

(10)(2)(e)

**Van:** (10)(2)(e)  
**Verzonden:** maandag 23 november 2020 08:42  
**Aan:** (10)(2)(e)  
**Onderwerp:** overleg (10)(2)(e) en (10)(2)(e) om 14.30 uur

Hoi (10)(2)(e)

Vanmiddag hebben reguliere overleg met (10)(2)(e) en (10)(2)(e)  
Na de DB vergadering van donderdag hebben we niet heel veel nieuws meer.  
Heb jij nog aanvullingen?

Ik stel voor de volgende punten te bespreken:

(11)(1)

Met vriendelijke groet,

(10)(2)(e)  
(10)(2)(e)

Gemeente Zoetermeer  
Bezoekadres: Stadhuisplein 1, 2711 EC Zoetermeer  
Postadres: Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer  
E-mail: (10)(2)(e)@zoetermeer.nl  
Telefoonnummers: 14 079, direct: 0(10)(2)(e)  
[www.zoetermeer.nl](http://www.zoetermeer.nl)



(10)(2)(e)

**Van:** (10)(2)(e)  
**Verzonden:** vrijdag 24 september 2021 10:05  
**Aan:** (10)(2)(e)  
**CC:** (10)(2)(e); (10)(2)(e); (10)(2)(e); (10)(2)(e)  
**Onderwerp:** Q&A Bleizo-West  
**Bijlagen:** 20210927 QA Bleizo-West.docx

Hoi (10)(2)(e)

Hierbij de Q&A voor de raadscommissie Bleizo-West maandagavond.

Met vriendelijke groet,

(10)(2)(e)

(10)(2)(e)

Gemeente Zoetermeer  
Bezoekadres: Stadhuisplein 1, 2711 EC Zoetermeer  
Postadres: Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer  
Telefoonnummers: 14 079; direct (10)(2)(e)  
[www.zoetermeer.nl](http://www.zoetermeer.nl)





Q&A BLEIZO-WEST

Raadscommissie Stad 27-09-2021

Beleid

- *Provincie ZH, gaat die meewerken aan deze ontwikkeling?*

(11)(1)

(11)(1)

- *Wanneer is daar duidelijkheid over te verwachten?*

(11)(1)

- *Hoe zit dat nu met de windmolens die daar moeten komen?*

(11)(1)

- *Zijn er reële alternatieve locaties voor die windmolens?*

(11)(1)

- *Hoe zit het met de windmolens in Zoetermeer?*

(11)(1)

- *Waarom nu, en niet na verkiezingen?*

(11)(1)

- *Hoe past dit binnen Zoetermeer 2040 en de prioriteiten die we daarin moeten (gaan) stellen?*

(11)(1)

- *Wat betekent het perspectief voor Leisure initiatieven als Transportium en Adventure World?*

(11)(1)

- *Wat gebeurt er als 1 van de gemeenten niet instemt?*

(11)(1)

- *Wat gebeurt er als er amendementen op bijvoorbeeld het programma worden aangenomen?*

(11)(1)

## Wonen

- *Wie wil daar nu wonen?*

(11)(1)

- *Is het milieutechnisch mogelijk om een goed woon- en leefklimaat te creëren?*

(11)(1)

(11)(1)

- *Misschien voor jongeren een aantrekkelijke locatie, maar is een wooncarrière hier mogelijk?*

(11)(1)

- *Gelet op de vergrijzing wordt er wel gedacht aan woningen voor senioren /knarrenhofjes?*

(11)(1)

- *Hoe verhoudt dit plan zich met andere grote ontwikkelingen binnen de gemeenten (zoals Entree).*

(11)(1)

- *Zijn er afspraken gemaakt tussen de gemeenten over de verdeling van de goedkope woningen. Gelet op lange wachtlijsten in Zoetermeer is het goed als ook deel van de sociale woningbouw op Bleizo beschikbaar komt voor Zoetermeerders.*

(11)(1)

- *Een lage parkeernorm en parkeren aan de randen van het gebied in P-garages dat is iets voor de binnenstad van Den Haag/Rotterdam. Mensen komen juist naar Lansingerland voor huis met tuin, auto voor de deur. Is er vraag naar dit type woningen op deze plek?*

(11)(1)

(11)(1)

- *Kunnen er niet extra goedkope woningen in het plan worden opgenomen?*

(11)(1)

### Verkeer

- *N209 en N470 pré Corona al erg druk in de spits, gaat dat niet vastlopen met deze nieuwe ontwikkeling er bij?*

(11)(1)

- *Het ontwikkelperspectief is goed voor de vervoerswaarde van het station. Maar wat betekent dat voor ZoRo-rail?*

(11)(1)

### Bedrijven/Economie

- *Mengen wonen en werken is interessant maar alleen bedrijven in hele lage hindercategorieën kan je mengen. Is dit idee van mengen wel reëel?*

(11)(1)

- *Bij woningbouw op bedrijventerreinen vraagt PZH toch om compensatie voor bedrijfslocaties. Hoe zit dat hier? Wat is standpunt PZH?*

(11)(1)

Hoe verhoudt dit zich met de afstemming binnen de MRDH? Vanwege inruilen bedrijventerrein voor woningbouw en regionale afstemming in deze.

(11)(1)

#### Grondexploitatie/financiën

- *Lansingerland krijgt straks de financiële voordelen van de OZB. Is daar al over nagedacht?*

(11)(1)

- *Kunnen we geld en capaciteit niet beter inzetten voor projecten die binnen de gemeentegrenzen liggen?*

(11)(1)

## Stedenbouw

- *Is die verbinding over de A12 werkelijk nodig, over het station is er toch al een brede verbinding?*

(11)(1)

- *Kan het geld dat nodig is voor die verbinding(€ 10 mln in fin. Raming) niet beter worden besteed?*

(11)(1)

- *Is deze locatie, gelet op de geïsoleerde ligging ten opzichte van woongebieden in Bleiswijk en Zoetermeer, geschikt voor woningbouw?*

(11)(1)

- *Is er met 4000-6000 woningen nog wel voldoende ruimte voor groen, biodiversiteit, duurzaamheid e.d. (oftewel de ingrediënten voor een aangename woonomgeving)?*

(11)(1)

(11)(1)

(10)(2)(e)

**Van:** (10)(2)(e)  
**Verzonden:** donderdag 9 september 2021 09:56  
**Aan:** (10)(2)(e); (10)(2)(e); (10)(2)(e)  
**CC:** (10)(2)(e)  
**Onderwerp:** Q&A voor radenbijeenkomst Bleizo-West  
**Bijlagen:** 20210909 QA Bleizo-West 1.0.docx; Vraaggesprek wethouders BvG DK.docx

Beste (10)(2)(e)

Hierbij voor vanavond de verbeterde versie van de Q&A en de input voor het vraaggesprek tussen (10)(2)(e) en (10)(2)(e) en jou.

Met vriendelijke groet,

(10)(2)(e)

(10)(2)(e)

Gemeente Zoetermeer  
Bezoekadres: Stadhuisplein 1, 2711 EC Zoetermeer  
Postadres: Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer  
Telefoonnummers: 14 079; direct 0 (10)(2)(e)  
www.zoetermeer.nl





## Q&A BLEIZO-WEST

Informatiebijeenkomst gemeenteraden Lansingerland en Zoetermeer 09-09-2021

### Beleid

- *Provincie ZH, gaat die meewerken aan deze ontwikkeling?*

(11)(1)

- *Wanneer is daar duidelijkheid over te verwachten?*

(11)(1)

- *Hoe zit dat nu met de windmolens die daar moeten komen?*

(11)(1)

- *Zijn er reële alternatieve locaties voor die windmolens?*

(11)(1)

- *Hoe zit het met de windmolens in Zoetermeer?*

(11)(1)

- *Waarom nu, en niet na verkiezingen?*

(11)(1)

- *Bij woningbouw op bedrijventerreinen vraagt PZH toch om compensatie voor bedrijfslocaties. Hoe zit dat hier? Wat is standpunt PZH?*

(11)(1)

(11)(1)

- Past dit bij Lansingerland? 4<sup>e</sup> kern?

(11)(1)

- Wat betekent het perspectief voor Leisure initiatieven als Transportium en Adventure World?

(11)(1)

- Wat gebeurt er als 1 van de gemeenten niet instemt?

(11)(1)

- Wat gebeurt er als er amendementen op bijvoorbeeld het programma worden aangenomen?

(11)(1)

## Wonen

- Wie wil daar nu wonen?

(11)(1)

- Is het milieutechnisch mogelijk om een goed woon- en leefklimaat te creëren?

(11)(1)

- Is deze locatie, gelet op de geïsoleerde ligging ten opzichte van woongebieden in Bleiswijk en Zoetermeer, geschikt voor woningbouw?

(11)(1)

(11)(1)

- *Misschien voor jongeren een aantrekkelijke locatie, maar is een wooncarrière hier mogelijk?*

(11)(1)

- *Hoe verhoudt dit plan zich met andere grote ontwikkelingen binnen de gemeenten (Wilderszijde, Entree).*

(11)(1)

- *Een lage parkeernorm en parkeren aan de randen van het gebied in P-garages dat is iets voor de binnenstad van Den Haag/Rotterdam. Mensen komen juist naar Lansingerland voor huis met tuin, auto voor de deur. Is er vraag naar dit type woningen op deze plek?*

(11)(1)

### Verkeer

- *N209 en N470 pré Corona al erg druk in de spits, gaat dat niet vastlopen met deze nieuwe ontwikkeling er bij?*

(11)(1)

- *Ambitieuze mobiliteitsstrategie past niet binnen uitgangspunten vastgestelde mobiliteitsvisie*

(11)(1)

- *In de presentatie werd verteld dat dit ontwikkelperspectief goed is voor de vervoerswaarde. Maar wat betekent dat voor ZoRo-rail?*



### **Bedrijven/Economie**

- *Mengen wonen en werken is interessant maar alleen bedrijven in hele lage hindercategorieën kan je mengen. Is dit idee van mengen wel reëel?*



Introductie (10)(2)(e)

- De vorige bijeenkomst die jullie hebben gehad was op 27 mei, wat is er sinds die vergadering allemaal gebeurd? (10)(2)(e)

(11)(1)

(NB. Bruggetje naar woningbouwopgave - volgende vraag)

- Met het perspectief gaan we voor een mix van wonen en werken. Om te beginnen met wonen, waarom is het voor Lansingerland zo'n mooie kans om hier voor wonen te gaan? (10)(2)(e)

(11)(1)

- Dat is een mooi bruggetje naar het werken. Hoe zie je hier de kansen op het gebied van werken vorm krijgen? (10)(2)(e)

(11)(1)

- Hoe wordt hier in Zoetermeer naar gekeken? (10)(2)(e)

(11)(1)

- Waarom is nou juist deze locatie zo geschikt? (10)(2)(e)

(11)(1)

- Stikstof is al genoemd, andere grote uitdaging is duurzaamheid? (10)(2)(e)

(11)(1)

- Ik zie hier twee gemeenteraden zitten, hoe verloopt de samenwerking (10)(2)(e)

(11)(1)

Voor de afsluiting van de avond:

*Wat gaat er nu verder gebeuren?*

Antwoord:

(11)(1)

(10)(2)(e)

**Van:** (10)(2)(e)  
**Verzonden:** donderdag 27 mei 2021 16:14  
**Aan:** (10)(2)(e)@lansingerland.nl  
**Onderwerp:** raadsmemo Adventure World  
**Bijlagen:** Tekst memo AW.docx

Hoi (10)(2)(e)

Hierbij de tekst van het raadsmemo dat ik voor college van dinsdag heb opgesteld.  
Ons systeem werkt even niet daarom hierbij alleen de platte tekst.

Lijkt me verstandig (11)(1) ???

Met vriendelijke groet,

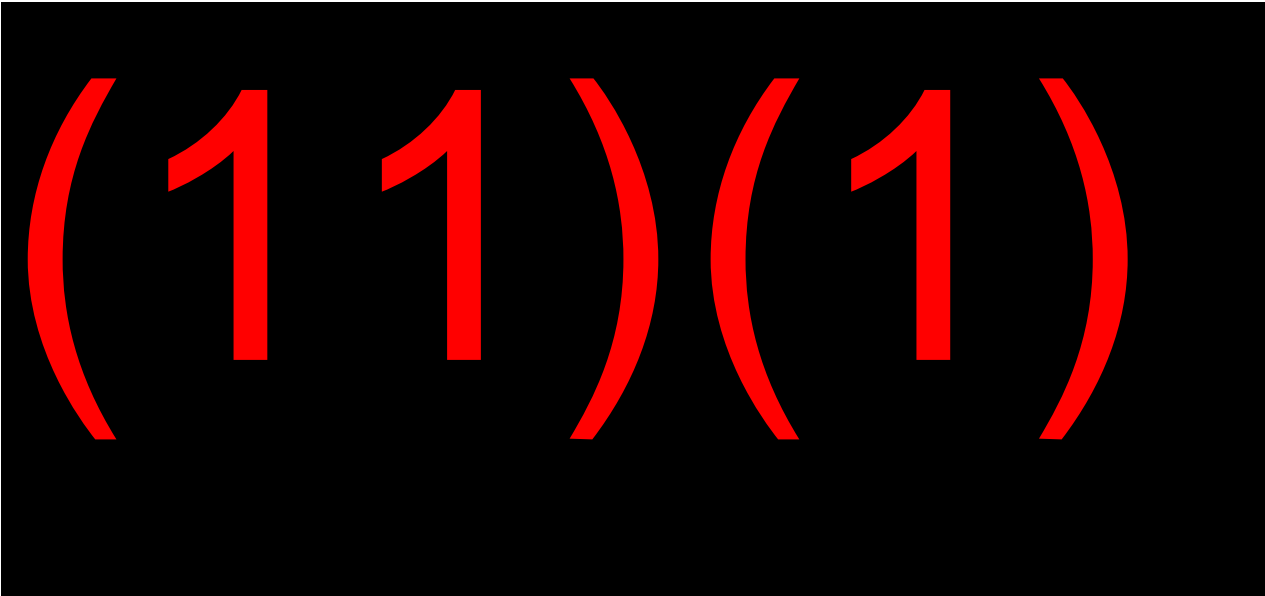
(10)(2)(e)

(10)(2)(e)

Gemeente Zoetermeer  
Bezoekadres: Stadhuisplein 1, 2711 EC Zoetermeer  
Postadres: Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer  
E-mail: (10)(2)(e)@zoetermeer.nl  
Telefoonnummers: 14 079, direct: 0(10)(2)(e)  
[www.zoetermeer.nl](http://www.zoetermeer.nl)









(10)(2)(e)

**Van:** (10)(2)(e)  
**Verzonden:** vrijdag 28 mei 2021 09:57  
**Aan:** (10)(2)(e) Bestuursondersteuning  
**Onderwerp:** raadsmemo voor college 1 juni

Hoi (10)(2)(e)

In iBabs staat het raadsmemo Brief Bleizo inzake opzegging intentieovereenkomst Adventure World klaar voor parafering.

Wil jij de datum op 1 juni zetten.

NB. Inmiddels heb ik al de definitieve getekende brieven dus dat hoeft niet meer later verwisseld te worden.

Ik zal (10)(2)(e) appen om te paraferen.

Met vriendelijke groet,

(10)(2)(e)

(10)(2)(e)

Gemeente Zoetermeer

Bezoekadres: Stadhuisplein 1, 2711 EC Zoetermeer

Postadres: Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer

E-mail: (10)(2)(e)@zoetermeer.nl

Telefoonnummers: 14 079, direct: 0 (10)(2)(e)

[www.zoetermeer.nl](http://www.zoetermeer.nl)



(10)(2)(e)

**Van:** (10)(2)(e)  
**Verzonden:** woensdag 8 september 2021 17:52  
**Aan:** (10)(2)(e)  
**CC:** (10)(2)(e); (10)(2)(e) (10)(2)(e)  
**Onderwerp:** Radenbijeenkomst Bleizo-West morgen  
**Bijlagen:** Vraaggesprek wethouders BvG DK.docx; QA Bleizo-West 0.2.docx

Hoi (10)(2)(e)

Hierbij info voor de radenbijeenkomst Bleizo-West morgenavond.

In overleg met (10)(2)(e) stellen we voor dat (10)(2)(e) en jij niet ieder een verhaal houden maar dat (10)(2)(e) jullie vragen stelt.

In de bijlage vind je de vragen en info voor de beantwoording.

(10)(2)(e) zal in zijn opening ingaan op:

- wat er gebeurd is tussen jan 2020/Bouwhuis en vandaag
- Wat willen wij met deze avond?
  - Informatie verstrekken
  - Toelichting geven op alle stukken die de raadsleden vorige week gekregen hebben
  - Gelegenheid tot stellen van vragen
  - Géén politiek debat
- (10)(2)(e) wil aan begin duidelijk kaders stellen voor de avond en wil daarom weten welke vragen er niet gesteld mogen worden.

Ik heb daarop geantwoord: geen politiek, geen details die ook in rapporten te vinden zijn.

Heb jij nog aandachtspunten voor (10)(2)(e)

Morgenavond begint om 20 uur in Dekker. (10)(2)(e), projectmanager Lansingerland en ik zijn er om 19 uur.

Verder voeg ik ook de Q&A toe, daar komt morgen nog kleine aanvulling op maar ik stuur je deze vast. Als jij nog vragen mist dan hoor ik dat graag!

Met vriendelijke groet,

(10)(2)(e)

(10)(2)(e)

Gemeente Zoetermeer  
Bezoekadres: Stadhuisplein 1, 2711 EC Zoetermeer  
Postadres: Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer  
Telefoonnummers: 14 079; direct 0 (10)(2)(e)  
www.zoetermeer.nl



Introductie (10)(2)(e)

- De vorige bijeenkomst die jullie hebben gehad was op 27 mei, wat is er sinds die vergadering allemaal gebeurd? (10)(2)(e)

(11)(1)

(NB. Bruggetje naar woningbouwopgave - volgende vraag)

- Met het perspectief gaan we voor een mix van wonen en werken. Om te beginnen met wonen, waarom is het voor Lansingerland zo'n mooie kans om hier voor wonen te gaan? (10)(2)(e)

(11)(1)

- Dat is een mooi bruggetje naar het werken. Hoe zie je hier de kansen op het gebied van werken vorm krijgen? (10)(2)(e)

(11)(1)

- Hoe wordt hier in Zoetermeer naar gekeken? (10)(2)(e)

(11)(1)

- Waarom is nou juist deze locatie zo geschikt? (10)(2)(e)

(11)(1)

- Stikstof is al genoemd, andere grote uitdaging is duurzaamheid? (10)(2)(e)

(11)(1)

- Ik zie hier twee gemeenteraden zitten, hoe verloopt de samenwerking (10)(2)(e)

(11)(1)

Voor de afsluiting van de avond:

*Wat gaat er nu verder gebeuren?*

Antwoord:

(11)(1)



## Q&A BLEIZO-WEST

### Beleid

- *Provincie ZH, gaat die meewerken aan deze ontwikkeling?*

(11)(1)

- *Wanneer is daar duidelijkheid over te verwachten?*

(11)(1)

- *Hoe zit dat nu met de windmolens die daar moeten komen?*

(11)(1)

- *Hoe zit het met de windmolens in Zoetermeer?*

(11)(1)

- *Zijn er reële alternatieve locaties voor die windmolens?*

(11)(1)

- *Waarom nu, en niet na verkiezingen?*

(11)(1)

- *Bij woningbouw op bedrijventerreinen vraagt PZH toch om compensatie voor bedrijfslocaties. Hoe zit dat hier? Wat is standpunt PZH?*

(11)(1)

(11)(1)

- Milieutechnisch mogelijk om een goed woon- en leefklimaat te creëren?

(11)(1)

- Is deze locatie, gelet op de geïsoleerde ligging ten opzichte van woongebieden in Bleiswijk en Zoetermeer, geschikt voor woningbouw?

(11)(1)

- Past dit bij Lansingerland? 4<sup>e</sup> kern?

(11)(1)

- Wat betekent het perspectief voor Leisure initiatieven als Transportium en Adventure World?

(11)(1)

- Wat gebeurt er als 1 van de gemeenten niet instemt?

(11)(1)

- Wat gebeurt er als er amendementen op bijvoorbeeld het programma worden aangenomen?

(11)(1)

## Wonen

- Wie wil daar nu wonen?

(11)(1)

- Misschien voor jongeren een aantrekkelijke locatie, maar is een wooncarrière hier mogelijk?

(11)(1)

- Hoe verhoudt dit plan zich met andere grote ontwikkelingen binnen de gemeenten (Wilderszijde, Entree).

(11)(1)

- Een lage parkeernorm en parkeren aan de randen van het gebied in P-garages dat is iets voor de binnenstad van Den Haag/Rotterdam. Mensen komen juist naar Lansingerland voor huis met tuin, auto voor de deur. Is er vraag naar dit type woningen op deze plek?

(11)(1)

#### Verkeer

- N209 en N470 pré Corona al erg druk in de spits, gaat dat niet vastlopen met deze nieuwe ontwikkeling er bij?

(11)(1)

- Ambitieuze mobiliteitsstrategie past niet binnen uitgangspunten vastgestelde mobiliteitsvisie

(11)(1)

#### Bedrijven/Economie

- Mengen wonen en werken is interessant maar alleen bedrijven in hele lage hindercategorieën kan je mengen. Is dit idee van mengen wel reëel?

(11)(1)



**(10)(2)(e)**

**Van:** (10)(2)(e)  
**Verzonden:** donderdag 23 januari 2020 17:31  
**Aan:** (10)(2)(e)  
**CC:** (10)(2)(e) (10)(2)(e)  
**Onderwerp:** RE: aantekeningen (10)(2)(g)

Hoi (10)(2)(e)

Ik bedoel niet (11)(1)

**(11)(1)**

Met vriendelijke groet,

(10)(2)(e)  
(10)(2)(e)

Gemeente Zoetermeer  
 Bezoekadres: Stadhuisplein 1, 2711 EC Zoetermeer  
 Postadres: Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer  
 E-mail: (10)(2)(e)@zoetermeer.nl  
 Telefoonnummers: 14 079, direct: 0(10)(2)(e)  
[www.zoetermeer.nl](http://www.zoetermeer.nl)

**Van:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@lansingerland.nl>  
**Verzonden:** donderdag 23 januari 2020 16:30  
**Aan:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@zoetermeer.nl>  
**CC:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@lansingerland.nl>; (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@ (10)(2)(e)>  
**Onderwerp:** RE: aantekeningen (10)(2)(g)

(10)(2)(e)

Bedankt voor je voorzet. (10)(2)(e) en ik hebben afgesproken dat we gezamenlijk reageren. Ik ga nu je nu je Q & A's bekijken.

Voorafgaand alvast dit.

**(11)(1)**

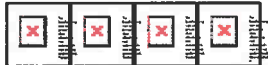
(10)(2)(e)

Met een vriendelijke groet,

Gemeente Lansingerland

(10)(2)(e)

Planontwikkeling en Wonen  
Tel. 14 010



**Van:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@zoetermeer.nl>

**Verzonden:** donderdag 23 januari 2020 10:26

**Aan:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@lansingerland.nl>

**Onderwerp:** aantekeningen (10)(2)(g)

Met vriendelijke groet,

(10)(2)(e)  
(10)(2)(e)

Gemeente Zoetermeer  
Bezoekadres: Stadhuisplein 1, 2711 EC Zoetermeer  
Postadres: Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer  
E-mail: (10)(2)(e)@zoetermeer.nl  
Telefoonnummers: 14 079, direct: 0(10)(2)(e)  
[www.zoetermeer.nl](http://www.zoetermeer.nl)

-----  
De gemeente Lansingerland streeft naar een optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van vragen. Voor meer informatie over de gemeente Lansingerland en onze gemeentelijke producten en diensten kunt u terecht op <http://www.lansingerland.nl>. Voor vragen, meldingen en suggesties kunt u ons bellen op werkdagen van 08:30 tot 17:00 uur op 14 010.

**(10)(2)(e)**

**Van:** (10)(2)(e)  
**Verzonden:** donderdag 11 februari 2021 16:35  
**Aan:** (10)(2)(e); (10)(2)(e)  
**Onderwerp:** RE: achtergrondinformatie irt Bleizo West  
**Bijlagen:** KuiperCompagnons concept verkenning stedenbouw 2018.pdf; Rapport Bleizo-West\_DEFINITIEF.pdf

Hoi (10)(2)(e)

Als jij achtergrondstukken wilt inkijken dan is het handig om toegang te vragen (of misschien heb je die al) tot J:\pvm\Projecten P&\Bleizo  
 De studies van Kuiper Compagnons en TwynstraGudde voeg ik vast bij.  
 Verder kan ik je als je dat wil ook bijpraten over historie – zoals lesiure ontwikkelingen etc. Mijn agenda is bijgewerkt.

Groet, (10)(2)(e)

**Van:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@zoetermeer.nl>  
**Verzonden:** donderdag 11 februari 2021 15:58  
**Aan:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@zoetermeer.nl>; Kluiver D.G. (Desiree) <D.G.Kluiver@zoetermeer.nl>  
**Onderwerp:** RE: achtergrondinformatie irt Bleizo West

Hoi,

**(11)(1)**

Groet, (10)(2)(e)

**Van:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@zoetermeer.nl>  
**Verzonden:** donderdag 11 februari 2021 15:03  
**Aan:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@zoetermeer.nl>; (10)(2)(e) <(10)(2)(e)zoetermeer.nl>  
**Onderwerp:** RE: achtergrondinformatie irt Bleizo West

Hoi (10)(2)(e),

**(11)(1)**

(10)(2)(e)

**Van:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@zoetermeer.nl>

**Verzonden:** woensdag 10 februari 2021 12:09

**Aan:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@zoetermeer.nl>; (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@zoetermeer.nl>

**Onderwerp:** achtergrondinformatie irt Bleizo West

Hoi (10)(2)(e) en (10)(2)(e)

Ik ontvang graag de volgende stukken van jullie over Bleizo West:

Rapportage Bura;

Rapportage Kuiper Compagnons;

Studies en besluitvorming (college en raadsvoorstel) station Lansingerland Zoetermeer

Daarnaast eerdere studies naar invulling gebied Bleizo West en besluitvorming/conclusies.

Alvast bedankt,

Met vriendelijke groet,

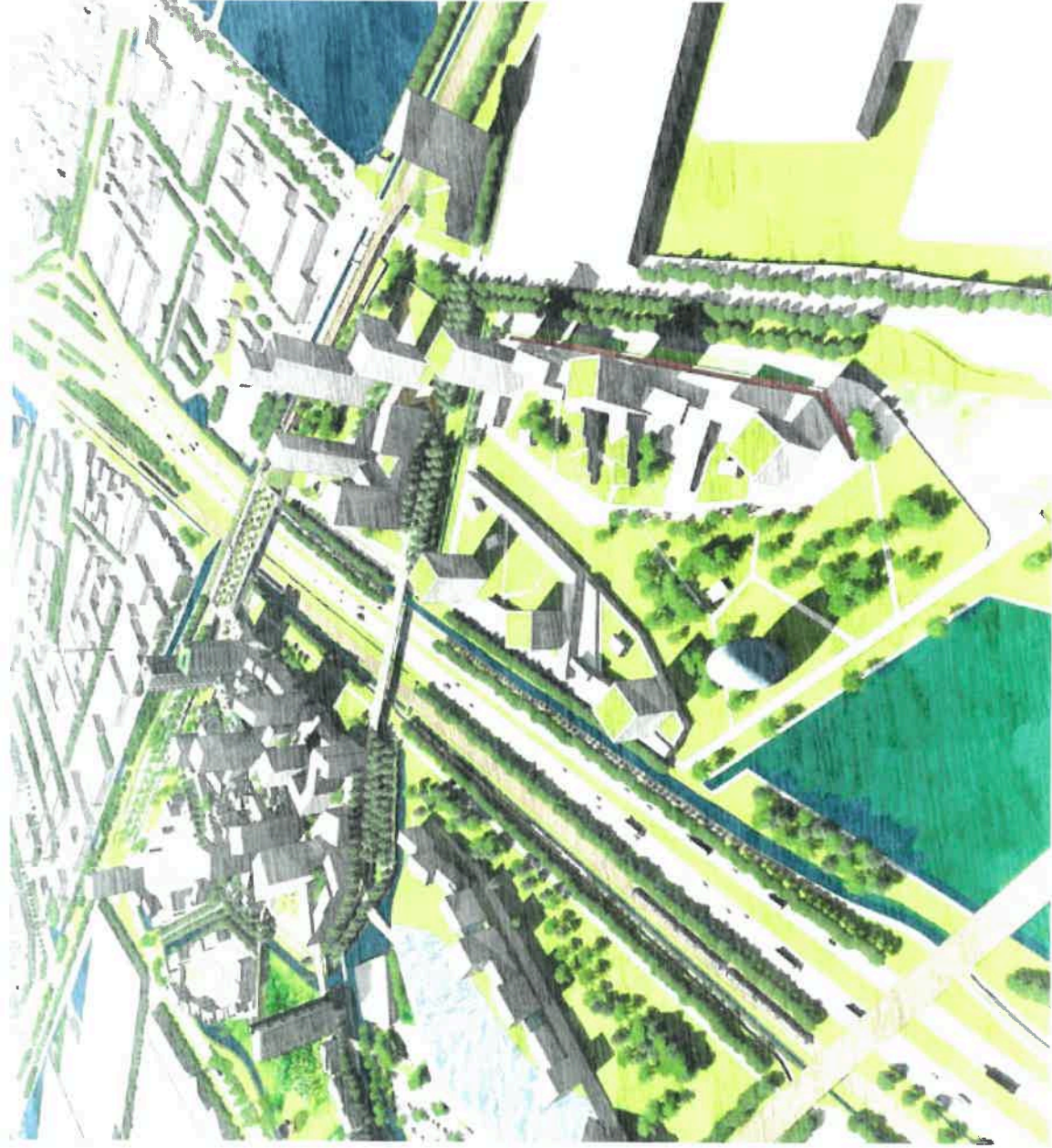
(10)(2)(e)

Strategisch adviseur Verkeer

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Gemeente Zoetermeer





# Bijzonder Bleizo

Klaar voor de toekomst

Een stedenbouwkundige verkenning



Concept rapport © september 2018



## Inhoudsopgave

Inleiding	5
Context	19
Visie voor het ontwerp	22
Concept	31
Impressie	57
Tot slot	75

### Colofon

**GR Bielezo**  
Richard den Bielen, gemeente Zoetermeer  
Saskia van Stuijvenberg, gemeente Zoetermeer  
Arian Koopman, gemeente Lansingerland

**KulperCompagnons**  
Gijs van den Boom  
Rogier Begheyn  
Hens Peter van Schooneveld  
Wouter te Riele  
Frederique Fresen  
Vadim Litovchenko  
Thomas van den Berg  
Nina Prijs





## Inleiding

Voor u ligt een toekomstvisie voor Bleizo, waarin wij met een stedenbouwkundige verkenning de potentie van het gebied tonen. De komst van een nieuw multimodaal vervoersknooppunt biedt unieke aanknopingspunten voor ontwikkeling van het plangebied. De aansluiting met het openbaarvervoersnetwerk tussen Rotterdam, Den Haag, Gouda en Zoetermeer zorgt namelijk voor een optimale bereikbaarheid en biedt daardoor een uitstekende kans voor wonen in het gebied. Daarmee kan Bleizo een bijdrage leveren aan de woningbouwopgave voor de zuidelijke Randstad. In deze toekomstvisie is een gemengd en flexibel uit te werken programma het antwoord op de ontwikkelingen in de regio en met name bij de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer. Eerdere plannen, voor (alleen) bedrijven, uitloactra of 'leisure' zijn (nog) niet van de grond gekomen. De vraag is daarom op welke manier ontwikkeling op korte termijn wel realiseerbaar is, en met welke programmering. Dit document geeft een indruk van de ontwikkelingsmogelijkheden. Het is geen blauwdruk, maar een verkenning en conceptvisie. Het biedt flexibiliteit voor de programmering van bedrijvigheid, voorzieningen, 'leisure' en woningbouw rond deze vervoersknoop.

## Achtergrond

### Voor geschiedenis: 24 jaar Bleizo

Als eind 2018 stasjon Lansingerland-Zoelmeer wordt geopend, kent de ontwikkeling van het gebied een lange voorgeschiedenis. Lansingerland-Zoelmeer is onderdeel van het programma StedenbeetPlus, dat het ov-netwerk in de zuidelijke Randstad versterkt. Stedenbeet richt zich op het beter benutten van het hoofdtraject. Het versterkt daarmee de rol van railverbindingen, voor de tweeledige doelstelling van het verbeteren van de bereikbaarheid en het economisch functioneren van de steden in de Zuidvleugel van de Randstad.

In 2007 gaven de colleges van B&W van Lansingerland en Zoelmeer opdracht tot een studie naar de manier waarop beide gemeenten gezamenlijk richting kunnen geven aan de bestemming en inrichting van het gebied rond het station.

Deze studie, 'Landschap als Podium' (2007), belichtte de tweeledige opgave van het realiseren van het station én het ontwikkelen van een omgeving die het station versterkt, onder een gemeenschappelijke noemer. De conclusie was, dat door een stevig groenblauw programma als onderdeel van de ontwikkelingen in Bleizo op te nemen, het landschap kan dienen als podium voor een te realiseren stedelijk programma. Daarmee kan het gebied een eigen, herkenbare identiteit ontwikkelen.

De visie is door de raden van beide gemeenten als richtinggevend aanvaard. De bijbehorende opgave behelst de onder meer:

- het verenigen van de onderdelen tot een door groenblauwe structuren gekenmerkt landschap;
- het creëren van een parkachtige omgeving voor een grote variëteit aan functies;
- het ontwikkelen van een hoogwaardig stedenbouwkundig programma in geclusterde eenheden;
- het realiseren van hoge vervoerswaardes door menging van functies en spreiding in tijd;
- het bereiken van een hoog kwaliteitsniveau – onder andere in de architectuur en de openbare ruimte, met een eigen identiteit voor het gebied.

Vervolgens stelden de gemeenten Lansingerland en Zoelmeer de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Bleizo in. De gemeenten zijn leider voor 50% vertegenwoordigd in de GR Bleizo, delen what of verlies en dragen gezamenlijk de risico's. Sinds februari 2008 is de GR bezig met de integrale ontwikkeling van het gebied rondom het beoogde openbaarvervoerknooppunt. Deze ontwikkeling is gebaseerd op een gebiedsvisie waarin economische functies zoals bedrijven, kantoren en 'leisure' in nauwe samenhang met het knooppunt worden beschouwd. Het straven daarbij is een gebied met een hoog ambitieniveau in ruimtelijke kwaliteit en economische betekenis.

Het Masterplan Bleizo (2010) borduurde voort op 'Landschap als Podium' (2007). Het Masterplangebied omvatte het GR-exploitatiegebied en de 'on hold'-gronden op bedrijventerrein Prima. In augustus 2010 stelde het Dagelijke Bestuur van de GR het Masterplan Bleizo vast. Dit plan schetste de positionering, het programma en het ruimtelijk ontwerp voor een nieuw station in een nieuwe omgeving. Ook dit plan richtte zich op de te realiseren bedrijventerreinen en kantoorontwikkeling met eventuele R&D-faciliteiten voor Graantech-bedrijven en/of agrobedrijven.

Snel na de planvorming en de start van de GR Bleizo komt Nederland in een economische recessie. De recessie had grote invloed op de vastgoedmarkt en daarmee op de ontwikkelingsmogelijkheden en grondulftplanning voor Bleizo. Daarnaast was er sprake van herijking van het planologische beleid van overheden voor kantoren en detailhandel. Hierdoor moesten de plannen voor Bleizo worden bijgesteld: minder kantoren en geen Factory Outlet Center. In september 2013 is deze herijking opgesteld door de GR. De herijking richtte zich op de realisatie van het station – de basis voor het ov-knooppunt – en mogelijke scenario's voor de ruimtelijke ontwikkeling van de rest van het gebied.

De grondulftstrategie was gericht op synergie tussen het ov-knooppunt en functies op Bleizo, zoals bedrijven, kantoren, 'leisure' en andere voorzieningen. Gezien de veranderde omstandigheden en vanwege het financiële risico voor beide gemeenten, werd een scenario voor bedrijventerreinen aangehouden als beoogd resultaat van de ontwikkeling van Bleizo. Hiermee anticipeerde de GR er op dat het ov-knooppunt niet op korte termijn zou worden gerealiseerd en dat een invulling met alternatieve functies vanwege de marktomstandigheden niet van de grond zou komen.



~ De Bleizo locatie gezien vanuit de lucht



### Huidig masterplan

Het huidige masterplan, de herziening uit 2013, concentreert voorzieningen als kantoren en recreatie rond de vervoersknoep. Hiermee wordt een kern rond het station gecreëerd. De rest van het gebied biedt mogelijkheden voor agro-gerelateerde bedrijven en andere initiatieven uit de vrijetijdsector, zoals Adventure World en een schaatsbaan. Deze initiatieven zijn tot op heden niet gerealiseerd.

Wel zijn, dichtbij het station, op het aanpalende bedrijventerrein Prisma, enkele bedrijven gevestigd (zoals de nieuwbouw van Hello Fresh en Hoogvliet). Deze bedrijven bieden echter niet de beoogde ondersteuning van het vervoersknooppunt. Er moet daarom getekend worden naar alternatieven.



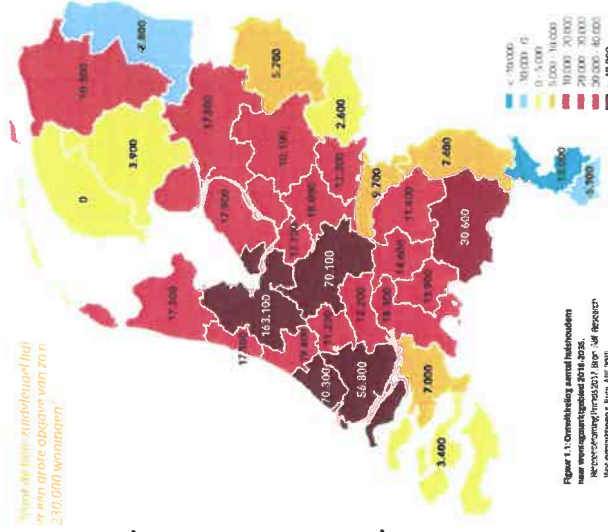
Het huidige masterplan geeft het gebied op in verschillende zones en sluit aan op haar omgeving

### Nieuwe tijden: hoge urgentie

Nieuwe tijden voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland zijn aangebroken. De urgentie is hoog. Na stagnatie op de woningmarkt is een achterstand in ontwikkeling opgelopen, 1- en 2-persoonshuishoudens kampen bijvoorbeeld met een huisvestingsprobleem (P.L. Boelhouwer, persoonlijke communicatie, juli 2018). Er is sprake van een landelijk woningtekort. 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 800.000 nieuwe woningen te realiseren in Nederland. Uit de bevolkingsprognose van het CBS (2017) blijkt dat de groei van de bevolking in ieder geval tot 2060 zal blijven groeien tot 16,4 miljoen inwoners. Deze bevolkingsgroei en de stijgende welvaart in Nederland duiden erop dat de behoefte naar woningen dus een structureel vraagstuk is de komende jaren. Nederland staat daarnaast nog voor andere grote uitdagingen: klimaatverandering, energietransitie, de mobiliteitsrevolutie en verduurzaming van de leefomgeving. Deze opgaven gaan gepaard met omvangrijke, concurrerende ruimtedreives en hebben grote invloed op de ruimtelijke inrichting van ons land.

In Zuid-Holland zullen circa 230.000 nieuwe woningen moeten worden gerealiseerd om aan de vraag te voldoen (Posad, 2017). 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

Voor de jaar-zuidelijke hal er een grote opname van zo'n 230.000 woningen



Figuur 1.1. Omvangrijke aantal huiseenheden naar woningbouwgebied 2018. Bron: CBS, 2018





stedelijke leefomgeving die voorziet in banen, voorzieningen en een inspirerend woonmilieu. Ook vallen locaties aan een sterk OV-knooppunt voor een goede bereikbaarheid perfect binnen de visie van de provincie.

Belangrijke trends zijn de trek naar stedelijke regio's en rond vervoersknooppunten. Een zorgvuldige verstedelijking is hierbij van belang. Goed wonen, een menselijke schaal, groenblauwe kwaliteit van het buitengebied en een hoge kwaliteit steeden, dorpen en open landschap staan voorop. Daarbij gaat de verstedelijking gepaard met genoemde energietransitie en klimaatopgave: duurzame oplossingen spelen een grote rol in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Gezien deze maatschappelijke dynamiek deed gedeputeerde Adrie Bont-Lamstra op de Werkconferentie woningbouw Zuid-Holland in 2019 een oproep aan de gemeenten en marktpartijen om actief te agenderen en met (woningbouw-)initiatieven te komen. KuiperCompagnons, als adviseur Ruimtelijke ordening reeds betrokken bij de gebiedsontwikkeling, benoemde het potentieel van Bleizo om een bijdrage te leveren aan het oplossen van deze maatschappelijke vraag. Een korte verkenning van het potentieel, in samenwerking met 2 grote, landelijk opererende marktpartijen bevestigde dat inpassing van woningbouw in het Bleizo-programma een bemoeidgend perspectief biedt (2017). Voor de GR was dit onderzoek aanleiding om aan bureau Posad te vragen onderzoek te doen naar de mogelijkheden van (gedeelte)lijke woningbouw in het

< Een eerdere schetsverkenning door KuiperCompagnons

gebied. Dit onderzoek, 'Verkenning Woningbouw, Bleizo en Prisma', concludeerde:

*Het Bleizo-gebied ligt (...) langs belangrijke stedelijke verbindingssassen en direct aan een belangrijk nieuwe ov-knooppunt: station Lansingerland-Zoetermeer. Samen met de gunstige ligging voor wat betreft autobereikbaarheid en beoogde doelgroepen die met name gericht zijn op wonen bij deze ov-knoop maakt het gebied kansrijk voor woningbouw. De grondposities maken ook dat de gronden relatief eenvoudig in te zetten zijn voor woningbouw, bijvoorbeeld met betrekking tot verlenen van vergunningen dat de uitgiftebaarheid en de snelheid van stedelijke ontwikkeling ten goede komt. Het gebied kan als woningbouwlocatie een belangrijke bijdrage leveren aan de gewenste uitbreiding van de plancapaciteit binnen de provincie. (Posad, 2017, p.7)*

Om antwoord te geven op de regionale vraag naar woningen is Bleizo dus een aantrekkelijke locatie. Deze locatie heeft potentie om ontwikkeld te worden tot het gewenste groenstedelijke, dorps woonmilieu midden in de Randstad. Met het aanwezige vervoersknooppunt wordt de belangrijke koppeling tussen wonen en mobiliteit gemaakt. Met het OV zijn de omliggende steden Rotterdam, Den Haag, Gouda en Zoetermeer nu allen binnen 30 minuten bereikbaar. Bleizo is dus met haar duurzame multimodale vervoersknooppunt en groene uitstraling een aantrekkelijke locatie om te voorzien in de regionale woningbehoefte, waarbij de toekomstige bewoners gestimuleerd worden te reizen met het openbaar vervoer.



**De eerste uitvoering: vervoersknooppunt Bleizo**

De kracht van Bleizo is de synergie tussen de vervoersknoop en de beschikbare ruimte voor economische functies. Het behouden en versterken van de bestaande infrastructuur en OV is ook één van de hoofdlijnen die de provincie in haar beleid volgt. Het vervoersknooppunt ligt op een bijzondere plek in de Randstad, goed bereikbaar van alle kanten, aan een hoofdvervoersas en een doorlopende spoorlijn. Het is de toegang tot de Haagse agglomeratie, maakt die zichtbaar en biedt de regio kansen om zich op een bijzondere manier te profileren.

Het NS-station omvat een Randstadhalte inclusief wegen vanaf het huidige eindpunt van de verlengde Oosterheemlijn, pleinen aan de noord- en zuidzijde, parkeerplaatsen, fietsenstallingen, een brug voor fietsers en voetgangers over de A12 en het hoofdspoor en een bushalte aan de noord- en zuidzijde.

Het feit dat een dergelijk station wordt gerealiseerd op een braakliggend terrein, geeft aan dat de verwachte vervoerswaarde van de knoop aanzienlijk groot is. In de toekomst worden circa 10.000 reizigers per dag voorzien. Aanzienlijke reistijdverkortingen is hoofdfreden voor de realisatie van het station. Als voorwaarde is meegedeven dat rondom de knoop een ontwikkeling plaats vindt die positief bijdraagt aan het succes van de vervoersknoop: ontwikkelingen rond de knoop dragen bij aan de vervoerswaarde van de knoop door het genereren van extra reizigers.

In het voorjaar van 2016 is het definitieve ontwerp voor het vervoersknooppunt afgerond. Op 31 oktober 2016 is de eerste paal voor het viaduct over de A12 in de grond is geslagen. In januari 2017 is begonnen met de bouw van het NS-station, dat naar verwachting eind 2018 wordt geopend.



© Het ontwerp voor de nieuwe vervoersknoop Bleizo door Arcadis Nederland B.V. i.s.m. Team Y Architectuur





## Opgave

### Uitdaging

Bleizo staat voor een uitdaging; een uitgelezen kans om een bijdrage te leveren aan de hiervoor genoemde, veelomvattende, opgave. Zaki is om deze bijdrage op korte termijn te realiseren en daarmee aansluiting te vinden bij Leneingerland en Zoetermeer. De economie trekt aan en er is een almaar groeiende woningbehoefte. Ook marktpartijen hebben de wens uitgesproken om te kijken naar mogelijkheden voor woningbouw. Dit biedt de gelegenheid om nu te spelen op (regionale) behoeften en kansen (woningbouw, vervoerswaarde, duurzaamheid). Daarom kan nagekeken worden naar een nieuwe, toekomstbestendige strategie die leidt tot een lang gekoesterde wens: de ontwikkeling van Bleizo.

### Vraag

Aan KC is in april 2018 gevraagd om een stedenbouwkundig onderzoek te doen naar een alternatieve gemengde ontwikkeling - met woningbouw - rond de vervoersknoep. In combinatie met voorzieningen en bedrijvigheid.

### Doelstelling

De verkenning van het Bleizo-gebied heeft als doel een uitwerking te geven van het ruimtelijke aspect, waarbij een idee gegeven wordt van de ontwikkelingsmogelijkheden. De visie is opgesteld aan de hand van een aantal uitgangspunten, namelijk:

- te kijken naar een optimaal programma met ontwikkelingsmogelijkheden voor het gebied, waarmee tevens een positieve bijdrage aan de vervoerswaarde van het vervoersknooppunt wordt gecreëerd;
- te kijken of dit ruimtelijk en stedenbouwkundig te combineren is met woningbouw;
- een visie te ontwikkelen die aansluit bij de wensen van de betrokken gemeenten Leneingerland en Zoetermeer, de Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en ontwikkelende partijen.





### Uitgangspunten

Het opstellen van de verkenning is een eerste stap. De verkenning dient als vertrekpunt, van waaruit het gewenste programma, dichtheid en karakteristiek kunnen worden uitgebouwd. De schets (visueel raamwerk) van een ruimtelijk toekomstbeeld kan inspiratie geven en de potentie van het gebied in beeld brengen.

Flexibiliteit is uitgangspunt voor de ontwikkeling: in 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.

### Aanpak

KuiperCompagnons is met de GR en de daarin vertegenwoordigde gemeenten Lensingeland en Zoetermeer aan de slag gegaan met de uitwerking van de plannen voor de toekomst van Bleizo. Tijdens het proces heeft contrinu overleg plaatsgevonden met het kernteam, bestaande uit eigenaardigden van de beide gemeenten. Daarnaast heeft KuiperCompagnons interviews gehouden met medewerkers van de Provincie Zuid-Holland, en met wethouders en medewerkers van de gemeenten Lensingeland en Zoetermeer. Ook is externe expertise ingeschakeld van marktpartijen en adviesbureaus.

### Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken neemt KuiperCompagnons u stap voor stap mee in de ruimtelijke verkenning. In Context staat de inventarisatie van de huidige situatie. Daarna volgen de visie op het ontwerp (Visie voor het ontwerp), de conceptuele uitwerking (Concept). Daarna trekt u een ontwerp aan dat een impressie geeft van de mogelijke sfeer en uitstraling van het gebied (Impressie). Tot slot volgen concluderende opmerkingen (Tot slot).

# Context

## Ligging en positionering

Bleizo vormt de poort naar de zuidwestelijke Randstad, de entree via de A12 vanuit Gouda en het Groene Hart naar het stedelijk gebied Den Haag - Zoetermeer. Het gebied is direct aangesloten op het rijkswegennet.

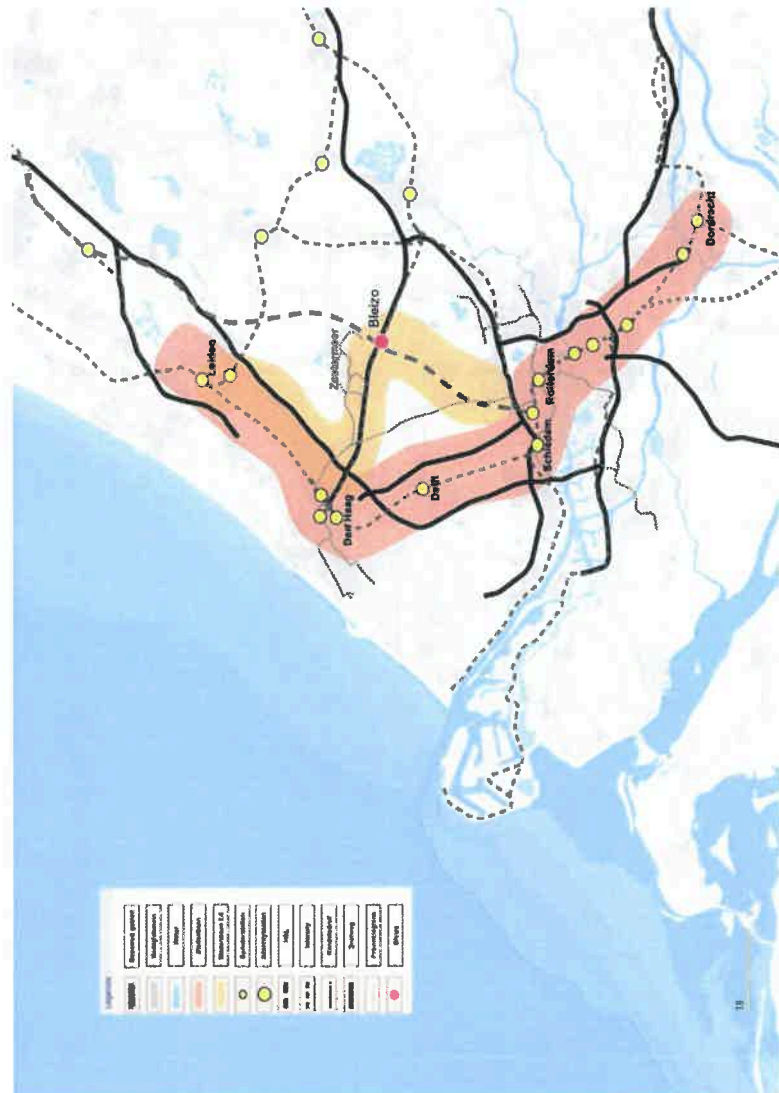
Bleizo ligt onze inziens in twee assen: de stedenband Leiden - Den Haag - Delft - Schiedam - Rotterdam - Dordrecht en een as in het Groene Hart, met Zoetermeer en Lingsingerveld. Het doortrekken van de lijn vanuit Zoetermeer Oosterheem en het doortrekken van de Zoro-lijn tussen Station Lingsingerveld-Zoetermeer en station Rodenrijs van de Randstadlijn maken van het station een belangrijk multimodaal vervoersknooppunt.

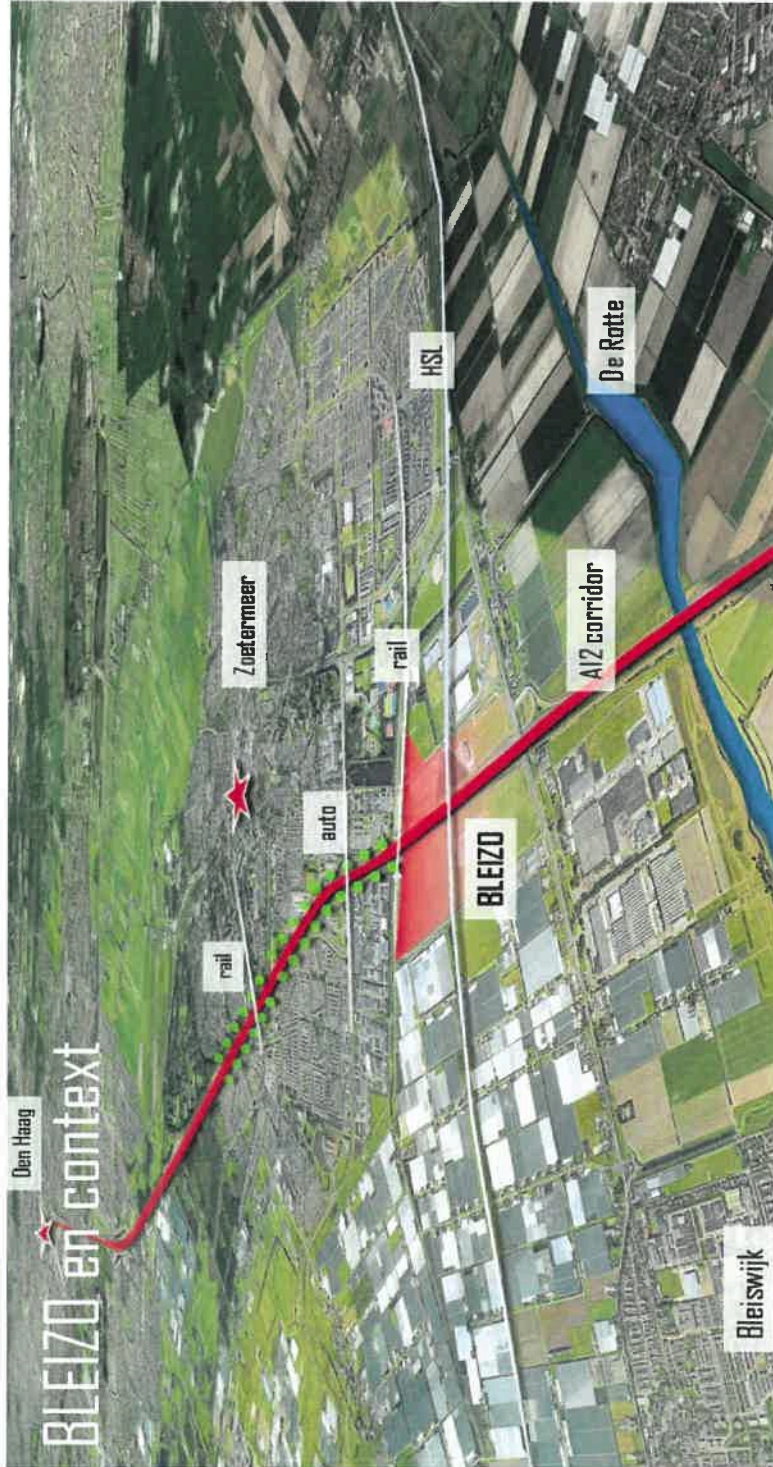
Gezien deze ligging is Bleizo bij uitstek een locatie die ook past binnen het provinciale beleid om plencapaciteit te genereren en, in samenwerking met marktpartijen, nieuwe locaties te ontwikkelen voor woningen in de stad of bij (multimodale) vervoersknooppunten.

Bleizo kan een bijdrage leveren aan de woningraag. Met een goede stedelijke en landschappelijke aansluiting en programmering van voorzieningen kan Bleizo een hedendaagse woonkwartier worden. Voorbeelden van die aansluiting en programmering zijn recreatief gebruik van de buitenruimte, aansluitingen op routes en wegen en aansluiting op landschappelijke en recreatieve elementen (zoals De Rotte).

## Betekenis voor de omgeving

Aangrenzende gebieden - zoals de glasuinbouw ten zuiden van Bleizo, het gebied rond de Plas van Poot, de Innovatiecampus en het bedrijventerrein Lingsingerveld - zullen door de ontwikkeling van Bleizo een nieuwe (kwantiteits)impuls krijgen. Zo kunnen bijvoorbeeld de Universiteit Wageningen en de Dutch Innovation Factory aanhaken (huisvesting studenten en onderwijsvoorzieningen), komt het Van Tuylpark minder op zichzelf te staan en wordt een sterkere maatschappelijke structuur mogelijk, waarop in toekomst kan worden voortgebouwd.





### Infrastructuur

Het plangebied wordt opgesplitst door de Fijlweg A12. Deze brede, 6-baans autosnelweg maakt het gebied goed bereikbaar voor autoverkeer van en naar Utrecht, Den Haag en de rest van de Randstad. Aan de oostzijde bevindt zich de HSL, aan de westzijde het tracé van de RandstadRail en de ZoRo-buulijn. Het gebied wordt doorsneden door de NS-spoorlijn naar de nieuwe vesting Lersingeland-Zoetermeer. Op dit station stoppen treinen, sprinters, de RandstadRail, de bus en een fietsroute. De goede bereikbaarheid biedt kansen, maar ook uitdagingen. Nieuwe ontwikkelingen zorgen voor een toename van verkeer waardoor extra belasting op de bestaande wegen ontstaat. Ook speelt bij de ontwikkeling van met name woningbouw geluidsoverlast een grote rol. De juiste maatregelen, zoals geluidswerende voorzieningen en een zorgvuldige stedenbouwkundige opzet en ontsluiting, zijn daarom van groot belang bij de uitwerking.



# Visie

Leven in het stedelijke netwerk van de zuidelijke Randstad.

We leven in een maatschappij in beweging. Na jaren van stilstand, veroorzaakt door de financiële crisis, zien we de dynamiek in onze samenleving aanzwellen. Ophaalautomaten, werken, ofontspannen: op alle fronten van ons leven zijn veranderingen aan de gang of kondigen ze zich aan.

Dit geldt voor hoe we ons verplaatsen, voor hoe we voorzien in onze energiebehoefte, hoe we werken en waar we willen wonen. Bleizo kan hierbij een bijzondere plaats innemen. Als knooppunt van verbindingen in de zuidflank van de Delta metropool Randstad en in het netwerk van stedelijke en dorps kernen van Lansingerland en Zoetermeer, biedt Bleizo een leefwiel dat in de Zuidflank van de Randstad nog niet gevonden kan worden.

Een nieuwe stukje stad, dat nog nergens in Nederland is gebouwd, met een leefwiel dat nog gemaakt moet worden. Een kern in een goed verbonden stedelijk netwerk, met een nieuwe, nog niet eerder gemaakte identiteit en karakter, maar waar de ingrediënten wel voor klaar liggen:

- het stedelijke netwerk van Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag; reistijden binnen het uur naar alle delen van de Randstad;
- vitale dorps kernen van Lansingerland, gebied in zich een steeds ontwikkelend agrarisch en suburban landschap;
- het nieuw-stedelijke karakter van Zoetermeer, nieuwe stad in het

## Bleizo is bijzonder.

Bleizo is niet als andere locaties.

De dynamiek van het gebied is haast overweldigend.

Gevoegen door de krachtige karakteristieken van de dorpen van Lansingerland, new town Zoetermeer, en het landschap van de Rottemeren in de nabije omgeving, kan hier iets nieuws ontstaan. Op dit knooppunt kan bij uitstek een

maatschappij in beweging worden gehuisvest. De combinatie van beweging en verkeer, in alle variaties en onderlinge verknoppingen, de centrale ligging in de zuidflank maakt dit gebied, juist in deze beweeglijke tijd als deze, tot een plek die mensen kan verbinden.

groen, zichzelf steeds opnieuw ontwikkelend en uitvindend. In stedelijke ontwikkeling steeds aansluitend op de nieuw ontwikkelingen die aan een moderne stad worden gesteld;

- het omringende landschap, waarbij de ligging aan de polders van het Groene Hart, de gevestigde recreatie en de natuur van de Rottemeren, aangevuld met nieuwe groene schakels als het Bentwoud, een ander landschapelijk netwerk vormen en tegenwicht bieden aan de hoogstedelijke dynamiek.

Deze ingrediënten vormen karakter en identiteit van Bijzonder Bleizo; een nieuwe plek om te wonen, te werken en te leven.

Comfortabel verbonden met de Randstad. Voorzien van alle dagelijkse gemakken binnen handbereik, en van een rijk scala aan recreatie en 'leisure binnenop-entertainment; binnen Bleizo zelf, in Lansingerland en Zoetermeer.

Kleinchalig, beschermd, en op voetgangers gericht in de kern rondom het station. Tegelijkertijd goed ontsloten door moderne infrastructuur en voorzien in van eigen tijd aan voorzieningen.

Omringd door groen, aan de Zoetermeerse zijde (Burgemeester van Tuijthuis) deels bestaand en, aan de zuidzijde langs de Laan van Mathenesse deels nog aan te leggen.

En natuurlijk, letterlijk voorbereid in energie- en grondstofgebruik; een nieuw stukje Randstad dat daarin voorloopt.

In de komende jaren is de vraag naar woningen en leefruimte steeds moeilijker te beantwoorden, vooral voor de hier in aanmerking komende doelgroep (1-2persoonshuishoudens met een hogemobiliteitsbehoefte; ook gericht op bereikbare huur en koop). De gevarieerde stedelijke ontwikkeling van Bleizo kan bijdragen aan het antwoord op deze steeds grotere vraag.

Zo kan een bijzonder puzzelstuk aan het netwerk van de Randstad worden toegevoegd. Zodat over 10 jaar gezegd kan worden, uitstappend op het station op weg naar huis, wat een fijne plek, we zijn Bijzonder Bij zo!



## Multi-functioneel



Dakpark *bedrijven onder landschap*

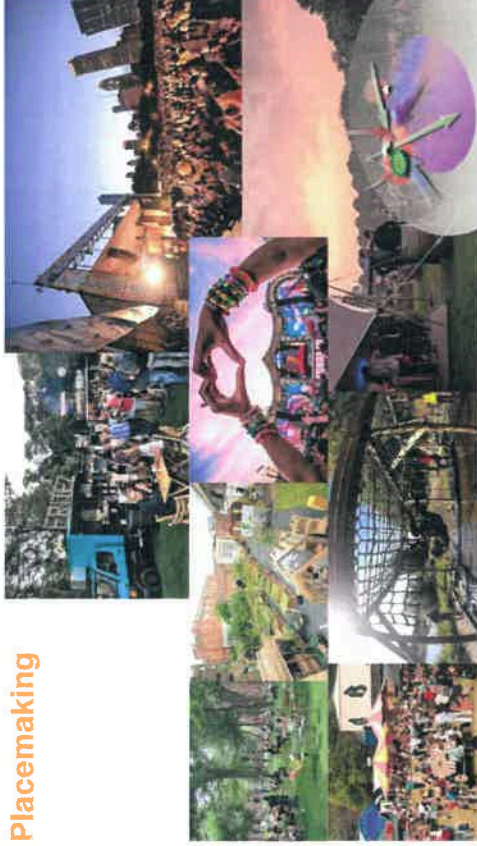
Door een verhoogd maatveld te realiseren rond de nieuwe vervoerskroep wordt deze direct verbonden met Bleizo. Dit geeft de mogelijkheid tot dubbel ruimtegebruik: functies als parkeren en expeditie kunnen worden gecombineerd met een autobus maatveld. Zo ontstaat een aantrekkelijk woon- en verblijfsgebied, gericht op de voetganger. Het gebied krijgt een multifunctioneel programma, dat nog geheel flexibel kan worden ingevuld. Wonen, werken, recreatie, 'leisure' en bedrijvigheid: alle combinaties zijn mogelijk. De multifunctionaliteit zorgt ook voor levendigheid en beweging in het gebied.

## Nieuwe gebiedsidentiteit



Het concept heeft een reëlitè met de agrarische functies in het gebied en de omringende tuinbouw. Deze streoekeligen karakteristiek kan op een innovatieve manier worden toegepast in Bleizo. Dit doet KujperCompagnons in de uitstraling, het stedenbouwkundig ontwerp en de functies. Hierbij kan worden gedacht aan verticale kassen met inspirerende verlichting, die vanaf de weg goed zichtbaar zijn. Maar ook aan een Agro High-tech campus, het opwekken van duurzame energie en architectonische uitwerking die refereert aan het kassenlandschap.

## Placemaking



Placemaking is een goede manier om interesse te kweken in het gebied. Door (tijdelijk) gebruik kunnen nieuwe doelgroepen worden aangerokken die zijn geïnteresseerd in een goed bereikbare locatie in de Randstad. Bleizo biedt genoeg ruimte voor evenementen zoals foodtruckfestival, een openluchtbioscoop, sportevenementen en concerten. Belangrijk onderdeel van het ontwerp vormt dan ook een parkachtig gebied, centraal gelegen tussen de overige functies.



## Duurzaamheid



Ook duurzaamheid kan zichtbaar en prominent bijdragen aan de uitstraling van het gebied. Gezamenlijke groene tuinen, een efficiënt watersysteem en toepassingen van duurzame energieopwekking zoals zonnepanelen, windenergie en restwarmtekassen.

## Nieuwe entree



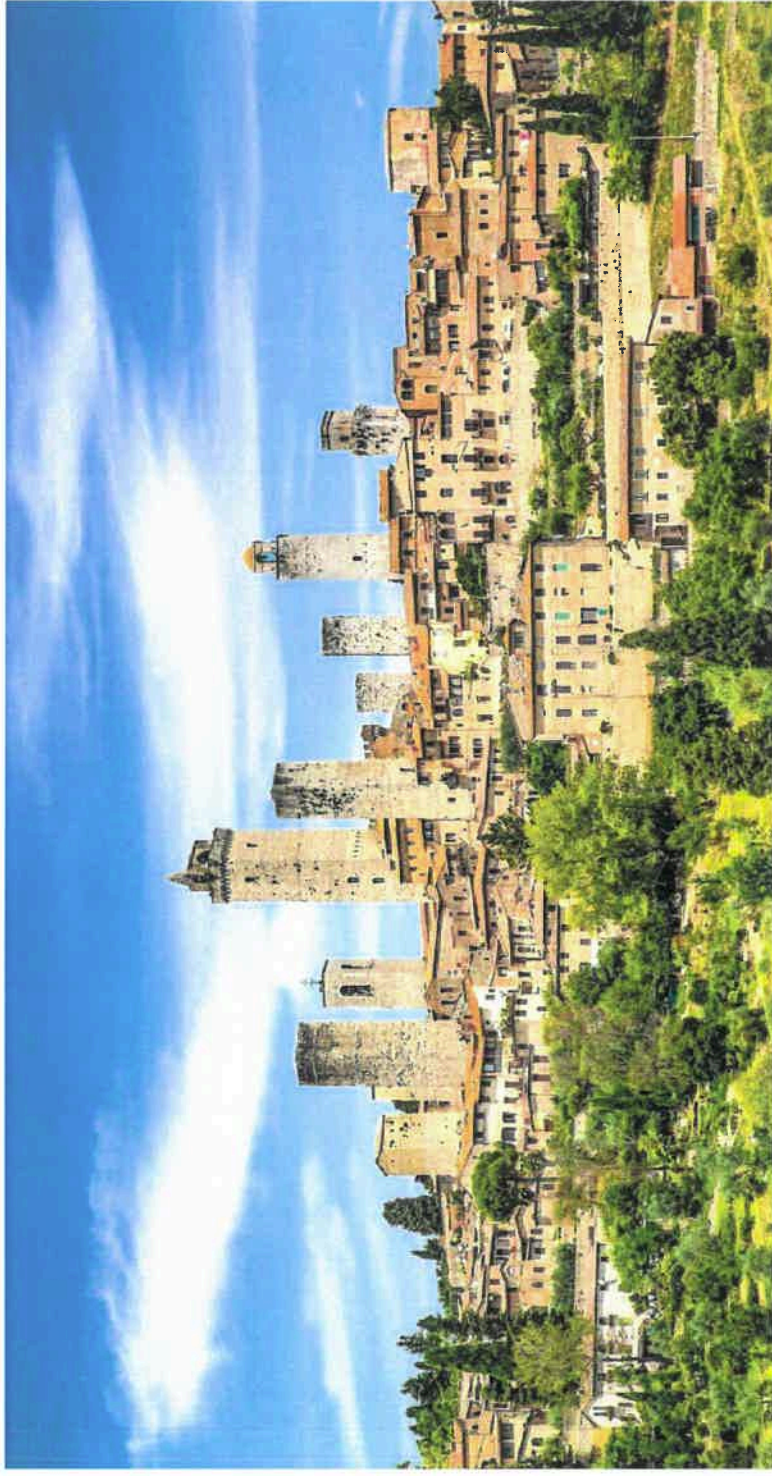
Tot slot kan Bleizo een nieuwe entree vormen naar de zuidelijke Randstad. Vanaf de A12 vormt het plangebied een poort naar de stad. De verkeersstructuur moet aansluiten op de bestaande wegen en waar nodig uitgebreid worden om de nieuwe ontwikkelingen te ontsluiten. Zo kan rond het station een randweg worden aangelegd voor auto- en fietsverkeer, die de bestaande knooppunten rond de op- en afritten van de A12 ontlast. Vanaf de A12 kan de ontwikkeling worden beleid als een unieke locatie met eigen identiteit. Door de verschillende hiervoor genoemde concepten en door een aantrekkelijke compositie van de bebouwing kan Bleizo een entree vormen voor de zuidelijke Randstad.



## Concept

De visie op de ontwikkeling van Bleizo vraagt om een ruimtelijke uitwerking. Met het ruimtelijk concept wordt de visie vertaald in een globaal eindbeeld: geen vast ontwerp, maar een flexibel raamwerk binnen een vaste hoofdstructuur. Dit wordt nader toegelicht. Ook worden mogelijkheden voor verdere invulling gegeven, en zijn principes opgesteld voor de toepassing van een verhoogd maatveld en het afschermen van getuid.





### Inspiratie

Inspiratie voor het ruimtelijk concept is gevonden in de Toscaanse stad San Gimignano. Deze 'Urban Village' kenmerkt zich door een serie van torens, verbonden door een grillig stratenpatroon en bebouwing op een heuvel. Het stadje wordt omringd door open landschap met landbouw. Het stadje is autoluw, waardoor het een aantrekkelijk centrum heeft met hoge verblijfskwaliteit en karakteristieke hoogteverschillen.

Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit kunnen van Bleizo een aantrekkelijk gebied maken. Door het zwaartepunt van de stedelijkheid rond de knooppunten te realiseren, ontstaat het gewenste beeld als 'entree voor de Randstad'. Dit beeld wordt bereikt door torens (van een beperkte omvang) in combinatie met lagere bebouwing: een opbouw geïnspireerd op San Gimignano. De bebouwing staat als het ware op een kunstmatige heuvel, zodat de openbare ruimte aansluit op het niveau van station Bleizo en comfortabele oprijtuinen ontstaan. Dit verhoogde maaiveld benadrukt de hoogteverschillen, en maakt het mogelijk om autoverkeer en parkeren uit het straatbeeld te houden. De structuur van straten en pleinen is uitkwalerend vanuit het station. Deze vormt de hoofdstructuur. Pijlten hebben een levendig karakter door een mix van wonen en voorzieningen, het maaiveld is sfeervol ingericht. Deze structuur waakt uit naar de randen en vormt een kader waarbinnen verschillende invullingen mogelijk zijn.

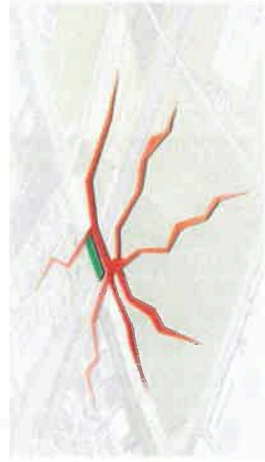
< Het dorpje San Gimignano dient als inspiratie, met haar verticale accenten, hoogteverschillen, ruimtelijke diversiteit en aansluiting op de omgeving.



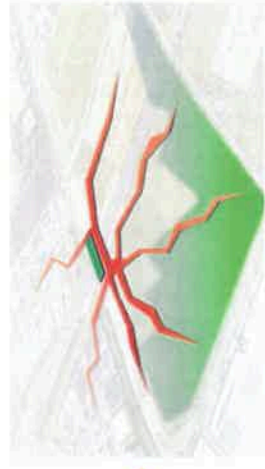
1. Biezo is nu een braakliggend terrein op een strategisch interessante locatie als poort naar de Haaglanden.



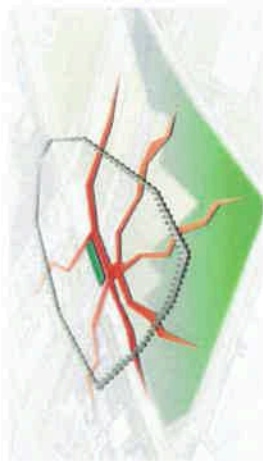
2. Biezo wordt oopgebouwd aan de hand van een flexibel raamwerk. Het nieuwe station Zoetermeer - Lansingerland vormt het hart van de ontwikkeling; de knoop.



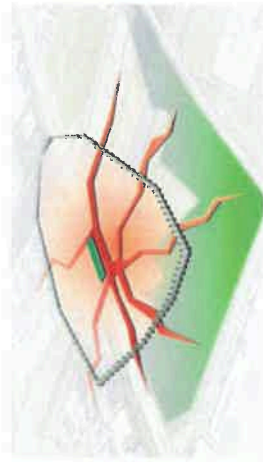
3. De knoop vormt de basis, van waaruit verschillende routes naar de randen van het gebied lopen. De routes sluiten aan op bestaande structuren en/of monden uit in de robuuste groenstructuur aan de zuidrand van Biezo.



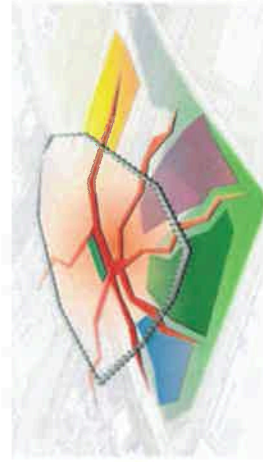
4. Rondom de kern ligt een groot en kwalitatief hoogwaardig park dat voor meerdere doeleinden kan worden gebruikt. Dit park is tevens een buffer naar de omliggende bedrijventerreinen.



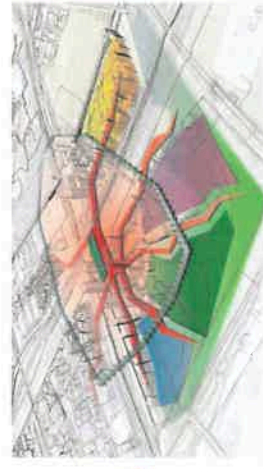
5. Rond de knoop wordt een randweg aangelegd, waardoor het autoverkeer op een logische manier aansluit op de omgeving en die de verschillende gebieden met elkaar verbindt.



6. In de kern van de knoop ligt een meer stedelijk centrum met voorzieningen en woningen die hieron aansluiten.



7. De routes delen het gebied op in vlekken. Deze kunnen naar wens worden ingevuld als park, woningbouw, bedrijvigheid of 'leisure', wanneer daar behoefte aan is. De keuze voor de definitieve invulling hoeft nu nog niet gemaakt te worden. Wel is een combinatie van verschillende elementen raadzaam voor de afwisseling en inwendigheid in het gebied. Ook moet een minimum aan voorzieningen aanwezig zijn om in het stedelijke karakter van de kern te voorzien.



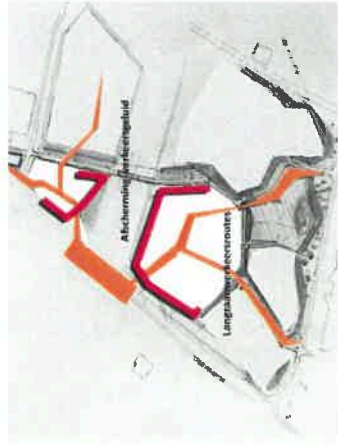
8. Biezo krijgt een meer stedelijk centrum, op een verhoogd niveau, wat tezamen afvoert naar het landelijk gebied. Het stads is autolov, waardoor het een aantrekkelijk centrum heeft met hoge verrijfskwaliteit en karakteristieke hoogbouwverschillen.



### Quintettelijk concept

Het ruimtelijk concept bouwt voort op de uitwaaiende structuur vanuit het station. Ook aan de noordzijde richt het stratenpatroon zich op het station. Het gebied onderscheidt zich daarbij in een gedeelte in de nabijheid van het station, de 'Kern', en een naar de rand van het gebied, de 'Rand'.

Een ringvormige structuur, de 'Ring' maakt de overgang tussen de gebieden. Deze vormt naast het station zelf een extra verbinding over de A12. In tegenstelling tot het station is deze verbinding geschikt te maken voor autoverkeer. De verbinding is, naast een versterking van de stedelijke samenhang, van belang voor de bereikbaarheid door autoverkeer. Voor de toekomst heeft de Ring ook een belangrijke waarde voor de samenhang en verankering met de omgeving: bij de ontwikkeling van aangrenzende gebieden (Van Tuylpark, Innovatien Campus, Lansinghege) kan worden aangehaakt op de Ring, en kan deze herontwikkeling worden geïntegreerd op station Lansingerland-Zoetermeer.



~ Het stedenbouwkundig raamwerk bevordert langzaamverkeer en schermt het geluid van de snelweg af.

De waaiersluit aan op bestaande structuren en mondt uit in de robuuste groenstructuur aan de zuidrand van Bleizo. De door de waaiers gevormde routes ontsluiten verschillende deelgebieden, die flexibel zijn invullen. Centraal in het gebied ligt een groot en kwalitatief hoogwaardig park, dat bijdraagt aan de woonkwaliteit van Bleizo. Het centrale park kan voor meerdere doeleinden worden gebruikt. Denk hierbij aan recreatie, evenementen en concerten die het gebied op de kaart kunnen zetten en bijdragen aan het zelfstandig functioneren van Bleizo. Bovendien vormt de groene, parkachtige omgeving aan de randen een buffer tegen de omringende bedrijventerreinen.

De Ring is in deze verkenning als een randweg ingevuld, waardoor het autoverkeer op een logische manier aansluit op de omgeving en de verschillende gebieden met elkaar verbindt. Voor de aanleg van deze randweg dient een oversteek te worden gerealiseerd over de A12: ontwikkeling rond de huidige knooppunten is niet haalbaar.

De verschillende routes delen het gebied op in verschillende stukken.

Deze kunnen naar wens worden ingevuld met programma. Zo kan een deel worden ingevuld als park, woningbouw, bedrijvigheid of 'leisure', wanneer daar behoefte aan is. Ook een combinatie is mogelijk. De keuze voor de definitieve invulling hoeft niet direct gemaakt te worden.



~ Verticale accenten begeleiden de openbare ruimte

(onder) Referentiebeeld van prioriteit geven aan de voetganger in de openbare ruimte.



(onder) Aansluiting op de randweg die de openbare ruimte, zo ontstaan levendige plekken en ophokken





### De Kern

Zoals hierboven omschreven is de Kern het centrale element van de ontwikkeling van Bleizo. De Kern bestaat uit twee delen: een zuidelijke en een noordelijk deel. Het ligt voor de hand om in het noordelijke deel wonen en werken te mengen. Bij werken kan gedacht worden aan kantoren en commerciële voorzieningen. Het zuidelijke deel wordt grotendeels ingevuld met woningbouw. Hiernaast zijn andere functies mogelijk. Op het maatveldniveau ter pleatsse van uitwaaiende straten, zijn voorzieningen van belang voor de attractiviteit. Dichtbij het station kunnen ook kantoren worden gestueerd. Hierbij kan ook in combinatie worden gedacht met commerciële en recreatieve functies onder het maatveld.

Het maatveld is in het zuidelijke deel opgetild, en loopt langzaam af richting de groene omgeving. De doorsnede geeft een goed beeld van een mogelijke invulling van het gebied, waarbij de knoop het zwaartepunt is van het gebied. Onder dit centrum zijn bijvoorbeeld indoor-sportvoorzieningen, een supermarkt, bedrijven en parkeren mogelijk. Op het maatveld zijn bouwblokken geplaatst, die kunnen worden ingevuld met wonen, kantoren en winkels.

Aan de zijde van de A12 is het zuidelijke deel van de kern ruimtelijk omsloten. Door de bebouwing in een snelle aanrengsteden wand langs de A12 en de spoorlijn vorm te geven, ontstaat een vermindering van het verkeersgeluid in de kern. De routes voor langzaam verkeer en woonbebouwing bevinden zich hierdoor in een rustige en geluidsluwe binnenwereld, afgeschermd van de drukke omgeving.

### De Rand

De Rand kan op verschillende wijzen worden ingevuld. De constante zijn de hoofdroutes en het centrale evenementenpark. Aan de noordzijde van de A12 kunnen bedrijven of woningen (gestapeld of 1-gezins) worden gestueerd, of combinaties van deze. Ook aan de zuidzijde kan dit worden gerealiseerd. Recreatieve voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een hotel en Adventure World zijn hier ook inplaatsbaar. Eventuele grootschalige vrijevoorzieningen of bedrijvigheid kunnen in aantrekkelijke vorm langs de A12 worden gestueerd. Het park kan multifunctioneel gebruikt worden voor bijvoorbeeld evenementen, festivals etc.

Bebouwing oriënteert zich op de hoofdroutes. Dit kan in de vorm van woningbouw (gestapeld of grondgebonden) en van kantoren. Hierdoor worden de routes naar de omliggende gebieden begeleid en de aanhechting van de deelgebieden en de kern versterkt.

De deelgebieden kunnen gefaseerd, op basis van vraag en aanbod vanuit de markt worden ingericht. Hierbij kan niet alleen een mix van functies ontstaan, maar ook een mix van verschillende dichtheden. Een grote of meerdere kleine vrijevoorzieningen; grote of kleine bedrijfspaviljoenen; dichte woontorens of een ruim opgezette woonwijk; elk deelgebied kan apart worden ingevuld.

Het principe van geluidsluwe wanden, zoals rond de knoop, geldt ook voor bebouwing aan de A12. Een slimme toepassing van geluidswerende gevels en het situeren van kantoren en voorzieningen op zichtlocaties aan de weg zorgen voor een geluidsluwe woon- en verbijsomgeving in Bleizo.

### Maatveld niveau

Op het maatveld bevindt zich een vrij indeelbaar ruimte. De ruimte kan worden gebruikt voor verschillende voorzieningen, zoals parkeren of als supermarkt, sportvoorziening of magazijn. De ruimtes worden voorzien van licht en lucht door verschillende open ruimtes (vides) naar het verhoogde maatveld.



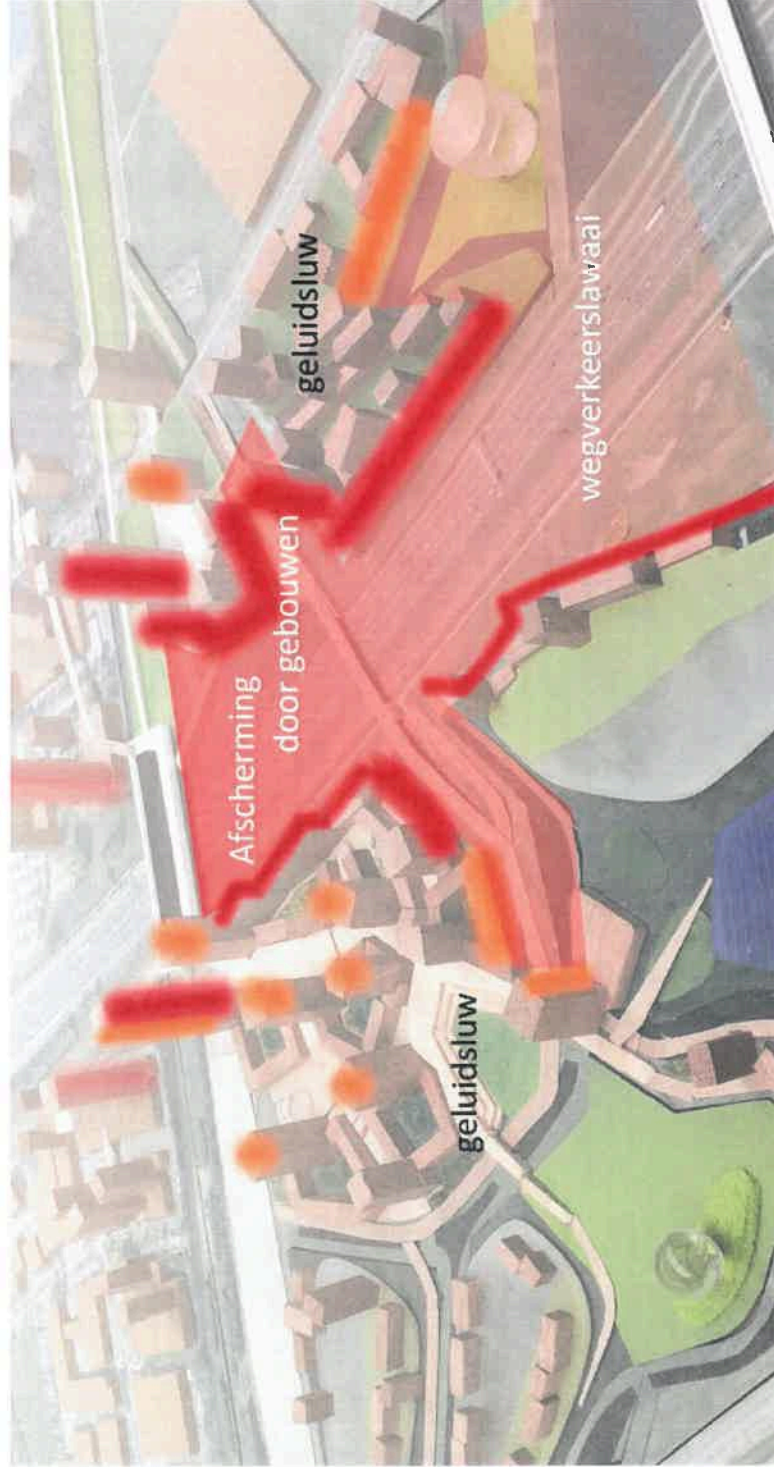
### Verhoogd niveau

Het verhoogde niveau is een aantrekkelijke, stedelijke kern. Het is primair ingericht voor voetgangers en aangetaald met bankjes, bomen, groen, verlichting en andere inrichtingselementen. Aan de openbare ruimte grenzen de entrees en portieken van winkels, kantoren en woningen. Door de diversiteit aan functies en interactie met reizigers van en naar het station, is het gebied steevold en levendig.



(onder) Impressie: een ringvormige structuur als omkadering van het centrum





### Geluidswerend bouwen

De Rijksweg A12 en naastgelegen spoorlijn Den Haag - Utrecht geven aanzienlijke geluidsoverlast. Bij het toevolgen van woningen is de vermindering van deze overlast essentieel. De geveld van bebouwing aan weerszijden van de infrastructuur dienen dan tevens als geluidwerende voorziening. Waar nodig kunnen dore gevels en andere maatregelen worden toegepast. Door de bebouwing binnenwereld gecreëerd. Hiermee wordt een fijne en aantrekkelijke woonkwaliteit geborgd. Ook het strategisch plaatsen van minder zoveel mogelijk aaneengesloten te bouwen, wordt een geluidsluwe geluidsgevoelige functies zoals 'leisure' (bijvoorbeeld op een zichtlocatie aan de snelweg) of het plaatsen van een duurzaam vormgegeven zonnelap zijn mogelijkheden voor het verminderen van geluidsoverlast in het gebied.



↳ Duurzame zonnelap  
↳ Geluidswerende bebouwing







Variant B

Variant A

### Flexibiliteit ...

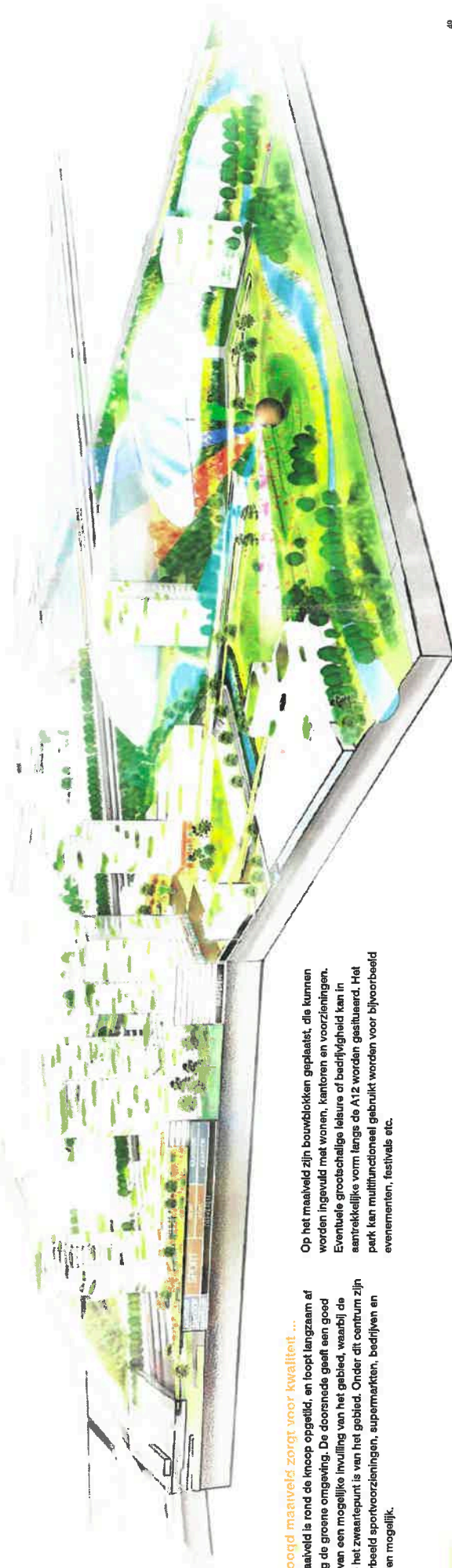
Het programma en de dichtheid van de flexibele tussenruimten kunnen naar wens worden ingevuld. Een tussenruimte kan bijvoorbeeld worden ingevuld met woningbouw, maar bij weinig marktvraag al dan niet tijdelijk worden ingevuld als parkachtige omgeving. Wanneer de keuze voor bijvoorbeeld woningbouw wordt gemaakt, kan deze op verschillende manieren worden uitgewerkt: mix van woningtypen, dichtheid, opzet en karakteristiek. Ook kan woningbouw worden gecombineerd met functies als 'leisure' of horeca, horeca. Door deze flexibiliteit kunnen de diverse ruimtes ook strategisch, inspeland op ontwikkelingen en marktvraag, gefaseerd worden.



### ... creëert kansen voor ontwikkeling

Door het toepassen van een gefaseerde ontwikkeling kan optimaal worden ingespeeld op de behoeften van de markt. Wanneer een ontwikkelende partij zich aanbleeft, kan de gewenste ontwikkeling worden ingepast in de hoofdstructuur van Blaizo. Tot die tijd kan de ruimtelijke kwaliteit worden geborgd door het inzetten van de ruimten als een groene hoofdstructuur, en/of worden gebruikt voor principes als placemaking. Het organiseren van evenementen bevordert de levendigheid en bekendheid van het gebied, wat in de toekomst leidt tot mogelijk nieuwe ontwikkelingen.

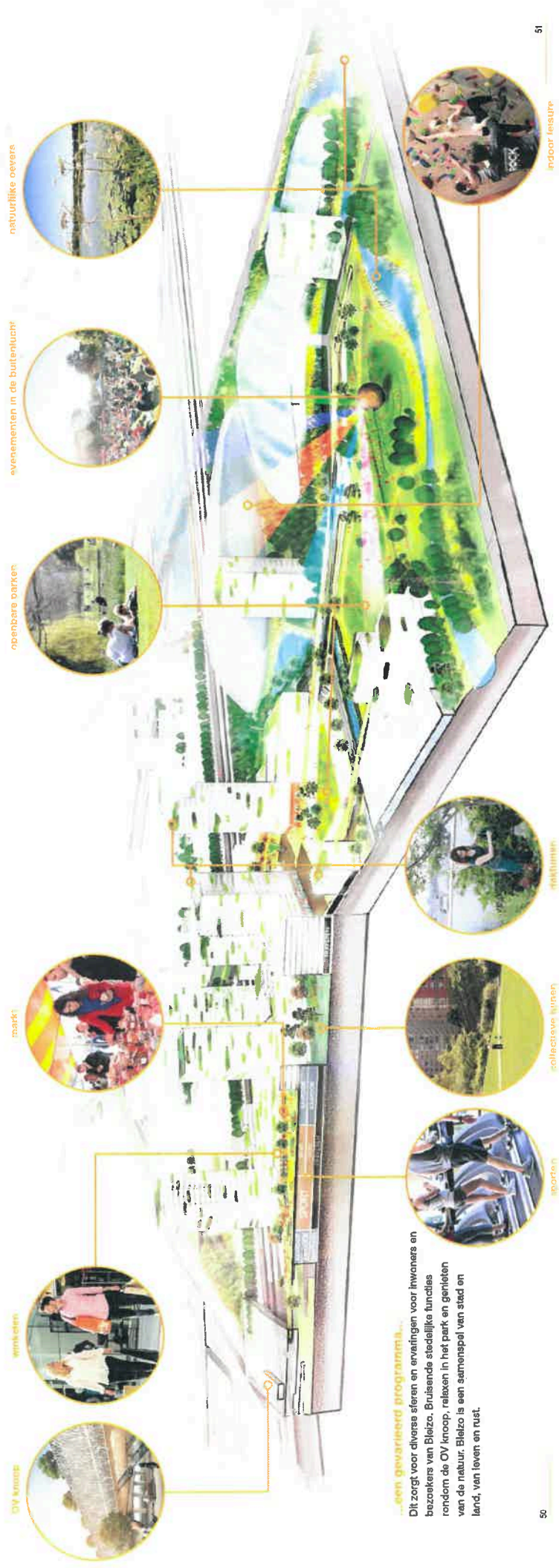




**Verhoogd maatveld zorgt voor kwaliteit ...**

Het maatveld is rond de knoop opgeteld, en loopt langzaam af richting de groene omgeving. De doorsnede geeft een goed beeld van een mogelijke invulling van het gebied, waarbij de knoop het zwaartepunt is van het gebied. Onder dit centrum zijn bijvoorbeeld sportvoorzieningen, supermarkten, bedrijven en parkeren mogelijk.

Op het maatveld zijn bouwblokken geplaatst, die kunnen worden ingevuld met wonen, kantoren en voorzieningen. Eventuele grootschalige leisure of bedrijvigheid kan in aantrekkelijke vorm langs de A12 worden geïntegreerd. Het park kan multifunctioneel gebruikt worden voor bijvoorbeeld evenementen, festivals etc.



DIV knoopp

winkelen

markt

openbare parken

evenementen in de buitenlucht

natuurlijke oevers

**een gevarieerd programma**

Dit zorgt voor diverse stieren en eisen voor inwoners en bezoekers van Bleizo. Bruisende stedelijke functies rondom de OV knoopp, relaxen in het park en genieten van de natuur. Bleizo is een samenspel van stad en land, van leven en rust.

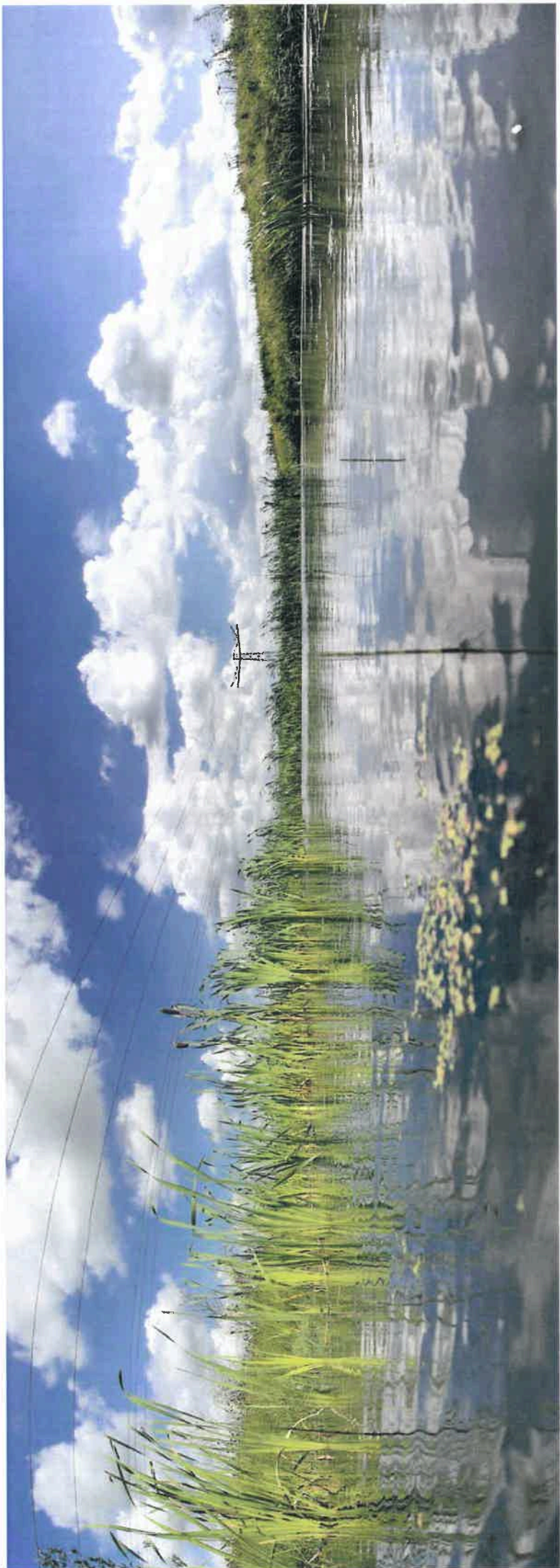




... en zorgt voor een efficiënt watersysteem

Het regenwater wordt opgevangen in een trapsgewijs systeem, zowel op gebouwe- als op gebiedsniveau. De hoogste gebouwen vangen het water als eerste op, met hun groenblauwe daken en gevels. Door het water hier al vast te houden zal het verdampen en komt er minder druk op het watersysteem op maatveld. Overechot stroomt naar het maatveld, dat trapsgewijs het hoogteverschil volgt. Uiteindelijk komt het water via een waterplein terug in het hoofdsysteem. De tweede aan groen zorgt tevens voor verkoeling en verdamping en draagt bij aan een aangenaam verblijfsklimaat.



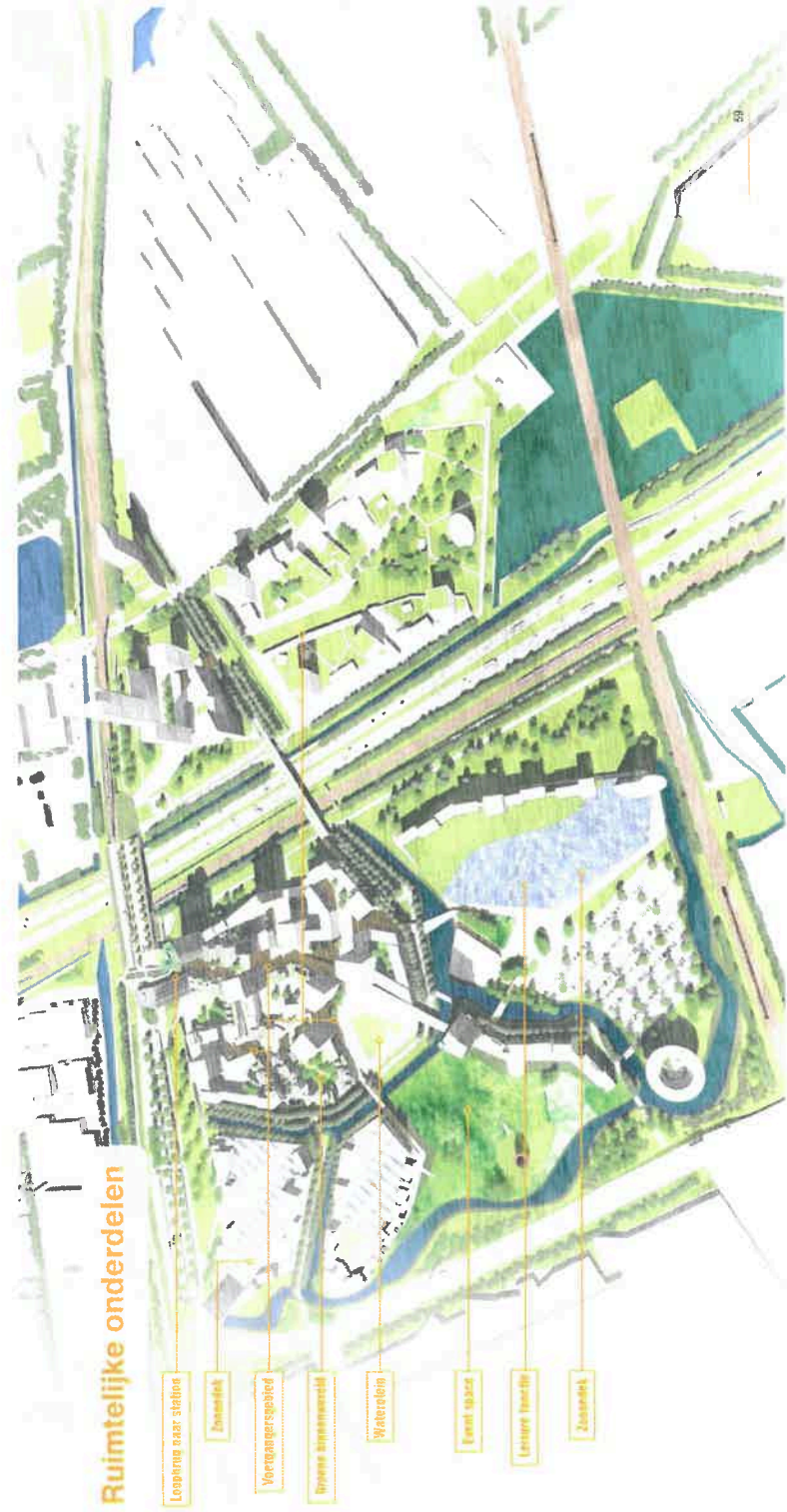




## Impressie

Hierbij geven wij een impressie van het Bleizo-terrein. De impressie neemt u mee in de beleving van het gebied en een mogelijke invulling van het raamwerk. Het gebied wordt doortropen, van station tot aan de randen van het gebied. Zowel in beeld als in tekst wordt de potentie van het gebied getoond.





## Ruimtelijke onderdelen

Looping saar: stalling

Zonesteek

Voetgangersgebied

Bijzondere inplantingsgebied

Waterdalen

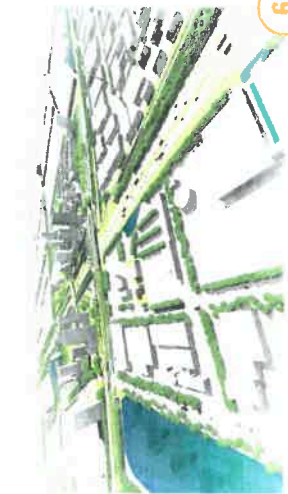
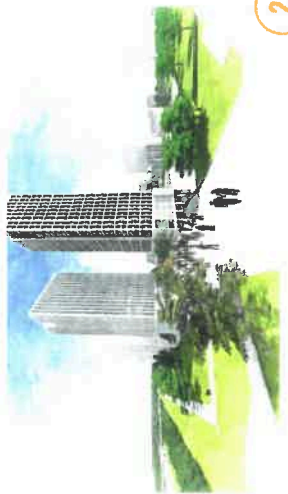
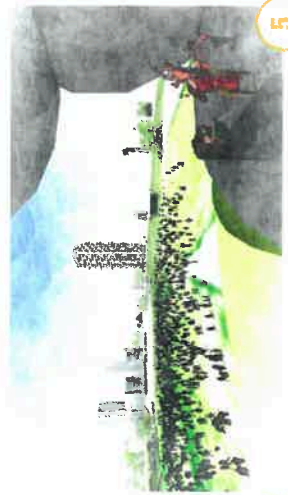
Event space

Unieke huizen

Zonesteek



**Ruimtelijke onderdelen in beeld**









## Een wandeling door Bleizo

Het nieuwe vervoersknooppunt <sup>11</sup> is het startpunt van de wandeling door de nieuwe ontwikkeling van Bleizo. Het station bestaat uit twee lagen: een meaalveld, waarop de sporen, parkeerplaatsen en busverbindingen bereikbaar zijn, en een verhoogd meaalveld waar de RandstadRail halteert en het langzaam verkeer zijn doorgang vindt over de A12. Het verhoogde meaalveld wordt door middel van een loopbrug <sup>12</sup> direct aangesloten op het hart van Bleizo. De openbare ruimte is aantrekkelijk, ingericht, en wordt omkaderd door een stedelijke omgeving met veelal gesloten bouwblokken en verschillende woon/werktorens. De torens zijn architectonisch vormgegeven, en zijn vanuit de verre omgeving herkenbaar. Op de begane grond bevinden zich verschillende functies <sup>13</sup>, zoals detailhandel en horeca. De diversiteit aan functies en de ligging aan het station zorgen voor een levendige sfeer, en de afwezigheid van auto's zorgt voor een prettige en veilige omgeving.

Tussen de gebouwen wordt op sommige plekken een doortijk gegeven naar de lagere niveaus: hier bevinden zich groene binnenruimten <sup>14</sup> voor de functies onder het verhoogde meaalveld, zoals sportvoorzieningen, bedrijven en parkeerplaatsen.





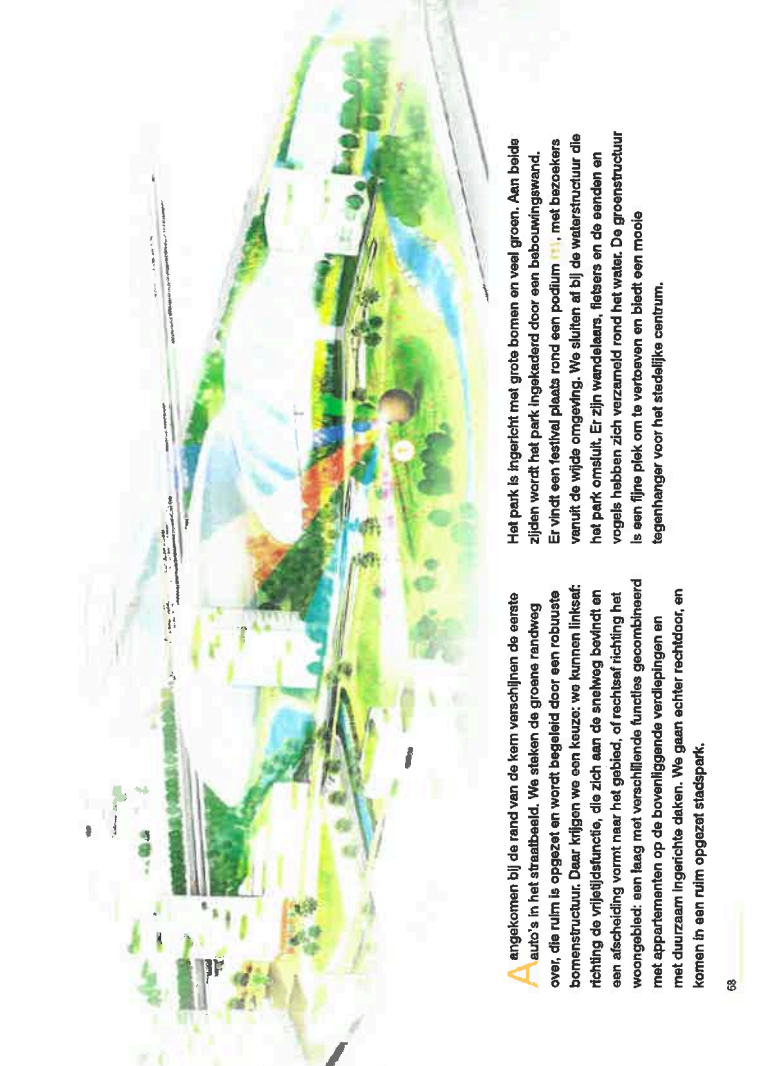
67



W e dalen af door het centrum; het verhoogde maaiveld loopt langzaam af. De sfeer blijft stedelijk, maar de hoogte van de woon/werktoeren neemt af (1). De bouwblokken zijn gesloten of half open, en de maat en schaal zijn passend voor de beleving van het voetgangersgebied. De blokken hebben een groene binnenwereld waar bewoners en bezoekers kunnen vertoeven. Er verschijnt een open waterplein (2), waar eens per week een kleine markt wordt gehouden met lokale producten van boeren uit de omgeving.

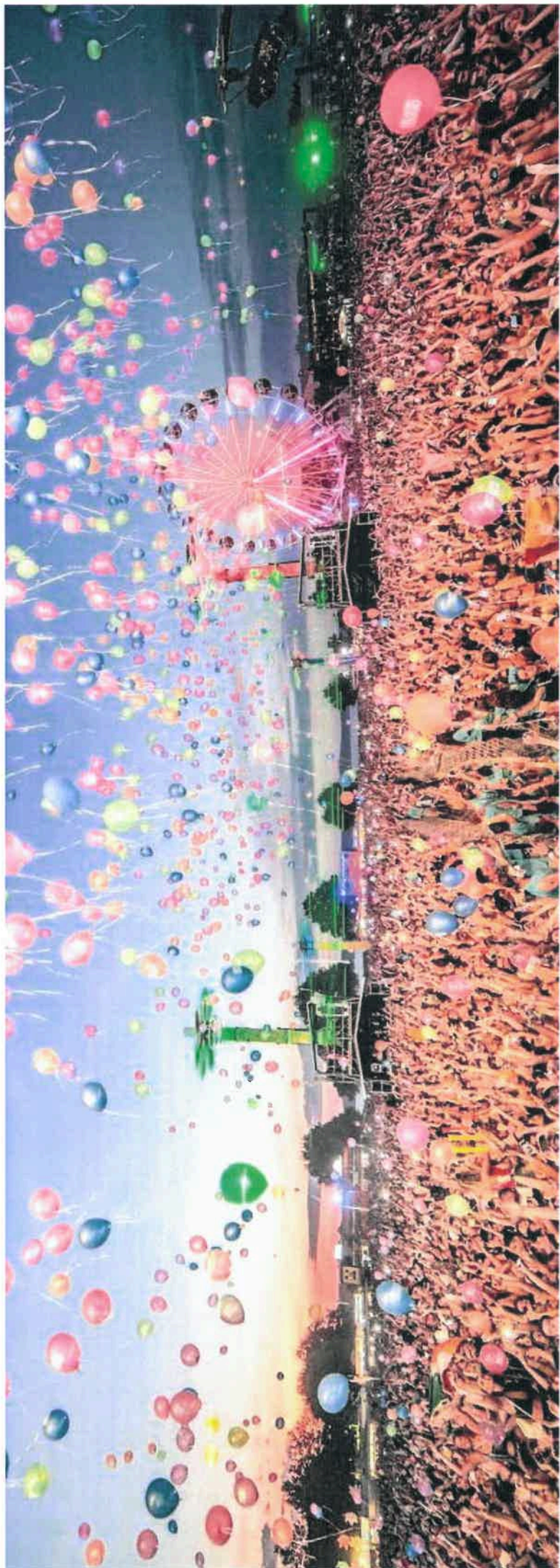
66



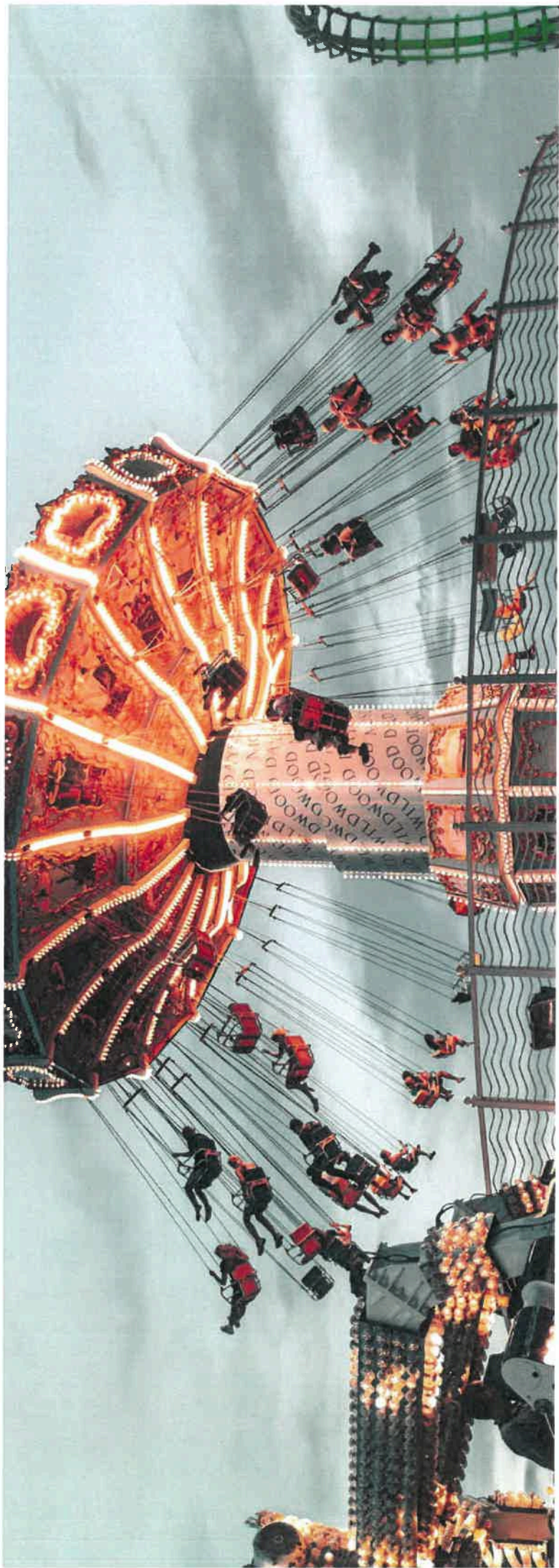


Het park is ingericht met grote bomen en veel groen. Aan beide zijden wordt het park ingekaderd door een bebouwingswand. Er vindt een festival plaats rond een podium 1, met bezoekers vanuit de wijde omgeving. We sluiten af bij de waterstructuur die het park omsluit. Er zijn wandelaars, fietsers en de eenden en vogels hebben zich verzameld rond het water. De groenstructuur is een fijne plek om te verbouwen en biedt een mooie tegenhanger voor het stedelijke centrum.

Aangekomen bij de rand van de kern verschijnen de eerste auto's in het straatbeeld. We staken de groene randweg over, die ruim is opgezet en wordt begeleid door een robuuste bomenstructuur. Daar krijgen we een keuze: we kunnen linksaf richting de vrijetijdfunctie, die zich aan de snelweg bevindt en een afscheiding vormt naar het gebied, of rechtsaf richting het woongebied: een laag met verschillende functies gecombineerd met appartementen op de bovenliggende verdiepingen en met duurzaam ingerichte daken. We gaan achter rechtdoor, en komen in een ruim opgezet stadspark.











## Tot slot

Dit onderzoek vormt een verkenning en concept-visie voor de verdere ontwikkeling van Bleizo. Op dit moment is Bleizo bestemd als agro-geïntegreerd bedrijventerrein. Het gebied, gelegen op een goed ontsloten locatie direct grenzend aan een regionaal vervoersknooppunt heeft grote potentie voor ontwikkeling.

Het verleden laat zien dat grootschalige en risicovolle plannen niet bestend zijn tegen de veranderlijke economie. In het geval van Bleizo zijn meerdere programma's (zonder woningbouw) niet haalbaar gebieden. Een gefaseerde aanpak is daarom vereist, zowel in de uiteindelijke visie als in het proces daartoe. Het toevoegen van programma is gewenst: het plangebied ligt break, het vervoersknooppunt heeft baat bij een grote vervoerswaarde en de regio een grote woningbehoefte. Toch blijft de markt veranderlijk, waardoor niet zomaar een vastomlijnde visie kan worden gepresenteerd.

Ook gezien genoemde voorgeschiedenis, is flexibiliteit essentieel voor de toekomst van Bleizo, maar wél met een amblatieue richting en visie voor de toekomst. Dit onderzoek is daar een eerste aanzet toe. Bleizo krijgt een eigen en innovatief karakter, aansluitend op de karakteristiek van het huidige glastuinbouwlandschap. De toepassing van verticale tuinbouw, duurzaamheid en levensduurigheid zorgt voor een onderrecheidend imago. Ook in stedenbouwkundig opzicht wordt Bleizo vernieuwend: een ware entree voor de zuidelijke Flandstad. Daarnaast zorgen de groenstructuren voor aansluiting bij het omliggende groene en agrarische gebieden.

De flexibiliteit in programma, dichtheid en uitvoering in combinatie met een sterke, eigen identiteit bieden een raamwerk dat gefaseerd kan worden uitgevoerd naar behoefte van maatschappij en markt.

# Literatuur

Bleizo Algemeen en Gebiedsontwikkeling. (2007). *Landschap als podium - Hoe maken we van station Bleizo een succes?*

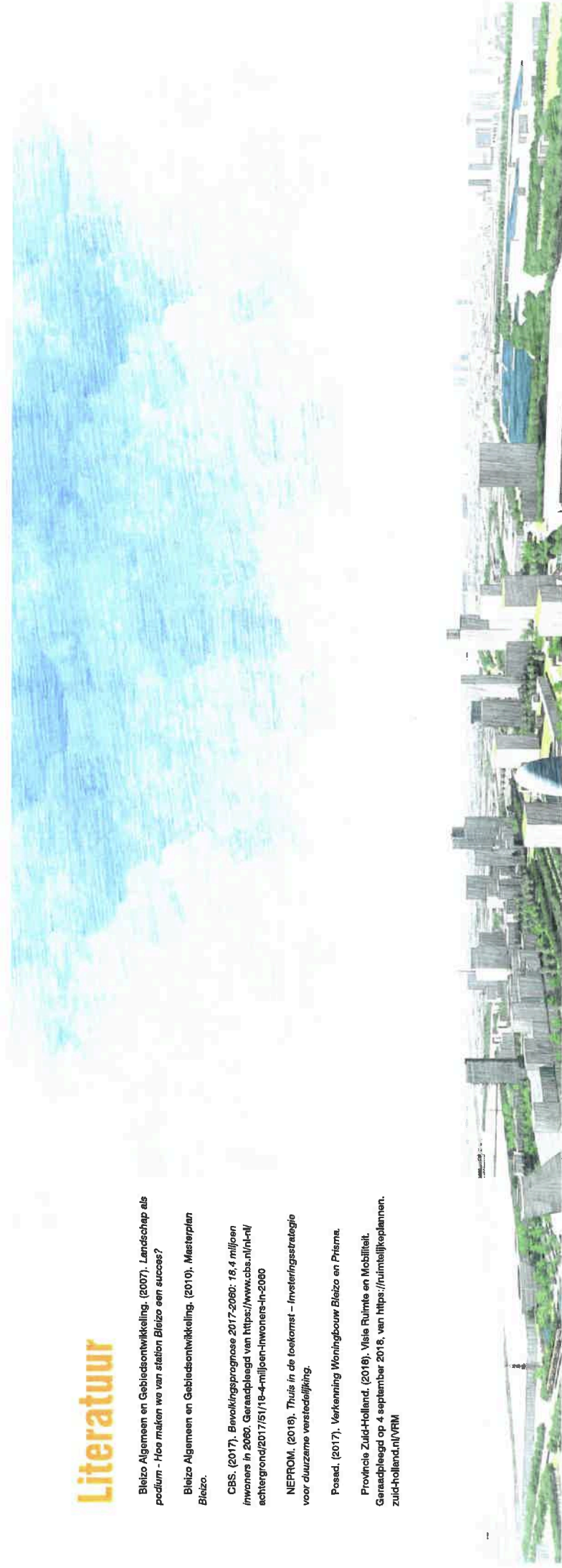
Bleizo Algemeen en Gebiedsontwikkeling. (2010). *Masterplan Bleizo*.

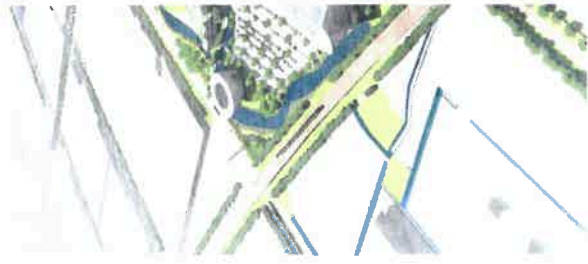
CBS. (2017). *Bevolkingsprognose 2017-2060: 18,4 miljoen inwoners in 2060*. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2017/51/18-4-miljoen-inwoners-in-2060>

NEPROM. (2018). *Thuis in de toekomst - Investeringsstrategie voor duurzame verstedelijking*.

Posad. (2017). *Verkenning Woningbouw Bleizo en Prisma*.

Provincie Zuid-Holland. (2018). *Visie Ruimte en Mobiliteit Geraadpleegd op 4 september 2018*, van <https://ruimtelijkplannen.zuid-holland.nl/VRM>





"Bleizo - klaar voor de toekomst - Een stedenbouwkundige verkenning"  
is een uitgave van GR Bleizo, samengesteld door KuiperCompagnons

Concept rapport © september 2018





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

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

<b>11. Bestuurlijk advies</b>	<b>56</b>
11.1 Uitwerken woningbouwoptie, marktonderzoek bestaand programma	56
11.2 Processtappen	56
<b>Literatuurlijst</b>	<b>57</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>59</b>
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 getemporeerd.

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 majeur 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.

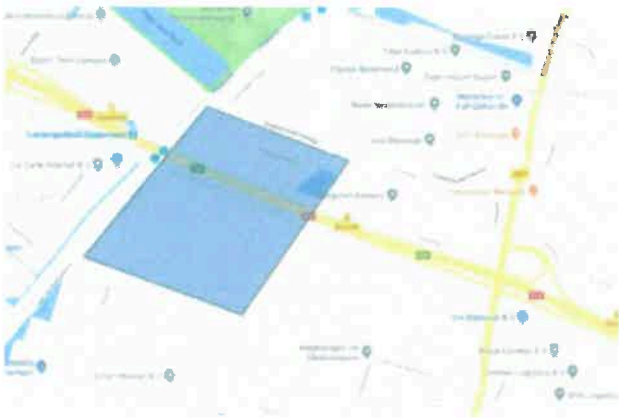
In hoofdstuk 10 worden conclusies getrokken door de scores van de ontwikkelrichtingen op de zes contexten over elkaar heen te leggen

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

## 2. Ontwikkelopecties 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



Onderzoekgebied 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 vrijetijdsector. 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;



Impressie plan met woningbouw, bron bijzonder Bleizo, 2018

## 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.

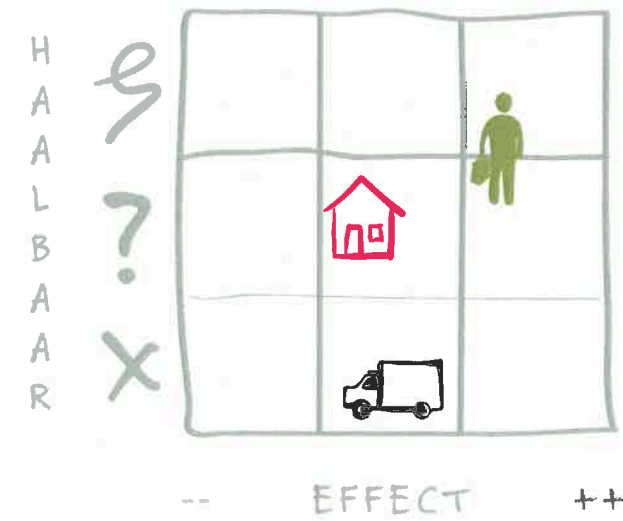
### 3. Contexten en alternatieven

#### 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.

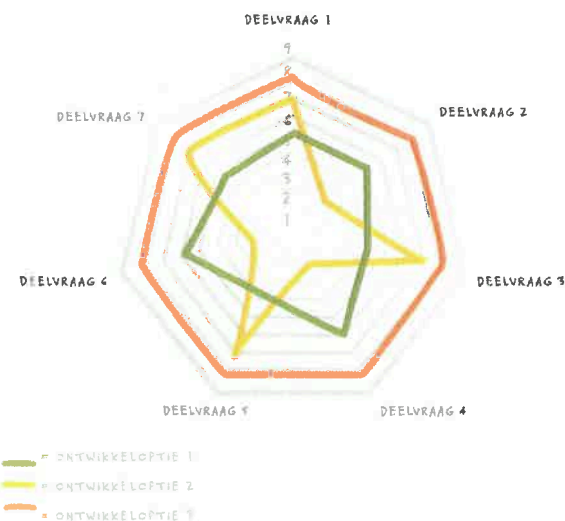
Op de verticale as hebben we verder gekeken naar de haalbaarheid waarbij we 3 scores onderscheiden:

Het teken **e** 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 **X** 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 hoofdrailnetconcessie 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:*

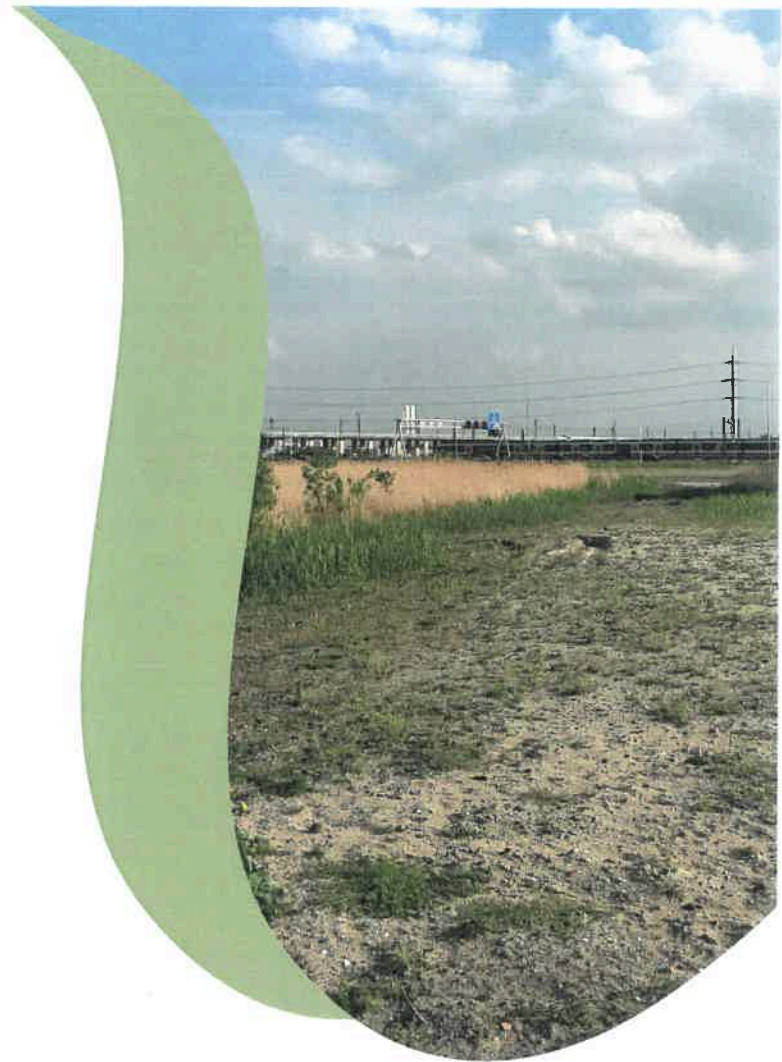
Dit betreffen de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer, Provincie Zuid-Holland, MRDH en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn deze overheden actief met het verbeteren van het mobiliteitssysteem voor de diverse schaalniveaus. De partijen werken 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 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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 congressentrum 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.

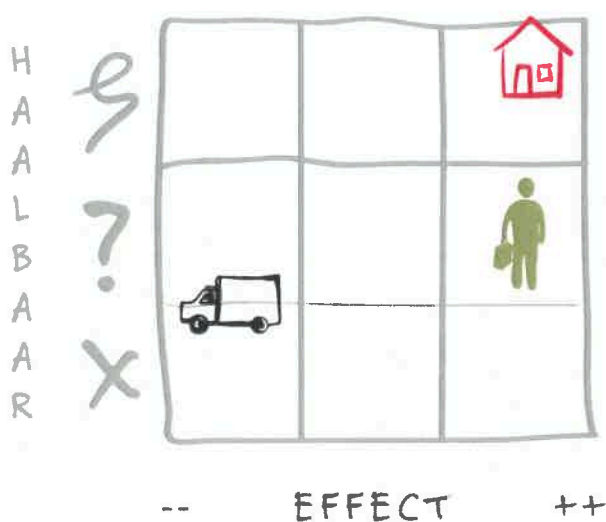
In onderstaande figuur hebben we bevindingen vertaald in het beoordelingsfiguur (zie voor uitleg ook hoofdstuk 3) waarin op de horizontale as is aangegeven in hoeverre de 3 ontwikkelrichtingen bijdragen aan het optimaal gebruik van de vervoersknoop Bleizo. Op de verticale as is daarnaast aangegeven wat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

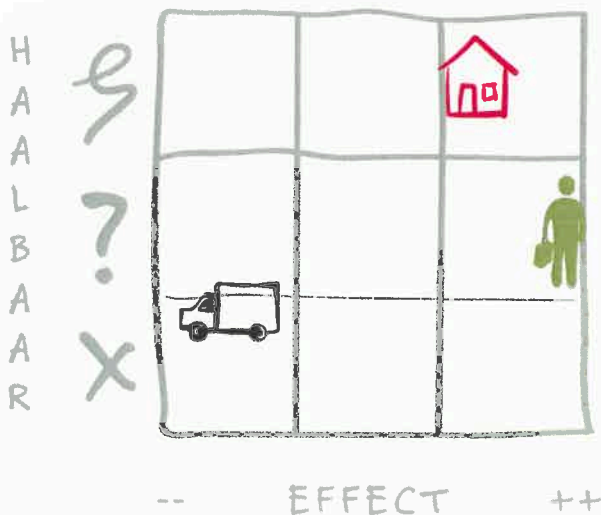
Grootschalige logistiek heeft amper een effect op de ontwikkeling van vervoersknoop Bleizo en doet daarmee geen recht aan de investeringen in het verleden.

## 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.



### 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/BREEKPOINT)

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.

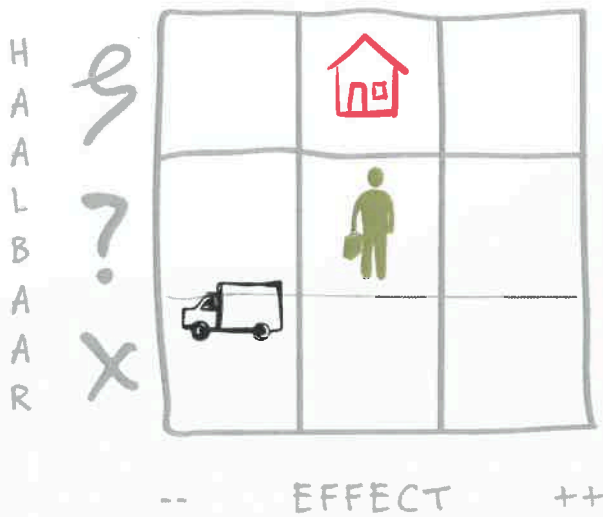
Grootschalige logistiek heeft amper effect op de ontwikkeling van vervoersknoop Bleizo en doet daarmee geen recht aan de investeringen in het verleden.



### 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 vervoerswaarden. 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?**

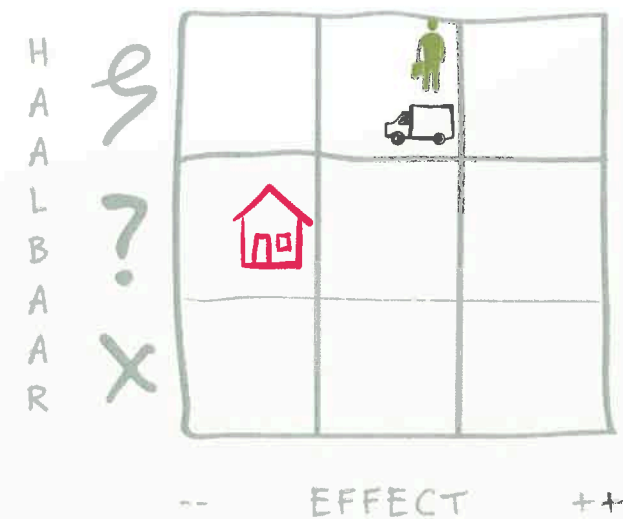
De bereikbaarheid van het gebied is naast openbaar vervoer onder te verdelen in auto, fiets en voetganger. De autobereikbaarheid van het gebied is zeer goed. Verbeterpunten zijn er ten aanzien van de toegangsweg naar het gebied en de aansluiting op de A12. Kantoren, leisure, woningbouw, bedrijven en 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 scores niet echt onderscheidend. Het verschil in effect wordt dus veroorzaakt de verschillen in de autobereikbaarheid.

**Haalbaarheid**

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

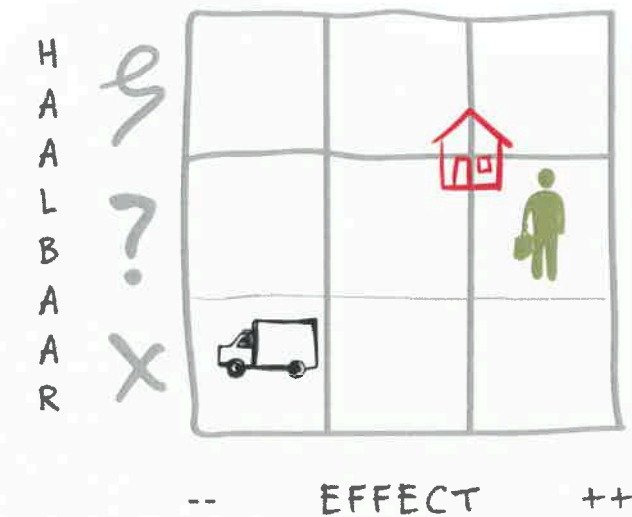
Voor de ontwikkelrichting woningbouw lijkt de haalbaarheid voorwaardelijk vanuit het oogpunt van de autobereikbaarheid. Hiervoor is nader onderzoek nodig. Op basis daarvan kan een betere afweging gemaakt worden tussen de verschillende infrastructurele ingrepen en de complexe gevolgen daarvan op het gebied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

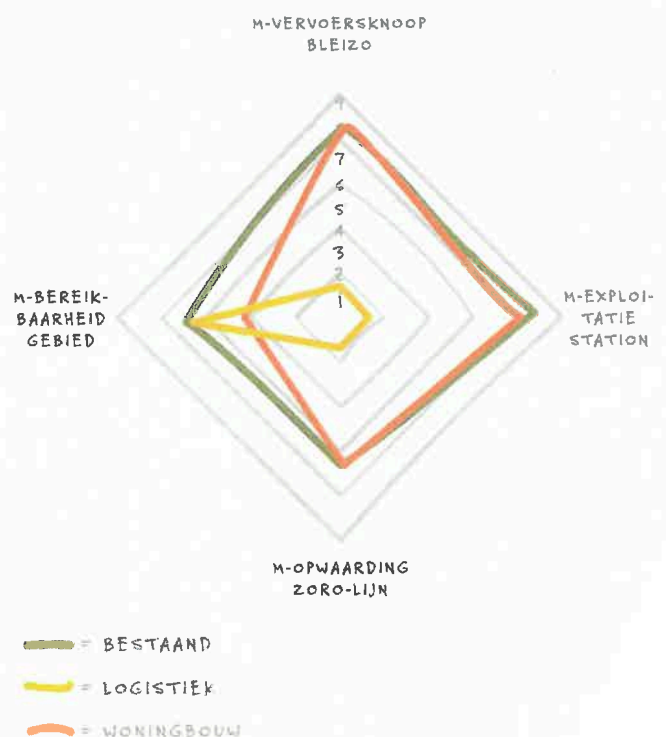


- = WONINGBOUW
- = KANTOOR/LEISURE
- = LOGISTIEK

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

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

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 houd 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

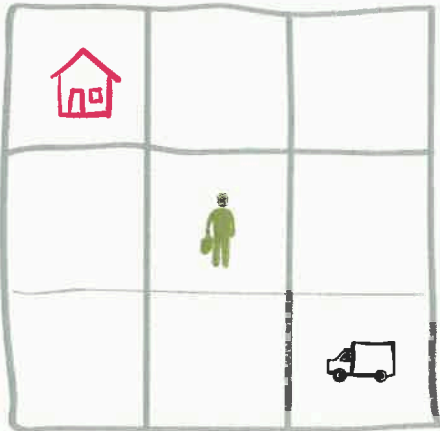
en onderzoeksinstituten zijn wel bereid om mee te denken, zoals nu ook al gebeurt in Greenport West-Holland. De ontwikkeloptie woningbouw of de bestaande ontwikkeloptie heeft daar weinig invloed op.

- 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. Voornamelijk 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

g  
?  
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?

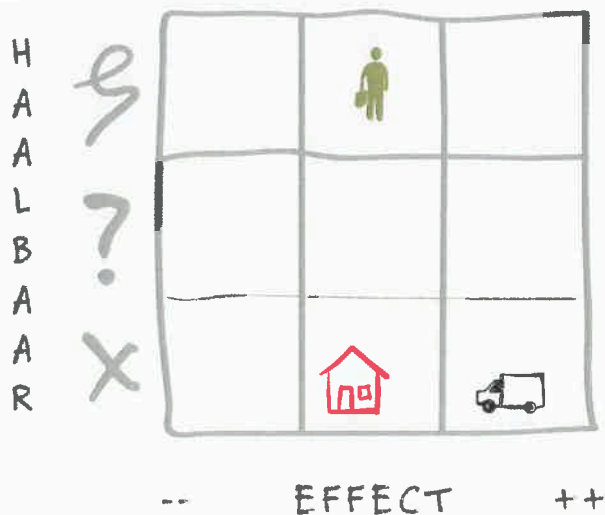
Zowel de gemeente Zoetermeer als de gemeente Lansingerland hebben de samenwerkingsovereenkomst logistieke hotspot A12 corridor ondertekend. In de kern draait deze overeenkomst om het duurzaam faciliteren van de bevoorrading van steden in de regio Gouda-Den Haag-Rotterdam-Utrecht. Hiervoor is ruimte nodig 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.

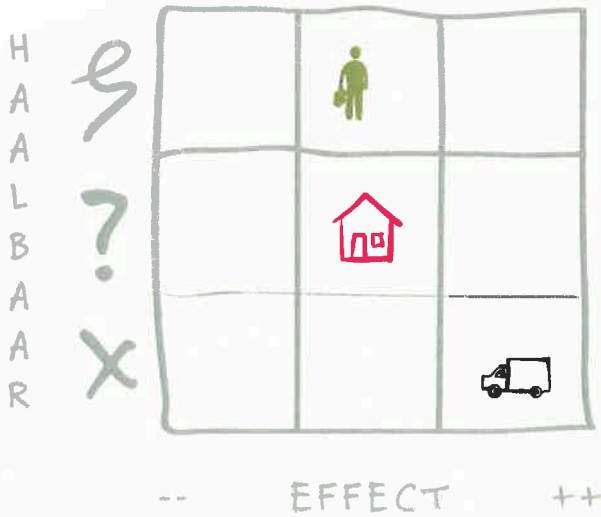
### 3. Hoe draagt de ontwikkeling van het gebied bij aan de vraagstukken over werkgelegenheid en arbeidspotentieel?

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.

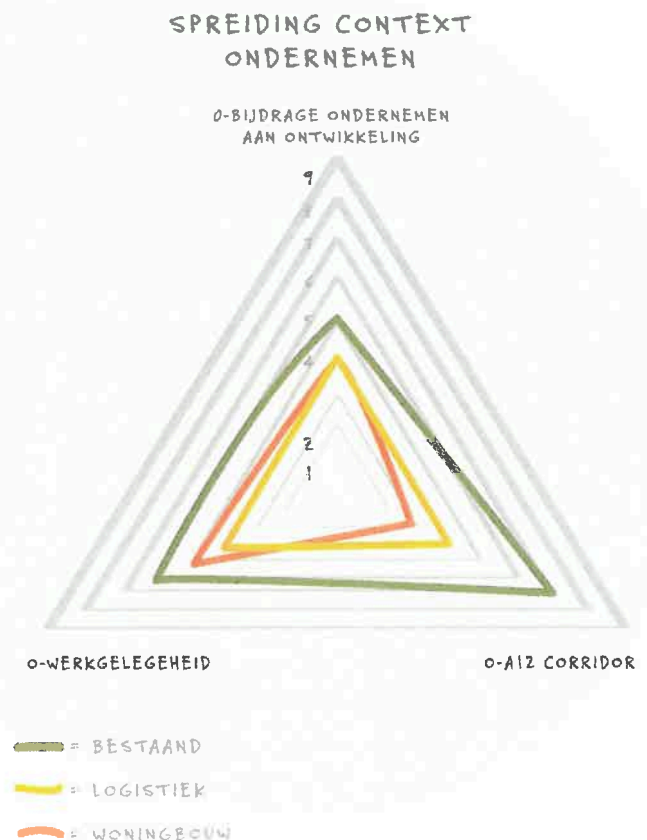
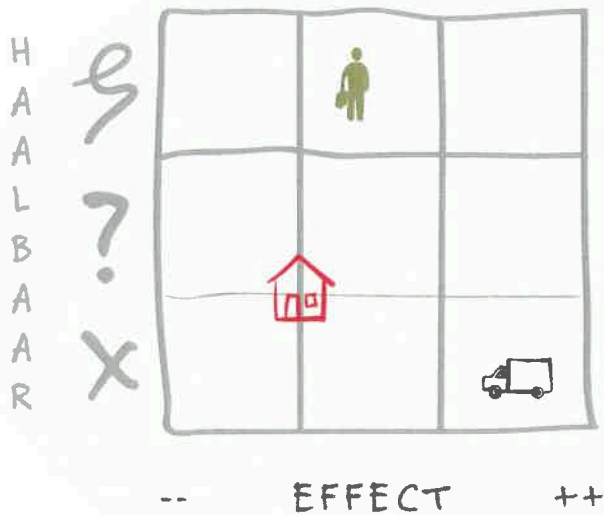


### 5.3 Conclusie

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.



## 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 en constructief. Behoud en ontwikkeling van de eigen identiteit en 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 en 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**

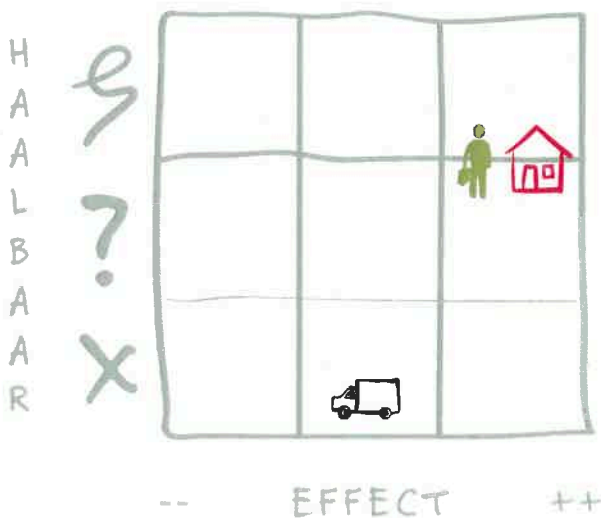
onderzoeksvragen geformuleerd:

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.

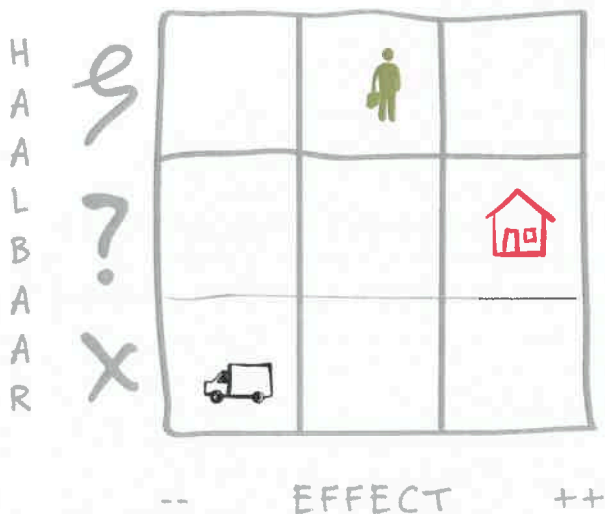


2. Met welke ontwikkelingsopgave kan dit gebied voorzien in een passende ruimtelijke kwaliteit en welke ruimtelijke uitgangspunten moeten daarvoor gelden?

*Haalbaarheid gewenste ruimtelijke kwaliteit stevige uitdaging*

Waar de goede bereikbaarheid van deze locatie boven elke twijfel verheven is, roept de ruimtelijke 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 ruimtelijke 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.

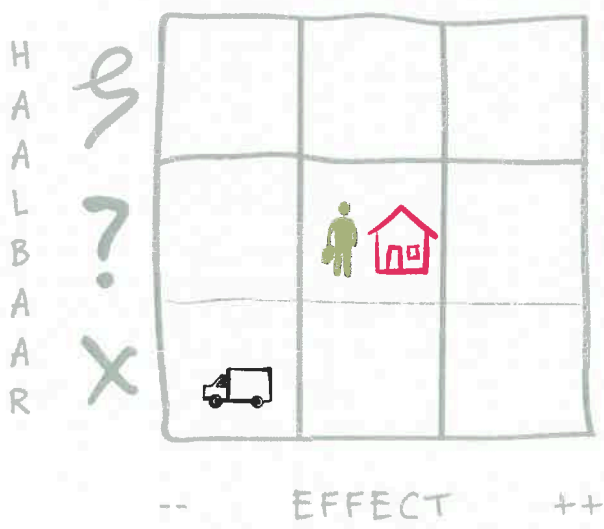
### 3. Welke ontwikkelingsopgave past in het profiel van Lansingerland of kan daar aan een bijdrage leveren?

#### 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.



#### 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 marktvraag 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*

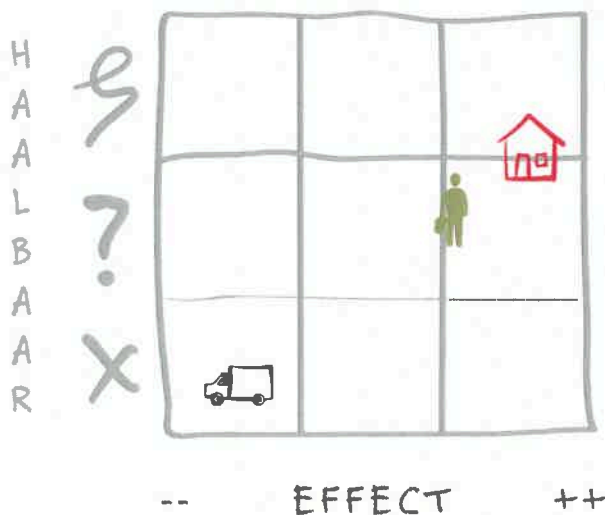
Voor Zoetermeer kan woningbouw goed bijdragen aan hun profiel en het voorziet ook in een concrete behoefte voor bijvoorbeeld starters op de woningmarkt, de doorstroom van de zogenaamde empty-nesters, gezinshuishoudens en dynamische netwerkstedelingen. Het meer hoogstedelijke karakter past goed bij Zoetermeer 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 studentenhuysvesting 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 Kuypercompagnons.



##### **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

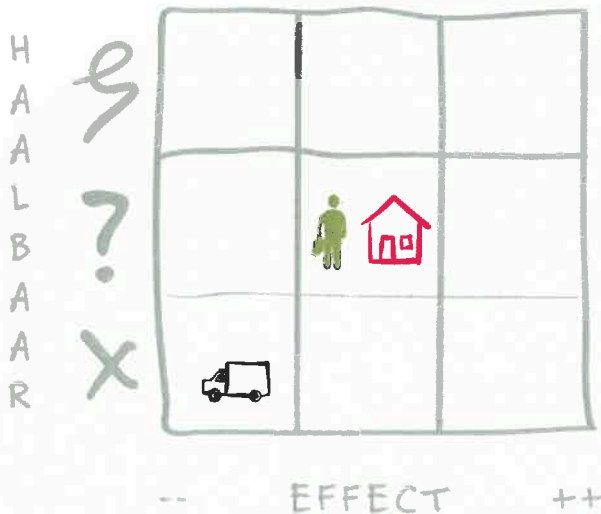
- de (fiets-)afstand tussen de nieuwe woningbouwlocatie en Zoetermeer en de mogelijk sociaal onveilige bedrijfsmatige gebieden die de nieuwe locatie omsluiten.
- De beperkte grip op de markt vraag van in elk geval leisure, zowel in de acquisitie als de economische continuïteit daarvan
- Op grond van 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.



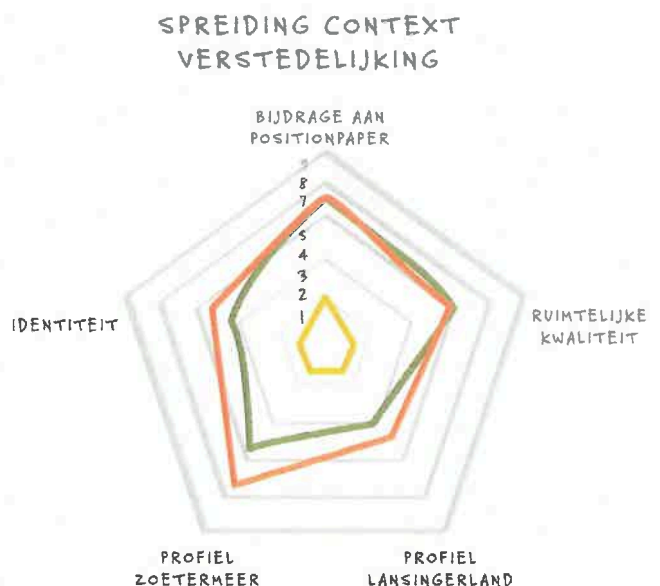
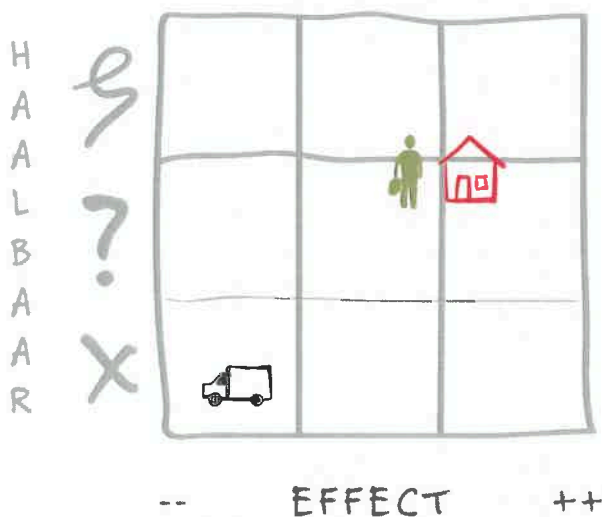
### 6.3 Conclusie

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?

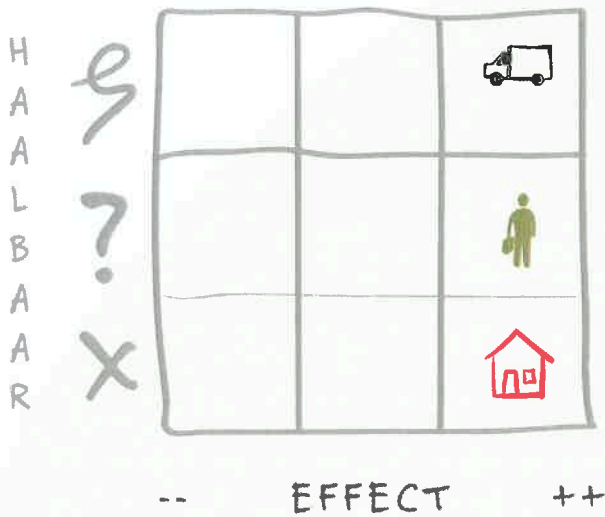


## 1. Welke ambities op het vlak van duurzaamheid zijn haalbaar bij een ontwikkelingsopgave?

*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.



### 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 Antea Group 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 redenen zijn om aan te nemen dat dit commercieel haalbaar is. Indien hieraan 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 Antea Group 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.

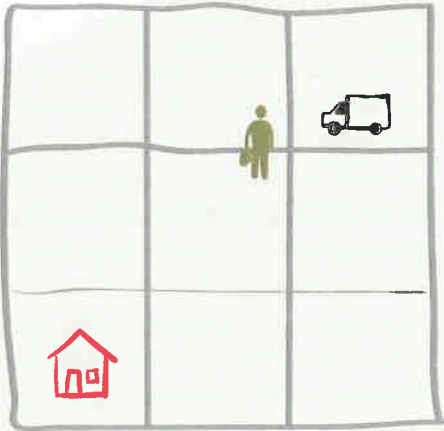
- Relevant voor duurzaamheid in het algemeen: "alternatieve vormen van duurzame energie: "samen met gemeenten brengen wij de warmtebehoefte van inwoners en tuinbouw in kaart en maken we warmtetransitie-visies."

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.

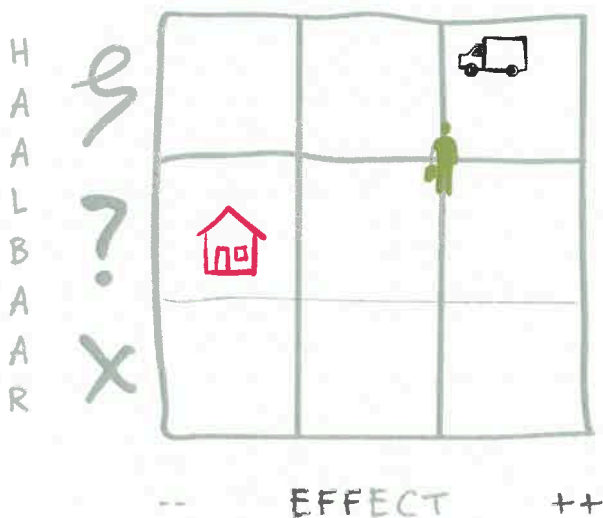
### 3. Hoe om te gaan met de bestaande windturbines op het bedrijventerrein Lansinghage bij een ontwikkeling met of zonder woningbouw gezien de beperkingen die uitgaan van deze windturbines voor het te ontwikkelen gebied?

*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.



#### 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:

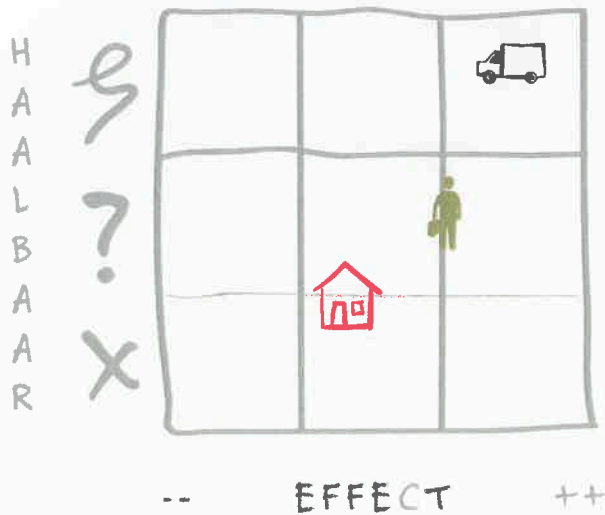
- het toepassen de nieuwste inzichten en innovaties
- het slim combineren van diverse functie in het gebied en de omliggende gebieden
- bedrijven aan te trekken met duurzame ambities voor hun bedrijfsvoering
- wederkerig met hen duurzame plannen te ontwikkelen en slimme combinaties met de omgeving te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

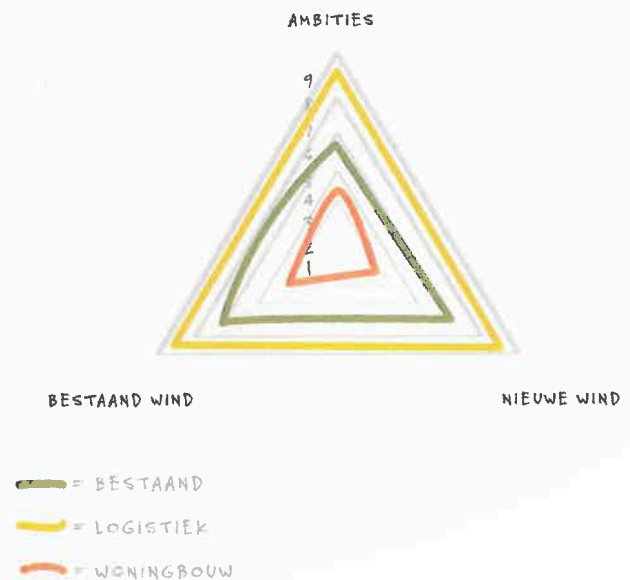
De vraag kan gesteld worden of de afweging duurzame windenergie versus optimale ontwikkeling van deze HOV-knoop recht doet aan het belang van de diverse ruimteclaims. Met behoud van de doelen op het gebied van

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



## 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 Tuylpark. 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.



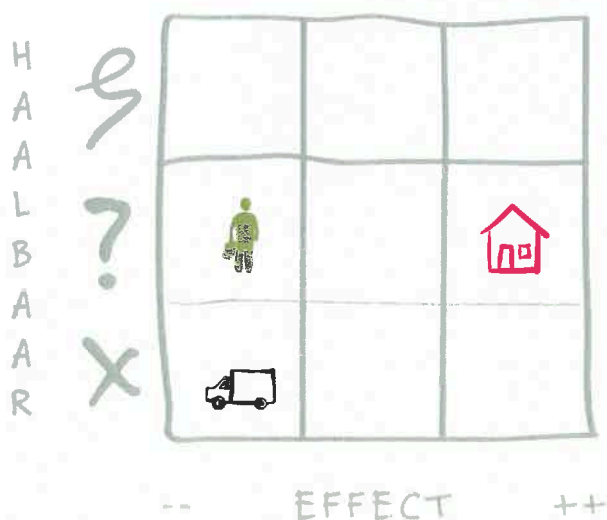


### 8.3 Conclusie

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 gemengd 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; sleutelementen 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.

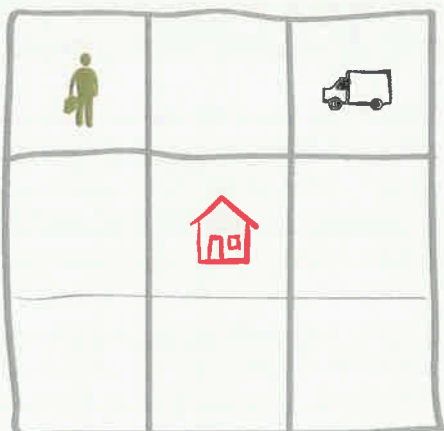
Naar ons oordeel zal, afhankelijk van de benodigde voorbereidingstijd, een plan met woningbouw in elk geval sneller afzetbaar zijn dan de resterende uitgifte van de grondexploitatie Bleizo (huidig inzicht: sluiting exploitatie

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

g  
?  
X



-- 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 Bedrijfschap 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)
<b>Verbetering van het netto contant resultaat:</b>	<b>€ +/+ 21,3 mln</b>	



### 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 Bedrijfschap 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:

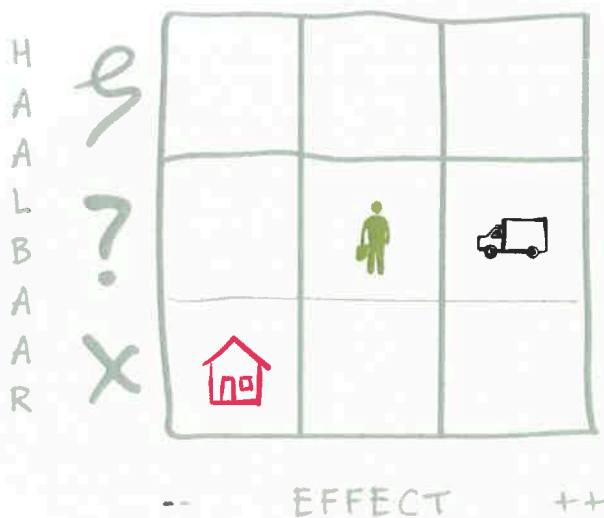
- (Gebrek aan) faseerbaarheid van grote ondeelbare onderdelen van het plan, zoals het getilde maaiveld en de parkeergarage;
- Het ingrijpend wijzigen van het bestaande plan, met de daarbij behorende benodigde beleids- en planologische procedures;
- Procesrisico's met betrekking tot wijzigingen in de 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 gecijferde 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.



#### 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.

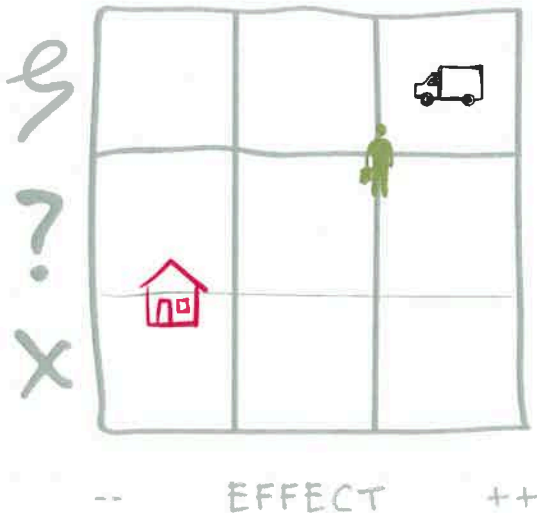
#### 4. Kunnen de benodigde investeringen in de bereikbaarheid voor auto, fietser en voetganger die gebiedsoverstijgend zijn worden gefinancierd en uitgevoerd, om aan de voorwaarden voor een verkeersintensieve gebiedsontwikkeling te voldoen?

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



### 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.



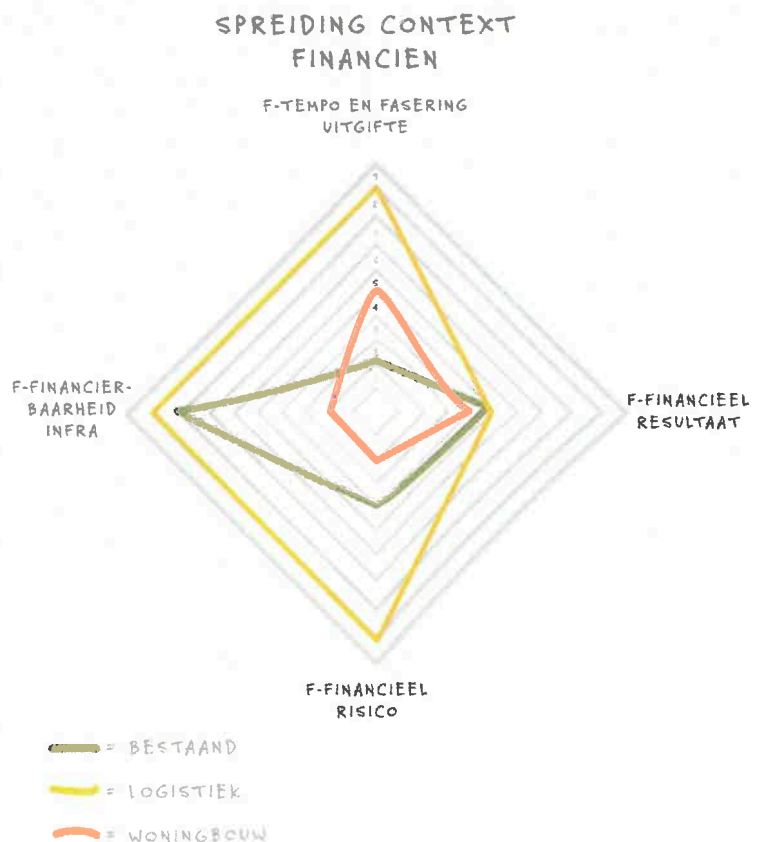
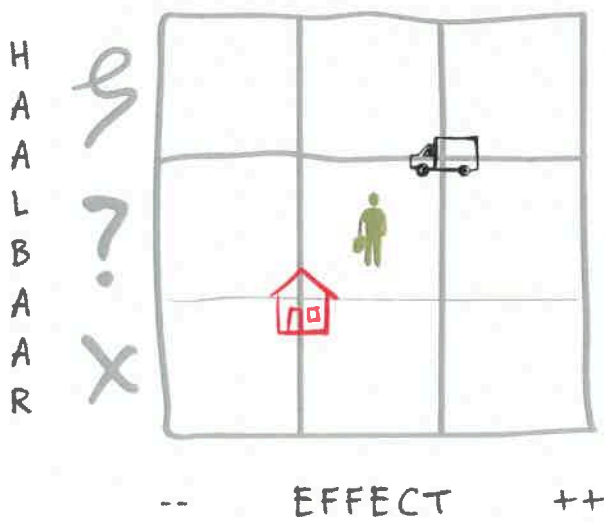
### 9.3 Conclusies

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 marktvraag 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. Grootchalige 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 (uiteeraard) 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 Knooppunt 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 Netwerkstude 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 Zwiép	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 Spannenburg	Coördinator Wonen bij Provincie Zuid-Holland
	Jurjen de Klerk	Beleidsmedewerker Wonen

	Astrid Vlaminkx	Procesmanager Windenergie
	Boudewijn Kuijt	Adviseur Planeconomie
	Gerard Wesselin	Senior beleidsmedewerker Mobiliteit
	Ben Fisser	Senior beleidsadviseur OV- beleid
	Frans Huurman	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
<b>Programma</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.479 MGW</li> <li>• 100 EGW</li> <li>• 25.000 m2 BVO kantoren</li> <li>• 166.000 m2 BVO bedrijven</li> <li>• 10.000 m2 BVO commercieel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.991 MGW</li> <li>• 174 EGW</li> <li>• 25.000 m2 BVO kantoren</li> <li>• 75.000 m2 BVO agri/leisure</li> <li>• 10.000 m2 BVO commercieel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.358 MGW</li> <li>• 519 EGW</li> <li>• 25.000 m2 BVO kantoren</li> <li>• 10.000 m2 BVO commercieel</li> </ul>
<b>Grondwaarde</b>	€ 131,3 mln	€ 158,1 mln	€ 97,9 mln
<b>Toerekenbare boekwaarde vanuit grexten Bleizo/Hoefweg</b>	€ 66,4 mln	€ 66,4 mln	€ 66,4 mln
<b>Kosten</b>	€ 72,8 mln	€ 81,3 mln	€ 66,6 mln
<b>Nominaal resultaat</b>	€ -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 <sup>2</sup> uitgeefbaar	€ 225	€ 14.598.675
Kavel 10b	2.779	m <sup>2</sup> uitgeefbaar	€ 225	€ 625.275
Kavel 10c	2.855	m <sup>2</sup> uitgeefbaar	€ 225	€ 642.375
<b>Totale opbrengsten (vanaf 1-1-2019)</b>				<b>€ 15.866.325</b>

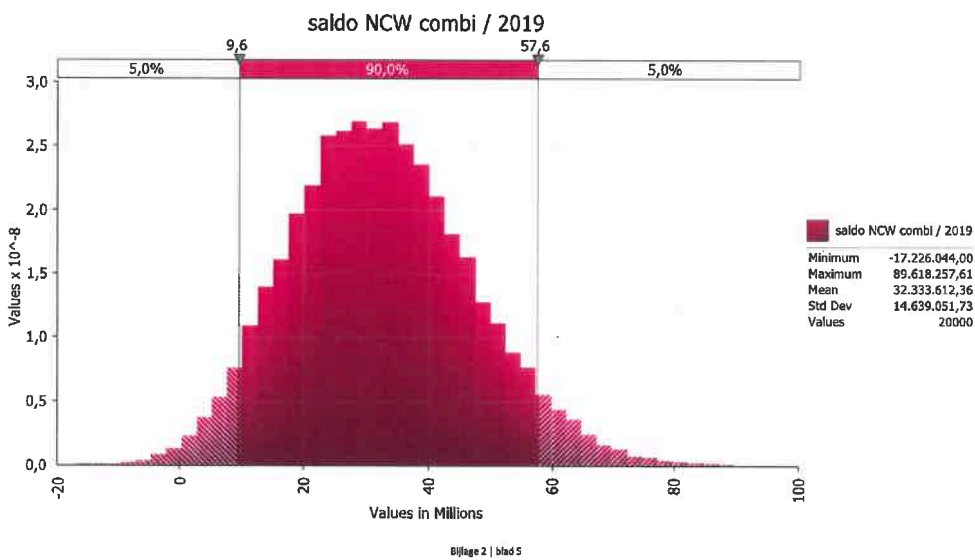
### Nog te realiseren opbrengsten Bleizo (gebaseerd op herziening 1-1-2019)

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



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



(10)(2)(e)

**Van:** (10)(2)(e)  
**Verzonden:** maandag 14 september 2020 14:04  
**Aan:** (10)(2)(e)  
**Onderwerp:** RE: Bleizo - gemeentelijke besluiten Bleizo-west  
**Bijlagen:** BWvoorstel-20200309-115430.pdf; Memo - Bestuurlijke vervolgopdracht Bleizo-West (3).pdf; Bijlage 2 - Uitnodiging gezamenlijke radenbijeenkomst Bleizo-Wst.pdf; Bijlage 3 - Concept vervolgopdracht ontwikkeling Bleizo-West (1).pdf; B&W voorstel.pdf; Bijlage 1 - Ontwikkeling Bleizo West TwynstraGudde.pdf

Dag (10)(2)(e)

Hierbij de collegebesluiten met bijlagen van juli jl. en van januari 2020.

NB. De raad heeft al heel lang geen besluiten genomen, maar wordt steeds geïnformeerd. Over het onderzoek van Kuiper Compagnons hebben de raden alleen een presentatie gekregen, maar zij hebben nooit het rapport ontvangen.

Opdracht TG was ook geen raadsbesluit omdat de GR betaalde.

NB. Als je ook presentaties nodig zijn of eerdere besluiten laat het mij weten.

Groet, (10)(2)(e)

**Van:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@bleizo.nl>

**Verzonden:** maandag 14 september 2020 10:26

**Aan:** (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@lansingerland.nl>; (10)(2)(e) <(10)(2)(e)@zoetermeer.nl>

**CC:** Secretariaat Bleizo <secretariaat@bleizo.nl>

**Onderwerp:** Bleizo - gemeentelijke besluiten Bleizo-west

(10)(2)(e) (10)(2)(e)

Kunnen jullie mij de college- en raadsbesluiten inclusief alle bijlagen mailen over Bleizo-West PvA visievorming? Deze zijn nodig voor juridische advisering m.b.t. de lopende verplichtingen. Bvd.

(10)(2)(e)



## B&W voorstel

**Onderwerp** Bestuurlijke vervolgoopdracht Bleizo-West  
**Zaakid** 0637573538

**Versie**

**Auteur** D.G. Kluyver  
[d.g.kluyver@zoetermeer.nl](mailto:d.g.kluyver@zoetermeer.nl)  
079 – 346.88.87

**Gemeentesecretaris** Huykman, B.J.D.

**Directeur** Tomassen, J.F.A.

**Portefeuillehouder** Wethouder Iedema

**Medeverantwoordelijke(n)** Wethouder Rosier

<b>Behandelschema</b>		B&W vergadering: 12 mei 2020					
<b>Uiterste behandeldatum (+ reden)</b>		12 mei 2020 vanwege de samenhang met de jaarstukken van de GR Bleizo.					
<b>Programma(s)</b>		Programma 7 Inrichting van de stad					
<b>Financieel</b>	<b>Personeel</b>	<b>Juridisch</b>	<b>Communicatie</b>	<b>OR</b>	<b>I&amp;A</b>	<b>Elektronische bekendmaking</b>	<b>Hamerstuk</b>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>Eerdere besluitvorming</b>	Collegebesluit 21-01-2020: Collegevoorstel Ontwikkeling Bleizo-West met eindrapport TwynstraGudde.
<b>Samenvatting</b>	<p>In de afgelopen jaren zijn diverse studies uitgevoerd naar de invulling van Bleizo-West. Op 29 januari jongstleden zijn de uitkomsten van de laatste studie gepresenteerd in een bijeenkomst van de gezamenlijke raden van Lansingerland en Zoetermeer. Op basis van de uitkomsten van deze bijeenkomst is een concept bestuurlijke opdracht voor het uitwerken van een ontwikkelperspectief voor Bleizo-West opgesteld. In de kern is deze opdracht: maak een ontwikkelperspectief met een visie op een samenhangend, realistisch en uitvoerbaar concept:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- gericht op een multifunctioneel samenhangend en uitvoerbaar concept;</li><li>- dat bijdraagt aan vervoerswaarde en doorontwikkeling van de OV-knoop;</li><li>- dat aansluit bij de omgeving en de kansen die dit biedt.</li></ul> <p>Voorgesteld wordt deze bestuurlijke opdracht voor het uitwerken van een ontwikkelperspectief voor Bleizo-West (bijlage 1) vast te stellen onder voorwaarde dat het AB van GR Bleizo, en indien van toepassing het AB van Bedrijvenschap Hoefweg, instemmen met het opnemen van een budget voor visievorming voor het gebied nabij de Vervoersknoop Bleizo in de grondexploitatie(s) van de gemeenschappelijke regeling(en).</p>



	Voorgesteld wordt om deze bestuurlijke opdracht ter kennisneming aan de raad te sturen.
<b>Bijlagen</b>	1. Bestuurlijke vervolgopdracht Bleizo-West

## **Te nemen besluit**

1. De bestuurlijke opdracht voor het uitwerken van een ontwikkelperspectief voor Bleizo-West (bijlage 1) vast te stellen onder voorwaarde dat het AB van GR Bleizo, en indien van toepassing het AB van Bedrijvenschap Hoefweg instemmen met het opnemen van een budget voor visievorming voor het gebied nabij de Vervoersknoop Bleizo in de grondexploitatie(s) van de gemeenschappelijke regeling(en).
2. Het raadsmemo Bestuurlijke vervolgoopdracht Bleizo-West vast te stellen en ter kennisname naar de raad te sturen.

# Toelichting

## Probleemstelling en kader

### Inleiding

#### *Voorgeschiedenis*

De huidige programmering van het gebied Bleizo-West richt zich op leisure, kantoren, voorzieningen en horeca. De locatie is onderdeel van de afspraken van de Logistieke hotspot Corridor A12. Afgesproken is dat voor Bleizo-West een ontwikkelvisie opgesteld wordt waarin logistiek geen of een beperkte rol speelt. Enkele jaren geleden brachten marktpartijen naar voren dat ook een woonfunctie mogelijk interessant zou kunnen zijn op deze locatie. Vervolgens is in 2018 door Kuijper Compagnons verkennend onderzoek gedaan naar de stedenbouwkundige mogelijkheden op deze locatie. Uit deze verkenning kwam naar voren dat er mogelijkheden zijn om wonen als functie toe te voegen aan de ontwikkelopgave voor dit gebied.

Naar aanleiding hiervan hebben de colleges van burgemeester en wethouders van Lansingerland en Zoetermeer in oktober 2018 de ontwikkelingsopgave voor het gebied besproken en daarbij gezamenlijk geconstateerd dat de ontwikkelingsopgave een majeure en strategisch vraagstuk betreft en verbonden is met verschillende structuurbepalende ontwikkelingen. De beide colleges onderkennen gezamenlijk dat er veel contexten zijn en dat meer inzicht vereist is om tot een afgewogen besluitvorming te komen over de ontwikkelingsopgave voor het gebied. In het door TwynstraGudde uitgevoerde onderzoek [Ontwikkeling Bleizo-West eindrapport TwynstraGudde](#) zijn voor verschillende ontwikkelvarianten de effecten op de contexten vergeleken. TwynstraGudde beveelt aan de ontwikkeling ook te bezien in relatie tot aangrenzende gebieden en het te positioneren op niveau van de (Zuidelijke) Randstad. TwynstraGudde adviseert eerst nader onderzoek te doen alvorens een definitief besluit genomen kan worden over het wijzigen van het programma.

#### *Gezamenlijke radenbijeenkomst*

Op 29 januari 2020 zijn de resultaten van het onderzoek naar de contexten van de toekomstige ontwikkeling van Bleizo-West gepresenteerd in een gezamenlijke bijeenkomst voor raadsleden van Lansingerland en Zoetermeer. Vervolgens zijn de aanwezige raadsleden met elkaar in gesprek gegaan over de uitkomsten van dit onderzoek en wat de opgave is voor dit gebied. Belangrijkste conclusies uit die gesprekken:

- Het HOV-knooppunt biedt kansen voor een ontwikkeling met een hoge vervoerswaarde. Ook wonen is daarbij een optie;
- Verdere 'verdozing' is op deze plek ongewenst;
- Qua functies wordt gedacht aan een mix van bedrijven/wonen/voorzieningen/onderwijs en leisure. De mogelijkheden voor de verschillende functies en menging daarvan moeten verder worden onderzocht;
- Sluit daarbij aan bij de profielen van de beide gemeenten
- Maak snelheid, doch weloverwogen en neem geen onomkeerbare beslissingen voor dit gebied.

Op basis van de resultaten van het onderzoek van TwynstraGudde en de bijeenkomst van 29 januari is een voorstel voor een vervolgopdracht opgesteld (zie bijlage 1)

Gezien de unieke plek van regionale en (inter)nationale betekenis is een ontwikkelperspectief voor Bleizo-West nodig. Er is een bestuurlijke opdracht opgesteld om te komen tot een ontwikkelperspectief voor het gebied Bleizo-West. Het ontwikkelperspectief bevat een visie op een samenhangend, realistisch en uitvoerbaar concept:

- gericht op een multifunctioneel samenhangend en uitvoerbaar concept;
- dat bijdraagt aan vervoerswaarde en doorontwikkeling van de OV-knoop;
- dat aansluit bij de omgeving en de kansen die dit biedt.

Functies die aansluiten bij de bedrijvigheid en het innovatieve karakter van het omliggende gebied/de regio alsmede woningbouw maken onderdeel uit van het concept. Dit moet nader uitgewerkt worden tot een totale functiemix. Logistiek maakt geen onderdeel uit van het concept.

#### Beoogd effect

Het beoogde resultaat van de bestuurlijke opdracht is:

- een ontwikkelperspectief op een samenhangend, realistisch en uitvoerbaar concept dat de kaders geeft voor de ontwikkeling van het gebied en een of meerdere gebiedspaspoort(en). Dit dient als basis voor een uitvraag aan marktpartijen. De kaders betreffen alle voor de ontwikkeling relevante beleidsvelden waaronder in ieder geval stedenbouw, verkeer, milieu, duurzaamheid, economie, wonen, woon- en leefklimaat, sociaal maatschappelijk, financiën en basis voorzieningenniveau;
- een door partners (MRDH, PZH, IQ Rijk, etc.) gedragen ontwikkelperspectief;
- advies over de wijze waarop het ontwikkelperspectief in de markt wordt gezet (Europese aanbesteding/prijsvraag/aanbieding aan een marktpartij);
- advies over de wijze waarop de beide gemeenten verantwoordelijkheid dragen voor het vervolgproces c.q. de wijze van samenwerking met marktpartijen;
- stappenplan en planning voor het vervolgproces;
- advies over de wijze waarop het vervolgproces ingebed kan worden in de huidige vorm van samenwerking tussen de beide gemeenten dan wel hoe deze samenwerking dient te worden aangepast om het vervolgproces optimaal te faciliteren.

Deze bestuurlijke opdracht wordt vanuit de beide gemeenten getrokken en niet door de Gemeenschappelijke Regeling Bleizo. Vanuit beide gemeenten is er een bestuurlijk opdrachtgever. Samen met een tweede portefeuillehouder vormen zij het bestuurlijk opdrachtgeversoverleg (BOO). Dit BOO wordt bijgestaan door een bestuurlijk adviseur. Deze bestuurlijk adviseur heeft een goed (bestuurlijk) netwerk en kan partijen verbinden en heeft zowel inhoudelijke als bestuurlijke ervaring en expertise met het voorliggende vraagstuk. In de bestuurlijke opdracht is de organisatie verder uitgewerkt.

#### **Voorstel/keuzemogelijkheden/risico's**

1. De bestuurlijke opdracht voor het uitwerken van een ontwikkelperspectief voor Bleizo-West (bijlage 1) vast te stellen onder voorwaarde dat het AB van GR Bleizo, en indien van toepassing het AB van Bedrijvenschap Hoefweg instemmen met het opnemen van een budget voor visievorming voor het gebied nabij de Vervoersknoop Bleizo in de grondexploitatie(s) van de gemeenschappelijke regeling(en).
2. Het raadmemo Bestuurlijke vervolgopdracht Bleizo-West vast te stellen en ter kennisname naar de raad te sturen.

#### Argumenten

##### *1.1 Ontwikkelperspectief is nodig*

Om sturing te kunnen geven aan de ontwikkeling van het gebied Bleizo-West is een ontwikkelperspectief nodig. Het ontwikkelperspectief bevat een visie op een samenhangend, realistisch en uitvoerbaar concept, dat bijdraagt aan vervoerswaarde en doorontwikkeling van de OV-knoop en dat aansluit bij de omgeving en de kansen die dit biedt.

### *1.2 Gemeenten bepalen kaders voor de ontwikkeling*

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het stellen van kaders voor de gebiedsontwikkeling Bleizo-West. Dit voor alle relevante beleidsvelden waaronder in ieder geval stedenbouw, verkeer, milieu, duurzaamheid, economie, wonen, woon- en leefklimaat, sociaal maatschappelijk, financiën en basis voorzieningenniveau.

### *1.3 Met het ontwikkelperspectief moet de markt benaderd kunnen worden*

Het ontwikkelperspectief moet tot een dusdanig niveau uitgewerkt worden dat met oplevering van dit product een uitvraag aan de markt gedaan kan worden. Dit houdt in dat het ontwikkelperspectief op een samenhangend, realistisch en uitvoerbaar concept dient als basis voor een uitvraag aan marktpartijen. De manier waarop dit het beste kan gebeuren is onderdeel van de opdracht.

### *1.4 De bestuurlijke opdracht is in lijn met het advies van TwynstraGudde.*

Het onderzoek van TwynstraGudde geeft als aanbeveling de mogelijkheid om woningbouw te realiseren in Bleizo-West nader te onderzoeken en achten grootschalige logistieke bedrijvigheid -verdere 'verdozing'- in dit gebied rond de HOV-knoop ongewenst.

Tijdens de radenbijeenkomst werd door de aanwezigen deze conclusie onderschreven.

### *1.5 De huidige opdracht voor ontwikkeling van Bleizo-West (kantoren, bedrijven en leisure) sluit niet goed meer aan bij ontwikkelingen die in de markt spelen.*

Voor kantoren en leisure zijn er al jaren geen concrete, haalbare plannen ingediend. Vanuit de logistieke sector is er veel belangstelling. Deze bedrijven zijn in het algemeen arbeidsexpansief en doen geen recht aan de goede OV-ontsluiting van het plangebied. Zeer recent hebben marktpartijen interesse getoond voor woningbouwontwikkeling in combinatie met andere functies in Bleizo-West.

### *1.6 We willen zelf regie voeren*

De locatie Bleizo-West is uniek en kent bijzondere kwaliteiten. Om de kansen voor gebiedsontwikkeling optimaal te kunnen benutten is het nodig dat de gemeenten zelf regie houden op de keuzes voor de ontwikkeling van dit gebied. Dit vraagt om directe aansturing van het project door beide gemeenten. Daarnaast past de uitvoering van de bestuurlijke opdracht niet in de opdracht voor GR Bleizo en Bedrijvenschap Hoefweg.

### *1.7 De visievorming financieren vanuit de grondexploitatie(s) Bleizo en Hoefweg*

Als gevolg van het uitgangspunt van de beleidsarme begroting 2021 zijn er in Zoetermeer op korte termijn geen middelen beschikbaar voor het uitvoeren van de bestuurlijke opdracht. Vanuit de rekeningcommissie van de GR Bleizo wordt geconstateerd dat de vertraging die daardoor ontstaat ongewenst is en dat de kosten voor het opstellen van het ontwikkelperspectief vanuit de grondexploitatie gefinancierd zouden kunnen worden. Deze financiering vanuit de grondexploitatie vereist instemming van het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling.

### *2.1 Het is van belang dat de raad geïnformeerd is over de bestuurlijke opdracht bij de besluitvorming over haar zienswijze op de financiële stukken van de GR Bleizo*

In de concept zienswijze op de stukken van de GR Bleizo wordt, op grond van het advies van de rekeningcommissie Bleizo, voorgesteld om de visievorming vanuit de GREX te financieren ter voorkoming van oponthoud als gevolg van het vaststellen van een beleidsarme begroting 2021 in Zoetermeer. De rekeningcommissie adviseert verder de gemeenschappelijke regeling om expertise op dit vlak in te huren zodat het bedrag dat betaald moet worden een reëel bedrag is.



## Kantttekeningen

### *1.1 Initiatieven in de wacht*

Meerdere initiatieven hebben zich bij projectbureau Bleizo gemeld. Door het uitvoeren van de bestuurlijke opdracht worden deze initiatieven in de wacht gezet. Uitgangspunt is dat de hierboven beschreven concept opdracht leidend is en dat de initiatieven mee kunnen doen bij de marktconsultatie, mits de initiatieven passend bevonden worden binnen het ontwikkelperspectief en de gestelde kaders. Deze initiatiefnemers hebben dezelfde positie als iedere andere potentiële initiatiefnemer en hebben geen recht op een voorkeurspositie of iets dergelijks.

### **Financiën**

De opdracht wordt uitgevoerd in opdracht van beide gemeenten. De gemeente Lansingerland is penvoerder. Voor het totale traject van opstellen ontwikkelperspectief en –strategie tot begeleiding van de marktuitvraag is circa € 800.000 euro nodig.

Als gevolg van de beleidsarme begroting 2021 zijn er in Zoetermeer op korte termijn geen middelen beschikbaar voor het uitvoeren van de bestuurlijke opdracht.

Een extra jaar uitstel van de uitvoering van de opdracht heeft tot gevolg dat er (net als in 2020) ook in 2021 geen kavels in Bleizo-West worden uitgegeven. Dit extra uitstel heeft directe en indirecte negatieve gevolgen voor de grondexploitatie Bleizo.

De directe effecten zijn:

- 1 jaar uitstel van gronduitgifte in Bleizo-West betekent 1 jaar langer de organisatie van de GR Bleizo in “de lucht” houden. Dit kost circa 0,3 miljoen euro extra plankosten.
- 1 jaar uitstel betekent ook 1 jaar extra rente over de boekwaarde. Dit kost circa 0,5 miljoen euro extra rente.
- 1 jaar uitstel betekent 1 jaar geen gronduitgiftes en ook 1 jaar geen kosten bouw- en woonrijp maken. Gezien de lage rentestand en de gekozen inflatieparameters is het negatieve effect van 1 jaar geen gronduitgifte en het positieve effect van 1 jaar geen uitvoeringskosten nagenoeg neutraal.

De directe effecten van nog een jaar uitstel zorgen ervoor dat de kosten van de grondexploitatie Bleizo zullen toenemen en het saldo zal verslechteren met ca. € 0,8 miljoen.

Indirect kan één jaar geen uitgiftes in Bleizo-West resulteren in onzekerheid voor de potentiële gegadigden met als gevolg dat potentiële klanten gaan kijken naar alternatieve locaties.

Financiering van de kosten voor de bestuurlijke opdracht vanuit de grondexploitatie vereist instemming van het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling.

Beide grondexploitaties hebben momenteel (actualisatie per 01-01-2020) een sterk positief resultaat.

De aangepaste ontwikkeling van Bleizo-West heeft zowel financiële consequenties voor Bedrijvenschap Hoefweg als voor de GR Bleizo. Een wijziging van het programma leidt sowieso tot andere grondprijzen, andere kosten en een ander uitgiftetempo.

Het betreft een ontwikkeling op het grondgebied van de gemeente Lansingerland; de structurele lasten en baten na de realisatie vallen Lansingerland toe.

### **Controleprotocol**

Niet van toepassing.

### **Samenspraak en Communicatie**

Onderdeel van de opdracht is marktconsultatie. Dit betreft consultatie van belangrijke partners als provincie Zuid-Holland, MRDH en Rijk, maar ook marktpartijen. De MRDH, provincie Zuid-Holland en het Rijk worden ieder vanuit hun (programma)verantwoordelijkheid bij de totstandkoming van het ontwikkelperspectief betrokken. Ontwikkeling van het gebied Bleizo-West draagt bij aan regionale en nationale programma's.

Het ontwikkelperspectief sluit op deze programma's aan en in het bijzonder op het Rijksinvesteringsfonds.

### **Duurzaamheid**

Duurzaamheid is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van de opdracht. Het gebied moet op een duurzame en toekomstbestendige manier bijdragen aan de ontwikkeling van de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer.

Bleizo-West maakt onderdeel uit van een zoekgebied voor wind, waarover afspraken zijn gemaakt met de provincie, die zich moeilijk laat combineren met een woonfunctie in het gebied. Ook twee van de drie windmolens op bedrijventerrein Lansinghage (Zoetermeer) vormen een beperking voor de mogelijkheden voor woningbouw direct rond de OV-knoop. Tegelijkertijd worden de gemeenten in het kader van het RES (Regionale Energie Strategie) geacht concrete nieuwe locaties aan te wijzen voor mogelijkheden voor (uitbreiding van de) regionale opwekking van duurzame elektriciteit.

De opgaven vormen onderdeel van het ontwikkelperspectief om te komen tot een duurzame gebiedsontwikkeling.

### **Toegankelijkheid en bruikbaarheid voor gehandicapten**

In deze onderzoeksfase is dit nog niet van toepassing.

### **Rapportage en evaluatie**

In Q1 van 2021 wordt gerapporteerd over het ontwikkelperspectief en het advies over de ontwikkelstrategie en wordt met de gemeenteraad gedeeld. Als het ontwikkelperspectief voor het plangebied een wijziging vraagt van de huidige opdrachten van GR Bleizo en Bedrijvenschap Hoefweg, zal dit aan beide gemeenteraden worden voorgelegd.

### Planning

Juni 2020	Besluitvorming in de raden van Zoetermeer en Lansingerland over het advies van de Rekeningcommissie Bleizo om de kosten voor de vervolgoopdracht Bleizo-West te dekken uit de grondexploitatie(s).
Juli 2020	Besluitvorming door het Algemeen Bestuur van de GR Bleizo en indien van toepassing het AB van Bedrijvenschap Hoefweg over het opnemen van een budget voor visievorming voor het gebied nabij de Vervoersknoop Bleizo in de grondexploitaties van de gemeenschappelijke regeling(en).
Juli 2020	Na postief besluit door AB Bleizo en indien van toepassing AB Hoefweg start projectteam met uitvoering bestuurlijke opdracht.
Q1 2021	Rapportage bestuurlijke opdracht gereed voor besluitvorming.
Q2 2021	Besluitvorming raden ontwikkelperspectief en ontwikkelstrategie.
Q2en Q3 2021	Uitvoering van de marktconsultatie.



**Aan**  
De leden van de gemeenteraad

**Datum**  
13 mei 2020

**Van**  
Het college/wethouder ledema

**Bijlagen**

**Onderwerp**  
Bestuurlijke vervolgoopdracht Bleizo-West

## **Inleiding**

De huidige programmering van het gebied Bleizo-West richt zich op leisure, kantoren, voorzieningen en horeca. Enkele jaren geleden brachten marktpartijen naar voren dat ook een woonfunctie mogelijk interessant zou kunnen zijn op deze locatie. In 2018 door Kuijper Compagnons een verkennend onderzoek gedaan naar de stedenbouwkundige mogelijkheden op deze locatie. Vervolgens heeft Twynstra Gudde een breder vervolgonderzoek gedaan naar de toekomstige ontwikkeling van Bleizo-West.

Op 29 januari 2020 zijn de resultaten van het onderzoek naar de contexten van de toekomstige ontwikkeling van Bleizo-West gepresenteerd in een gezamenlijke bijeenkomst voor raadsleden van Lansingerland en Zoetermeer. Vervolgens zijn de aanwezige raadsleden met elkaar in gesprek gegaan over de uitkomsten van dit onderzoek en wat de opgave is voor dit gebied.

Belangrijkste conclusies uit die gesprekken:

- Het HOV-knooppunt biedt kansen voor een ontwikkeling met een hoge vervoerswaarde. Ook wonen is daarbij een optie;
- Verdere 'verdozing' is op deze plek ongewenst;
- Qua functies wordt gedacht aan een mix van bedrijven/wonen/voorzieningen/onderwijs en leisure. De mogelijkheden voor de verschillende functies en menging daarvan moeten verder worden onderzocht;
- Sluit daarbij aan bij de profielen van de beide gemeenten
- Maak snelheid, doch weloverwogen en neem geen onomkeerbare beslissingen voor dit gebied.

Op basis van de resultaten van [het onderzoek van Twynstra Gudde](#) en de bijeenkomst van 29 januari is een voorstel voor een vervolgoopdracht opgesteld. Ter informatie sturen wij u hierbij de opdracht. Voor de besluitvorming over de dekking van de kosten verwijzen wij u naar het raadsvoorstel over de jaarstukken van de Gemeenschappelijke Regeling Bleizo. Voorgesteld wordt om de kosten te dekken uit de grondexploitatie. Dit vereist een besluit van het Algemeen Bestuur van de GR Bleizo.

## **Concept bestuurlijke vervolgoopdracht Bleizo-West**

Het gebied Bleizo-West is een unieke plek van regionale en (inter) nationale betekenis en kenmerkt zich door:



- de centrale positionering in de Zuidelijke Randstad;
- de multimodale ontsluiting;
- de poort naar de Haagse en de Rotterdamse regio en
- omgeven door een diversiteit aan (innovatieve) bedrijvigheid.

Doelstelling van de opdracht is om een ontwikkelperspectief en –strategie op een samenhangend, realistisch en uitvoerbaar concept op te stellen:

- gericht op een multifunctioneel samenhangend en uitvoerbaar concept;
- dat bijdraagt aan vervoerswaarde en doorontwikkeling van de OV-knoop;
- dat aansluit bij de omgeving en de kansen die dit biedt.

### **Bestuurlijke opdracht**

Maak een ontwikkelperspectief op een samenhangend, realistisch en uitvoerbaar concept voor het gebied Bleizo-West gericht op vervoerswaarde en de doorontwikkeling van de OV-knoop. Dit perspectief dient als basis voor de gebiedsontwikkeling Bleizo-West.



Kaart: Ontwikkelgebied Bleizo-West is het gebied binnen de blauwe omkadering

### **Aanpak**

De aanpak bestaat uit twee delen. Om de ontwikkeling van Bleizo-West mogelijk te maken is het allereerst van belang dat de beoogde ontwikkeling op hoofdlijn wordt beschreven in de omgevingsvisie van de gemeente Lansingerland. Daarnaast kan de uitwerking van het ontwikkelperspectief inclusief een ontwikkelstrategie plaatsvinden. Voor deze omvangrijke opdracht dient een projectorganisatie te worden opgericht.



### **1. Omgevingsvisie gemeente Lansingerland**

Het gebied Bleizo-West ligt in de gemeente Lansingerland. De gemeente is bezig met het opstellen van een omgevingsvisie. Ook de visie op hoofdlijnen voor de verdere ontwikkeling van dit gebied moet hierin worden opgenomen zodat later een daarop gebaseerd omgevingsplan kan worden uitwerkt gericht op de realisatie van de gewenste functies en bestemmingen. Hiervoor is het nodig dat de doelstelling en strekking van deze bestuurlijke opdracht opgenomen worden in de omgevingsvisie. De planning is dat eind 2020 de omgevingsvisie Lansingerland wordt vastgesteld. Door nu de visie op hoofdlijnen voor de ontwikkeling van dit gebied op te nemen in de omgevingsvisie loopt dit mee met de inspraakrondes die nog plaatsvinden in het kader van de omgevingsvisie. Met deze verankering in de omgevingsvisie is een basis gelegd om het ontwikkelperspectief als uitkomst van deze bestuurlijke opdracht verder te kunnen gaan vastleggen en later uit te werken in een omgevingsplan.

### **2. Ontwikkelperspectief en ontwikkelstrategie**

#### *Ontwikkelperspectief*

Het ontwikkelperspectief bevat de (beleids)uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling Bleizo-West. Het beschrijft op hoofdlijn wat de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer met dit gebied willen bereiken en welke functies onderdeel uitmaken van het concept. Functies die aansluiten bij de bedrijvigheid en het innovatieve karakter van het omliggende gebied/de regio alsmede woningbouw maken onderdeel uit van het concept. Dit moet nader uitgewerkt worden tot een totale functiemix. Logistiek maakt geen onderdeel uit van het concept.

Dit resulteert in een of meerdere gebiedspaspoort(en) met de kaders voor de ontwikkeling. Dit moet als basis dienen voor een aanvraag aan marktpartijen. De randvoorwaarden betreffen alle voor de ontwikkeling alle relevante beleidsvelden waaronder in ieder geval stedenbouw, verkeer en vervoer, milieu, duurzaamheid, economie, wonen, woon- en leefklimaat, sociaal maatschappelijk, financiën en basisvoorzieningsniveau.

#### *Ontwikkelstrategie*

Bij het ontwikkelperspectief hoort ook een ontwikkelstrategie. In deze strategie wordt ingegaan op de scenario's hoe de markt betrokken gaat worden bij de verdere planuitwerking en realisatie (bijvoorbeeld een Europese aanbesteding, een prijsvraag, een concurrentiegerichte dialoog of een aanbieding aan een marktpartij per deelgebied of juist voor het gebied als geheel). Daarbij dient ook een advies gegeven te worden over de wijze waarop de beide gemeenten verantwoordelijkheid dragen voor het vervolgproces, de governance, de wijze van samenwerking van de gemeenten en de wijze van samenwerking met marktpartijen. De ontwikkelstrategie bevat een planning voor het vervolgproces.

#### *Stakeholders*

De MRDH, provincie Zuid-Holland en het Rijk worden ieder vanuit hun (programma)verantwoordelijkheid bij de totstandkoming van het ontwikkelperspectief betrokken. Ontwikkeling van het gebied Bleizo-West draagt bij aan regionale en nationale programma's. Het ontwikkelperspectief sluit op deze programma's aan.

#### *Plan van Aanpak*

Gevraagd wordt op basis van deze opdracht en de beschikbare documenten een plan van aanpak op te stellen waarbij in ieder geval aandacht wordt besteed aan wat wanneer wordt opgeleverd, wie er wordt betrokken, hoe (organisatie en aanpak) de opdracht verder wordt uitgewerkt en hoe de opdrachtgever op de





hoogte zal worden gehouden van de voortgang, inclusief een nadere begroting van de kosten samenhangend met de uitvoering van de opdracht. Uitgangspunt daarbij is dat het ontwikkelperspectief en de ontwikkelstrategie Bleizo-West december 2020 gereed moet zijn.

#### Procesmatig

Om tot een goede invulling van het ontwikkelperspectief te komen worden in ieder geval de volgende processtappen doorlopen:

- Analyse beschikbare gegevens, zie bijlage 1 voor een lijst met reeds uitgevoerde onderzoeken
- Markconsultatie
  - Wat kan functioneel op deze locatie
  - Contact met bestaande initiatieven warm houden
  - Bestaande bedrijvigheid in de omgeving betrekken/ideeën ophalen
  - Markt voorbereiden op een uitvraag
- Eventueel benodigd aanvullend onderzoek (niet limitatief)
  - Woningbehoefte
  - Ruimtelijke kwaliteit
  - Milieubeperkende factoren

#### Inhoudelijk

Het ontwikkelperspectief en de daaruit voortvloeiende gebiedspaspoort(en) stellen de kaders op minimaal de volgende inhoudelijke thema's:

- Stedenbouw (o.a. de aansluiting op de omliggende gebieden)
- Verkeer (o.a. de bijdrage aan het aantal in- en uitstappers)
- Economie (o.a. de verbinding met de economische sterke functies in de directe omgeving)
- Wonen (o.a. doelgroepen, segmentering)
- Milieu
- Duurzaamheid
- Woon- en leefklimaat
- Sociaal maatschappelijk
- Financiën
- Basis voorzieningenniveau

#### *Advies over het vervolgproces*

Hier dient de vraag beantwoord te worden op welke wijze het ontwikkelperspectief in de markt gezet kan worden. In ieder geval wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

- Procedure (aanbesteding, prijsvraag, concurrentie dialoog, etc.)
- Hoe om te gaan met reeds bekende initiatieven
- Gebied opdelen of in één keer in de markt zetten
- Wijze waarop overige overheden worden betrokken in het vervolgproces
- Samenwerking tussen marktpartijen en gemeenten bij vervolg
- Rol van de GR Bleizo en Bedrijvenschap Hoefweg



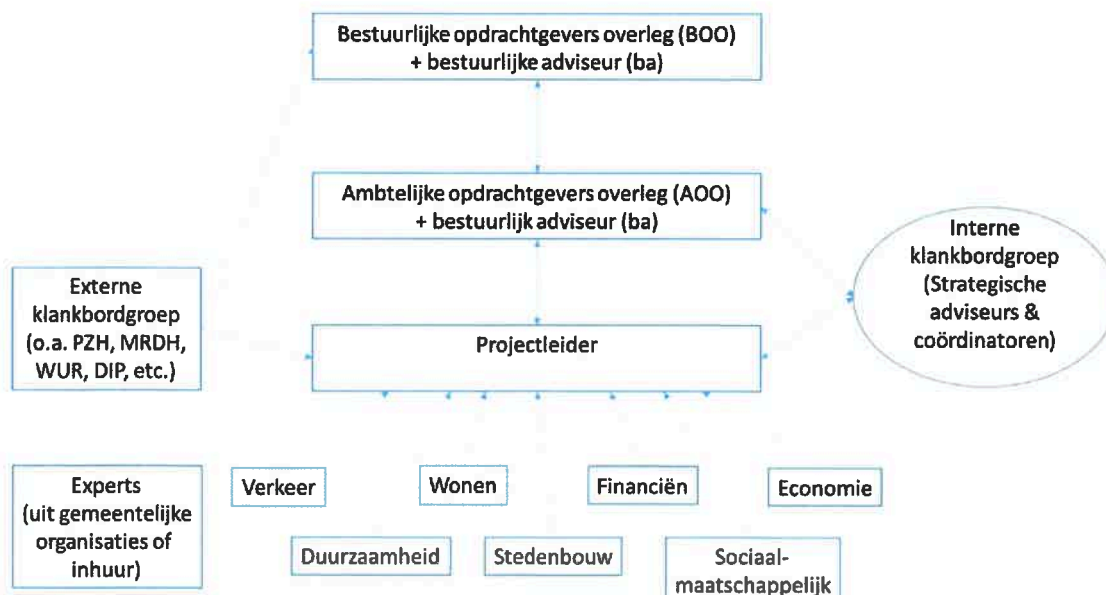
### Resultaat

Het resultaat van de bestuurlijke opdracht is:

- een ontwikkelperspectief op een samenhangend, realistisch en uitvoerbaar concept dat de kaders geeft voor de ontwikkeling van het gebied en een of meerdere gebiedspaspoort(en). Dit dient als basis voor een uitvraag aan marktpartijen. De kaders betreffen alle voor de ontwikkeling relevante beleidsvelden waaronder in ieder geval stedenbouw, verkeer, milieu, duurzaamheid, economie, wonen, woon- en leefklimaat, sociaal maatschappelijk, financiën en basis voorzieningenniveau;
- een door partners als MRDH, PZH en Rijk ondersteund ontwikkelperspectief;
- advies over de wijze waarop het ontwikkelperspectief in de markt wordt gezet (Europese aanbesteding/prijsvraag/aanbieding aan een marktpartij);
- advies over de wijze waarop de beide gemeenten verantwoordelijkheid dragen voor het vervolgproces c.q. de wijze van samenwerking met marktpartijen;
- stappenplan en planning voor het vervolgproces;
- advies over de wijze waarop het vervolgproces ingebed kan worden in de huidige vorm van samenwerking tussen de beide gemeenten danwel hoe deze samenwerking dient te worden aangepast om het vervolgproces optimaal te faciliteren.

### 3. Organisatie

Deze bestuurlijke opdracht wordt vanuit de beide gemeenten getrokken en niet door de Gemeenschappelijke Regeling Bleizo. Hieronder wordt de structuur beschreven en schematisch weergegeven. Onderstaande situatie is specifiek voor deze fase bedoeld. De organisatiestructuur wordt aan het einde van deze fase herzien en aangepast op de vereisten voor de vervolgstappen.



Figuur: schematische weergave organisatiestructuur



gemeente  
**Zoetermeer**

Vanuit beide gemeenten is er een bestuurlijk opdrachtgever. Samen met een tweede portefeuillehouder vormen zij het bestuurlijk opdrachtgeversoverleg (BOO). Dit BOO wordt bijgestaan en geadviseerd door een bestuurlijk adviseur. Deze bestuurlijk adviseur heeft een goed (bestuurlijk) netwerk en kan partijen verbinden en heeft zowel inhoudelijke als bestuurlijke ervaring en expertise met het voorliggende vraagstuk. Het voorportaal voor het BOO is het ambtelijk opdrachtgeversoverleg (AOO), welke wordt gevormd door de directeuren van beide gemeentes. De bestuurlijk adviseur sluit ook hierbij aan. Zij sturen de projectleider aan. Het projectteam wordt van expertise voorzien vanuit de beide gemeentelijke organisaties dan wel via inhuur. Het projectteam en de AOO worden door de strategische adviseurs van beide gemeenten ondersteund. Tevens wordt er een externe klankbordgroep geformeerd waar partijen als MRDH, PZH, WUR, DIP, IQ, bedrijfsleven, etc. in plaats nemen. In het figuur is een en ander schematisch opgenomen. Dit is de basisopzet voor de organisatie. Na invulling van de posities van bestuurlijk adviseur en met name de projectleider zal dit verder ingevuld en uitgewerkt worden.

#### *Financiën*

De opdracht wordt uitgevoerd in opdracht van beide gemeenten. De gemeente Lansingerland is penvoerder. Voor het totale traject van opstellen ontwikkelperspectief en –strategie tot begeleiding van de marktvraag is circa 800.000 euro nodig. Naast benodigde ambtelijke capaciteit vanuit de beide gemeenten zal expertise extern ingehuurd moeten worden.

Dit betreft een voorfinanciering ten behoeve van de voorbereiding van een aangepaste ontwikkeling van Bleizo-West.

Voorgesteld wordt om de visievorming vanuit de GREX te financieren ter voorkoming van oponthoud als gevolg van het vaststellen van een beleidsarme begroting 2021 in Zoetermeer.

Financiering van de kosten voor de bestuurlijke opdracht vanuit de grondexploitatie vereist instemming van het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling.

#### *Marktinitiatieven*

Vanuit de markt is er de laatste jaren toenemende belangstelling voor de locatie. Diverse leisure initiatieven hebben zich de afgelopen jaren gemeld bij Bleizo, maar bleken tot op heden niet voldoende levensvatbaar/haalbaar. Recent hebben Transportium en Adventure World opnieuw belangstelling getoond voor Bleizo-West en heeft een consortium van woningcorporaties, ontwikkelaars en een belegger onder de titel 'Blijzo' zich gemeld. Uitgangspunt is dat de hierboven beschreven opdracht leidend is en dat de initiatieven mee kunnen doen bij de marktconsultatie, mits de initiatieven passend bevonden worden binnen het ontwikkelperspectief en de gestelde kaders. Deze initiatiefnemers hebben dezelfde positie als iedere andere potentiële initiatiefnemer en hebben geen recht op een voorkeurspositie of iets dergelijks.

Voor technische vragen kunt u zich wenden tot:

Naam : d.g.kluyver@zoetermeer.nl

Telefoonnummer : 079 - 346 8887

E-mailadres : d.g.kluyver@zoetermeer.nl



**gemeente**  
**Zoetermeer**

**Aan**  
De leden van de gemeenteraad

**Datum**  
16 januari 2020

**Van**  
Het college/wethouder Iedema en Rosier

**Bijlage**  
1

**Onderwerp**  
Uitnodiging gezamenlijke radenbijeenkomst Bleizo-West.

De colleges van Lansingerland en Zoetermeer nodigen u uit voor de gezamenlijke raden informatiebijeenkomst op woensdag 29 januari. Tijdens deze bijeenkomst presenteert TwynstraGudde de onderzoeksresultaten en aanbevelingen van de bestuurlijke opdracht 'Inventarisatie contexten ontwikkeling gebied Bleizo-West', gevolgd door een reflectie en eerste gedachtes van de colleges over de resultaten en het vervolg.

Over de resultaten en het vervolg heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De gemeenteraden van Lansingerland en Zoetermeer besluiten uiteindelijk over de ontwikkelopgave voor dit gebied. Dit zal in de gebruikelijke cyclus van commissie en raadsvergaderingen zijn. Wij vinden het van belang dat u met elkaar het gesprek voert en de colleges input meegeeft hoe om te gaan met de resultaten en aanbevelingen van TwynstraGudde en het vervolg. Een onafhankelijk dagvoorzitter begeleidt de avond.

De locatie is het Bouwhuis waar u een mooi overzicht heeft over het gebied Bleizo-West. Het adres van het Bouwhuis is Zilverstraat 69, 2718 RP Zoetermeer.

Voor de informatiebijeenkomst bieden wij u de mogelijkheid om gebruik te maken van een buffet. Als u zich nog niet heeft aangemeld dan kan dit nog tot 24 januari bij de griffie.

De agenda voor woensdag 29 januari ziet er als volgt uit:

- 18.00 Inloop met buffet
- 19.00 Opening door Kathy Arends
- 19.10 Presentatie rapport TwynstraGudde
- 19.40 Reflectie colleges op resultaten en vervolg
- 20.00 Gesprek tussen raadsleden
- 20.50 Afronding door dagvoorzitter
- 21.00 Afsluiting met borrel

Wij hopen u op 29 januari te zien.

Voor technische vragen kunt u zich wenden tot:

Naam : D.G. Kluyver  
Telefoonnummer : 079 - 346 8887  
E-mailadres : d.g.kluyver@zoetermeer.nl





# MEMO

T20.00345  
T20.00345



Ruimtelijk & Economisch beleid  
Arjan Koopman  
**Telefoon**  
(010) 800 45 48  
**E-mail**  
Arjan.Koopman@lansingerland.nl

Aan  
colleges B&W van Lansingerland en Zoetermeer

**Datum 15 januari 2020**  
**Onderwerp Bestuurlijke vervolgopdracht Bleizo-West**  
**Nummer T20.00345**

Lansingerland en Zoetermeer staan voor de keuze voor de ontwikkelrichting van Bleizo-West. De doorontwikkeling van de OV-knoop en vervoerswaarde staan hierbij centraal. Deze keuze dient door de gemeenteraden van de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer gemaakt te worden. De keuze tussen het huidige programma, met haar basis voortkomend uit het Masterplan 'Landschap als Podium' of een alternatief programma dient doordacht en verantwoord genomen te worden.

## *Voorgeschiedenis*

De huidige programmering van het gebied richt zich op leisure, kantoren, voorzieningen en horeca. Enkele jaren geleden brachten marktpartijen naar voren dat ook een woonfunctie mogelijk interessant zou kunnen zijn op deze locatie. Ook is de locatie onderdeel van de afspraken van de Logistieke hotspot Corridor A12. Afgesproken is dat voor Bleizo-West een ontwikkelvisie opgesteld wordt waarin logistiek geen of een beperkte rol speelt. Vervolgens is in 2018 door Kuijper Compagnons verkennend onderzoek gedaan naar de stedenbouwkundige mogelijkheden op deze locatie. Uit deze verkenning kwam naar voren dat er mogelijkheden zijn om wonen als functie toe te voegen aan de ontwikkelopgave voor dit gebied.

Naar aanleiding hiervan hebben de colleges van burgemeester en wethouders van Lansingerland en Zoetermeer in oktober 2018 de ontwikkelingsopgave voor het gebied besproken en daarbij gezamenlijk geconstateerd dat de ontwikkelingsopgave een majeur en strategisch vraagstuk betreft en verbonden is met verschillende structuurbepalende ontwikkelingen. De beide colleges onderkennen gezamenlijk dat er veel contexten zijn en dat meer inzicht vereist is om tot een afgewogen besluitvorming te komen over de ontwikkelingsopgave voor het gebied.

## *Onderzoek Twynstra Gudde*

Door TwynstraGudde is in 2019 onderzoek gedaan naar de contexten en zijn deze inzichtelijk gemaakt. Op basis van haar bevindingen adviseert TwynstraGudde om de functie wonen verder uit te werken tot een volwaardig en geloofwaardig ontwerp, opdat de gemeenten een betere afweging kunnen maken tussen de verschillende ontwikkelopties. Die keuze gaat over de inhoud van het plan, maar ook over de risico's en wie daar verantwoording in neemt.

Om een goede afweging te maken adviseert TwynstraGudde tevens om een onderzoek te doen naar de marktbehoefte van het bestaande programma, zodat twijfels over de marktvraag 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.

Voorts beveelt TwynstraGudde aan de ontwikkeling ook te bezien in relatie tot aangrenzende gebieden en het te positioneren op Zuidvleugelniveau. TwynstraGudde geeft aanbevelingen voor het vervolg en adviseert eerst nader onderzoek te doen alvorens een definitief besluit genomen kan worden over het wijziging van het programma.

#### *Vervolg*

De colleges menen dat voor de vervolgstudie drie uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkeling van belang zijn:

1. Visie gericht op een multifunctioneel samenhangend en uitvoerbaar concept
2. Hoge vervoerswaarde en versterken van de OV-knoop
3. Aansluiten bij de omgeving en de kansen die dit biedt

#### *1. Visie gericht op een multifunctioneel samenhangend en uitvoerbaar concept*

Dit vraagt om de locatie Bleizo-West niet alleen als een woon- of werklocatie te zien, maar een visie te ontwikkelen op een concept voor het gebied. Op basis van het concept zal vervolgens het programma voor deze locatie uitgewerkt worden. De verbinding van functies en de vervoerswaarde staan daarbij centraal.

#### *2. Hoge vervoerswaarde en versterken van de OV-knoop*

Onderscheidend aspect van de locatie is de aanwezigheid van het HOV-station Lansingerland-Zoetermeer. Een belangrijk aspect van de gebiedsontwikkeling is een programma dat zorgt voor vervoerswaarde. Geen logistieke dozen of weinig arbeidsintensieve functies, maar functies die zorgen voor vervoersbewegingen met het openbaar vervoer. Functies die bijdragen aan het verder versterken van het openbaar vervoer netwerk en het vertrammen van de Zoetermeer-Rotterdam-lijn. Ook de relatie met het MIRT is een belangrijk aspect.

#### *3. Aansluiten bij de omgeving en de kansen die dit biedt*

De locatie leent zich om een ontwikkeling mogelijk te maken die passend is bij de omgeving. De ontwikkeling moet ook op het schaalniveau van de Hoogwaardige OV-knoop worden bekeken, daarbij zijn de relaties met aangrenzende gebieden: Dutch Innovation Park, Lansinghage, Bleizo-Oost, Hoefweg en het kassengebied aan de zuidzijde, relevant.

Een voorbeeld van een uitwerking van een concept kan zijn de innovatieve glastuinbouw, niet zijnde glas maar gericht op de kennis en kunde die in de sector aanwezig is. En dit karakter (kennis en kunde) verder te benutten en aan te vullen (bijvoorbeeld congres, campus, start-ups). Daarnaast biedt bijvoorbeeld ook een link met de karakteristieken van het Dutch Innovation Park (DIP) ook interessante mogelijkheden.

De ontwikkeling moet ook op het schaalniveau van de Hoogwaardige OV-knoop worden bekeken, daarbij zijn de relaties met aangrenzende gebieden: Dutch Innovation Park, Lansinghage, Bleizo-Oost, Hoefweg en het kassengebied aan de zuidzijde, relevant. Deze unieke positie biedt kansen voor de locatie Bleizo-West. Bij de ontwikkeling van een concept onderzoeken we de kansen die hieruit voort komen.

#### *Marktinitiatieven eerst toetsen op onderbouwing, haalbaarheid en passend bij concept*

Vanuit de markt is er de laatste jaren toenemende belangstelling voor de locatie. Diverse leisure initiatieven hebben zich de afgelopen jaren gemeld bij Bleizo, maar bleken tot op heden niet voldoende levensvatbaar/haalbaar. Recent hebben Transportium en Adventure World opnieuw belangstelling getoond voor Bleizo-West en heeft een consortium van woningcorporaties, ontwikkelaars en een belegger onder de titel 'Blijzo' bezig met ontwikkeling van een visie op het gebied met wonen, werken

en leisure functies. Uitgangspunt is dat deze initiatieven eerst worden beoordeeld op de onderbouwing en haalbaarheid alvorens ze een plek in het vervolgproces krijgen.

#### *Bestuurlijke opdracht*

Ontwikkel een visie op een samenhangend, realistisch en uitvoerbaar concept voor het gebied Bleizo-West gericht op vervoerswaarde en de doorontwikkeling van de OV-knoop die als basis dient voor de gebiedsontwikkeling Bleizo-West. Duidelijk moet worden welke functies hiertoe behoren en hoe dit bijdraagt aan de vervoerswaarde en doorontwikkeling van de OV-knoop. De uitwerking is dusdanig ver dat dit opmaat vormt voor de uitwerking en uitvoering van het plan. Programma, doelgroepen, segmentering, marktonderzoek, etcetera zijn hier onderdeel van. Voorts is het van belang om Bleizo-West te positioneren op Zuidvleugelniveau en met bestuurlijke partners zoals MRDH en Provincie van gedachten te wisselen over de visie op de ontwikkelmogelijkheden van Bleizo-West.

#### *Aansturing*

Deze opdracht wordt begeleid en aangestuurd door een bestuurlijke stuurgroep gevormd door de beide gemeenten. De bestuurlijke stuurgroep wordt voorgezeten door een onafhankelijk bestuurlijke regievoerder. Deze regievoerder heeft een goed (bestuurlijk) netwerk en kan partijen verbinden en heeft zowel inhoudelijke als bestuurlijke ervaring en expertise met het voorliggende vraagstuk. De stuurgroep stuurt het projectteam aan. Het projectteam wordt ingevuld vanuit de beide gemeenten, dan wel ingehuurd. De opdracht valt buiten de verantwoordelijkheid van de GR Bleizo.

#### *Financiering*

De opdracht wordt uitgevoerd in opdracht van beide gemeenten. Een van beide gemeenten zal penvoerder zijn. [Nader in te vullen bij besluitvorming]

De kosten voor de vervolgopdracht worden vanuit de GR Bleizo bekostigd.



**B&W voorstel**

<b>Onderwerp Zaakid</b>	Collegevoorstel ontwikkeling Bleizo-West 0637532550
<b>Versie</b>	
<b>Auteur</b>	D.G. Kluyver, <a href="mailto:d.g.kluyver@zoetermeer.nl">d.g.kluyver@zoetermeer.nl</a> tel.079-3468887
<b>Gemeentesecretaris</b>	Huykman, B.J.D.
<b>Directeur</b>	Nood, R. van
<b>Portefeuillehouder</b>	Wethouder Rosier
<b>Medeverantwoordelijke(n)</b>	Wethouder Iedema

<b>Behandelschema</b>		B&W vergadering 21 januari 2020					
<b>Uiterste behandeldatum (+ reden)</b>		21 januari vanwege de geplande informatiebijeenkomst voor de gemeenteraden van Zoetermeer en Lansingerland op 29 januari '20					
<b>Programma(s)</b>		Programma 7 Inrichting van de stad					
<b>Financieel</b>	<b>Personeel</b>	<b>Juridisch</b>	<b>Communicatie</b>	<b>OR</b>	<b>I&amp;A</b>	<b>Elektronische bekendmaking</b>	<b>Hamerstuk</b>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>Eerdere besluitvorming</b>	<a href="#">Collegevoorstel inventarisatie contexten ontwikkeling gebied Bleizo-West</a> Zaaknummer: 0637405171; collegebesluit 09-04-2019.
<b>Samenvatting</b>	<p>Voor de gebiedsontwikkeling van Bleizo-West ligt de vraag voor wat de ontwikkelrichting voor dit gebied wordt. Samen met het college van Lansingerland is er een bestuurlijke opdracht gegeven aan TwynstraGudde. Hoofddoel van de opdracht is het verkrijgen van inzicht in de verschillende contexten die spelen rondom de keuze voor het wel of niet te actualiseren van de ontwikkelingsopgave voor Bleizo-West. TwynstraGudde heeft drie ontwikkelingsrichtingen voor het onderzoeksgebied vergeleken:</p> <p>a. het bestaande programma ( bedrijventerrein met kantoren en leisure);</p> <p>b. bedrijventerrein met woningbouw, voorzieningen en overige functies;</p> <p>c. logistiek bedrijventerrein.</p> <p>TwynstraGudde geeft aanbevelingen voor het vervolg en adviseert eerst nader onderzoek te doen alvorens een besluit genomen kan worden over het wijziging van het programma.</p> <p>De colleges van Lansingerland en Zoetermeer willen daarbij ook graag input krijgen vanuit beide raden.</p> <p>De colleges van Zoetermeer en Lansingerland nodigen daarom op 29 januari '20 de beide raden uit voor een informatiebijeenkomst.</p>
<b>Bijlagen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ontwikkeling Bleizo West, TwynstraGudde, november 2019.</li> <li>2. Uitnodiging gezamenlijke radenbijeenkomst Bleizo-West.</li> <li>3. Concept vervolgoopdracht ontwikkeling Bleizo-West.</li> </ol>



### **Te nemen besluit**

1. Het rapport van TwynstraGudde (bijlage 1) vast te stellen als uitkomst van de bestuurlijke opdracht.
2. De raad met memo (bijlage 2) uit te nodigen voor de gezamenlijke informatiebijeenkomst met de raad van Lansingerland en het rapport van TwynstraGudde ter informatie mee te sturen.

## **Toelichting**

### **Probleemstelling en kader**

#### Inleiding

Op 9 april 2019 heeft het college besloten samen met het college van Lansingerland een bestuurlijke opdracht te verstrekken aan een onderzoeksbureau voor de inventarisatie van de contexten die van belang zijn voor de ontwikkeling van het gebied Bleizo-West.

Bureau TwynstraGudde heeft de opdracht gekregen en onlangs het eindrapport opgeleverd.

Twynstra Gudde heeft drie ontwikkelingsrichtingen voor het onderzoeksgebied vergeleken:

- a. het bestaande programma ( bedrijventerrein met kantoren en leisure)
- b. bedrijventerrein met woningbouw, voorzieningen en overige functies
- c. logistiek bedrijventerrein.

#### Beoogd effect

Een gebiedsontwikkeling passend bij de vervoersknoop Lansingerland-Zoetermeer. Als eerste stap gaat het erom samen met de gemeente Lansingerland een besluit te nemen over het vervolg op het onderzoek van TwynstraGudde.

### **Voorstel/keuzemogelijkheden/risico's**

#### Argumenten

*1.1. het rapport Ontwikkeling Bleizo-West voldoet aan de bestuurlijke opdracht.*

Het hoofddoel van deze bestuurlijke opdracht is het verkrijgen van het benodigde inzicht in de verschillende contexten om te komen tot besluitvorming over de ontwikkelingsopgave voor het nieuw te ontwikkelen gebied Bleizo-West. Het rapport biedt een degelijke analyse van de betekenis van de contexten voor drie verschillende ontwikkelingsrichtingen.

*2.1 Samenwerking tussen de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer is noodzakelijk voor het nemen van vervolgstappen*

De Gr Bleizo en het Bedrijvenschap Hoefweg is een samenwerking van de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer. Als gezamenlijk eigenaar is afstemming nodig over de gewenste ontwikkeling van dit gebied. Een eventuele wijziging van het programma voor de ontwikkeling van Bleizo-West betekent dat de gemeenten de opdracht voor de GR-Bleizo en GR-Hoefweg moeten wijzigen. Daar iedere gemeente voor 50% aandeelhouder is dient er overeenstemming tussen beide gemeenten te zijn over de koers voor het gebied. Daarom worden de raden uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst om met de colleges van gedachten te wisselen over het vervolg.

#### Kanttekeningen

*1.1 Het onderzoek van TwynstraGudde biedt onvoldoende basis om nu een besluit te nemen over een wijziging van de programmering. Er zijn nog teveel onzekerheden, vervolgonderzoek is daarom gewenst.*

### **Financiën**

Dit voorstel betreft geen besluiten die directe financiële gevolgen hebben.

### **Controleprotocol**

- Niet van toepassing.

### **Samenspraak en Communicatie**

In deze fase van onderzoeken en beleidsbepaling is samenspraak niet aan de orde. Stakeholders die betrokken waren bij het onderzoek van TwynstraGudde worden geïnformeerd over het onderzoeksrapport.

#### **Duurzaamheid**

Duurzaamheid is een van de contexten die van invloed is op de besluitvorming over de ontwikkeling van Bleizo-West.

#### **Toegankelijkheid en bruikbaarheid voor gehandicapten**

Niet van toepassing.

#### **Rapportage en evaluatie**

Op basis van het advies van Twynstra Gudde en eigen reflectie hierop wordt gewerkt aan een voorstel voor een bestuurlijke vervolgo opdracht. Uitgangspunt voor de vervolgo opdracht is het ontwikkelen van een visie gericht op een samenhangend en uitvoerbaar concept met verschillende functies die samen zorgen voor een sterke vervoerswaarde en doorontwikkeling van de vervoersknoop Lansingerland-Zoetermeer. Een eerste aanzet staat in bijlage 3.

Na de bijeenkomst met de beide gemeenteraden wordt het voorstel voor de vervolgo opdracht afgerond en ter besluitvorming voorgelegd aan de beide raden.

#### Planning

29 januari 2020

Informatiebijeenkomst voor de raden van Zoetermeer en Lansingerland

Februari 2020

Besluitvorming in de beide colleges over de bestuurlijke vervolgo opdracht

Maart/april 2020

Besluitvorming door de gemeenteraden van Zoetermeer en Lansingerland over de vervolgstappen.

#### **Begrotingswijziging**

Niet van toepassing.



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

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

<b>11. Bestuurlijk advies</b>	<b>56</b>
11.1 Uitwerken woningbouwoptie, marktonderzoek bestaand programma	56
11.2 Processtappen	56
<b>Literatuurlijst</b>	<b>57</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>59</b>
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 getemporeerd.

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 majeur 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.

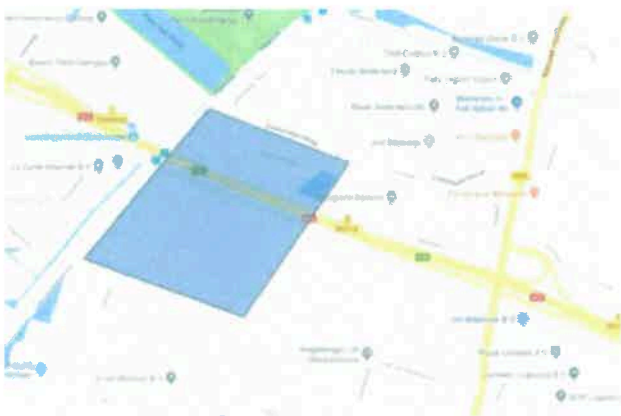
In hoofdstuk 10 worden conclusies getrokken door de scores van de ontwikkelrichtingen op de zes contexten over elkaar heen te leggen

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 vervoersknoep 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

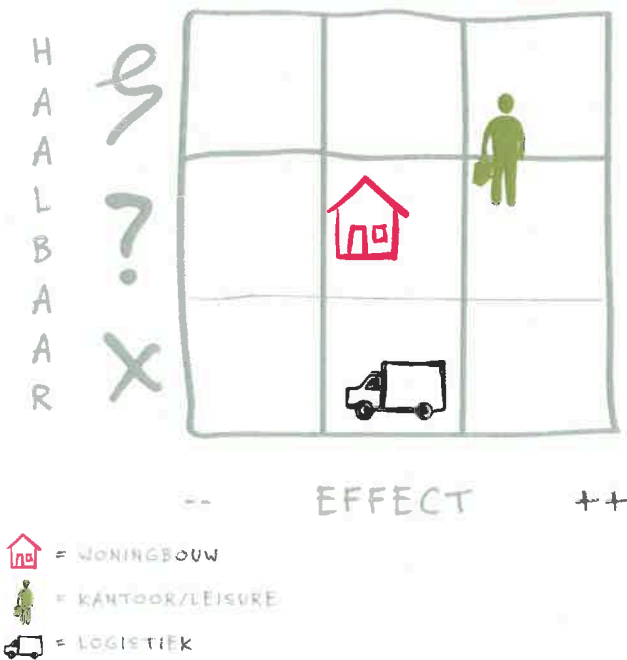
### 3. Contexten en alternatieven

#### 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 huidig 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:



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.

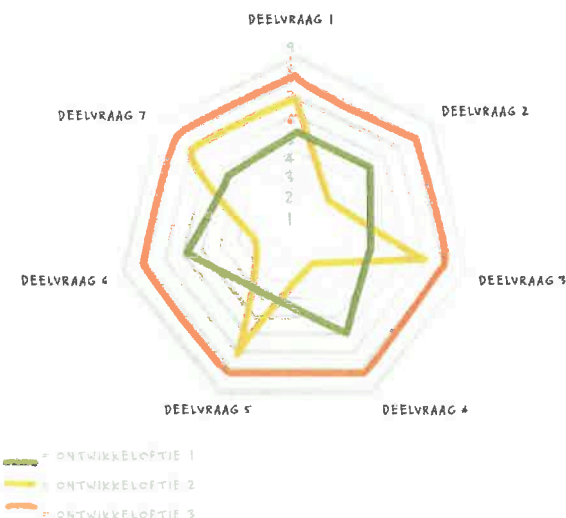
Op de verticale as hebben we verder gekeken naar de haalbaarheid waarbij we 3 scores onderscheiden:

Het teken **E** 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 **X** 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 scoren 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

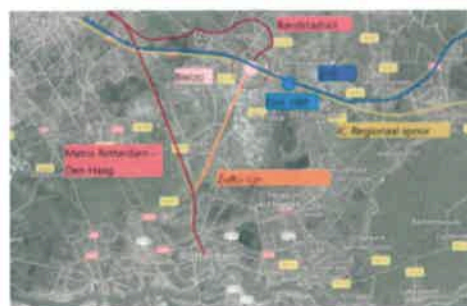
#### Afspraken en kaders

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:*

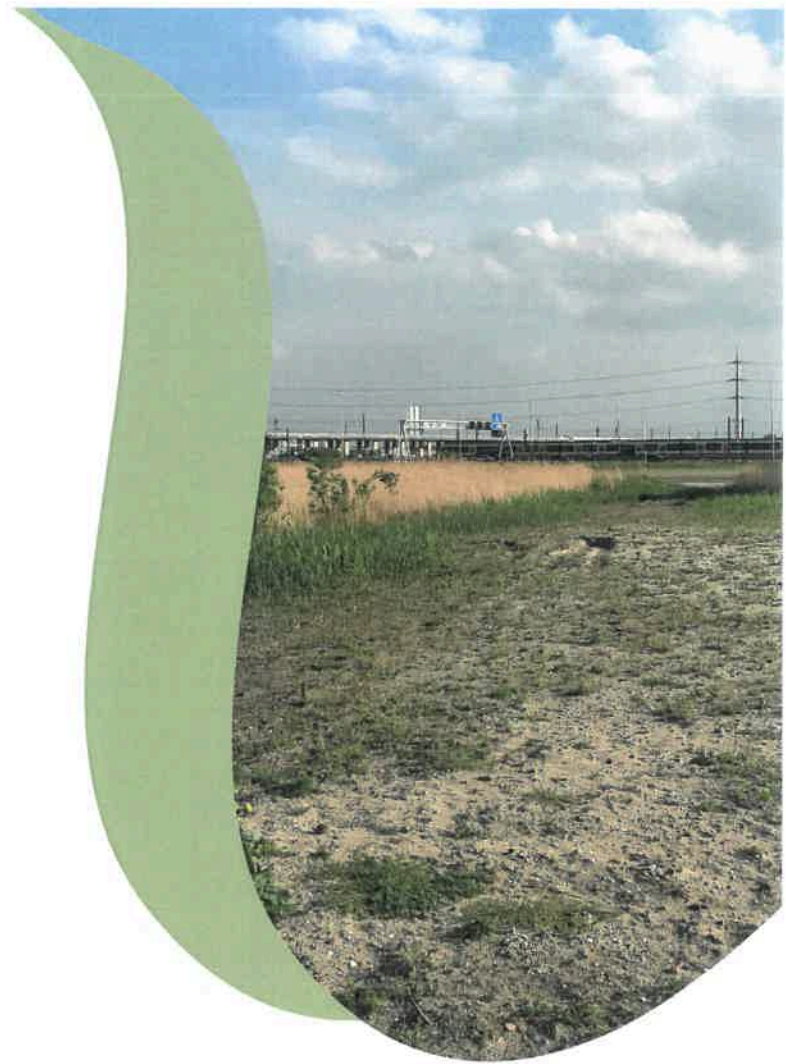
Dit betreffen de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer, Provincie Zuid-Holland, MRDH en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn deze overheden actief met het verbeteren van het mobiliteitssysteem voor de diverse schaalniveaus. De partijen werken 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.

### *Oprichters 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 uitgevoerd. 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 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> 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?

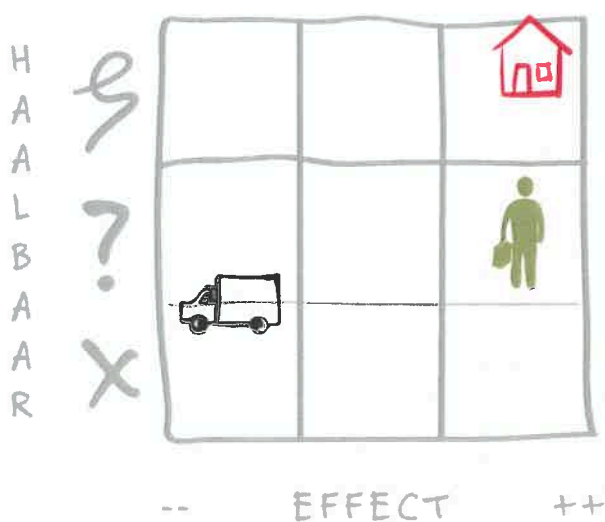
Zoals uit de analyse in het kader blijkt, draagt het toevoegen van een verstedelijkingsprogramma, zoals woningbouw, onderwijsinstellingen, kantoren en/of leisure positief bij aan de ontwikkeling van vervoersknoop Bleizo. Het verhoogt het aantal in- en uitstappers op de vervoersknoop en draagt bij aan 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**

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

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.

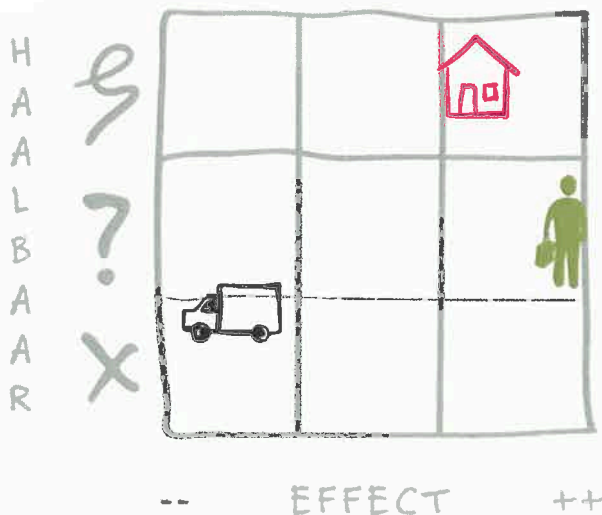
Grootschalige logistiek heeft amper een effect op de ontwikkeling van vervoersknoop Bleizo en doet daarmee geen recht aan de investeringen in het verleden.

## 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

tegelijkertijd 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.

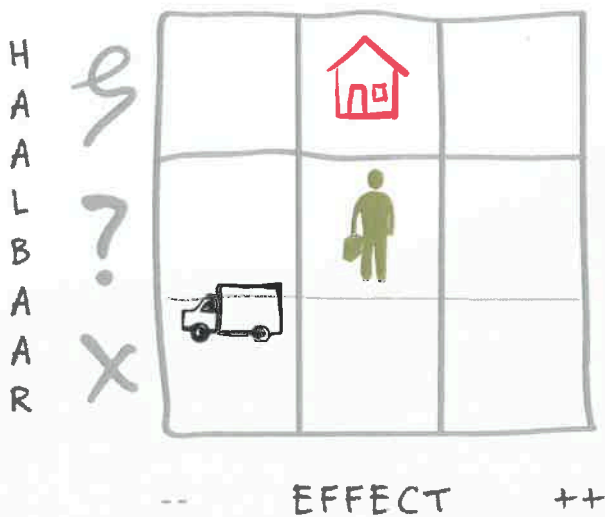
De ontwikkelrichting gemengd bedrijventerrein met kantoren, bedrijvigheid, leisure, horeca is onder voorwaarden haalbaar, d.w.z. alleen als dit programma economisch gezien ook realistisch is. Hierover bestaan twijfels.

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 vervoerswaarden. 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
- X = 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?

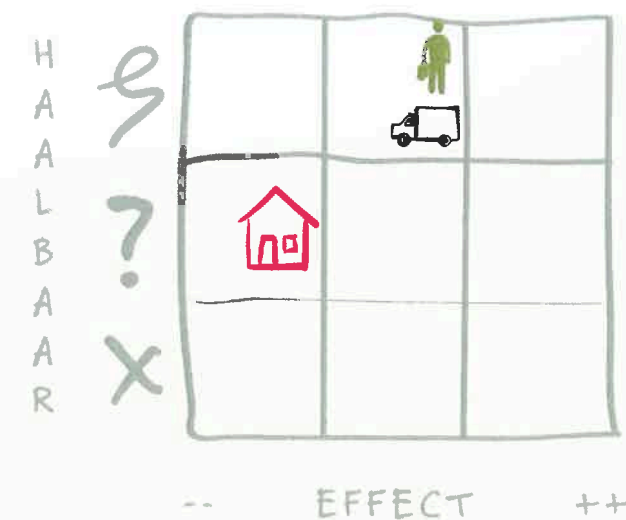
De bereikbaarheid van het gebied is naast openbaar vervoer onder te verdelen in auto, fiets en voetganger. De autobereikbaarheid van het gebied is zeer goed. Verbeterpunten zijn er ten aanzien van de toegangsweg naar het gebied en de aansluiting op de A12. Kantoren, leisure, woningbouw, bedrijven en 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 scores 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/BREEKPUNT)

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.

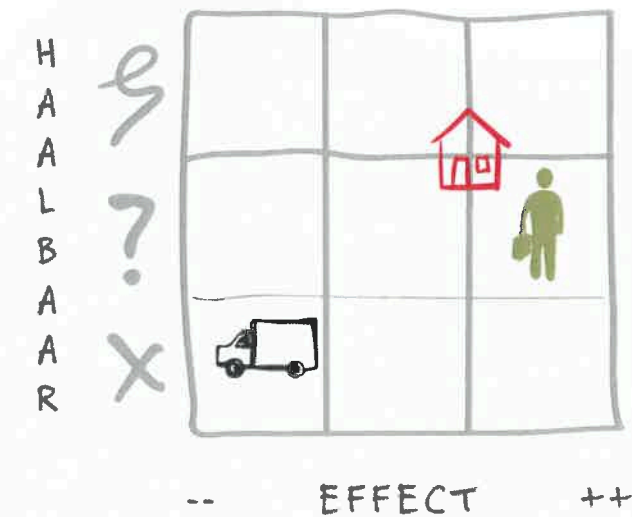


### 4.3 Conclusie

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 kanttekening 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 Zuidvleugelniveau 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.

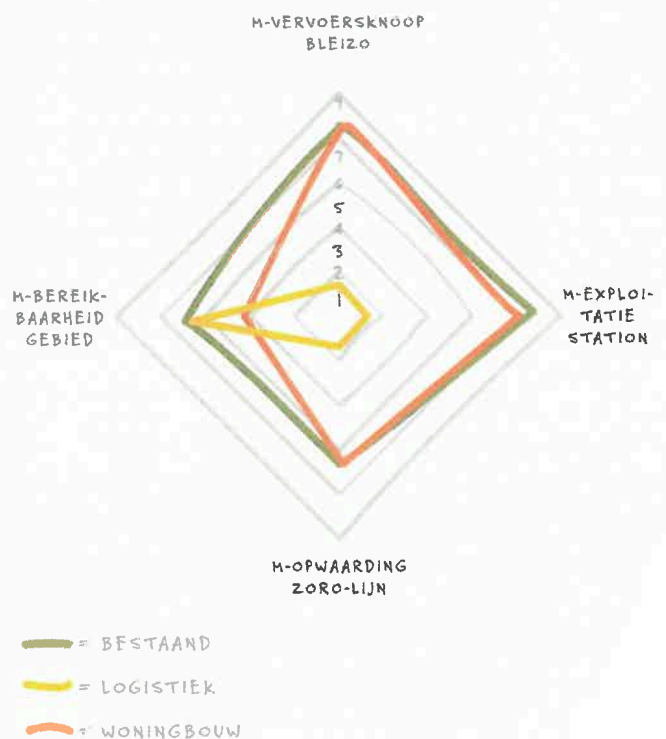


- = WONINGBOUW
- = KANTOOR/LEISURE
- = LOGISTIEK

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

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

### 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 houd 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

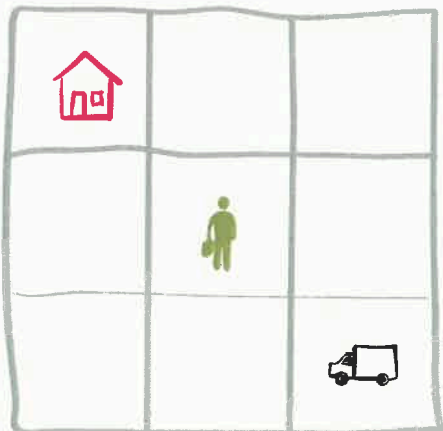
en onderzoeksinstellingen zijn wel bereid om mee te denken, zoals nu ook al gebeurt in Greenport West-Holland. De ontwikkeloptie woningbouw of de bestaande ontwikkeloptie heeft daar weinig invloed op.

- 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. Vooral nog 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

?



-- 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?

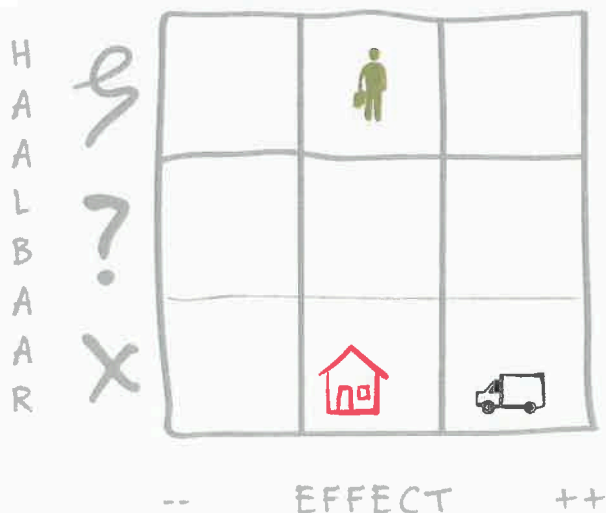
### Hoe bevoorraden we onze steden duurzaam?

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.



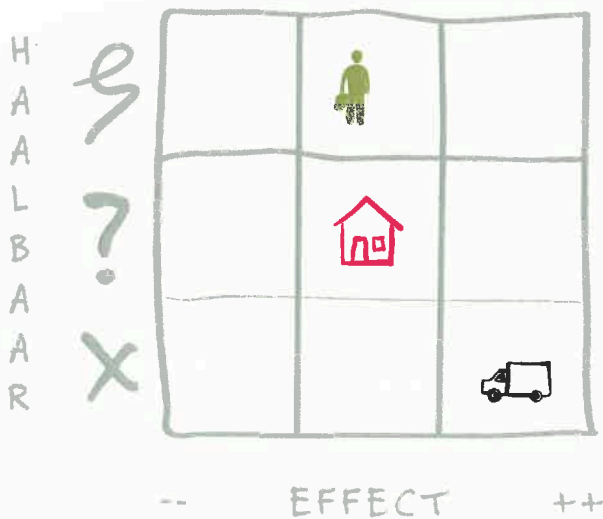
### 3. Hoe draagt de ontwikkeling van het gebied bij aan de vraagstukken over werkgelegenheid en arbeidspotentieel?

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

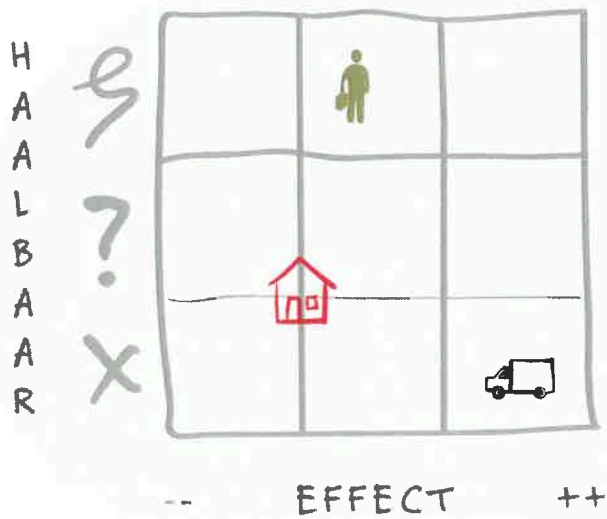
Wel is het verstandig om nader onderzoek te doen naar de werkgelegenheidseffecten van de verschillende ontwikkelopties, zoals wat voor type werkgelegenheid het biedt, wat de directe en indirecte effecten zijn en waar potentiële werknemers vandaan komen of wonen. In geval van woningbouw is nader onderzoek 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.



## 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**

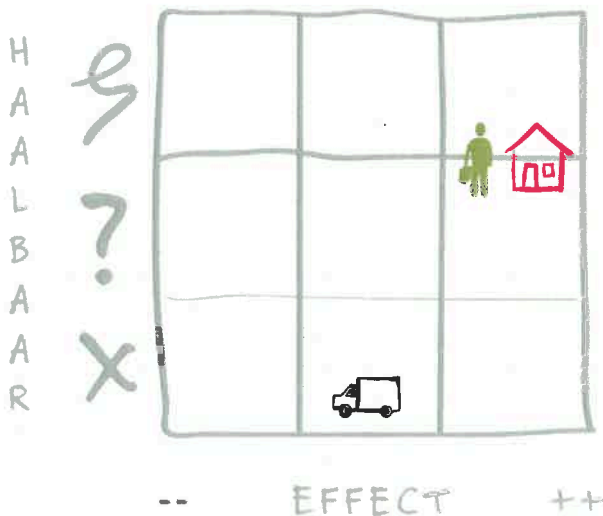
onderzoeksvragen geformuleerd:

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.

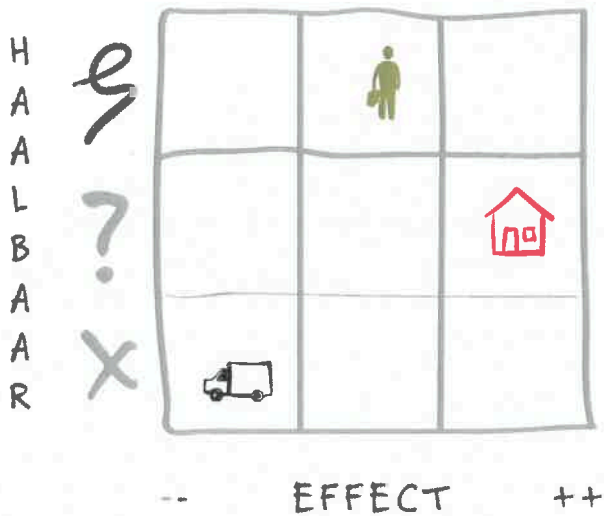


2. Met welke ontwikkelingsopgave kan dit gebied voorzien in een passende ruimtelijke kwaliteit en welke ruimtelijke uitgangspunten moeten daarvoor gelden?

*Haalbaarheid gewenste ruimtelijke kwaliteit stevige uitdaging*

Waar de goede bereikbaarheid van deze locatie boven elke twijfel verheven is, roept de ruimtelijke 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 markt vraag. 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 ruimtelijke 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.

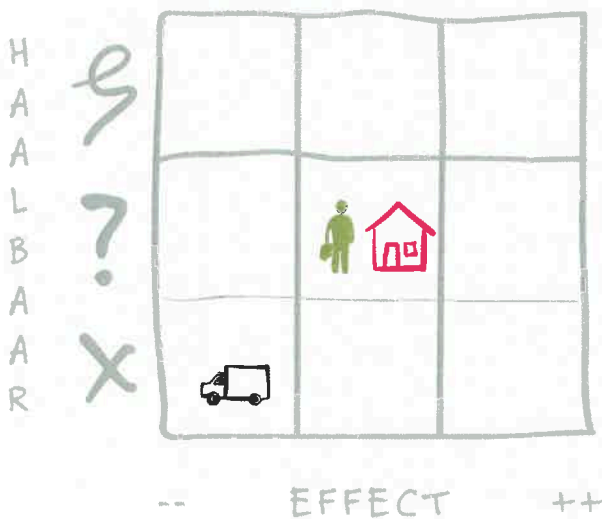
### 3. Welke ontwikkelingsopgave past in het profiel van Lansingerland of kan daar aan een bijdrage leveren?

#### 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.



#### 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 marktvraag 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*

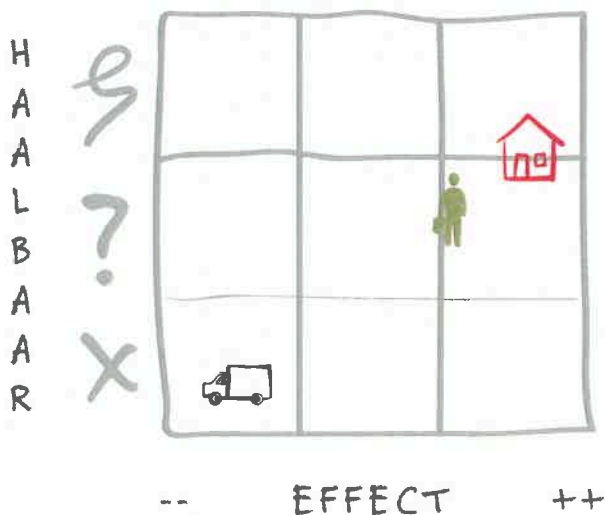
Voor Zoetermeer kan woningbouw goed bijdragen aan hun profiel en het voorziet ook in een concrete behoefte voor bijvoorbeeld starters op de woningmarkt, de doorstroom van de zogenaamde empty-nesters, gezinshuishoudens en dynamische netwerkstedelingen. Het meer hoogstedelijke karakter past goed bij Zoetermeer 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 intercystations.

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 Kuypercompagnons.



##### **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

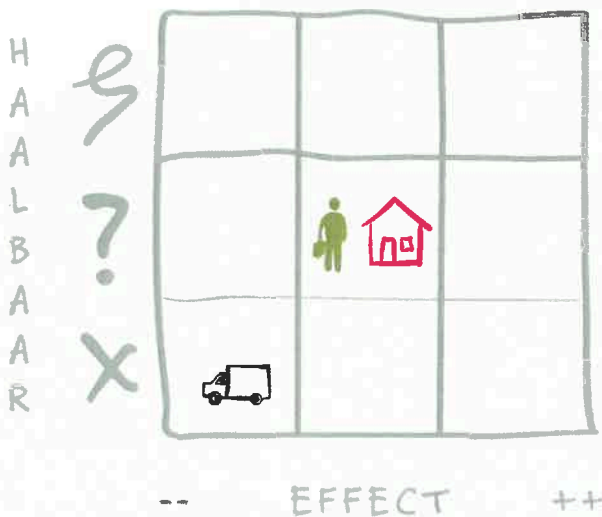
- de (fiets-)afstand tussen de nieuwe woningbouwlocatie en Zoetermeer en de mogelijk sociaal onveilige bedrijfsmatige gebieden die de nieuwe locatie omsluiten.
- De beperkte grip op de markt vraag van in elk geval leisure, zowel in de acquisitie als de economische continuïteit daarvan
- Op grond van 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 tijdschikhorizon 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.

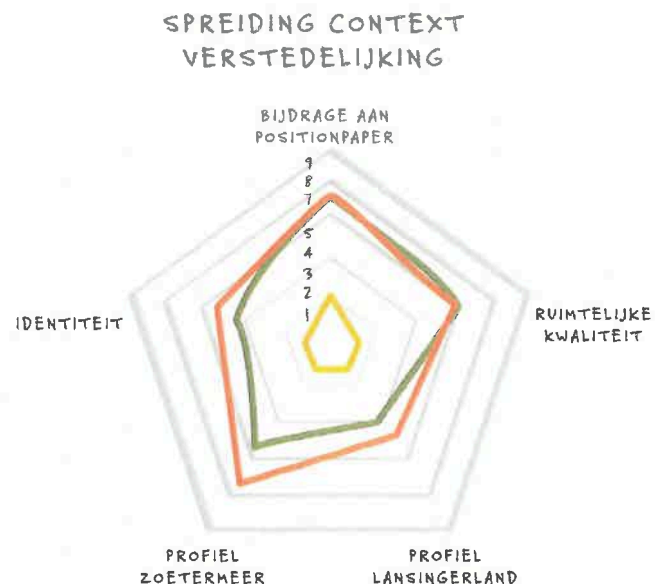
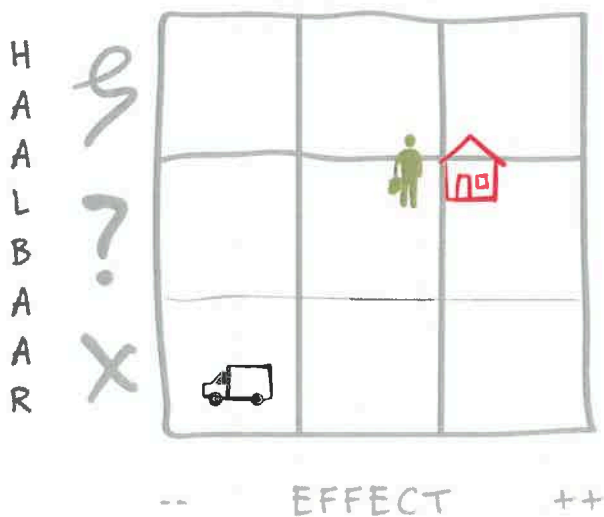
### 6.3 Conclusie

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 oenschouw 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?

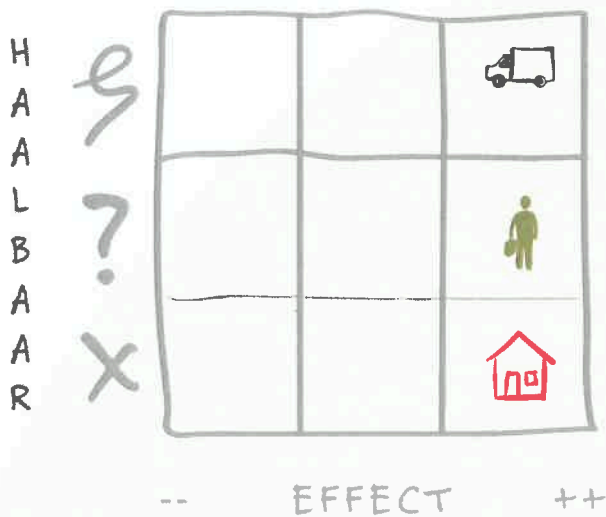


## 1. Welke ambities op het vlak van duurzaamheid zijn haalbaar bij een ontwikkelingsopgave?

*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.



### 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 betref 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

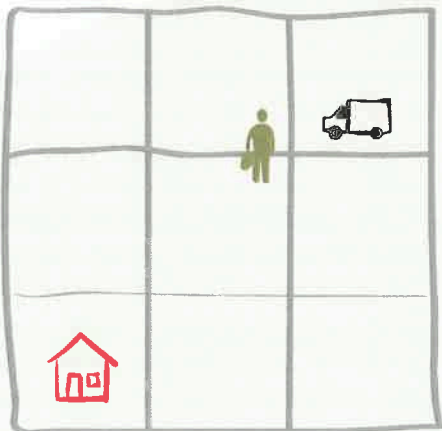
voorwaarden: er is lokaal draagvlak, windmolens worden opgesteld in lijn-opstelling langs infrastructuur of grote open wateren; geen plaatsing in het groene hart, Hoeksche Waard, Midden-Delfland en natuurgebieden en omwonenden moeten kunnen meedelen in de opbrengsten van de windmolens. Daarbij laat de 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.

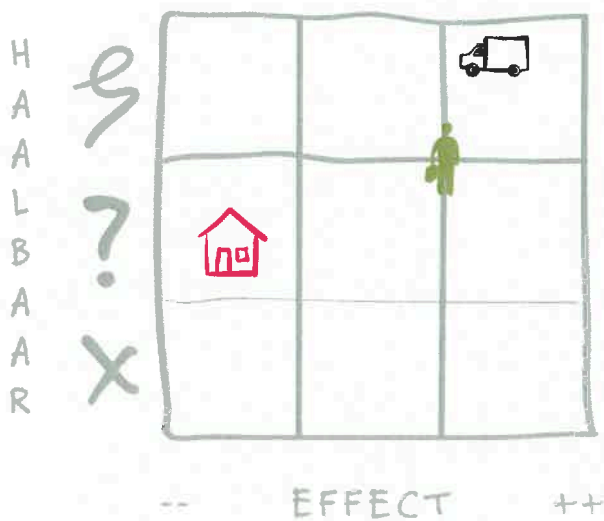
**3. Hoe om te gaan met de bestaande windturbines op het bedrijventerrein Lansinghage bij een ontwikkeling met of zonder woningbouw gezien de beperkingen die uitgaan van deze windturbines voor het te ontwikkelen gebied?**

*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.



**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:

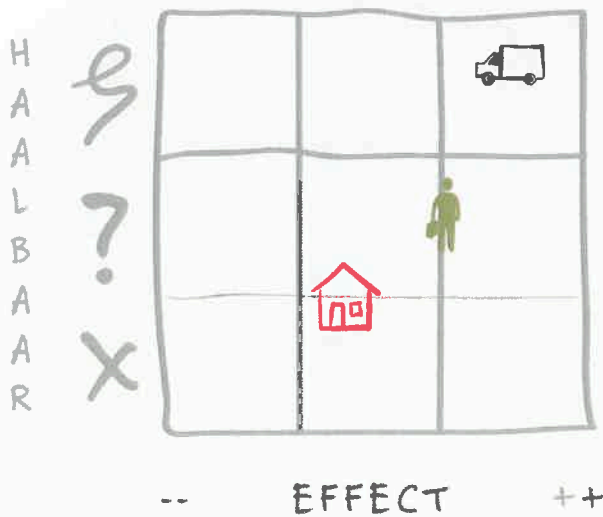
- het toepassen de nieuwste inzichten en innovaties
- het slim combineren van diverse functie in het gebied en de omliggende gebieden
- bedrijven aan te trekken met duurzame ambities voor hun bedrijfsvoering
- wederkerig met hen duurzame plannen te ontwikkelen en slimme combinaties met de omgeving te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

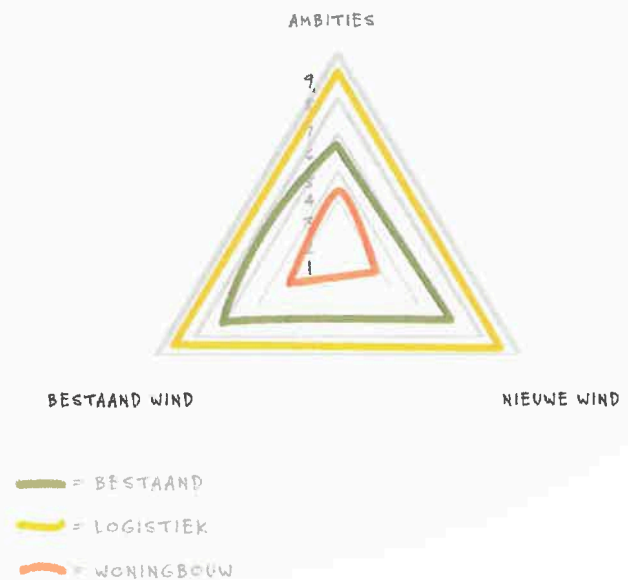
De vraag kan gesteld worden of de afweging duurzame windenergie versus optimale ontwikkeling van deze HOV-knoop recht doet aan het belang van de diverse ruimteclaims. Met behoud van de doelen op het gebied van

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



## 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 toezichhoudende 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-knopen 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 hoofd functie 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.



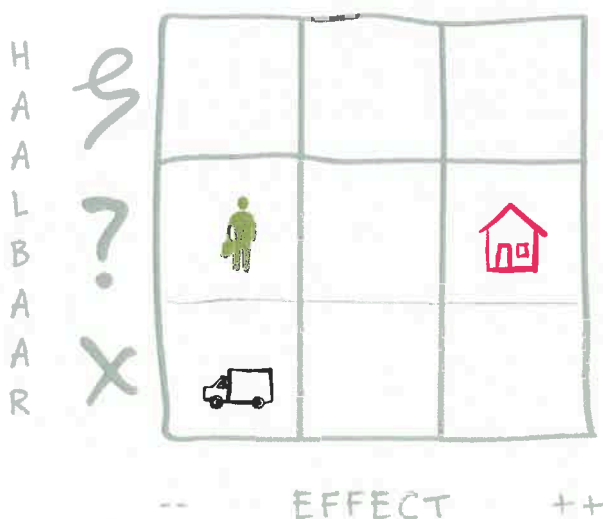


### 8.3 Conclusie

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 gemengd 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; sleutelementen 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 volgend 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 marktvraag 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.

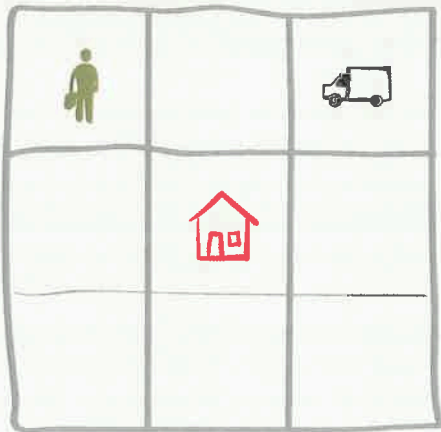
Naar ons oordeel zal, afhankelijk van de benodigde voorbereidingstijd, een plan met woningbouw in elk geval sneller afzetbaar zijn dan de resterende uitgifte van de grondexploitatie Bleizo (huidig inzicht: sluiting exploitatie

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

g  
?  
x



-- 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 Bedrijfschap 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

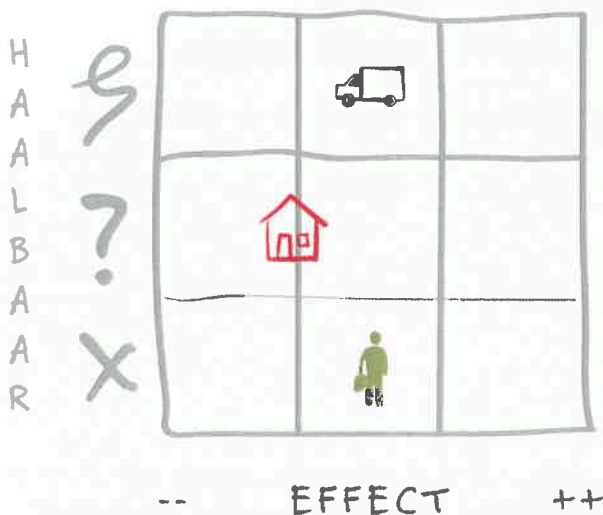
Indien de verwachte kosten en opbrengsten behorende bij de aangepaste grondexploitaties Hoefweg en Bleizo in de tijd worden gefaseerd, blijft het bovenstaande beeld overeind. We hanteren daarbij de volgende uitgangspunten:

- 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	



### 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:

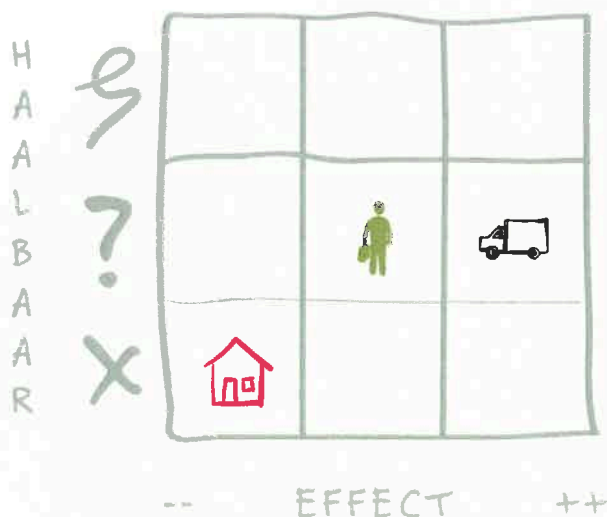
- (Gebrek aan) faseerbaarheid van grote ondeelbare onderdelen van het plan, zoals het getilde maaiveld en de parkeergarage;
- Het ingrijpend wijzigen van het bestaande plan, met de daarbij behorende benodigde beleids- en planologische procedures;
- Procesrisico's met betrekking tot wijzigingen in de 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 gecijferde 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.



#### 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?

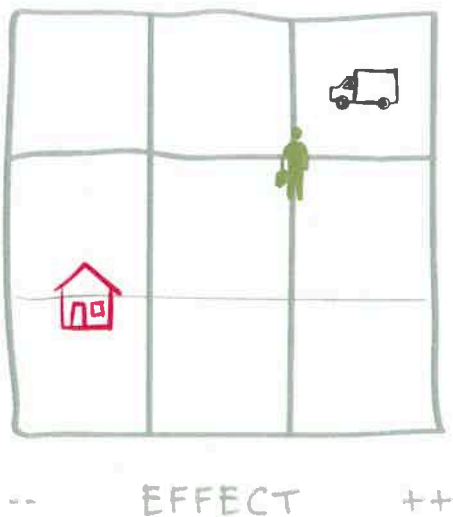
Het voorgaande laat zien dat het resultaat van de beide grondexploitaties, met daarin verwerkt het plan van KuiperCompagnons, wordt geraamd op ruim € 30 mln. (netto contante waarde). Dit resultaat is circa € 20 mln. beter dan het verwachte resultaat van de actuele grondexploitaties, maar – zoals we hebben 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 grexen te verhalen.

H  
A  
A  
L  
B  
A  
A  
R

g  
?  
x



### 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.

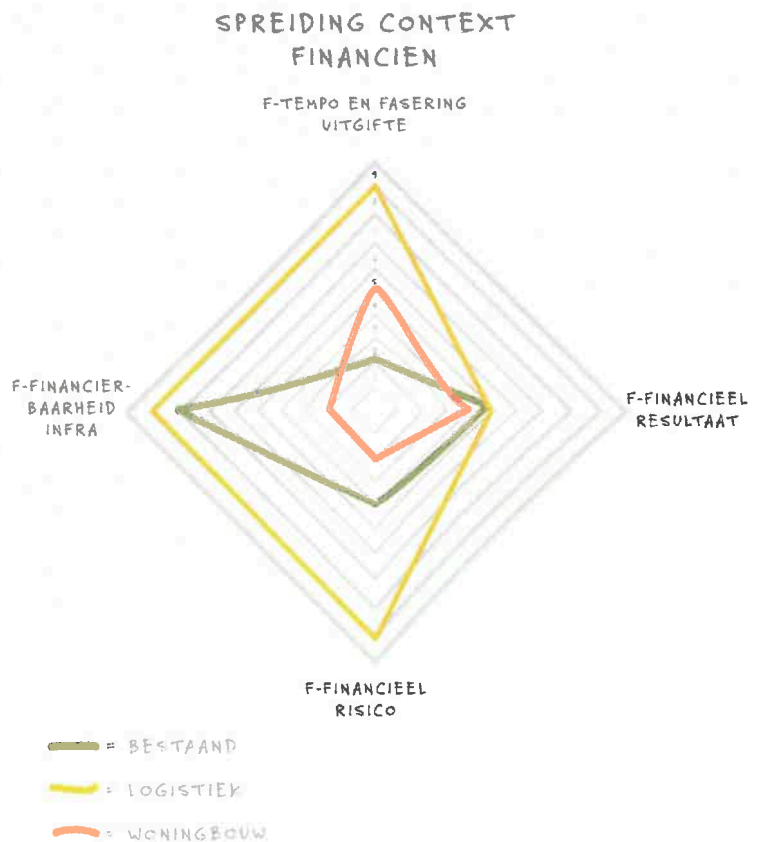
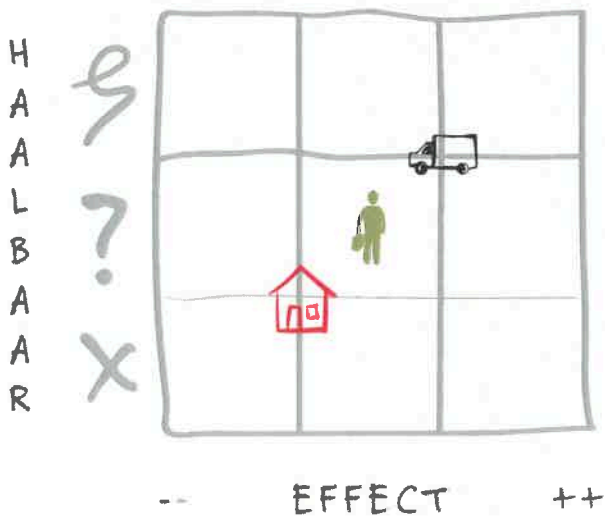
### 9.3 Conclusies

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. Grootchalige 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 Knooppunt 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 marktvraag 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 Lansingerland deel A Visie  
Structuurvisie Lansingerland deel B toelichting Structuurvisie Lansingerland 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 Zwiép	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 Spannenburg	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 Huurman	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
<b>Programma</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.479 MGW</li> <li>• 100 EGW</li> <li>• 25.000 m2 BVO kantoren</li> <li>• 166.000 m2 BVO bedrijven</li> <li>• 10.000 m2 BVO commercieel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.991 MGW</li> <li>• 174 EGW</li> <li>• 25.000 m2 BVO kantoren</li> <li>• 75.000 m2 BVO agri/leisure</li> <li>• 10.000 m2 BVO commercieel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.358 MGW</li> <li>• 519 EGW</li> <li>• 25.000 m2 BVO kantoren</li> <li>• 10.000 m2 BVO commercieel</li> </ul>
<b>Grondwaarde</b>	€ 131,3 mln	€ 158,1 mln	€ 97,9 mln
<b>Toerekenbare boekwaarde vanuit grexen Bleizo/Hoefweg</b>	€ 66,4 mln	€ 66,4 mln	€ 66,4 mln
<b>Kosten</b>	€ 72,8 mln	€ 81,3 mln	€ 66,6 mln
<b>Nominaal resultaat</b>	€ -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)

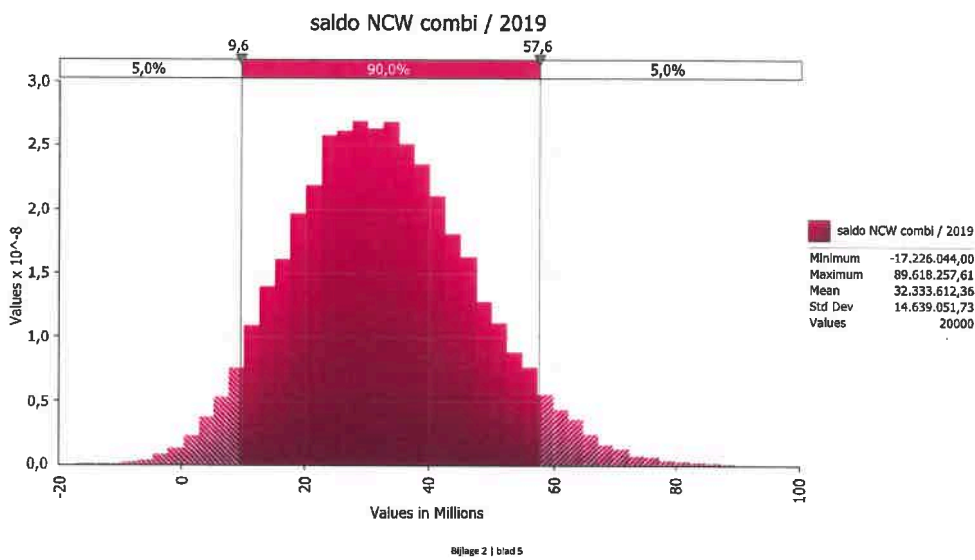
Kavel	Hoeveelheid	Eenheid	Eenheidsprijs	Opbrengst
Kavel 9	64.883	m <sup>2</sup> uitgeefbaar	€ 225	€ 14.598.675
Kavel 10b	2.779	m <sup>2</sup> uitgeefbaar	€ 225	€ 625.275
Kavel 10c	2.855	m <sup>2</sup> uitgeefbaar	€ 225	€ 642.375
<b>Totale opbrengsten (vanaf 1-1-2019)</b>				<b>€ 15.866.325</b>

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

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

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

