is in de provincie echter een tekort aan plancapaciteit in bestaand stedelijk gebied om aan deze woningbehoefte te voldoen. Uit de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland (2018) blijkt dat er ook in Zuid-Holland een toenemende vraag is naar een stedelijke leefomgeving die voorziet in banen, voorzieningen en een inspirerend woonmilieu. Ontwikkeling van woningbouwlocaties aan een sterk OV knooppunt, zoals ook Bleizo-West, vallen bij uitstek binnen de visie van de provincie en rijk. Als onderdeel van dit HOV knooppunt kan de ontwikkeling van Bleizo-West dus een belangrijke vervolgstap zijn voor ontwikkeling van het HOV knooppunt als geheel en daarmee ook op het niveau van de Zuidvleugel aan betekenis winnen. Denk daarbij aan het upgraden van het openbaar vervoer van de ZoRo-lijn en de bijdrage van 3.000-4.000 woningen aan de totale behoefte.

Naast de 'Woondeal zuidelijke Randstad' is verder relevant het Regioakkoord 'Nieuwe woningmarktafspraken Regio Rotterdam' dat is vastgesteld tussen 14 gemeenten en 25 woningcorporaties (januari 2019). In het Regioakkoord maken de veertien gemeenten van het Samenwerkingsverband Wonen zich samen sterk om het aantal woningen in de regio Rotterdam met 54.000 uit te breiden. Voor de gemeente Lansingerland staat daarin een kwantitatieve opgave van groei van 6.730 woningen in 2030 t.o.v. peiljaar 2017 (totale voorraad 23.270 woningen). In kwalitatieve zin zitten in het akkoord ook afspraken over de sociale voorraad. De totale regionale sociale voorraad kan afnemen met circa 19.000 woningen (waarvan merendeel in Rotterdam), maar o.a. in Lansingerland dient ter compensatie het aandeel sociaal toe te nemen. De provincie heeft ingestemd met het woningbouwprogramma van alle regio-gemeenten op vier na. Voor de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht, Lansingerland en Westvoorne stelt zij haar besluit uit omdat deze gemeenten het verst verwijderd blijven van de gestelde opgave sociale woningbouw volgens het maximum ('Meer Evenwicht') scenario. Het bod met het woningbouwprogramma van Lansingerland is dus niet afgekeurd, maar de provincie wil eerst met deze vier gemeenten individueel verkennen welke mogelijkheden er zijn om deze opgave naar meer evenwicht dichterbij te brengen. Deze gesprekken lopen op dit moment.

Stakeholders

De belangrijkste stakeholders binnen de context woningbouw, dat wil zeggen stakeholders die een beslissing kunnen nemen over het goedkeuren van woningbouw op Bleizo-West, zijn om te beginnen de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer. Dit vanuit de posities in de gemeenschappelijke regeling en vanuit besluitvorming van colleges en raad.

Verder is de provincie Zuid-Holland een beslissende partij als het gaat om het wel of niet toelaten van woningbouw. De provincie bepaalt of steden en dorpen kunnen uitbreiden en waar bedrijventerreinen en kantorenparken mogen worden aangelegd. De provincie heeft ook een toezichthoudende financiële functie.

Uit een ambtelijke werksessie in juni 2019 met de provincie is duidelijk een kritische houding ten aanzien van woningbouw op Bleizo-West naar voren gekomen. De provincie ziet ook dat woningbouw op Bleizo-West logisch is vanuit het beleid van knooppuntenontwikkeling en de bijdrage aan de vervoerwaarde van het knooppunt Lansingerland-Zoetermeer. Ook kan het kansen bieden voor de uitbreiding van het OV- knooppunt, bijvoorbeeld voor een toekomstige ZoRo-metro. De desondanks kritische houding wordt ingegeven door een mix van elementen:

1) Zowel Lansingerland als Zoetermeer hebben al flinke uitbreidingsplannen op dit moment met respectievelijk Wilderszijde en de binnenstedelijke uitbreidingslocaties in Zoetermeer. Tegelijkertijd Bleizo-West ontwikkelen wordt gezien als een uitdagende opgave. Het is wat dat betreft volgens de provincie wellicht ook meer een ontwikkeling voor de (middel)langere termijn.

- 2) Volgens de provincie is er een toenemende behoefte aan bedrijfslocaties voor grootschalige logistiek. Wanneer blijkt dat er in Bleizo-West geen ruimte is voor logistiek zal worden bepaald of er elders in de A12 corridor extra aanbod moet worden gerealiseerd.
- 3) Stedebouwkundig wordt Bleizo-West gezien als een lastige en perifeer gelegen locatie. Een goede verbinding met de stad is voorwaardelijk en dat vraagt om bij dit vraagstuk ook na te denken over de positie, ontwikkeling en verbinding met bijvoorbeeld Lansinghage-Noord en Dutch Innovation Park, waarmee een geleidelijke verbinding met Zoetermeer gerealiseerd kan worden.
- 4) Er zijn harde afspraken gemaakt met de gemeente Lansingerland over het realiseren van 12MW aan windturbines, juist op en rond Bleizo-West (zie hoofdstuk 8 Duurzaamheid). Dit staat woningbouw grotendeels in de weg en alternatieve locaties lijken niet direct voorhanden. In de ambtelijke werksessie heeft de provincie aangegeven Lansingerland aan de afspraken te houden en dit is in het september 2019 gesloten coalitieakkoord van GS bestuurlijk bevestigd.
- 5) Er zijn in de regio meer logische alternatieve OV-knoppen voor de ontwikkeling van woningbouw, zoals in Barendrecht en Schiedam. Op Zuidvleugelniveau moet bepaald worden of deze locaties onderling uitwisselbaar zijn, of dat er sprake is van gescheiden woningmarkregio's.

Opmerkingen: het in september 2019 vastgestelde coalitieakkoord van de provincie Zuid- Holland biedt mogelijk nog aanvullende inzichten, maar is in het kader van deze studie alleen in beperkte zin meegenomen.



8.2 Onderzoeksvragen

In het licht van voorgaande introducerende analyse gaan we in deze paragraaf verder in op uw onderzoeksvragen. Deze vragen zijn:

1. Hoe voorziet een eventuele ontwikkeling van het gebied met woningbouw en met welke programma in de lokale behoefte en hoe verhoudt zich dat tot de andere woningbouwplannen in Lansingerland en Zoetermeer?
2. In hoeverre past een eventuele ontwikkeling van het gebied met (specifieke) woningbouw in de regionale/provinciale programmering en afspraken over woningbouw of kan hierin worden opgenomen?
3. Welke bewonerspopulatie van een eventueel woningbouwgebied is te verwachten en wenselijk?
4. Hoe ziet de optimale programmering met verschillende functies er uit indien woningbouw een hoofdfunctie in de ontwikkeling van het gebied wordt?
5. Welke nieuwe ondersteunende voorzieningen zijn nodig bij een woningbouwontwikkeling van 3.000-4.000 woningen en waar maakt het nieuwe woongebied gebruik van al bestaande voorzieningen in omliggende kernen?
6. Hoe zal de sociaal-maatschappelijke inbedding zijn van toekomstige bewoners indien de ontwikkelingsopgave zich richt op woningbouw?

In de beantwoording van de deelvragen wijken we af van de in hoofdstuk 3 toegelichte methodiek en de toepassing daarvan bij de andere contexten. Bij de context woningbouw gaan – in tegenstelling tot de andere contexten – alle deelvragen over de ontwikkelrichting woningbouw en niet over een vergelijking tussen de ontwikkelrichtingen. We trekken deze vergelijking dus ook niet bij de beantwoording van de deelvragen. In de paragraaf conclusie hebben we wel de drie ontwikkelrichtingen tegen elkaar afgezet op de gehele context woningbouw.

Woningbouwopgave en bewonerspopulatie (vraag 1 t/m 3)

Op basis van de literatuurstudie en gesprekken is duidelijk geworden dat woningbouw op locatie Bleizo-West zoals weergegeven in hoofdstuk 2 (dus grootstedelijk met 3.000 tot 4.000 woningen) vanuit kwantitatief oogpunt echt gezien moet worden als een kans om bij te dragen aan de grote regionale woningtekort en de behoefte aan 240.000 woningen in Zuid-Holland. Vanuit deze grote kwantitatieve opgave zou Bleizo-West prima kunnen worden opgenomen in een regionale/provinciale programmering. Gezien de karakteristieken van het plan en de ligging van Bleizo-West zou woningbouw op deze locatie voor zowel Lansingerland als Zoetermeer in eerste instantie een op zichzelf staande ontwikkeling kunnen zijn zonder te concurreren met de

bestaande woningbouwplannen;

- In Lansingerland wordt nu Wilderszijde ontwikkeld, maar die locatie heeft een profiel dat veel meer aansluit bij de dorps-landelijke identiteit met relatief veel grondgebonden woningen.
- In Zoetermeer zijn in de verstedelijkingsalliantie 10.000 woningen op binnenstedelijke locaties bestuurlijk geaccordeerd en is er een zoekopgave voor nog eens 6.000 woningen. Ook in Zoetermeer wordt Bleizo gezien als een plek met een eigen identiteit die te excentrisch ligt voor directe aansluiting op Zoetermeer. De locatie moet op zich staan passend in de regionale opgave. Overigens is vanuit Zoetermeer ook aangegeven dat het nog lastig is, om de komende jaren de 10 tot 16 duizend woningen te realiseren (de opgave is 700 woningen per jaar), dus vanuit die optiek zou Bleizo-West wel e.e.a. kunnen versnellen.

Bleizo-West zou dus een op zich zelf staande woningbouwlocatie moeten zijn, maar kan wel degelijk bijdragen leveren aan lokale behoeften en daarmee kansen bieden voor de regio. In Lansingerland is onder meer tekort aan starterswoningen en woningen voor middeninkomens. En vanuit Zoetermeer gezien is er een gebrek aan woningen voor 1-persoonshuishoudens, voor jongeren, emptynesters (55+), maar ook aan gezinshuishoudens en dynamische netwerkstedelingen. Bleizo-West zou voor een deel in die behoeften kunnen voorzien. Uit de literatuur en gesprekken is gebleken dat een marktonderzoek naar woonbehoeften van woningzoekenden in deze regio ontbreekt en het is daarom niet goed mogelijk om uw vraag te beantwoorden welke bewonerspopulatie van een eventueel woningbouwgebied te verwachten en wenselijk is. Daarvoor is dat marktonderzoek noodzakelijk. Wel is uit de gesprekken die zijn gevoerd een aantal mogelijke richtingen en kansen gekomen die in een marktonderzoek nader kunnen worden onderzocht. Naast de al genoemde starters, middenhuur/koop en empty-nesters vanuit Lansingerland en Zoetermeer wordt de locatie vooral gezien als kansrijk voor regionale starters, gezinshuishoudens en dynamische netwerkstedelingen. Daarnaast zijn genoemd de doelgroep uit de regionale opgave voor sociale woningbouw, zoals beschreven in onder meer het Regioakkoord Nieuwe woningmarktafspraken Regio Rotterdam, en eveneens voor personen die werkzaam zijn in bijvoorbeeld de glastuinbouw of logistieke bedrijven rond Bleizo-West.

Programmering, voorzieningen en sociaal-maatschappelijke inbedding (vraag 4 en 5)

Voor deze locatie is een aantrekkelijk woonmilieu niet voldoende. Door de relatieve grote afstand tot voorzieningen dient de ontwikkeling op zijn minst eigenstandig te kunnen opereren, inclusief eigen lokale voorzieningen (school/ supermarkt/huisartsenpost etc.). Hiervoor dient voldoende 'kritische massa' (woningen) aanwezig te zijn in het gebied, waardoor je automatisch uitkomt op appartementen. Verder biedt de locatie allerlei kansen voor het mengen van wonen en werken. Bij 'werken' kan gedacht worden aan kantoren (waaronder publieke diensten) en commerciële voorzieningen, zeker dichtbij het station.

Afhankelijk van de vraag vanuit de markt kunnen ook recreatieve voorzieningen worden ingepast. Eventuele grootschalige vrijetijdsvoorzieningen of bedrijvigheid kunnen in aantrekkelijke vorm langs de A12 worden gesitueerd. Het park kan multifunctioneel gebruikt worden voor bijvoorbeeld evenementen, festivals etc. Woningbouw zou zich verder ook goed kunnen laten combineren met een onderwijsinstelling, een (bedrijven)hotel of kleine campusachtige ontwikkeling die gelieerd is aan de bestaande (glastuinbouw) bedrijvigheid. Met de goede bereikbaarheid via zowel weg als spoor zijn dus allerlei mengingen van wonen en werken denkbaar. Het is aan te raden om deze mogelijkheden nader te verkennen in een marktonderzoek dat sowieso wenselijk is (zie vorige sectie).

De nieuwe bewoners zullen voor een deel van hun behoeften gebruik maken van de voorzieningen op Bleizo-West, maar ook bestaande voorzieningen gebruiken. Gezien de ligging van Bleizo-West ligt het voor de hand dat ze daarbij meer gebruik gaan maken van voorzieningen in Zoetermeer dan in Lansingerland. Bijvoorbeeld als het gaat om winkels in het stadshart van Zoetermeer of Oosterheem, middelbare scholen, sportvoorzieningen van Zoetermeer en voor recreatie het van Tuyllpark. De kans is dan ook groot dat de sociale-maatschappelijke inbedding van de bewoners in Lansingerland op kortere termijn beperkt is.

De toekomstige bewoners zullen waarschijnlijk meer gericht zijn op Zoetermeer, zeker aan de noordzijde. In de toekomst kan de inbedding richting Lansingerland wel groeien als de lightrail doorloopt en als huidige bewoners (starters of middeninkomens) van Lansingerland doorstromen naar Bleizo-West en het gebied voorziet in huisvesting van werknemers in de glastuinbouw en logistiek.

De ontwikkeling van Bleizo-West kan ook een eerste stap zijn in een grotere transitieopgave (bijvoorbeeld met woningbouw op het naastgelegen Lansinghage). Met een hoogstedelijk woningbouwprogramma wordt bijgedragen aan de doorontwikkeling van de vervoersknoop en biedt onder meer kansen voor het upgraden van de ZoRo-lijn. Een dergelijke ontwikkeling zou bijdragen aan de regionale opgave van het realiseren van 230.000 woningen en het versterken van het OV Netwerk op Zuidvleugelniveau. Een dergelijke ontwikkeling komt zowel (de bewoners van) Zoetermeer en Lansingerland ten goede.

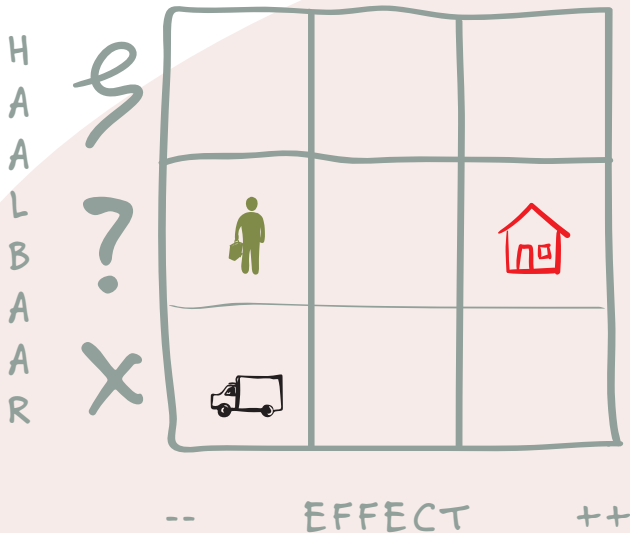


8.3 Conclusie

In de figuur hebben we de 3 ontwikkelrichtingen tegen elkaar afgezet voor de context woningbouw. Duidelijk is dat alleen de ontwikkelrichting woningbouw bijdraagt aan de regionale woningbouwopgave. De plek kan een bijzondere betekenis hebben voor de regio en met het versterken van de vervoersknoop een relevante bijdrage leveren aan de ontwikkeling van een fijnmazig openbaar vervoernetwerk van de steden in de Zuidvleugel. Kijken we naar de haalbaarheid, dan zitten aan het alternatief met wonen nog wel wat hobbels die genomen moeten worden om dat te kunnen realiseren. Om te beginnen moeten beide colleges en raden van Lansingerland en Zoetermeer het eens worden over de relevantie en meerwaarde van dit alternatief t.o.v. de bestaande invulling van het gebied. Daarbij spelen er met name bij Lansingerland zorgen rondom identiteit en risico's. Verder heeft de provincie de nodige kanttekeningen (zie paragraaf 6.1) waarmee rekening dient te worden gehouden, in het bijzonder de afspraken over het plaatsen van windturbines. De ontwikkelrichting woningbouw kan dus om meerdere redenen alleen onder voorwaarden worden

ontwikkeld. Deze voorwaarden zouden kunnen worden vastgelegd in een bestuurlijk convenant waarmee een kader en ruimte ontstaat om deze ontwikkelrichting verder uit te werken.

De twee bedrijventerreinrichtingen (kantoren/leisure en logistiek) dragen niet bij aan de regionale woningbouwopgave omdat in deze twee alternatieven voor bedrijvigheid geen woningen zijn voorzien. Qua haalbaarheid scoren deze twee alternatieven anders. Het bestaande programma met kantoren, horeca, bedrijven en leisure onder de gemeenschappelijke regeling kent weinig weerstand en classificeren wij als haalbaar, maar de geïnterviewden en wij hebben twijfels ten aanzien van economische haalbaarheid (zie context ondernemen). Het invullen van Bleizo-West als logistiek bedrijventerrein is economisch weliswaar zeer haalbaar, maar heeft duidelijk geen voorkeur hebben wij gemerkt tijdens de interviews. Daarom is dit alternatief ook laag gescoord op deze as.



Effect

Alleen de ontwikkelrichting woningbouw draagt bij aan een regionale woningbouwopgave en biedt met de ontwikkeling van deze HOV knoop bovendien kansen voor het versterken van het stedelijk netwerk op Zuidvleugelniveau. De twee andere ontwikkelrichtingen dragen niet bij aan de woningbouwopgave.

Haalbaarheid

De ontwikkelrichting woningbouw is onder voorwaarden haalbaar. Het plan moet veel beter worden uitgewerkt en er ligt een ruimteclaim voor windturbines. De ontwikkelrichting gemend bedrijventerrein met kantoren, bedrijvigheid en leisure is haalbaar, maar er zijn twijfels over de economische haalbaarheid. De ontwikkelrichting logistiek bedrijventerrein is economisch haalbaar, maar roept wel weerstand op.

9. Context Financiën

9.1 Analyse

Afspraken en kaders

De context financiën betreft in de eerste plaats het mogelijke financieel resultaat van een invulling van het gebied met een programma met woningen, aangevuld met voorzieningen, vergeleken met de invulling zoals op dit moment voorzien, en ook opgenomen in de grondexploitaties van Bleizo en Hoefweg. Het moet blijken of de grondwaarde die een groot aantal woningen genereert voldoende is om investeringen in de openbare ruimte te dekken: woningbouwplannen bevatten veelal een hoger aandeel openbare ruimte dan bedrijventerreinen.

Hand in hand met het mogelijke financieel resultaat gaat het risicoprofiel van de ontwikkeling; sleutelelementen daarin zijn bijvoorbeeld doorlooptijd en faseerbaarheid, maar ook de wijze waarop de governance van een dergelijk project wordt vormgegeven.

Op dit moment bestaat er geen ander ruimtelijk/ financieel kader dan het vigerend bestemmingsplan en de grondexploitaties van de gemeenschappelijke regelingen Bleizo en Hoefweg. De stedenbouwkundige visie van KuiperCompagnons met drie verschillende ontwikkelvarianten (modellen), die het uitgangspunt vormt voor dit onderzoek, heeft geen formele planologische status. Op basis van deze studie van KuiperCompagnons is in 2018 een studie uitgevoerd door Bureau Rekenruimte, waarin de financiële consequenties van een invulling met woningbouw en voorzieningen wordt onderzocht. Bestaande afspraken en kaders betreffende de inrichting van het gebied met woningbouw zijn onder de context woningbouw (hoofdstuk 6) voor een belangrijk deel al behandeld.

Stakeholders

Voor zover nog niet genoemd onder context woningbouw kent de context financiën de volgende stakeholders:

- Gemeenten Zoetermeer en Lansingerland als aandeelhouders van de gemeenschappelijke regelingen Bleizo en Hoefweg;
- Gemeenten Lansingerland als auteur van het bestemmingsplan;
- Provincie Zuid-Holland als wederpartij van gemeente Lansingerland m.b.t. afspraken over toekomstige windenergie;
- Provincie/regio als kaderstellende organen voor de woningbouwprogrammering;

- Rijkswaterstaat en provincie als beheerder van snelweg en provinciale wegen;
- Geïnteresseerde bouwers en projectontwikkelaars;
- Investeerders in vastgoed (parkeren, wonen, commercieel), zoals woningcorporaties en institutionele beleggers.

9.2 Onderzoeksvragen

Voor deze context beantwoorden we de volgende vier bestuurlijke vragen:

1. In welke fasen, met welke woningbouwaantallen en met welke tempo dient het gebied ontwikkeld te worden om te kunnen voldoen aan de markttechnische en milieutechnische vereisten bij een ontwikkeling als woningbouwlocatie?
2. Welke gevolgen heeft een eventuele ontwikkeling met woningbouw in het gebied voor de grondexploitaties van GR Bleizo en Bedrijvenschap Hoefweg, die momenteel uitgaan van een programmering zonder woningbouw?
3. Welke gevolgen heeft een eventuele ontwikkeling met woningbouw in het gebied voor het risicoprofiel van GR Bleizo en Bedrijvenschap Hoefweg, die momenteel uitgaan van een programmering zonder woningbouw?
4. Kunnen de benodigde investeringen in de bereikbaarheid voor auto, fietser en voetganger die gebiedsoverstijgend zijn worden gefinancierd en uitgevoerd, om aan de voorwaarden voor een verkeersintensieve gebiedsontwikkeling te voldoen?

1. In welke fasen, met welke woningbouwaantallen en met welke tempo dient het gebied ontwikkeld te worden om te kunnen voldoen aan de markttechnische en milieutechnische vereisten bij een ontwikkeling als woningbouwlocatie?

Milieutechnische vereisten

De actuele plannen ontberen op dit moment een gedegen onderbouwing op het gebied van milieutechnische randvoorwaarden. In dat kader kunnen als zeer relevant worden genoemd:

- Snelweg A12
- Spoorlijn Den Haag – Utrecht
- HSL viaduct
- Hoogspanningsleidingen
- Ondergrondse kabels en leidingen
- Bestaande windturbines op Lansinghage

Een gedegen milieutechnisch onderzoek op deze aspecten zal moeten uitwijzen in hoeverre de getekende plannen met betrekking tot woningbouw mogelijk zijn. Onderzoek van de Antea Group wijst uit dat de bestaande windturbines de ontwikkeling van woningbouw vrijwel geheel verhinderen – de grond onder de windturbines is in 2009 uitgegeven in erfpacht voor de duur van 20 jaar, met een optie voor nog eens 10. De bestaande harde afspraken met o.a. de provincie over de nieuwe windturbines in en om het plangebied hebben hetzelfde effect. Het verdwijnen van windenergie(plannen) is dus randvoorwaardelijk voor woningbouwontwikkeling in Bleizo. Voor zover de andere hierboven genoemde aspecten de ontwikkeling van woningbouw niet uitsluiten, kan het bestaande plan verder worden uitgewerkt rekening houdend met de geldende beperkingen, zo goed mogelijk afgestemd op de complexe omgeving. Een dergelijk onderzoek vergt tijd.

Markttechnische vereisten en fasering

Het beoogde volume aan woningen en voorzieningen in Bleizo is groot; de markt vraag op deze locatie is evenwel amper onderzocht.

Inschatten van het afzettempo is ingewikkeld. Gekeken kan worden naar het afzettempo van andere ontwikkelingen in gemeente Lansingerland (Wilderszijde, Westpolder Bolwerk) of Zoetermeer. In Lansingerland is het afzettempo in de orde van 200-400 woningen per jaar. Gegeven het verschil in stedelijke karakter en de dichtheid van de locaties is de vraag of dat tempo representatief is. Dat verschil maakt het ook lastig om een inschatting te maken over de mogelijkheden tot fasering.

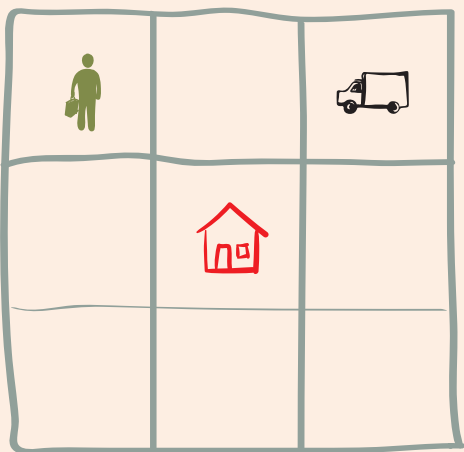
Naar ons oordeel zal, afhankelijk van de benodigde voorbereidingstijd, een plan met woningbouw in elk geval sneller afzetbaar zijn dan de resterende uitgifte van de grondexploitatie Bleizo (huidig inzicht: sluiting exploitatie

in 2042). Datzelfde geldt naar verwachting ook voor een plan waarin de bestaande plannen voor Bleizo-West worden verlaten en het gebied wordt ingevuld met logistieke bedrijvigheid. Daar lijkt veel vraag naar. Dit in tegenstelling tot Leisure waar de markt erg ongewis voor is.

Het plan, zoals getekend door KuiperCompagnons, vraagt door de grootte van het programma en dichtheid (vanuit het oogpunt van risicobeheersing) om logische mogelijkheden om te kunnen faseren. Dat betekent bijvoorbeeld dat liefst grote gedeelde voorzieningen (parkeergarage, getild maaiveld) worden vermeden en dat per fase een gedifferentieerd programma wordt gerealiseerd (verschillende woningtype hand in hand met voorzieningen). Het is onduidelijk in hoeverre de voorliggende plannen daarmee al rekening houden. Gegeven volume en dichtheid ligt het voor de hand in een vroeg stadium woningbeleggers (woningcorporaties en commerciële beleggers) te betrekken, teneinde afzetrisico's te beperken. Dit kan mede vormgeven aan de governance van de ontwikkeling. Ook moet worden onderzocht in hoeverre het plan kan worden ontwikkeld zonder eerst te hoeven investeren in dure bovenplanse infrastructuur.

H
A
A
L
B
A
A
R

?



-- EFFECT ++

Effect

De ontwikkelrichting logistiek heeft, vergeleken met de actuele invulling, waarschijnlijk een positieve invloed op de doorlooptijd van de grondexploitatie. Naar verwachting kan ook een alternatieve invulling met woningen sneller worden afgezet dan de actuele exploitatiehorizon van 2042. Het aandeel leisure in de actuele programmering is in termen van doorlooptijd een belangrijke onzekerheid.

Haalbaarheid

De precieze milieutechnische consequenties (planologische haalbaarheid) voor een alternatieve invulling met woningbouw zijn nog onvoldoende inzichtelijk, maar zullen zwaarder drukken op deze ontwikkelrichting dan op een invulling met kantoren/leisure of logistiek. Een programma met enkel logistiek bedrijvigheid is van de ontwikkelrichtingen het minst gevoelig voor milieutechnische randvoorwaarden.

2: Welke gevolgen heeft een eventuele ontwikkeling met woningbouw in het gebied voor de grondexploitaties van GR Bleizo en Bedrijvenschap Hoefweg, die momenteel uitgaan van een programmering zonder woningbouw?

Doorrekening plan KuiperCompagnons

In augustus 2018 is, voor zover ons bekend, de enige studie uitgevoerd naar de financiële gevolgen van een invulling van het gebied met een omvangrijk woningbouwprogramma. Het gaat om een groot deel van de grondexploitatie Bleizo (ca. 55% van het uitgeefbaar gebied) en een kleiner deel van de grondexploitatie Hoefweg (ca. 20% van het uitgeefbaar gebied). De studie gaat op hoofdlijnen in op de te verwachten kosten en opbrengsten verband houdend met de ontwikkeling van o.a. wonen en andere functies op deze delen van beide grondexploitaties, uitgaande van de drie door KuiperCompagnons getekende varianten/modellen voor invulling van Bleizo-West met woningbouw. In bijlage 2 (tabel 1) staan de cijfermatige bevindingen van die studie. Uit deze studie (en de tabel in de bijlage) kan de conclusie worden getrokken dat een invulling met 4.200 woningen en 110.000 m² overige functies als enige van de onderzochte drie modellen winstgevend is. Bij de doorrekening van Bureau Rekenruimte behoren belangrijke kanttekeningen (die Rekenruimte zelf ook plaatst):

- Er zijn geen kosten opgenomen voor uitplaatsing van bestaande windturbines. De bestaande turbines en het beoogde programma sluiten elkaar uit;
- Er is een vast bedrag per woning opgenomen ten behoeve van geluidswerende voorzieningen (model 2: € 18,3 mln). Aan dit bedrag ligt geen gedetailleerde raming ten grondslag;
- Er is in het plan van KuiperCompagnons een parkeergarage opgenomen van 60.000m² (circa 2.400 plaatsen). Er is nog niet onderzocht of dit groter of kleiner is dan op grond van vigerende parkeernormen moet worden gerealiseerd. De exploitatie van de parkeergarage is bovendien budgetneutraal opgenomen in de berekeningen.
- Er zijn geen kosten opgenomen voor het door KuiperCompagnons getekende viaduct over de A12 of uitbreiding van capaciteit van bestaande op- en afritten. Op basis van de door ons gevoerde interviews is duidelijk dat minstens één van deze ingrepen noodzakelijk zal zijn om het verkeer dat de ontwikkeling genereert af te kunnen wikkelen. Daarnaast is de doelgroep nog niet bepaald en zijn er nog geen bijbehorende verkeerskundige studies uitgevoerd.

Gevolgen voor de grondexploitaties Bleizo en Hoefweg

De door Bureau Rekenruimte uitgevoerde berekening beschouwt de kosten en opbrengsten van het plan KuiperCompagnons op zichzelf; het zegt daarmee weinig over de gevolgen (financieel, risico's) voor de beide lopende grondexploitaties binnen wiens plangrenzen e.e.a. moet worden gerealiseerd. Aan de hand van de beide grondexploitaties (herziening van 2019) en met de studie van Bureau Rekenruimte als leidraad kunnen we dat doen. We nemen als uitgangspunten:

- Een programmatische invulling conform model 2 met 4.200 woningen en 110.000 m² overige functies;
- De kostenramingen zoals opgesteld door Bureau Rekenruimte;
- Licht aangepaste opbrengstenramingen op basis van actuele referenties. In de differentiatie van woningtypen hebben we geen wijzigingen aangebracht en aangesloten bij eerder gehanteerde uitgangspunten van de gemeente Lansingerland.

Indien we het plan van KuiperCompagnons over de bestaande grondexploitaties heen leggen, wordt een deel van de bestaande invulling vervangen door nieuwe. Deze uitruil van programma vertaalt zich ook financieel: uit de grondexploitaties moet een deel van de nog te realiseren kosten en opbrengsten worden verwijderd, en de kosten en opbrengsten samenhangend met het plan KuiperCompagnons worden toegevoegd.

De te verwijderen opbrengsten betreffen in totaal € 92,4 mln. Daarnaast verdwijnen er ook kosten uit de actuele grondexploitaties (€ 18,6 mln): dit betreft kosten bouw- en woonrijp maken en plankosten (zie tabel 2 in bijlage 2). Op basis van deze gedeeltelijke wijziging van het totale programma (uitvoering plan KuiperCompagnons) kan circa € 30 mln meer aan nominale netto opbrengsten worden verwacht in de gezamenlijke grondexploitaties Bleizo en Hoefweg (zie ook tabel 3 in bijlage 2). Het te verwachten resultaat van een invulling met logistieke bedrijvigheid achten wij gelijkwaardig aan de bestaande programmering: het biedt lagere grondprijzen, maar een groter uitgeefbaar gebied en een hoog uitgiftetempo.

Kosten en opbrengsten in de tijd gefaseerd

Indien de verwachte kosten en opbrengsten behorende bij de aangepaste grondexploitaties Hoefweg en Bleizo in de tijd worden gefaseerd, blijft het bovenstaande beeld overeind. We hanteren daarbij de volgende uitgangspunten:

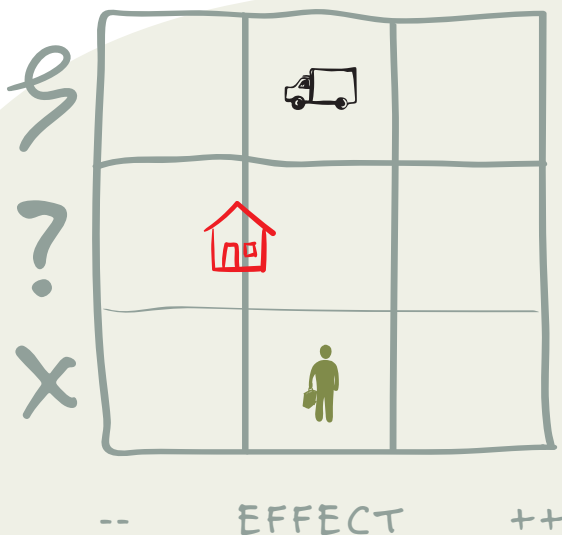
- Fasering resterende kosten en opbrengsten grondexploitaties Bleizo en Hoefweg: conform grexherziening 2019;
- Fasering uitgifte programma plan KuiperCompagnons: 2025 – 2040 (250-300 woningen per jaar);
- Rente: 2,0% op korte en lange termijn;
- Kostenindex: 2,0% op korte en lange termijn;
- Opbrengstenindex: 2,0% op korte en lange termijn.

Een vergelijking van de bestaande twee grondexploitaties met de aangepaste grondexploitaties waarin het plan KuiperCompagnons is verwerkt, geeft dan:

Van dit betere resultaat moeten nog de investeringen in infrastructuur worden bekostigd, die moeten borgen dat de verkeersbewegingen die de alternatieve invulling genereert kunnen worden opgevangen in het omliggende wegennet. Op basis van de gevoerde interviews concluderen we dat een viaduct over de A12, als verbinding tussen Bleizo-West en Knoop Noord, een investering vergt van € 20 - € 30 mln. Kostenkennallen wijzen in die richting en bovendien bestaan in de regio valide referenties van vergelijkbare werken met vergelijkbare kosten. Per saldo verwachten we daarom niet dat de ontwikkelrichting woningbouw een beter financieel resultaat oplevert dan de actuele invulling. Waar die kosten voor infrastructuur terecht komen valt op dit moment nog niets over te zeggen. Indien deze mede gefinancierd zouden worden door de MRDH of provincie Zuid-Holland vanwege het regionale belang van de locatie, dan zou dit natuurlijk gunstig uitvallen voor het resultaat van de grondexploitatie.

Resultaat grondexploitatie Bleizo (conform grexherziening 2019):	€ -/- 2,4 mln	(netto contant 1-1-2019)
Resultaat grondexploitatie Hoefweg (conform grexherziening 2019):	€ +/+ 12,9 mln +	(netto contant 1-1-2019)
Resultaat totaal zonder programmatische wijziging:	€ +/+ 10,5 mln	(netto contant 1-1-2019)
Resultaat met programmatische wijziging:	€ +/+ 31,8 mln	(netto contant 1-1-2019)
Verbetering van het netto contant resultaat:	€ +/+ 21,3 mln	

H
A
A
L
B
A
A
R



Effect

De drie verschillende ontwikkelrichtingen ontlopen elkaar weinig voor wat betreft het verwacht financieel resultaat. Er zijn echter wel verschillen in het volume van het nog te realiseren kosten en opbrengsten; die hebben gevolgen voor het risicoprofiel. Ook is er, met name in de ontwikkelrichting woningbouw, gewerkt met financiële aannamen (geluidwerende voorzieningen, exploitatie parkeergarage, uitplaatsen windturbines) die nader moeten worden onderbouwd en ligt er een investeringsopgave voor de afwikkeling van verkeersbewegingen. Daarom is deze ontwikkelrichting iets lager gewaardeerd op financiële effecten.

Haalbaarheid

De actuele programmering bevat een aanzienlijk aandeel leisure, dat een relatief gevoelig onderdeel vormt van de opbrengstenkant van de de grondexploitatie. Een programmering met woningbouw en ondersteunende voorzieningen is minder gevoelig, maar een specifiek op deze locatie gerichte marktstudie moet nog wel duidelijk maken welk programma (omvang, differentiatie, prijsniveau) kansrijk is. Gegeven de actuele marktsituatie achten wij een programmering met logistieke bedrijvigheid het gemakkelijkst en snelst te vermarkten.

3. Welke gevolgen heeft een eventuele ontwikkeling met woningbouw in het gebied voor het risicoprofiel van GR Bleizo en Bedrijvenschap Hoefweg, die momenteel uitgaan van een programmering zonder woningbouw?

Voorgaande analyse laat zien dat een programmawijziging van de grondexploitaties Bleizo en Hoefweg conform het plan van KuiperCompagnons (model 2) een verbetering van het financieel resultaat kan betekenen. Met deze verbetering van het verwachte resultaat neemt echter ook het risicoprofiel toe. In kwalitatieve zin noemen we:

- (Gebrek aan) faseerbaarheid van grote ondeelbare onderdelen van het plan, zoals het getilde maaiveld en de parkeergarage;
- Het ingrijpend wijzigen van het bestaande plan, met de daarbij behorende benodigde beleids- en planologische procedures;
- Procesrisico's met betrekking tot wijzigingen in de governance van het project. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan het ontbinden van de bestaande gemeenschappelijke regelingen, het eventueel toetreden van marktpartijen etc.;
- Het huidige gebrek aan inzicht in de invloed van enkele zeer belangrijke aspecten op het verwachte resultaat:
- Milieutechnische implicaties op het beoogde programma (omliggende weg-, spoor- en leidinginfrastructuur, windenergie);
- Exploitatierisico van de grote parkeergarage;
- Marktvraag naar het beoogde programma.

Bovendien kan in kwantitatieve zin worden gesteld dat, door een groter volume aan kosten en opbrengsten dat moet worden gerealiseerd, het effect van de onzekerheid

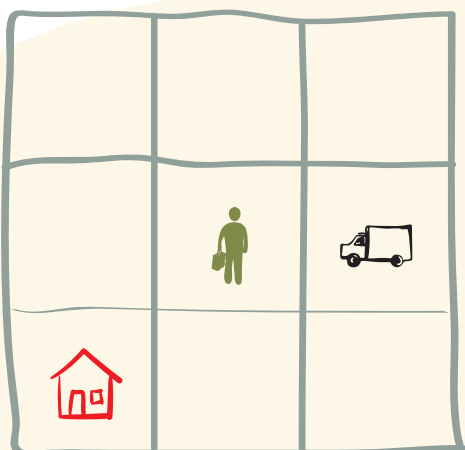
in de ontwikkeling van kosten en opbrengsten ook groter is geworden. Dit kan inzichtelijk worden gemaakt door het uitvoeren van een zogenaamde Monte Carlo simulatie op de grondexploitatieberekeningen, zoals ook jaarlijks bij de grexherziening van de GR Bleizo en Hoefweg wordt uitgevoerd. Het resultaat van de simulatie op het plan van KuiperCompagnons is in bijlage 2 (figuur 1) weergegeven. De uitkomst van deze risicoanalyse houdt in dat, hoewel het becijferde netto contante resultaat van de aangepaste grondexploitaties € +31,8 mln. bedraagt, dat resultaat een grote onzekerheid kent. Met 90% zekerheid ligt het resultaat in de range € +10 mln. tot € +58 mln. De voornaamste factoren die deze spreiding beïnvloeden zijn:

1. De onzekerheid in de ontwikkeling van de kosten- en opbrengstenindex;
2. De grootte van de kosten- en opbrengstenvolumes in de grond- en vastgoedexploitatie;
3. Daarnaast zijn fasering en marktontwikkeling relevant.

Juist in het tweede punt onderscheidt zich de alternatieve invulling van het plan KuiperCompagnons zich van de bestaande programmering. Ter vergelijking de Monte Carlo simulatie op de actuele grondexploitatie Bleizo geeft een spreiding van ca. € 16 mln. op het verwachte resultaat van € -2,4 mln. Daarin is rekening gehouden met een 50% mogelijkheid van het niet kunnen realiseren van de beoogde uitgifte van gronden voor grootschalige leisure.

H
A
A
L
B
A
A
R

?



-- EFFECT ++

Effect

Het risicoprofiel van een ontwikkelrichting met woningbouw is door het grotere volume aan kosten en opbrengsten groter dan van de actuele programmering. Ook is er op dit moment nog weinig zicht op enkele belangrijke facetten van de (financiële) haalbaarheid van het plan, zoals marktvraag en milieutechnische randvoorwaarden. Het risicoprofiel van de ontwikkelrichting logistiek achten wij het laagst, vanwege de goede afzetbaarheid.

Haalbaarheid

Er zijn met betrekking tot de ontwikkelrichting woningbouw ook in kwalitatieve zin belangrijke risico's te benoemen, zoals de te doorlopen beleidsmatige en planologische processen, aanpassingen in de governance van het project en de mate van faseerbaarheid (ondeelbare voorzieningen, hoge dichtheid van het programma). Met name dat laatste aspect maakt de programmering/fasering van de ontwikkelrichting woningbouw moeilijker aanpasbaar in geval veranderingen in de marktvraag of recessie.

4. Kunnen de benodigde investeringen in de bereikbaarheid voor auto, fietser en voetganger die gebiedsoverstijgend zijn worden gefinancierd en uitgevoerd, om aan de voorwaarden voor een verkeersintensieve gebiedsontwikkeling te voldoen?

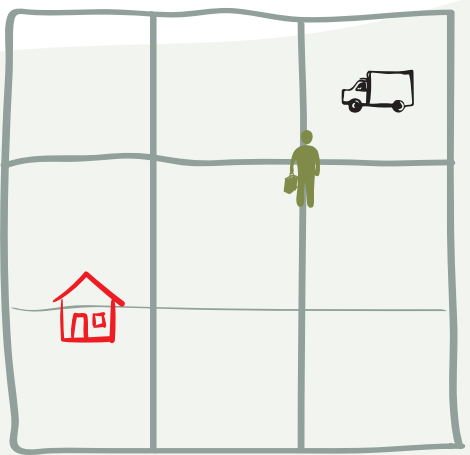
Het voorgaande laat zien dat het resultaat van de beide grondexploitaties, met daarin verwerkt het plan van KuiperCompagnons, wordt geraamd op ruim € 30 mln. (netto contante waarde). Dit resultaat is circa € 20 mln. beter dan het verwachte resultaat van de actuele grondexploitaties, maar – zoals we hebben laten zien – ook veel onzekerder. Bovendien moeten van dit resultaat nog de investeringen in infrastructuur worden bekostigd, die moeten borgen dat de verkeersbewegingen die de alternatieve invulling genereert kunnen worden opgevangen in het omliggende wegennet. Mogelijk dat hier wel financiering van hogere overheden aan de orde is.

Op basis van de gevoerde interviews concluderen we dat een viaduct over de A12, als verbinding tussen Bleizo-West en Knoop Noord, een investering vergt van € 20 - € 30 mln. Kostenkennallen wijzen in die richting, en bovendien bestaan in de regio valide referenties van vergelijkbare werken met vergelijkbare kosten. Er zijn op dit moment nog geen onderzoeken uitgevoerd die onderbouwen dat de bouw van dit viaduct aanpassingen aan de bestaande kruisingen (N470 met A12, N209 met A12) overbodig maakt, doordat het de druk op bestaande op- en afritten verlicht. Evenmin zijn er studies naar mogelijke aanpassingen aan de aansluitingen met de N470 en N209, en de mate waarin die investeringen toerekenbaar zijn aan de ontwikkelingen in Bleizo-West. Op basis van de ons bekende en aangereikte informatie trekken we wel de conclusie dat de meerwaarde van de alternatieve ontwikkeling van € 20 mln. grotendeels of geheel op zal gaan aan investeringen in infrastructuur, die nodig is om de afwikkeling van het daarmee gepaard gaande verkeer in goede banen te leiden. Daarnaast zijn nog kosten te verwachten, zoals voor financiële compensatie van windmolens.

Het verdient aanbeveling te onderzoeken in hoeverre voor deze investeringen in infrastructuur cofinanciering of een financiële bijdrage kan worden gevonden op het niveau van regio of provincie. Dit kan kansrijk zijn, als met de alternatieve invulling van Bleizo mede invulling wordt gegeven aan hun beleidsdoelen. Indien daar gaan aanvullende middelen worden gevonden, zullen de investeringen in (bovenplanse) infrastructuur moeten worden bekostigd uit bijvoorbeeld de gecombineerde (gemeentelijke) grondexploitatie Bleizo/Hoefweg. Indien ook andere grondexploitaties profiteren van te realiseren bovenplanse infra, bestaat wellicht de mogelijkheid om de kosten ervan deels op die grexten te verhalen.

H
A
A
L
B
A
A
R

g
?
.X



-- EFFECT ++

Effect

De grootte van het programma van de ontwikkelvariant woningbouw doet een groot beroep op de capaciteit van de bestaande aansluitingen op de A12 (N470, N209). Op dit moment is niet duidelijk welke aanpassingen aan de bestaande aansluitingen noodzakelijk zijn bij het toevoegen van (onder meer) 4.000 woningen, en of alleen het viaduct over A12, zoals getekend in het plan van KuiperCompagnons, afdoende is om de druk op te vangen.

De ontwikkelrichting logistiek wordt gekenmerkt door grotere kavels, en een lager percentage openbaar gebied. Het verkeer dat deze invulling genereert bestaat, in tegenstelling tot de beide anders ontwikkelrichtingen, hoofdzakelijk uit vrachtverkeer. Voor de bestaande ontwikkeloptie is de financiering reeds grotendeels geborgd.

Haalbaarheid

Van het getekende viaduct kan worden gezegd dat de kosten ervan de financiële meeropbrengst van de ontwikkelrichting woningbouw teniet zullen doen. De kosten van aanpassingen aan bestaande op- en afritten zijn nog niet duidelijk, maar deze zullen naast financiële met name praktische implicaties hebben tijdens uitvoering (verkeershinder). De kosten van infrastructurele werken zullen, voor zover geen cofinanciering wordt gevonden bij regio of provincie, moeten worden gedragen door de gecombineerde grondexploitatie Bleizo/Hoefweg.

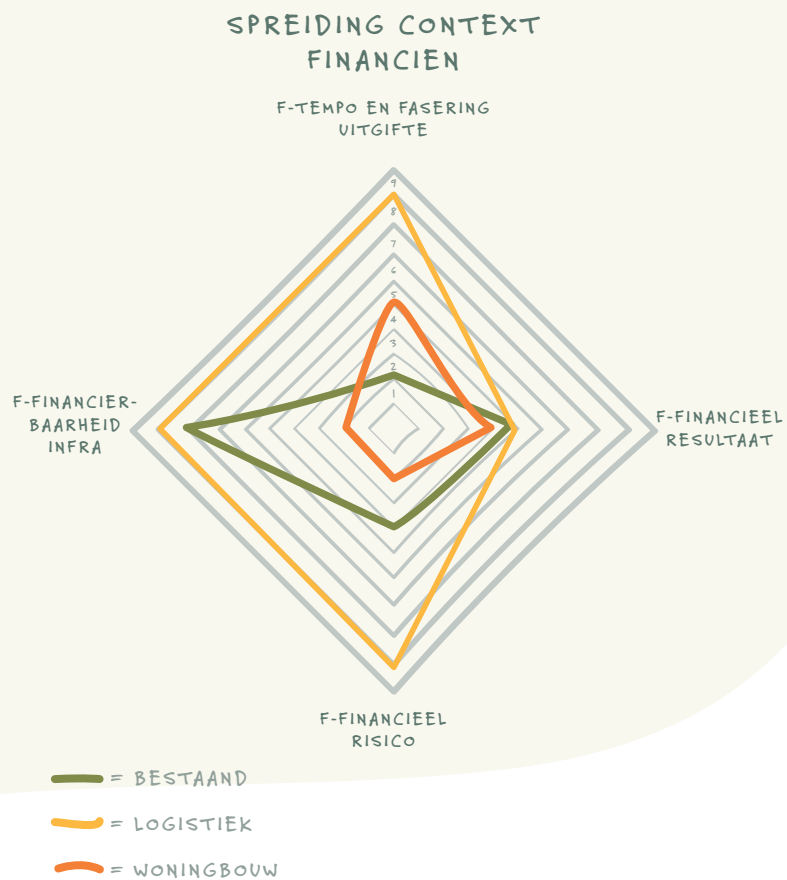
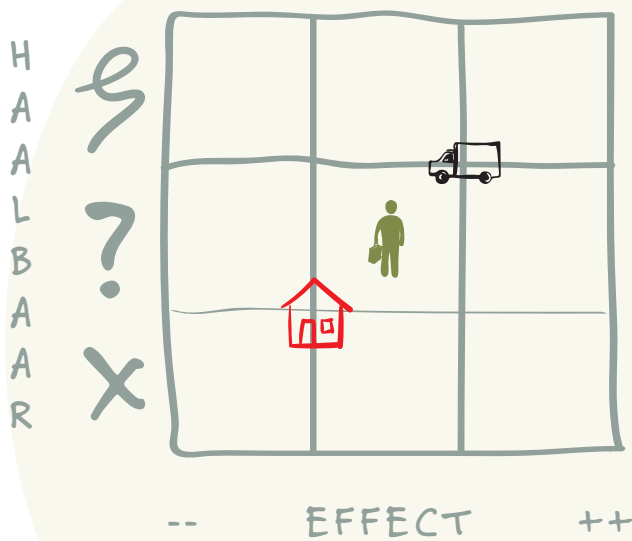
9.3 Conclusies

Er zijn op basis van deze beknopte analyse geen financiële argumenten om te kiezen voor een woningbouwprogrammering; naar ons oordeel is de balans tussen rendement en risico van zo'n alternatief eerder slechter dan beter. Twee belangrijke redenen:

1. In de stedenbouwkundige plannen en de bijbehorende doorrekeningen van de ontwikkelrichting woningbouw is nog veel niet onderzocht en derhalve onzeker: daardoor is het nog niet mogelijk om een degelijke afweging te maken tussen de bestaande programmering en een alternatieve programmering met woningbouw

2. Het resultaat van een alternatieve programmering met o.a. 4.000 woningen zou aanmerkelijk beter kunnen zijn dan het resultaat van de huidige grondexploitaties, maar na aftrek van investeringen in infra is dat waarschijnlijk weer verdampt tenzij er sprake is van (mede)financiering door bijvoorbeeld MRDH of de Provincie Zuid-Holland. Het resultaat van de alternatieve programmering is bovendien veel onzekerder dan dat van de huidige grondexploitaties, en kent een hoger risicoprofiel.

Een eventuele keuze voor een invulling met logistiek is financieel vergelijkbaar met de bestaande invulling. Gezien de huidige markt voor logistiek achten wij het risicoprofiel lager dan dat van de bestaande invulling.



10. Conclusies

In de hoofdstukken 4 t/m 9 zijn per context de drie ontwikkelrichtingen onder de loep genomen en zijn in totaal 25 deelvragen beantwoord. Op basis van die inzichten hebben wij ons een eindbeeld gevormd. In dit hoofdstuk staan de inzichten per ontwikkeloptie, aangevuld met een aantal observaties vanuit de deskundigheid van ons bureau. Op basis van deze afzonderlijke onderdelen komen we tot een slotconclusie.

10.1 Over bestaand programma

Het bestaande programma betreft een gemengd bedrijventerrein met kantoren, bedrijvigheid, leisure en horeca. Voor deze ontwikkelrichting geldt dat deze weliswaar scoort op de context ondernemen, maar met een vraagteken bij de haalbaarheid en risico's van functies als leisure en in mindere mate kantoren. Dit profiel biedt wel kansen voor (lokale) ondernemers en daarmee wordt werkgelegenheid gecreëerd voor de regio.

Op het gebied van financiën is in principe sprake van een positieve grondexploitatie. De genoemde vraagtekens over de risico's van de markt zouden in het huidige economische klimaat kunnen worden opgevangen door andere type gemengde bedrijvigheid (niet zijnde logistiek), waardoor de bijdragen aan de contexten ondernemen en financiën niet onder druk komen te staan. In theorie zou deze ontwikkelrichting ook goed kunnen bijdragen aan de context openbaar vervoer en bereikbaarheid, maar juist vanwege onze twijfel over de economische haalbaarheid van de kantoren en leisure, is dit dus onder voorwaarden.

Op het gebied van duurzaamheid zijn er geen grote problemen te verwachten in relatie tot de bestaande en nieuw geplande windturbines en verder biedt deze ontwikkelrichting alle kansen om deze zo duurzaam mogelijk in te richten. Vanuit de context verstedelijking is er niet een eenduidige voorkeursrichting die volledig past voor zowel Zoetermeer als Lansingerland. De bestaande ontwikkeloptie heeft een neutraal effect voor beide gemeenten. Het is in de eerste plaats vasthouden wat is afgesproken en ruimte bieden aan een economische ontwikkeling die niet a priori past bij het bestaande economisch profiel van Lansingerland en Zoetermeer.

Aan de context woningbouw tenslotte is duidelijk dat deze ontwikkelrichting zonder woningbouwprogramma geen bijdrage levert.

10.2 Over logistiek bedrijventerrein

Deze ontwikkelrichting scoort vergelijkbaar met de bestaande ontwikkelrichting op de contexten ondernemen, duurzaamheid en financiën met dien verstande dat er een grote marktvaart naar is. Alhoewel er verschillen zijn in bijvoorbeeld type werkgelegenheid blijft er sprake van een positieve score op ondernemen. Qua financiën is wellicht sprake van lagere opbrengsten in m² prijzen, maar daar zou een versnelde uitgifte tegenover kunnen staan.

Het verschil met het bestaande programma zit in de negatieve bijdragen aan de contexten openbaar vervoer en bereikbaarheid en verstedelijking. Grootschalige logistiek heeft amper effect op de ontwikkeling van vervoersknoop Bleizo en doet daarmee geen recht aan de investeringen in het verleden. Het invullen van Bleizo-West met meer (agro) logistieke dienstverlening heeft eerder een negatief effect op de context verstedelijking. Het gaat daarbij echt om het faciliteren van een economisch behoefte aan logistieke dienstverlening op de schaal van de Zuidvleugel of wellicht op de schaal van de BV Nederland.

Aan de context woningbouw tenslotte is duidelijk dat deze ontwikkelrichting zonder woningbouwprogramma geen bijdrage levert.

10.3 Over woningbouw met voorzieningen

Deze ontwikkelrichting draagt (uiteraard) als enige positief bij aan de context woningbouw. Met een hoogstedelijk plan wordt bijgedragen aan de grote regionale vraag naar nieuwe woningen. Een plan met deze dichtheden leidt ook zeker tot een flinke bijdrage aan de versterking van de vervoersknoop Bleizo. Het verhoogt het aantal in- en uitstappers op Station Lansingerland-Zoetermeer en draagt bij aan de verbeterde exploitatie van het regionaal OV-netwerk. Op termijn kan dit leiden tot een betere bediening van het station, maar ook andere externe factoren zijn hierop van invloed.

De ontwikkeloptie woningbouw past het beste bij de verstedelijkingsopgaven van Zoetermeer, terwijl voor Lansingerland dit een neutraal effect heeft. Voor Lansingerland gaat het bij de ontwikkeloptie woningbouw meer over of zij bereid zijn mee te werken aan een opgave die op regionaal of op het niveau van de Zuidelijke randstad speelt. Er zijn wel indirecte effecten die positief zijn voor Lansingerland zoals kansen voor starters en huishoudens met middeninkomens.



Uit het onderzoek is duidelijk geworden dat er voor deze ontwikkelrichting nog een flinke onderzoeksvraag voorligt ten aanzien van bijvoorbeeld programma, doelgroepen, inpassing en financiële risico's. Een keuze maken over woningbouw is daarom nu nog te vroeg.

Op de context ondernemen scoort deze ontwikkelrichting minder dan de twee bedrijventerrein alternatieven, maar zeker niet negatief. Ook in dit plan zijn economische activiteiten voorzien (voorzieningen, leisure) en bovendien wordt met het programma mogelijke extra aanbod gecreëerd van woningen voor werknemers die werkzaam zijn in de lokale glastuinbouw of logistiek. Een woningbouwprogramma zou ook kansen kunnen bieden voor kantoren (waaronder bijvoorbeeld publieke diensten) rond het station.

Op het gebied van financiën scoort deze ontwikkelrichting minder goed dan de twee andere richtingen. De potentiële grexopbrengsten zijn weliswaar hoger door ons geraamd, maar het risicoprofiel is ook aanzienlijk hoger en bovendien vraagt deze ontwikkelrichting om een aanzienlijke infrastructurele investering. Ook zijn er mogelijk derde partijen als financier nodig.

Wellicht het lastigste issue van deze ontwikkelrichting is dat deze conflicteert met de afspraken die met de provincie Zuid-Holland zijn gemaakt met betrekking tot het plaatsen van nieuwe windmolens in dit gebied. Ook het uitkopen van de bestaande windturbines is een aandachtspunt, cq extra kostenpost.

10.4 Aanvullende observaties

Gedurende het onderzoek en bij nadere bestudering van de bestuurlijke opdracht zijn wij tot drie aanvullende observaties gekomen die ons inziens van invloed zijn op de slotconclusie:

1. In de bestuurlijke opdracht zijn zes contexten benoemd, zonder dat aan deze contexten een gewicht is gehangen.

Mogelijk dat aan de ene context een zwaarder gewicht gehangen dient te worden dan aan een andere context. In zijn algemeenheid denken wij dat de context verstedelijking uiteindelijk het meest omvattend is en centraal staat tussen de andere contexten;

2. Bij de bestuurlijke vragen van de context verstedelijking staat de identiteit en het profiel van beide gemeenten centraal. In ons beeld is dat één kant van de verstedelijkingsopgaven. De andere kant van de context verstedelijking zijn de verstedelijkingsopgaven op het niveau van de Zuidvleugel. Deze zijn majeur en zullen ook effect hebben op de ontwikkeling van Lansingerland en Zoetermeer. Denk daarbij aan de woningbouwopgave en de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer netwerk. Zowel de gemeente Zoetermeer en Lansingerland zijn mede op basis van dit soort ruimtelijke opgaven uit het verleden geworden wat ze nu zijn. Naar de toekomst toe is de opgave zeker zo groot en de invulling van het HOV knooppunt Bleizo is daarin naar onze mening erg bepalend. Wij verwachten dat de gemeenten meer sturing en regie op de ruimtelijke opgaven op Zuidvleugelniveau behouden met een voorzichtige keuze voor woningbouw. Een goede balans met het eigen en unieke woon- en werkmilieu is daaraan randvoorwaardelijk. Woningbouw biedt op lange termijn meer mogelijkheden voor verdere stedelijke ontwikkeling en dat voor een groter gebied dan alleen Bleizo-West. Met een keuze voor het bestaande programma is het gebied na realisatie als het ware af;
3. De context duurzaamheid wordt uitsluitend bepaald door de bestaande opgave op het gebied van duurzame windenergie. Dat maakt dat de context in dit onderzoek in de praktijk is gereduceerd tot een context windenergie. En hoewel wind een legitieme duurzame opgave is op Zuidvleugelniveau, zet het de ontwikkeling van Bleizo als HOV knooppunt met woningbouw op slot. De vraag is of een dermate beperking in mogelijkheden in deze fase van bestuurlijke afwegingen gewenst is.

10.5 Slotconclusie

Als de drie ontwikkelrichtingen tegen de contexten worden afgezet dan is de algemene conclusie dat:


1. Het bestaande plan (bedrijventerrein met kantoren en leisure) en de ontwikkelrichting met woningbouw hebben allebei zijn 'voor en tegens'. Toch denken wij dat woningbouw een voorkeur zou moeten hebben bij de verdere uitwerking. Het gaat hier om een fundamentele keuze welke kant de gemeenten op willen met Bleizo-West. Hierbij staat de verdere ontwikkeling van dit HOV Knoop punt centraal en daarmee met hun positie in de Zuidvleugel. Uit de gesprekken met de gemeenten blijkt ons duidelijk een behoefte om dit verder en beter uit te werken. De uitwerking moet meer duidelijkheid geven over de programmering, de inpassing, de verbinding met de omgeving en de financiën. Een concreet aandachtspunt bij woningbouw betreft de beleidsmatige opgave voor windenergie in dit gebied. Vasthouden aan deze opgave zou woningbouw onmogelijk maken en daarmee de ontwikkeling van de HOV knoop zeer bemoeilijken. Het is daarom legitiem om deze opgave te bespreken op Zuidvleugelniveau, tegen het licht van de andere verstedelijkingsopgaven. Het bestaande plan is goed voor het ondernemingsklimaat en kent minder financiële risico's, maar er zijn twijfels over de haalbaarheid van de programmering met kantoren en

leisure. Het bestaande plan voegt relatief weinig toe aan het door Lansingerland geformuleerde profiel van dorps en suburbaan wonen. Ook bij woningbouw op Bleizo West is er geen grote betekenisvolle invloed op de identiteit van de drie kernen van Lansingerland. In praktische zin kunnen er wel voordelen zijn, zoals versterking van het openbaar vervoer of mogelijkheden voor starters, woningen voor middeninkomens en invulling geven aan de regionale opgave voor sociale woningbouw.

2. De ontwikkelrichting logistiek bedrijventerrein is de minst aantrekkelijke richting. De vestiging van grootschalige logistieke dienstverleners draagt niet bij aan de ontwikkeling van de vervoersknoop in zijn geheel en zet deze daarmee ruimtelijk voor lange tijd op slot. Ook hebben wij bij de interviews vaak gehoord dat men zich zorgen maakt over de verdozing van de regio en de zorg of logistiek ook op lange termijn voor voldoende werkgelegenheid blijft zorgen. Dit niet tegenstaande dat er een goed besef bestaat over de rol en noodzaak om deze bedrijven te faciliteren en dat men de ondernemingen op zichzelf een warm hart toedraagt.

Wanneer we bovenstaande vertalen in een plaatje, ontstaat het volgende beeld.

			
OPENBAAR VERVOER EN BEREIKBAARHEID			
VERSTEDELIJKING			
WONINGBOUW			
ONDERNEMEN			
DUURZAAMHEID (WIND)			
FINANCIËN			

-  POSITIEVE BIJDRAGE AAN DE CONTEXT
-  POSITIEVE BIJDRAGE AAN DE CONTEXT ONDER VOORWAARDEN
-  NEGATIEVE BIJDRAGE AAN DE CONTEXT/BELANGRIJK AANDACHTSPUNT

11. Bestuurlijk advies

11.1 Uitwerken optie woningbouwoptie, marktonderzoek optie leisure en kantoren

Op basis van onze slotconclusie adviseren wij om de woningbouwvariant verder uit te werken tot een volwaardig en geloofwaardig ontwerp.

Op dit moment is een keuze over woningbouw nog te risicovol vanwege de vele onbekende variabelen op ruimtelijk en financieel gebied, op programma of op doelgroepen. Ook de gewenste positie die de gemeenten ambiëren bij de verstedelijkingsopgaven op Zuidvleugelniveau dient daar in meegenomen te worden, alsmede hoe men daar als constructieve samenwerkingspartners voldoende sturing en regie op kan houden. Op basis van een uitgewerkt en geloofwaardig plan kunnen de gemeenten een betere afweging maken tussen de verschillende ontwikkelopties. Die keuze gaat over inhoud van het plan, maar ook over de risico's en wie daar verantwoording in neemt.

Om een goede afweging te maken adviseren wij daarnaast om een onderzoek te doen naar de marktbehoefte van het bestaande programma, zodat twijfels over de markt vraag geobjectiveerd worden. Het gaat daarbij specifiek om leisure en kantoren en mogelijk alternatieve functies. In geval van leisure moet aanvullend daaraan onderzoek worden gedaan naar de economische robuustheid op de middellange en lange termijn.

11.2 Processtappen

Concreet betekent dat het volgende proces:

1. Bestuurlijke krachtenbundeling:

Beide gemeenten dienen het eens te zijn dat woningbouw een relevante en uit te werken ontwikkelrichting is.

2. Beter stedenbouwkundig en financieel ontwerp van het gebied

Het huidig stedenbouwkundig ontwerp biedt een perspectief, maar is nog onvoldoende doordacht. Het ontwerp kan nog veel winnen aan kracht door de verschillende onderdelen verder uit te werken en te onderbouwen. Denk daarbij aan ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, bevorderen gezondheid, geluid, luchtkwaliteit, doelgroepen, programmering of social engineering. Maak ook duidelijk wat de (on)mogelijkheden zijn voor sociale, economische en culturele verbinding naar Zoetermeer en Lansingerland. Geef een doorkijk naar de (financiële) risico's van deze ontwikkeling en welke partij dat voor haar rekening neemt.

3. Integrale benadering op het schaalniveau van het HOV knooppunt

De ontwikkeling moet op meerdere schaalniveaus bekeken worden. Naast de schaal van het gebied zelf is ook op de schaal van de HOV knoop relevant. Op die schaal kan gekeken worden naar de relaties met de omliggende gebieden of kwadranten als Lansinghage, het Dutch Innovation Park & het Van Tuylpark, Bleizo-Oost en Hoefweg en naar de relaties met de Klappolder en de Overbuurtse Polder. Hiermee wordt direct ook de verbinding gemaakt met de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer.

4. Positioneren op Zuidvleugelniveau

Vervolgens moet het plan worden gepositioneerd bij de partijen uit de woondeal Zuidelijke Randstad, specifiek ten opzichte van andere locaties nabij Hoogwaardig Openbaar Vervoer, die veelal even of nog complexer zijn om te realiseren. Mogelijk kan dit worden opgebouwd via overleg met de Alliantie Middengebied, de afzonderlijke woontafels van Haaglanden en Rotterdam en de MRDH. Stel in samenspraak met deze partijen vast welke prioriteit de ontwikkeling van deze locatie heeft in de tijd. Positioneer Bleizo-West t.o.v. andere complexe binnenstedelijke HOV locaties en niet als een door alle lijninfrastructuur ingewikkelde weilandlocatie.

Continuering van de bestaande ontwikkelrichting vraagt weinig bestuurlijke interventies, gezien alle bestuurlijke afspraken die hierover zijn vastgelegd. Er moet wel kritisch gekeken worden naar mogelijke ontwikkelingen op korte termijn, die woningbouw op lange termijn meteen onmogelijk maken of bemoeilijken. De ontwikkelrichting grootschalige logistiek raden wij af omdat dit afbreuk doet aan de mogelijkheden van deze Hoogwaardig Openbaar Vervoer-locatie.

Literatuurlijst

Generiek

Verkenning Woningbouw Posad Samenwerkingsovereenkomst A12-corridor getekend Stedebouwkundige verkenning Kuiper Raad Sep2018 vDef Structuurvisie Lasingerland deel A Visie
Structuurvisie Lasingerland deel B toelichting Structuurvisie Lasingerland deel C PlanMER Toekomstvisie Lansingerland 2040 (uit 2009)
Hoefweg Zuid Bestemmingsplan RO-BP-704.305.00-RE-CO01 Hoefweg Zuid Kaarten RO-BP-70430500-VB-CO09
Hoefweg Zuid Omgevingsplan RO-BP-704.305.00-TL-CO04
Coalitieakkoord Gemeente Zoetermeer Groene Veilige stad met ambitie 2018 - 2022 (1) Coalitieprogramma Gemeente Lansingerland doet 't 2018-2022
MRDH OECD Policy Highlights
Masterplan Bleizo en Ontwikkeling Bleizo - Van plan naar strategie'

Woningbouw

Woonvisie Lansingerland 2015-2020
Samen de toekomst van Zoetermeer vormgeven (raadsvoorstel 27- 11) Woningbouwprogramma Zoetermeer (raadsvoorstel 11-09-2017) Versnellingsagenda woningbouw Zoetermeer (raadsvoorstel 08-10-2018)
Regioakkoord, nieuwe woningmarktafspraken Regio Rotterdam 2018-2030 en bijlagen (brief biedingen, reactie Provincie ZH, brief aan de Raad Lansingerland)

Verstedelijking

LANG LEVE LANSINGERLAND BOEK-FINAL-small kopie
Raadsbrief rol Lansingerland in verstedelijkingsdiscussie
Mission Paper Hoogwaardig Openbaar Vervoer Middengebied Den Haag Rotterdam

Duurzaamheid

Quick Scan Windmolens Bleizo Antea
analyse milieueffecten windturbines bleizo op ontwikkelmogelijkheden Antea Brief Lansingerland aan PZH inzake windmolens afronding kwartiermaken energyhub Programma Duurzaam en Groen

Ondernemen

Zoetermeer Economie en ondernemen
Visie Dutch Innovation Park (1) Programmaplan Dutch Innovation Plan Economische visie lansingerland 2018- 2025
OECD Territorial Reviews_The Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague
Concept Strategische Agenda MRDH Economische effecten connectiviteit Oude Lijn
Geactualiseerd provinciaal programma logistieke bedrijventerreinen A12-corridor MKBA railterminal Bleiswijk HRT Lansingerland

Mobiliteit

Bedieningsovereenkomst station Lansingerland-Zoetermeer van NS Masterplan en ontwerp stationgebied Bleizo
Mission Paper Hoogwaardig Openbaar Vervoer Middengebied Den Haag Rotterdam Concept Strategische Agenda MRDH
Presentatie Netwerkstudie RandstadRail Pallas Advies Economische effecten connectiviteit Oude Lijn Ontwikkelstrategie Rdam Zmeer DHaag
MKBA railterminal Bleiswijk HRT Lansingerland
Raadsinformatiebrief Lans Voortgang Holland Rail Terminal 04 juni 2019 Uitgaande brief Prov ZH van Lans over bespreken rollen HRT Plattegronden Holland Rail Terminal
Impact studie Hilland Rail terminal

Financien

GREX Bleizo en bijlagen GREX Hoefweg en bijlage

Haalbaarheid woningbouwstudie Bleizo en Hoefweg en bijlagen

Bijlagen

Interviews en werksessies

Algemeen		
Gemeente Lansingerland	Kathy Arends	Wethouder Economie, Wonen, RO
Gemeente Lansingerland	Lucas Vokurka	Algemeen directeur
Gemeente Lansingerland	Gerard van Wijhe	Directeur domein ruimte
Gemeente Zoetermeer	Marc Rosier	Wethouder Bleizo, RO, Mobiliteit, Financien
Gemeente Zoetermeer	Ron van Nood	directeur o.a. Stedelijke ontwikkeling/ Bleizo

Woningbouw en verstedelijking		
Gemeente Lansingerland	Amke Zevenbergen	Beleidsmedewerker
Gemeente Lansingerland	Yvonne Hereijgers	Stedebouwkundige
Gemeente Zoetermeer	Jeroen Scholten	Beleidsmedewerker
Gemeente Zoetermeer	Richard den Blanken	Stedebouwkundige

OV en Bereikbaarheid		
Gemeente Lansingerland	Maarten Batenburg	Beleidsmedewerker
Gemeente Zoetermeer	Dennis Dierikx	Beleidsmedewerker
Metropoolregio Rotterdam-Den Haag	Ewald Borkens	Beleidsmedewerker
Nederlandse Spoorwegen	Bart Brennikmeijer	Consultant Rail Network Development
HTM	Hans van der Stok	Senior productmanager marktverkenning en vervoersontwikkeling
RET	Halmar Kranenburg	Beleidsadviseur regie en ontwikkeling
Provincie Zuid-Holland	Via werksessie	Beleidsmedewerker

Ondernemen/economie		
Gemeente Lansingerland	Marc Hokke	Beleidsmedewerker (Economie/railterm)
Gemeente Lansingerland	Samir Amghar	Beleidsmedewerker (greenport/glastuinb)
Gemeente Zoetermeer	Wijnand van Essen	Dutch Innovation Factory
Gemeente Zoetermeer	Aernout Ackerman	Beleidsmedewerker econ. Ontw
Wageningen Universiteit	Sjaak Bakker en Eric Poot	

Financien		
GR Bleizo en GR Hoefweg	Nanne Zwiep	Directeur
Bureau Rekenruimte	Herman Sol	Planeconoom
Gemeente Lansingerland	Caroline Klarenbeek	Adviseur Grondzaken
Gemeente Zoetermeer	Dennis Buijs	Planeconoom

Duurzaamheid		
Gemeente Lansingerland	Rob Wijsman	Beleidsmedewerker
Gemeente Zoetermeer	Johan Lako	Beleidsmedewerker

Werksessie Provincie Zuid-Holland		
	Nicole Dierdorp	Hoofd Ruimtelijke Ontwikkeling
	Linda Berkemeijer	Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening
	Jos de Jong	Afdeling Opdrachtgeverschap
	Klaas Spanenburg	Coördinator Wonen bij Provincie Zuid-Holland
	Jurjen de Klerk	Beleidsmedewerker Wonen

	Astrid Vlaminkx	Procesmanager Windenergie
	Boudewijn Kuijl	Adviseur Planeconomie
	Gerard Wesselin	Senior beleidsmedewerker Mobiliteit
	Ben Fisser	Senior beleidsadviseur OV- beleid
	Frans Hurman	Afdeling Mobiliteit en Milieu
	Ronald de Bruijn	Senior medewerker Mobiliteitsmanagement

Toelichtende tabellen en figuren context Financiën

Tabel 1. De drie woningbouwmodellen van KuiperCompagnons.

	Model 1	Model 2	Model 3
Programma	<ul style="list-style-type: none"> • 2.479 MGW • 100 EGW • 25.000 m2 BVO kantoren • 166.000 m2 BVO bedrijven • 10.000 m2 BVO commercieel 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.991 MGW • 174 EGW • 25.000 m2 BVO kantoren • 75.000 m2 BVO agri/leisure • 10.000 m2 BVO commercieel 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.358 MGW • 519 EGW • 25.000 m2 BVO kantoren • 10.000 m2 BVO commercieel
Grondwaarde	€ 131,3 mln	€ 158,1 mln	€ 97,9 mln
Toerekenbare boekwaarde vanuit grexen Bleizo/Hoefweg	€ 66,4 mln	€ 66,4 mln	€ 66,4 mln
Kosten	€ 72,8 mln	€ 81,3 mln	€ 66,6 mln
Nominaal resultaat	€ -7,9 mln	€ +10,4 mln	€ -35,1 mln

Tabel 2. te verwijderen opbrengsten uit de GREX bij een alternatieve invulling

Nog te realiseren opbrengsten Hoefweg (gebaseerd op herziening 1-1-2019)

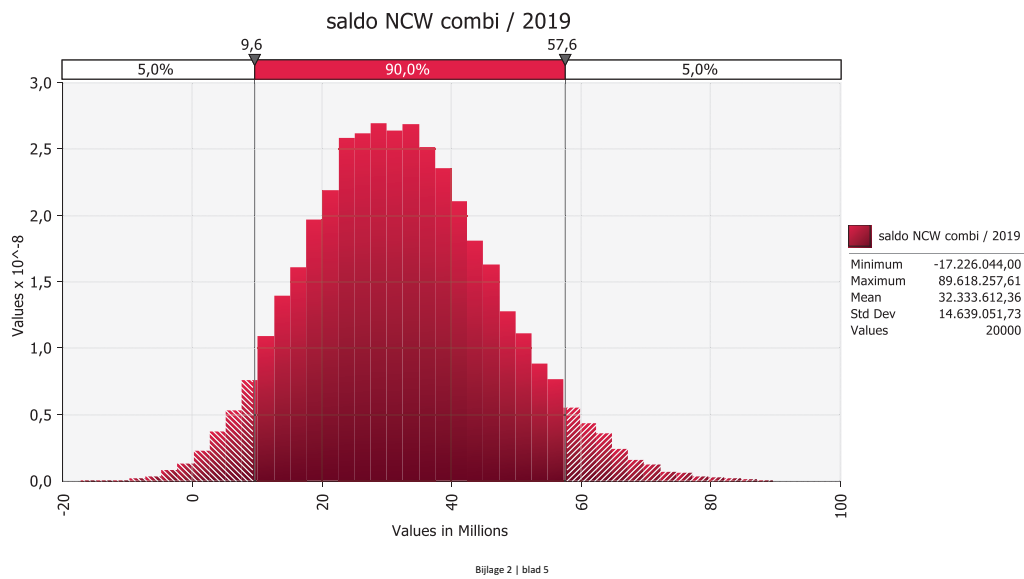
Kavel	Hoeveelheid	Eenheid	Eenheidsprijs	Opbrengst
Kavel 9	64.883	m ² uitgeefbaar	€ 225	€ 14.598.675
Kavel 10b	2.779	m ² uitgeefbaar	€ 225	€ 625.275
Kavel 10c	2.855	m ² uitgeefbaar	€ 225	€ 642.375
Totale opbrengsten (vanaf 1-1-2019)				€ 15.866.325

Nog te realiseren opbrengsten Bleizo (gebaseerd op herziening 1-1-2019)

Kavel	Hoeveelheid	Eenheid	Eenheidsprijs	Opbrengst
Kavel 9/10/13/13a	114.417	m ² uitgeefbaar	€ 242	€ 27.647.920
Leisure (grootschalig)	1	stuks	€ 14.270.524	€ 14.270.524
Knoop Noord	54.331	m ² BVO	€ 326	€ 17.710.505
Knoop Zuid	54.750	m ² BVO	€ 288	€ 15.794.514
Parkeren	1	stuks	€ 1.092.119	€ 1.092.119
Totale opbrengsten (vanaf 1-1-2019)				€ 76.515.582

Tabel 3. Resultaat GREX bij alternatieven invulling (model 2 KuiperCompagnons)

	A	B	C=A+B	D	E	F=C-D+E	G=F-C
	te realiseren grex Hoefweg	te realiseren grex Bleizo	te realiseren totaal	vervalt in grex bij plan KC	nieuw in grex bij plan KC	te realiseren bij plan KC	verandering grexresultaat
Nominale kosten	-3.600.000	-56.800.000	-60.400.000	-18.600.000	-81.300.000	123.100.000	-62.700.000
Nominale opbrengsten	51.300.000	119.900.000	171.200.000	92.400.000	183.900.000	262.700.000	91.500.000
Nominaal saldo	47.700.000	63.100.000	110.800.000	73.800.000	102.600.000	139.600.000	28.800.000



Figuur 1: Uitkomsten Monte Carlo simulatie