

Van tussenpudding naar praline?

Een onderzoek naar de synergie tussen het multimodaal vervoersknooppunt en het bedrijventerrein Bleizo.

Van tussenpudding naar praline?

Een onderzoek naar locatiesynergie tussen het multimodaal vervoersknooppunt en het bedrijventerrein Bleizo.

Martijn van Hoogenhuyze

Juli 2010

Rotterdam

Opleiding

Master City Developer

Jaargang 6 (2008 – 2010)

Begeleider: dr.ir. G.J. Peek

www.mastercitydeveloper.nl

Voorwoord

In mijn functie als accountmanager bedrijven voor de gemeente Lansingerland bestaan mijn dagelijkse werkzaamheden uit het verkopen van de bedrijventerreinen en het zo soepel mogelijk laten verlopen van het gehele vestigingsproces voor de ondernemer. Ik ben mede debet aan het steeds verder ontwikkelen van voormalig akkerland tot bedrijventerrein. De discussies over de verrommeling van het landschap volg ik dan ook met belangstelling. In de praktijk heb ik veelvuldig te maken met de keuzes die reeds eerder in het proces gemaakt zijn. Gezien de geringe omvang van het ambtelijk apparaat en de korte lijnen binnen de gemeente krijg ik alle mogelijkheden om in een vroegtijdig stadium mee te denken over nieuwe (gebieds) ontwikkelingen.

Naast het verkopen van de huidige terreinen, hetgeen gezien de huidige markt niet altijd even gemakkelijk is, ontwikkelen we een nieuw gebied. Dit gebied draagt de naam Bleizo, een samentrekking van de eerste letters van Bleiswijk en Zoetermeer. De ontwikkeling intrigeert me. Samen met buurgemeente Zoetermeer wordt gewerkt aan de gebiedsontwikkeling rondom een toekomstig multimodaal vervoersknooppunt dat ook de naam Bleizo draagt. De achtergrond van het station ligt in het concept Stedenbaan “dat zich richt op het beter benutten van het hoofdrailnet en het daardoor versterken van de railverbindingen voor de bereikbaarheid van de steden in de Zuidvleugel.” (GR Bleizo, 2010: 7). Het intrigerende aan de komst van het multimodale vervoerknooppunt is dat het ontwikkeld wordt te midden van vele hectaren bedrijfslocaties.

Bleizo biedt kansen op uiteenlopende gebieden maar zeker ook de nodige uitdagingen. Gelukkig leert de MCD-opleiding je met een integrale blik naar gebiedsontwikkeling te kijken. Ik hoop dat deze scriptie een steentje bijdraagt aan de gebiedsontwikkeling Bleizo. Ik heb er in ieder geval met veel plezier aan gewerkt.

De MCD-opleiding is voor mij met het afronden van deze scriptie helaas ten einde. Ik heb genoten van de colleges over de theorieën en achtergronden van het vakgebied en van de ervaringen van de praktijkdeskundigen in uiteenlopende specialismen. Tevens vond ik het fantastisch om met mijn medestudenten vanuit andere disciplines van gedachten te wisselen over onze dagelijkse praktijk. Ook van hen heb ik veel geleerd. Aan de andere kant is het ook wel lekker dat het achter de rug is en dat er weer wat meer tijd is voor andere zaken zoals bijvoorbeeld mijn werk, mijn sociale leven, en basketbal .

Tot slot een woord van dank aan alle specialisten die hun input hebben gegeven tijdens de expertmeeting of daarna, mijn werkgever die mij de kans heeft gegeven deze opleiding te volgen, anderen die mij met raad en daad hebben bijgestaan en Gert-Joost Peek voor zijn prettige begeleiding, optimisme, en praktische adviezen. Daarnaast gaat mijn speciale dank uit naar Eveline. Je hoeft je niet langer te vervelen, ik ben klaar!

Martijn van Hoogenhuyze,

Rotterdam 30 juli 2010

Samenvatting

Het landschap langs de snelwegen in Nederland wordt in toenemende mate bebouwd. Men maakt zich zorgen over deze ‘verrommeling’. Rijdend door Nederland komt men eindeloze bedrijventerreinen en andere functies die de stad zijn ontgroeid tegen. De term *“tussenpudding, verstedelijking zonder ruggengraat die de weg van de minste weerstand volgt”* dekt de lading van het probleem op zeer beeldende wijze. Het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Bleizo (samentrekking van Bleiswijk en Zoetermeer) zou best eens tot de ‘tussenpudding’ kunnen gaan behoren.

Echter, doordat een lightrailverbinding wordt doorgetrokken naar een spoorlijn wordt het bedrijventerrein geconfronteerd met de komst van een nieuw station, een multimodaal vervoersknooppunt, dat ook als werknaam Bleizo heeft. Hoewel het gebied grotendeels binnen de gemeentegrenzen van Lansingerland valt, ontwikkelen de beide gemeenten het gebied en het station samen in een Gemeenschappelijke Regeling, de GR Bleizo. Het gebied heeft met de komst van het multimodaal vervoersknooppunt de kans om meer te worden dan het zoveelste bedrijventerrein. Een bijzondere omstandigheid is de afwezigheid van woningen binnen een kilometer van het station en de onmogelijkheid om in het gebied woningen te creëren door alle milieutechnische belemmeringen. Het doel van dit onderzoek is inzicht te krijgen in de manier waarop het gebied komst van het station kan benutten. Dit leidt tot de volgende vraagstelling:

Hoe kan het gebied Bleizo, gebruikmakend van het begrip locatiesynergie, de komst van een multimodaal knooppunt benutten?

Voordat ingegaan wordt op de theoretische achtergrond van dit onderzoek is de casus Bleizo uitvoerig uiteengezet. Het gebied ligt ten oosten van Zoetermeer te midden van bijna 400 hectare bedrijventerrein en wordt in oost-westelijke richting doorsneden door de A12 met daaronder de spoorlijn Den Haag- Utrecht en in noord-zuidelijke richting door de HSL. Een schakelstation van Tenet wordt binnen het gebied verplaatst om ruimte te creëren voor het station. Het gebied grenst aan het innovatieve glastuinbouwgebied van de Greenport Westland – Oostland en aan het van Tuylpark waar zich meerdere grootschalige leisurevoorzieningen zoals de Olympische wild waterbaan Dutch Water Dreams bevinden. Bleizo is met twee nabij gelegen snelwegafslagen goed ontsloten voor autoverkeer.

Het aantal actoren is niet gering maar overzichtelijk. Doordat Bleizo tegen Zoetermeer aanligt en Zoetermeer gronden in de GR Bleizo heeft ingebracht participeert de stad met Lansingerland samen risicodragend. Het gebied ligt op het grensgebied tussen de twee regio’s waardoor de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden samenwerken en financieel bijdragen aan de ontwikke-

ling. Het station past binnen het kader van het concept Stedenbaan dat als doel heeft de Zuidvleugel beter met het OV te ontsluiten. De NS geeft een bedieningsgarantie voor het station bij voldoende nieuwe in- en uitstappers. Het Concept Masterplan van Bleizo voorziet hierin door een combinatie van 700 P+R plaatsen, 40.000 m² kantoorruimte, 30 hectare modern gemengde bedrijvigheid en twee grootschalige leisurefuncties die miljoenen bezoekers per jaar kunnen trekken.

Het theoretisch kader gaat in op het begrip locatiesynergie: de meerwaarde die voortkomt uit een op samenhang gerichte invulling van het gebied Bleizo. Een deel van het onderzoek wordt gebaseerd op het locatiesynergiemodel van Peek dat stelt dat wanneer er gestuurd wordt op een op samenhang gerichte invulling van het gebied meerwaarde ontstaat. Wanneer deze meerwaarde wordt ervaren in het gebied Bleizo heeft dit geleid tot locatiesynergie.

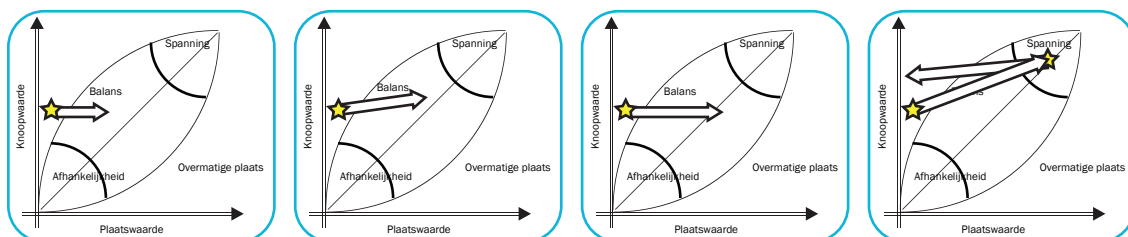
Samenhang ontstaat op diverse schaalniveaus maar ook in de complementariteit tussen knoop en plaats of tussen de diverse functies binnen het gebied. Schaalvoordelen en clustering dragen ook bij aan samenhang. De meerwaarde ontstaat indien de centraliteit, de transferkwaliteit, de omgevingskwaliteit en de intensiteit toenemen. Het ervaren van de meerwaarde wordt meestal gemeten in de praktijk. In dit onderzoek wordt het uitgedrukt in de beweging die station Bleizo maakt in het knooppaats model van Bertolini. Het model van Stolk wordt gebruikt om de intensiteit van het gebruik de plek te visualiseren.

Het onderzoek is ontwerpend van aard. Aan de hand van een aantal ontwerpvarianten bekijk ik de synergie tussen knoop en plaats. Deze varianten komen voort uit de potentie van de omgeving. Om de ontwerpvarianten te toetsen op hun synergie-effecten gebruik ik een aantal criteria uit het theoretisch kader. In een expertmeeting geven de vakspecialisten die in de dagelijkse praktijk aan de gebiedsontwikkeling Bleizo werken hun visie op de meerwaarde ervan. Naast het feit dat hun mening van belang is in dit onderzoek vindt er een wisselwerking plaats tussen de specialisten onderling en tussen de theorie over synergie en de praktijk. Dit leidt tot meer begrip voor elkaar en stimuleert om eens met andere ogen naar de mogelijkheden van Bleizo te kijken. Na de expertmeeting hebben nog meer betrokkenen in individuele gesprekken de stellingen ingevuld.

De ontwerpvarianten zijn gekozen vanuit de potentie van de omgeving. Het Concept Masterplan Bleizo dient als Bleizo In De Praktijk variant. Bleizo als Leisureland sluit aan bij de leisure-as van de Zuidvleugel en bij Zoetermeer als leisurestad. Leisureland is een attractiepark met in- en outdoor leisurevoorzieningen aan weerszijden van de A12 waarbij de ingang naast het station bovenop de A12 ligt. Bleizo als Permanente Floriade maakt gebruik van de sterke economische pijler van Lansingerland, de Greenport. Het gebied wordt het gezicht en het centrum van de Greenport Nederland. Er wordt gewerkt, er zijn laboratoria, er is een Greenport University en dat alles ingebed in een parkachtige omgeving waar recreatieve en zakelijke bezoekers zich kunnen verwonderen over de sector. Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen is de laatste ontwerpvariant. In deze variant wordt een deel van de Olympische Spelen in het gebied Bleizo gehouden en tevens dient het vanwege zijn centrale ligging in de Randstad als 'hub' richting de overige speelsteden. De aanknopingspunten in deze variant zijn de nabijheid van Dutch Water Dreams, Olympische roeibaan de Eendracht

en de HSL die een tijdelijke halte krijgt om de bezoekers en atleten snel door het hele land te kunnen vervoeren.

De ontwerpvarianten zijn getoetst op hun synergie-effecten door te kijken naar samenhang, meerwaarde, plaatswaarde en knoopwaarde hetgeen resulteerde in een beweging in het knoop-plaats model van Bertolini. De beweging van de vier varianten is als volgt:



Figuur 1: De ontwerpvarianten in het model van Bertolini van links naar rechts: Bleizo In De Praktijk, Leisureland, Permanente Floriade en Olympische Spelen OPNIEUW MAKEN VOOR INDESIGN???? + nieuwe beelden invoegenn

Bleizo In De Praktijk kent een toegenomen plaatswaarde, de knoopwaarde blijft hetzelfde. In Bleizo als Leisureland neemt ook de knoopwaarde doordat extra verbindingen nodig zijn door de gigantische hoeveelheid bezoekers. Als Permanente Floriade neemt de plaatswaarde meer toe dan in de praktijk variant maar de knoopwaarde blijft hetzelfde. Bij de Olympische Spelen nemen voor de duur van de Spelen zowel de knoop- als de plaatswaarde toe waarna deze snel terugzakken. De 'legacy' is erg belangrijk in deze variant.

Tijdens de expertmeeting hebben de vakspecialisten de ontwerpvarianten beoordeeld aan de hand van een aantal stellingen. De stellingen kwamen voort uit de vier metawaarden van Peek: centraliteit, transferkwaliteit, omgevingskwaliteit en intensiteit. Nadat de stellingen per ontwerpvariant waren ingevuld zijn de belangrijkste afwijkingen ten opzichte van elkaar besproken. De verwachtingen van de specialisten omtrent de synergie tussen knoop en plaats kwamen deels overeen met de verwachting uit mijn eigen onderzoek. De centraliteit van de plek wordt hoger naarmate de invulling gebiedsoverstijgend is. Bleizo In De Praktijk kent een wat diffuus imago door de drie verschillende invullingen. De transferkwaliteit neemt toe naarmate het station drukker wordt. De omgevingskwaliteit is gebaat bij een eenduidige invulling die de regie heeft over het gehele gebied en de samenhang vanuit die optiek bewaakt. De intensiteit is het hoogst wanneer men zich verplaatst en men verblijft in het gebied op zoveel mogelijke verschillende momenten. Dit is de reden dat de leisurefuncties zo waardevol zijn voor Bleizo. De meest interessante conclusie is echter dat de specialisten verschillende beelden en verwachtingen hebben van Bleizo. Men zit niet op één lijn.

Het zou goed zijn wanneer de mensen die in de praktijk aan Bleizo werken zich meer bezighouden met het creëren van samenhang met de omgeving. Om de meerwaarde daadwerkelijk te laten ontstaan moeten in dit stadium van de gebiedsontwikkeling de samenhang in het ontwerp van Bleizo aansturen vanuit het totaalbeeld van de ontwikkeling en balans tussen de vier metawaarden.

In het Concept Masterplan Bleizo komt locatiesynergie pragmatisch tot stand doordat de kansen uit de markt worden benut. Er wordt geen expliciete strategie op locatiesynergie gevoerd hetgeen gezien de opgave waarvoor Bleizo staat wel is aan te bevelen. Dit kan op gespannen voet komen te staan met de financiële kaders. Het versterkt Bleizo op de lange termijn als nieuw stedelijk centrum waar men zich graag via verplaatst en graag verblijft om te werken en te recreëren. Hiermee benut het gebied Bleizo de komst van het multimodaal vervoersknooppunt om de 'tussenpudding' te ontstijgen en een praline te worden.

Inhoudsopgave

Van tussenpudding naar praline?.....	2
Voorwoord.....	3
Samenvatting.....	4
Hoofdstuk 1. Inleiding.....	11
1.1 Aanleiding.....	11
1.1.1 Tussenpudding.....	11
1.1.2 De gebiedsontwikkeling Bleizo.....	12
1.2 Probleemstelling.....	13
1.3 Doelstelling.....	14
1.4 Vraagstelling.....	14
1.5 Onderzoeksmethode.....	15
1.6 Leeswijzer.....	15
Hoofdstuk 2. De casus Bleizo.....	17
2.1 Inleiding.....	17
2.2 De geschiedenis van Bleizo.....	17
2.3 Context van het gebied.....	20
2.3.1 De bestuurlijke context.....	20
2.3.2 Economische context.....	21
2.3.3 Het gebied Bleizo.....	24
2.3.4 Belemmeringen.....	25
2.4 Actoren.....	26
2.5 Het station Bleizo.....	30
2.6 Stand van zaken Bleizo.....	31
2.6.1 Start Bleizo.....	31
2.6.2 Rekenmodellen vervoerwaarde NS.....	33
2.7 Conclusie.....	34
Hoofdstuk 3 Het theoretisch kader.....	35
3.1 Inleiding.....	35
3.2 De achtergrond van het knooppunt.....	35
3.2.1 Een korte geschiedenis.....	35
3.2.2 Multimodale vervoersknooppunten.....	36
3.2.3 Typen stationslocaties.....	37
3.3 Het begrip synergie.....	40
3.4 Theoretische modellen.....	43
3.4.1 Locatiesynergiemodel.....	43
3.4.2 Knoop-plaats model.....	47
3.4.3 Gebruiksprofielen.....	49
3.5 Bedrijfslocaties.....	50
3.5.1 Een korte geschiedenis.....	50
3.5.2 Clustering.....	52

3.5.3 Functiemenging.....	52
3.5.4 Vestigingsplaatsfactoren	53
3.6 Welke strategieën kunnen worden gevolgd?	54
3.7 Conclusie	56
Hoofdstuk 4.Onderzoeksopzet.....	58
4.1 Inleiding.....	58
4.2 Methode	58
4.3 Onderzoeksmodel.....	59
4.4 Beoordeling ontwerpvarianten	60
4.4.1 Criteria beoordeling.....	60
4.4.2 Expertmeeting	60
Hoofdstuk 5 Ontwerpvarianten	61
5.1 Inleiding.....	61
5.2 Potentie omgeving Bleizo.....	62
5.2.1 Bereikbaarheid	62
5.2.3 Verkennend marktonderzoek	64
5.3 SWOT-analyse	68
5.4 Randvoorwaardelijke keuzes.....	69
5.4.1 Inkadering van het gebied	69
5.4.2 Wonen niet mogelijk.....	69
5.4.3 Vervoerwaarde.....	70
5.4.4 Middelen	70
5.5 De ontwerpvarianten	71
Hoofdstuk 6 Ontwerpvarianten getoetst	73
6.1 Inleiding.....	73
6.2 Bleizo In De Praktijk	73
6.2.1 Inleiding	73
6.2.2 Ontwerp.....	73
6.2.3 Samenhang	75
6.2.4 Meerwaarde.....	75
6.2.5 Verwachte plaatswaarde	77
6.2.6 Verwachte knoopwaarde	78
6.2.7 Conclusie	78
6.3 Bleizo wordt 'Leisureland'	79
6.3.1 Inleiding.....	79
6.3.2 Ontwerp.....	79
6.3.3 Samenhang	80
6.3.4 Meerwaarde.....	81
6.3.5 Verwachte plaatswaarde	82
6.3.6 Verwachte knoopwaarde	83
6.3.7 Conclusie	83
6.4 Bleizo als permanente Floriade.....	84

6.4.1 Inleiding.....	84
6.4.2 Ontwerp.....	84
6.4.3 Samenhang	85
6.4.4 Meerwaarde.....	86
6.4.5 Verwachte plaatswaarde	87
6.4.6 Verwachte knoopwaarde	88
6.4.7 Conclusie	88
6.5 Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen.....	88
6.5.1 Inleiding.....	89
6.5.2 Ontwerp.....	89
6.5.3 Samenhang	92
6.5.4 Meerwaarde.....	93
6.5.5 Verwachte plaatswaarde	94
6.5.6 Verwachte knoopwaarde	94
6.5.7 Conclusie	95
Hoofdstuk 7 Expertmeeting	96
7.1 Inleiding	96
7.2 Methode en doel	96
7.3 De stellingen.....	98
7.4 Uitvoering.....	99
7.4.1 Plenaire bijeenkomst	99
7.4.2 Individuele gesprekken	100
7.5 Bevindingen vakspecialisten.....	101
7.5.1 Centraliteit.....	101
7.5.2 Transferkwaliteit.....	102
7.5.3 Omgevingskwaliteit.....	103
7.5.4 Intensiteit.....	104
7.5.5 Algemene bevindingen.....	105
7.6 Extra Vraag	106
Hoofdstuk 8 Conclusies en aanbevelingen	108
8.1 Inleiding.....	108
8.2 Conclusies.....	108
8.2.1 Doel- en vraagstelling onderzoek.....	108
8.2.2 Theoretisch kader.....	109
8.2.3 Conclusies bevindingen onderzoek en expertmeeting.....	109
8.3 Waarde van dit onderzoek in de praktijk	113
8.4 Aanbevelingen	114
Literatuurlijst	117
Websites.....	119
Presentaties.....	120
Bijlage I	
Bijlage II	

Hoofdstuk 1. Inleiding

“Tussenpudding, verstedelijking zonder ruggengraat die de weg van de minste weerstand volgt”
(Rob van der Bijl, stedenbouwkundige)

1.1 Aanleiding

1.1.1 Tussenpudding

Verrommeling, Jacobse en van Es terreinen, tussenland: de gebieden tussen stad en platteland waaraan ik werk kennen niet altijd het meest chique imago. Er is veel kritiek op de immer uitdijende verstedelijking die zich met name langs de snelwegen situeert. Het betreft hier verstedelijking in diverse vormen maar de critici lijken als hoofdschuldige de bedrijfslocaties aan te wijzen. Er is een redelijk heldere verklaring voor de bedrijvigheid langs de snelwegen. Ruimtelijke ordening en mobiliteit zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Met de bevolkingsgroei en de economische groei van de afgelopen 60 jaar is het autobezit enorm gestegen. De toegenomen automobilititeit had een grote druk op de binnensteden tot gevolg. Toegenomen parkeerdruk en congestie verplaatsten de functies die van oudsher in de steden te vinden waren naar de periferie, de randen van steden en de gebieden tussen de steden in. De oude locaties zijn herontwikkeld tot functies die meer waarde genereren en de bedrijven zijn op daarvoor bestemde bedrijventerreinen terecht gekomen. Deze terreinen zijn het meest geliefd indien ze goed ontsloten zijn en worden dikwijls aan de randen van de gemeentegrenzen gesitueerd. Voor deze gebieden die zich tussen de compacte stad en het platteland bevinden zijn diverse benamingen bedacht waarvan één van de meest aansprekende en beeldende benaming de term ‘tussenpudding’ is.

Van der Bijl noemt ‘tussenpudding’ “verstedelijking zonder ruggengraat die de weg van de minste weerstand volgt” (Van der Bijl e.a. 2006: 58). Hij stelt dat op het moment dat er hogere dichtheden bebouwing dreigen te ontstaan, de tussenpudding opschuift en verder uitdijt om de congestie die bij de hogere dichtheden hoort uit de weg te gaan. Het gevolg hiervan is een toenemend aantal autobewegingen en een overbelast wegennetwerk. Het resultaat ervan, de files, zien we iedere dag op de snelwegen tussen de grote steden in. Het onderliggende wegennet wordt ook steeds intensiever gebruikt. Doordat de tussengebieden een lage dichtheid hebben zijn deze voor adequaat openbaar vervoer niet interessant. ’s Morgens verlaat de stroom forensen met de auto de woongebieden richting de werkgebieden, de kantoren en bedrijventerreinen langs de snelweg, en ’s avonds is de stroom weer omgekeerd. Daarbij komt dat het autobezit de komende jaren alleen nog maar toeneemt van circa 7,5 miljoen auto’s nu tot circa 9,5 miljoen auto’s in 2040 (Planbureau voor de Leefomgeving, 2008: 26).

In de afgelopen zestig jaar zijn ook nieuwe vormen van stedelijkheid ontstaan die wel goed ontsloten zijn door fietspaden en het openbaar vervoer. Zo is er met de komst van nieuwe groeikernen dikwijls goed nagedacht over de diverse mogelijkheden om de gebieden te ontsluiten en ook bij gebieden aan de randen van steden wordt hier steeds meer rekening mee gehouden. Van der Bijl heeft de volgende stelling: *“Het scheppen van nieuwe stedelijkheid aan de rand van de centrale stad, is een remedie tegen het schrikbeeld van de uitdijende tussenpudding. Voor het creëren van nieuwe stedelijkheid is het cruciaal dat stedelijke en regionale functies zich in of grenzend aan de huidige centrale steden met hun compacte milieus bevinden. Dan hebben de huidige compacte milieus met hun gemengde straten en openbaar vervoer bestaansrecht en toekomstwaarde.”* (Van der Bijl e.a., 2006: 60). Door deze nieuwe gebieden niet alleen goed te ontsluiten voor de auto maar óók door het openbaar vervoer ontstaat de nieuwe stedelijkheid op de juiste plek. De nieuwe stedelijkheid met stedelijke of regionale functies moet in de ogen van Van der Bijl verbonden zijn met de compacte stad. Dit is de opgave waar de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer in de praktijk voor staan met het gebied Bleizo.

1.1.2 De gebiedsontwikkeling Bleizo

De gemeente Lansingerland kent 53.000 inwoners en is een gemeente in ontwikkeling. Naast de talloze woningbouwlocaties vanwege de Vinextaakstelling beschikt de gemeente over een aantal omvangrijke nieuwe bedrijventerreinen. Een nieuw te ontwikkelen gebied is het 121 hectare grootte Bleizo. Het ligt grotendeels ten zuiden van de A12 tegen de zuidoostkant van Zoetermeer aan, een stad met 120.000 inwoners. Het wordt begrensd door een kassengebied en een aantal bedrijventerreinen. Te midden van al deze bedrijfsbestemmingen werken de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer samen aan de gebiedsontwikkeling Bleizo.

Centraal in deze opgave staat de komst van een vervoersknooppunt dat eveneens de werknaam Bleizo kent. Dit station Bleizo bevindt zich aan de rand van Zoetermeer en op geringe afstand van Bleiswijk, één van de drie kernen van Lansingerland. De directe invloedssfeer van het station ligt aan weerszijden van de rijksweg omdat de Randstadrail vanuit het noorden verbonden moet worden met het spoor ten zuiden van de A12. Het meerlaagse station wordt deels boven de rijksweg gebouwd. Op geringe afstand van het station liggen twee op- en afritten van de rijksweg hetgeen de autobereikbaarheid goed maakt. De goede bereikbaarheid in combinatie met de transfermogelijkheid op meerdere vervoersmodaliteiten leiden ertoe dat het station met recht een multimodaal vervoersknooppunt genoemd mag worden.

De ontwikkeling van station Bleizo is een belangrijke ontwikkeling voor de Zuidvleugel. Het vormt een onderdeel van het project Stedenbaan en moet leiden tot een multimodale vervoersknoop waar Randstadrail, spoorweg, diverse buslijnen, P+R plekken en fietsverbindingen bij elkaar komen. Het gebied en het station vormen hiermee een schakel tussen de Rotterdamse en de Haagse regio. Het MIRT stelt dat “...door de ontwikkeling van een groot aantal woningbouwlocaties en de voorgenomen overheidsplanning op het gebied van de ruimtelijke ordening, de bestaande voorzieningen voor het openbaar vervoer in de driehoek Rotterdam Den Haag Zoetermeer ontoereikend zijn om het gebied op een goede manier te ontsluiten” (MIRT, 2010: 186). De oplossing wordt gezocht in een hoog-

waardige lightrailverbinding tussen Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer. Een groot deel van deze verbinding is al gerealiseerd door de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn tot Randstadrail om te bouwen. Zoetermeer kent met de grote uitbreidingswijk Oosterheem de wens om de lightrailverbinding aan te sluiten op de NS lijn Den Haag – Gouda. De beide lijnen komen bij elkaar op station Bleizo.

Het station dat door de doortrekking van de Oosterheem lightrailverbinding ontstaat komt op de plek waar de gemeente Lansingerland een bedrijventerrein heeft voorzien. De komst van een nieuw knooppunt zet de gehele gebiedsontwikkeling in nieuw perspectief. Het biedt het gebied, de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer, maar ook de regio de kans om het gebied een grotere betekenis te geven. De betekenis kan gegeven worden aan Bleizo als solitaire plek maar ook als plek in het (openbaar vervoers)netwerk. De kansen die ontstaan door de komst van het station was voor mij reden om Bleizo als casus te nemen in deze scriptie.

1.2 Probleemstelling

Het ‘probleem’ dat ik onderzoek betreft de gebiedsontwikkeling Bleizo en gaat over de relatie die de invulling van het gebied heeft met de komst van het station Bleizo. Een als bedrijventerrein aangewezen perceel akkerland te midden van vele hectaren bedrijventerrein en andere bedrijfslocaties krijgt te maken met de komst van een station. De dichtstbijzijnde woningen liggen op meer dan een kilometer afstand van het toekomstige station Bleizo. De mogelijkheid om woningen nabij het station te situeren is vrijwel nihil door verscheidene milieutechnische belemmeringen zoals de aanwezigheid van hoogspanningskabels, de HSL die het gebied doorsnijdt, ondergrondse buisleidingen, de A12, de spoorlijn en nabij gelegen bedrijvigheid.

De noodzakelijke vervoerswaarde van het station wordt gesteld op 3.500 reizigers per dag waarvan de helft, 1.750, nieuwe in- en uitstappers moeten zijn. (Goudappel Coffeng, 2009: 1). De omgeving, de P+R plaatsen en de overstapfunctie zorgen voor ongeveer de helft van de reizigers. Het programma in het gebied Bleizo moet de rest van de nieuwe instappers leveren om het station Bleizo een bedieningsgarantie te geven. De standaard oplossing was altijd om kantoren op en nabij de knoop te vestigen maar de kantorenmarkt anno 2010 is slecht en lijkt slechts beperkte kansen voor Bleizo te bieden.

Dit alles kan leiden tot de vraag of een station op deze locatie verstandig is. De beslissing is echter reeds genomen op basis van het feit dat de doortrekking van de lightrailverbinding de komst van het station rechtvaardigt. Deze vraag staat voor mij dan ook niet meer centraal. Ik vind de relatie tussen het gebied Bleizo en de komst van een multimodaal vervoersknooppunt interessanter en vraag me af of mogelijke synergie-effecten tussen een bedrijventerrein en een station het gebied de veronderstelde ‘tussenpudding’ kan laten ontstijgen tot een gebied met meer betekenis. Gedurende het planvormingsproces heb ik gemerkt dat de invulling van het gebied gedreven wordt vanuit de kansen die markt biedt en hierdoor intuïtief en pragmatisch met synergievoordelen wordt omgegaan.

1.3 Doelstelling

Het doen van onderzoek dient verschillende doelen. Het is van altijd belangrijk om aan te geven wat wordt nagestreefd. In dit onderzoek naar de komst van een multimodaal vervoersknooppunt op een bedrijventerrein maak ik gebruik van de casus Bleizo en kies ik voor ontwerpend onderzoek. Hierin maak ik een analyse van de synergie tussen het station, de knoop, en het gebied, de plaats. Ik zal echter niet alleen de synergie op de locatie Bleizo tussen knoop en plaats in de huidige plannen voor Bleizo bekijken, maar onderzoek ook andere mogelijke invullingen die ik ontwerpvarianten noem. Een aantal vakspecialisten, die in de dagelijkse praktijk aan Bleizo meewerken, worden betrokken in de vorm van een expertmeeting.

Tijdens deze meeting staat enerzijds de visie van de specialisten ten opzichte van de mogelijke locatiesynergie-effecten centraal en anderzijds worden zij verleid en uitgedaagd om na te denken over de mogelijkheden die de komst van het station biedt aan het gebied.

Het doel van dit onderzoek is inzicht verkrijgen in hoe het gebied Bleizo de komst van een multimodaal vervoersknooppunt kan benutten, hetgeen leidt tot aanbevelingen voor het benutten van de mogelijke synergie-effecten tussen het gebied en het station.

1.4 Vraagstelling

Uit de probleemstelling en de doelstelling volgt de vraagstelling. De hoofdvraag van dit onderzoek luidt:

Hoe kan het gebied Bleizo, gebruik makend van het begrip locatiesynergie, de komst van een multimodaal knooppunt benutten?

Om dit te kunnen onderzoeken is het van belang om in te gaan op een aantal aspecten. Allereerst is het van belang om het gebied Bleizo in zijn context te plaatsen. Dit betreft zowel de bestuurlijke als de economische context. De onmogelijkheid tot het realiseren van woningen in het gebied zal blijken. Dit vormt het praktische kader van de scriptie.

Daarnaast is het theoretisch kader van belang. Dit betreft de achtergrond van knooppunten maar ook de achtergrond van bedrijfslocaties, Bleizo is tenslotte een bedrijventerrein. Er zal blijken dat het 'benutten' van de komst van het multimodale vervoersknooppunt in dit onderzoek gebeurt aan de hand van het begrip locatiesynergie. Het begrip synergie kent een zekere wederkerigheid en dient nader onderzocht te worden.

Er worden een aantal ontwerpvarianten opgesteld die afgezet worden tegen de huidige plannen zowel vanuit het theoretisch kader als vanuit de eerder genoemde expertmeeting. Uit de combinatie van de bevindingen volgen de conclusies en aanbevelingen.

Deze opzet leidt tot de volgende deelvragen:

- Wat is het gebied Bleizo?
- Wat is een multimodaal vervoersknooppunt?
- Wat is (locatie)synergie?
- Welke theoretische knooppunten modellen zijn er?
- Wat wordt bedoeld met het benutten van de komst van het multimodaal vervoersknooppunt?
- Welke ontwerpvarianten zijn denkbaar?

1.5 Onderzoeksmethode

De manier waarop ik antwoord op mijn vraagstelling probeer te vinden wordt geschaard onder de noemer ontwerpend onderzoek. Het is locatiespecifiek en heeft zoals Van Aken (2004: 24) stelt een 'prescriptive nature' het is niet zoals veel onderzoeken 'descriptive' van aard waarbij het onderzoek gedreven is door theorieën gefocused op bestaande situaties. Het 'prescriptive' of te wel ontwerpend onderzoek is meer probleem gedreven en oplossingsgericht. Het kan zich toespitsen op individuele casussen die niet perse vertaalbaar hoeven te zijn in generale theorieën en algemeen toepasbare uitkomsten.

Door gebruik te maken van een aantal ontwerpvarianten naast de invulling zoals deze in de praktijk is bedacht, wordt gezocht naar aanbevelingen voor synergie-effecten tussen het station en het gebied. De synergie tussen het station en de verschillende ontwerpvarianten wordt onderzocht aan de hand van nader te bepalen waarden.

Het daadwerkelijke onderzoek wordt uiteen gezet in twee delen. Na het bepalen van de ontwerpvarianten volgt een verkenning naar de synergie-effecten op basis van het theoretisch kader. Hierna worden in een expertmeeting de ontwerpvarianten voorgelegd aan een aantal vakspecialisten. Een aantal vakspecialisten die niet bij de plenaire bijeenkomst aanwezig konden zijn worden in individuele gesprekken alsnog geraadpleegd. Uiteindelijk leidt het onderzoek tot inzicht in hoe het gebied Bleizo de komst van het multimodaal vervoersknooppunt kan benutten gebruikmakend van het begrip synergie en tot aanbevelingen voor de verdere ontwikkeling van Bleizo. In hoofdstuk vier wordt nader ingegaan op de onderzoeksopzet.

1.6 Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk van deze scriptie geeft een inleiding in het onderzoek door de aanleiding, de doelstelling, de vraagstelling en de methode van onderzoek uiteen te zetten.

Het tweede en het derde hoofdstuk vormen het kader waarbinnen het onderzoek wordt uitgevoerd. Hoofdstuk twee gaat in op de casus Bleizo en schetst hiermee het praktische kader van het onderzoek. De deelvraag 'Wat is het gebied Bleizo?' wordt beantwoord. Het theoretisch kader volgt in

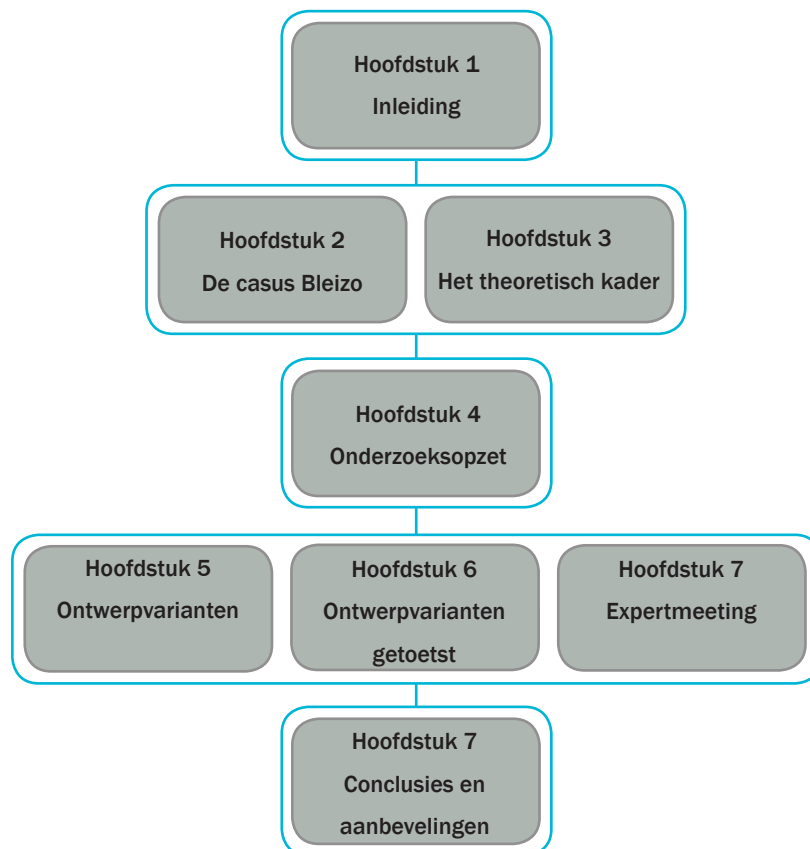
hoofdstuk drie. In het theoretisch kader wordt getracht met behulp van de theorie de vraagstelling te beantwoorden en worden de diverse begrippen nader toegelicht.

Het vierde hoofdstuk gaat in op de onderzoeksopzet van de scriptie. In dit hoofdstuk worden de criteria waaraan de ontwerpvarianten worden onderworpen uiteengezet.

De hoofdstukken vijf en zes gaan over de ontwerpvarianten voor het gebied Bleizo. In hoofdstuk vijf wordt tot de ontwerpvarianten gekomen vanuit de kansen en aanknopingspunten uit de omgeving en met in acht name van de (on) mogelijkheden vanuit het gebied. In hoofdstuk zes worden de ontwerpvarianten getoetst op hun synergie-effecten aan de hand van de eerder bepaalde criteria.

De expertmeeting in hoofdstuk zeven beschrijft de opzet, de uitvoering en de bevindingen van de bijeenkomst. De conclusies en aanbevelingen volgen in hoofdstuk acht.

Schematisch leidt dit tot de volgende opzet:



Figuur 2: Opzet hoofdstukindeling

Hoofdstuk 2. De casus Bleizo

“Bleizo heeft een belangrijke, onderscheidende kernkwaliteit: een uitzonderlijk goed ontsloten gebied met een centrale ligging. Dat maakt het gebied bijzonder aantrekkelijk voor vestiging van velerlei bedrijvigheid.” (Ewald van Vliet, voorzitter Algemeen Bestuur GR Bleizo)

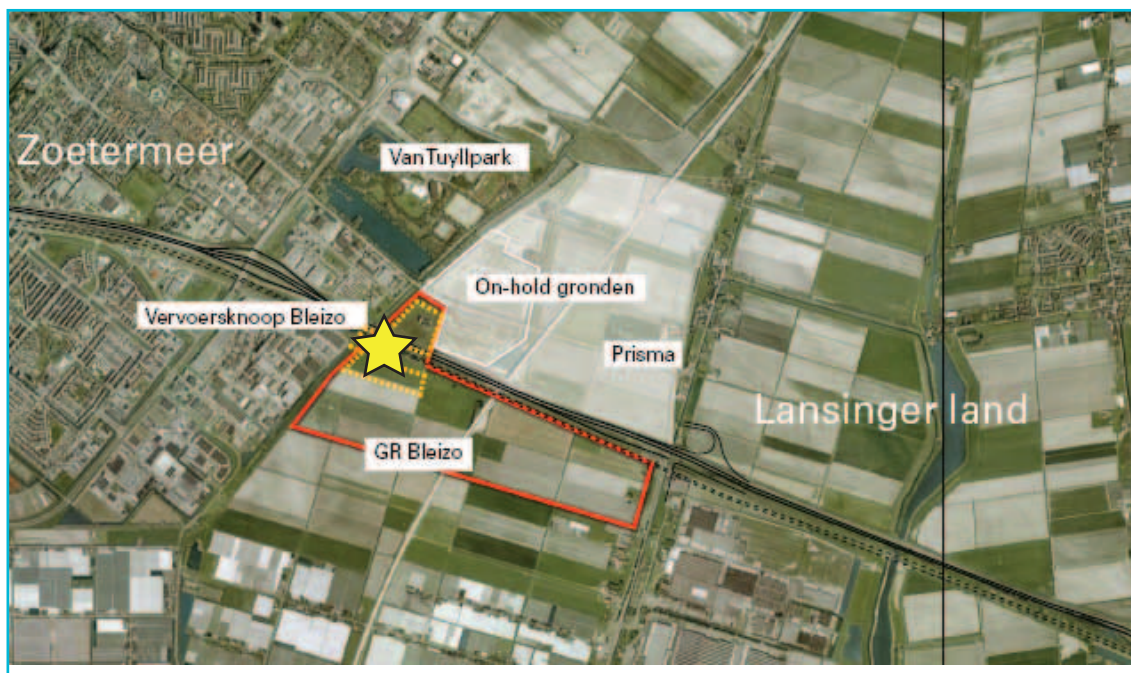
2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komt de geschiedenis van Bleizo tot nu toe aan bod, worden de context van het gebied beschreven en de belemmeringen in kaart gebracht. Hieruit blijkt dat wonen niet mogelijk is in het gebied. Nadat de actoren uiteen gezet zijn wordt ingegaan op het station Bleizo en de stand van zaken tot aan de zomer 2010. Inmiddels zijn er al enkele ontwikkelingen in gang gezet. Het rekenmodel van de NS wordt toegelicht waarna een conclusie volgt.

2.2 De geschiedenis van Bleizo

De ideeën over Bleizo gaan terug tot eind jaren negentig. In de toekomstvisie van de gemeente Zoetermeer werd toen al gesproken over het doortrekken van de lightrailverbinding Oosterheem naar de NS lijn Den Haag - Gouda. Zoetermeer handelde door privaatrechtelijk circa 80 hectare akkerland ten zuiden van de A12 te kopen op het grondgebied van de toenmalige gemeente Bleiswijk. De gemeente Bleiswijk gaf het gebied de bestemming agro-gelieerd bedrijventerrein met als naam Hoefweg Zuid.

In 2002 is gestart met de eerste stappen in de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de A12 tot modern gemengd bedrijventerrein. Dit gebied heette destijds Hoefweg Noord maar sinds enkele jaren heet het Bedrijvenpark Prisma. Het bedrijvenpark is voor ruim 25% verkocht aan ondernemers door de drie ontwikkelende partijen. Maasstede, ASR en het Bedrijvenschap Hoefweg werken samen in een CV-BV constructie. Het bedrijvenschap Hoefweg werd opgericht als een gemeenschappelijke regeling tussen de gemeente Zoetermeer en de gemeente Bleiswijk. Zoetermeer heeft belang bij een goede ontwikkeling van Bedrijvenpark Prisma omdat het zelf weinig ruimte meer heeft voor bedrijven. Het is tot aan de oostelijke gemeentegrens volgebouwd. De toenmalige kleine gemeente Bleiswijk had minder expertise in het ontwikkelen van grootschalige bedrijventerreinen en aanvaardde de hulp van Zoetermeer. Prisma is circa 135 hectare groot waarvan circa 85 hectare uitgeefbaar is (www.bedrijvenparkprisma.nl).



Figuur 3: Het gebied Bleizo is rood weergeven, de stationslocatie is aangeduid met de gele ster.

De relatie tussen de twee gemeenten was in het verleden niet optimaal maar er werd wel samengewerkt. Zo heeft men in 2004 het project Bleizo aangemeld als pilotproject voor het concept Stedenbaan, waarover in paragraaf 2.5 meer (BOG magazine, 2009: 12-13).

Toen op 1 januari 2007 Lansingerland ontstond uit een fusie tussen de voormalige gemeenten Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk werd een gezamenlijke ontwikkeling van Bleizo echt weer bespreekbaar. De raden hebben zich in 2007 positief uitgesproken voor de komst van het station Bleizo en de ontwikkeling van het gebied eromheen op basis van de visie 'Landschap als Podium'. In deze visie is het "de ambitie de stationsomgeving met de twee kanten van de A12 op natuurlijke wijze te verbinden en een kwalitatief hoogwaardige omgeving te creëren" (gemeenten Lansingerland en Zoetermeer 2007:32). De visie gaat uit van een ontwikkeling van het gebied in de context van de ruimere omgeving. De groen- en waterstructuur wordt versterkt in een ruimer gebied dan alleen het plangebied in combinatie met een betere ontsluiting van het gebied met de auto, de fiets en het openbaar vervoer. De visie, die in dit stadium slechts globaal tot in detail door te rekenen was, heeft geleid tot de verdere ontwikkeling van Bleizo.



Figuur 4: Visie Landschap als podium (gemeente Lansingerland en Zoetermeer 2008)

Op 1 februari 2008 tekenden de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer de bestuursovereenkomst Bleizo. Hierin spraken de gemeente af op gelijkwaardige voet te werken aan de ontwikkeling van het Bleizo gebied en de ontwikkeling van het station Bleizo. In augustus 2008 is de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Bleizo opgericht. De GR Bleizo is een zelfstandig rechtspersoon en heeft tot doel het station Bleizo mogelijk te maken en het gebied Bleizo te ontwikkelen. Zoetermeer heeft de voormalig aangekochte gronden van Hoefweg Zuid ingebracht in de GR Bleizo. Vanaf dat moment is er met veel energie en groeiend onderling vertrouwen gewerkt aan de ontwikkeling van het gebied. Dit behelst inmiddels:

- het voormalig bedrijventerrein Hoefweg Zuid ten zuiden van de A12;
- ten noorden van de A12 de voormalige Tennet schakelstation locatie;
- ten noorden van de A12 een hoek van bedrijvenpark Prisma van 27 hectare. De uitgifte van dit deel van Prisma is ten behoeve van de komst van station Bleizo 'on-hold' gezet zodat het betrokken kan worden bij de gebiedsontwikkeling Bleizo (zie figuur 3).

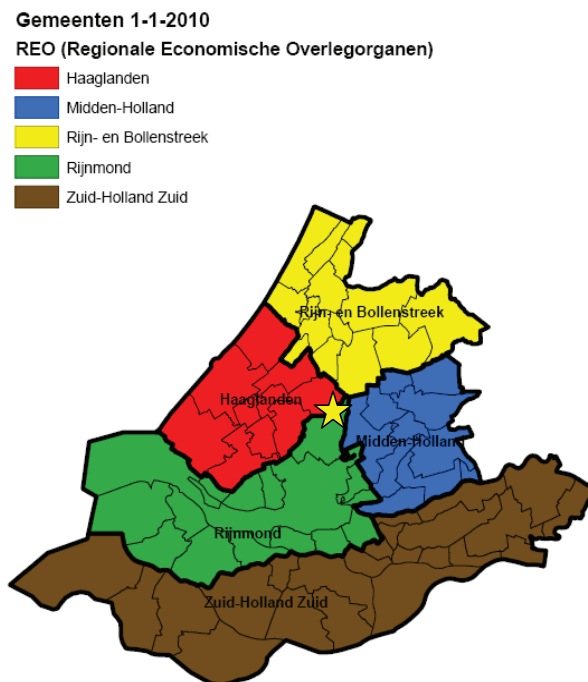
Het algemeen bestuur van de GR Bleizo stelde een programmadirecteur aan om de projectorganisatie Bleizo samen te stellen. De projectorganisatie verwerft de benodigde gronden, stelt de benodigde visies op, zet het gebied in de markt en realiseert ten slotte de aanleg van het openbaar gebied en de infrastructuur zodat de gronden kunnen worden uitgegeven. Naast de vele technische studies over de (on)mogelijkheden van de komst van de infrastructuur en het station is inmiddels het Concept Masterplan Bleizo opgesteld. Buck Consultants International (BCI) heeft een globaal marktonderzoek uitgevoerd waarvan de resultaten als input hebben gediend voor het concept masterplan. In paragraaf 5.2.3 wordt hier uitgebreid op ingegaan. In het kort, er is naar markt voor Bleizo op het gebied van modern gemengde bedrijvigheid maar de kantorenmarkt is niet zo goed.

2.3 Context van het gebied

2.3.1 De bestuurlijke context

Het gebied Bleizo valt binnen de gemeentegrenzen van de Zuid-Hollandse gemeente Lansingerland. Deze gemeente maakt deel uit van de Stadsregio Rotterdam en kent een aanzienlijke bouwopgave voortkomend uit de Vinex taakstelling. Voor de Vinex woonden circa 35.000 mensen in de drie kernen van Lansingerland. Inmiddels zijn dit er 53.000 en de gemeente groeit in 2025 tot zo'n 75.000 inwoners. Het gebied Bleizo grenst letterlijk aan het Stadsgewest Haaglanden waartoe de gemeente Zoetermeer behoort.

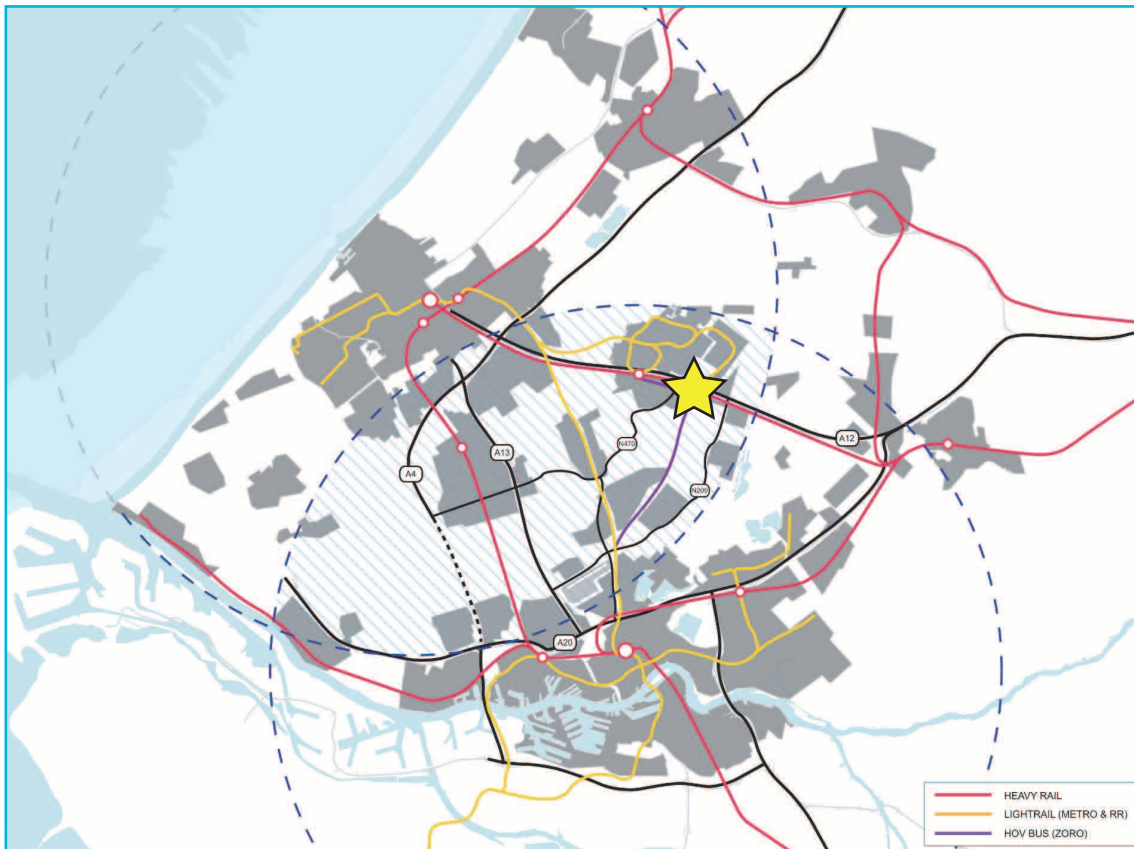
Zoetermeer is in 1962 aangewezen als groeikern. De nieuwe stad kent een ruime opzet met veel groen met een voor in die tijd voor Nederland uniek openbaar vervoersysteem, de Zoetermeerlijn. Deze lijn is inmiddels een lightrailstelsel waarmee de wijken onderling verbonden zijn. Rondom elk station zijn voorzieningen voor de wijken ontstaan. Inmiddels heeft Zoetermeer ruim 120.000 inwoners. De wijk die via de Randstadrail ontsloten gaat worden op de NS lijn Den Haag - Gouda is de nieuwe wijk Oosterheem. Uiteindelijk zullen hier zo'n 24.000 mensen wonen (www.oosterheem.org).



Figuur 3: Overzicht bestuurlijke regio's Zuid Holland. De gele ster is het gebied Bleizo. (Bron: <http://pzh.eyelocus.com>)

Gezien het feit dat Bleizo een ontwikkeling op het grensvlak van deze twee regio's en de twee gemeenten is, komt de ontwikkeling gezamenlijk tot stand. De Stadsregio Rotterdam werkt nauw samen met het Stadsgewest Haaglanden omdat het gebied zich met name in de economische invloedssfeer van Haaglanden bevindt. Een aardige bijkomstigheid is dat een deel van de perrons van het station Bleizo op grondgebied van de gemeente Zoetermeer en dus daadwerkelijk in Haaglanden komt te liggen.

De relaties met de Rijn en Bollenstreek en Midden Holland zijn wat minder intensief doordat het landelijk gebied van deze regio's grenst aan de gemeente Lansingerland. Op het gebied van recreatie, glastuinbouw en de Greenport wordt echter goed samengewerkt. De toekomstige ontwikkelingen in de nieuwe gemeente Zuidplas zijn interessant voor Bleizo maar de ontwikkelingen verlopen vooralsnog niet voortvarend.



Figuur 6: Bleizo in de context van het stedelijk gebied in de Zuidvleugel in relatie tot Lansingerland. De gele ster is Bleizo, de cirkels zijn de daily urban systems van Den Haag en Rotterdam.

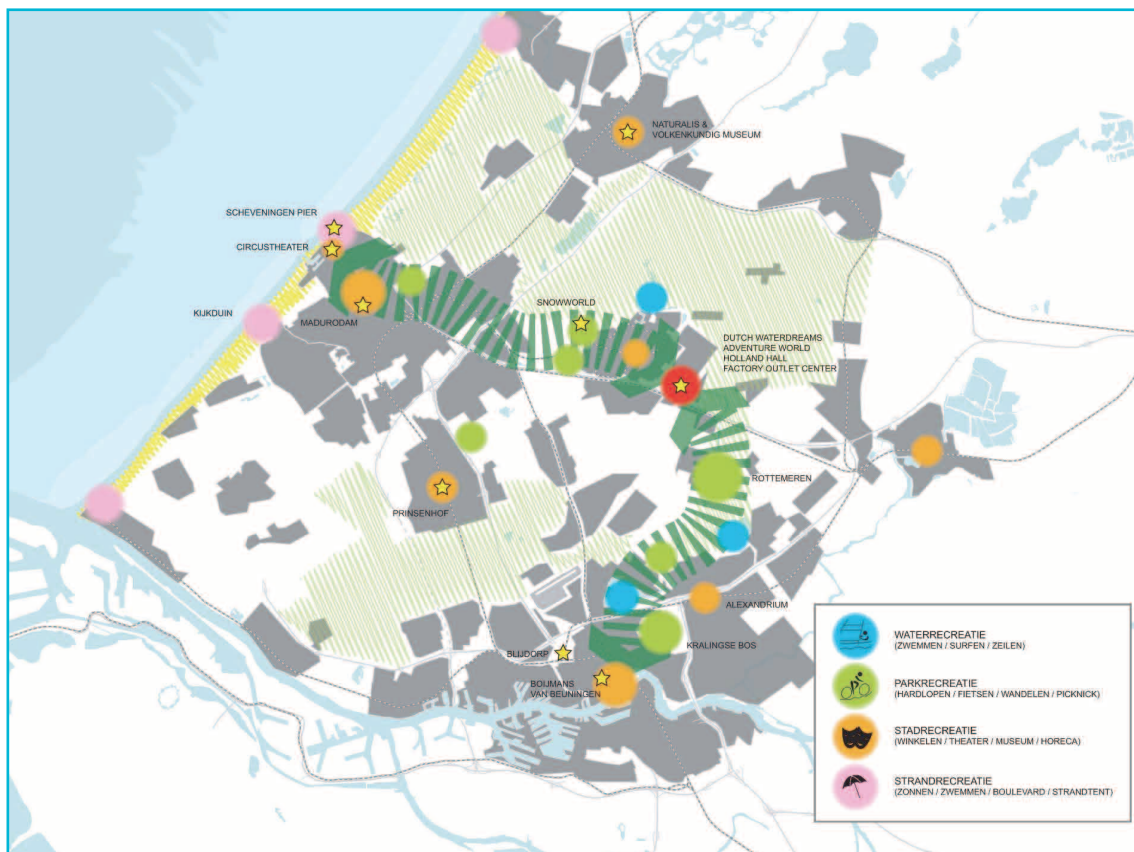
De samenwerking tussen de betrokken partijen heeft ervoor gezorgd dat er (financieel) draagvlak is voor het knooppunt vanuit de provincie, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Stadsregio Rotterdam, het Stadsgewest Haaglanden, de beide gemeenten en NS Poort en Prorail.

2.3.2 Economische context

Zoetermeer positioneert zich economisch gezien op twee manieren. Allereerst als ICT-stad. “De plan-

nen van de gemeente met ICT zijn vastgelegd in het programma Zoetermeer ICT-stad. Dit programma concentreert zich op ICT-projecten op het gebied van zorg, onderwijs, bedrijfsleven, samenleving en infrastructuur". Maar ook als leurestad waarbij het Beleidskader Leisure aangeeft dat "...leisure bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van de stad om te wonen, werken en recreëren" (www.zoetermeer.nl). Dit laatste is met de 'Big Five', Dutch Water Dreams, Silverdome, Burggolf, Ayers Rock en Snowworld succesvol gebleken. Het helpt om het imago van Zoetermeer te verbeteren en het biedt voorzieningen en werkgelegenheid aan de inwoners. Dit strookt met de bevindingen van Metz (2002: 100 - 103) dat leisure fungeert als economische drager, sociaal bindmiddel en identiteitsverschaffer.

In de visie van het Stadsgebied Haaglanden kent de Zuidvleugel een zogenaamde leisure-as die van Scheveningen via Madurodam, Drievliet, de binnenstad en het ADO stadion naar de leisure voorzieningen in Zoetermeer loopt. De as eindigt in het Van Tuylpark maar kan via de extensieve recre-

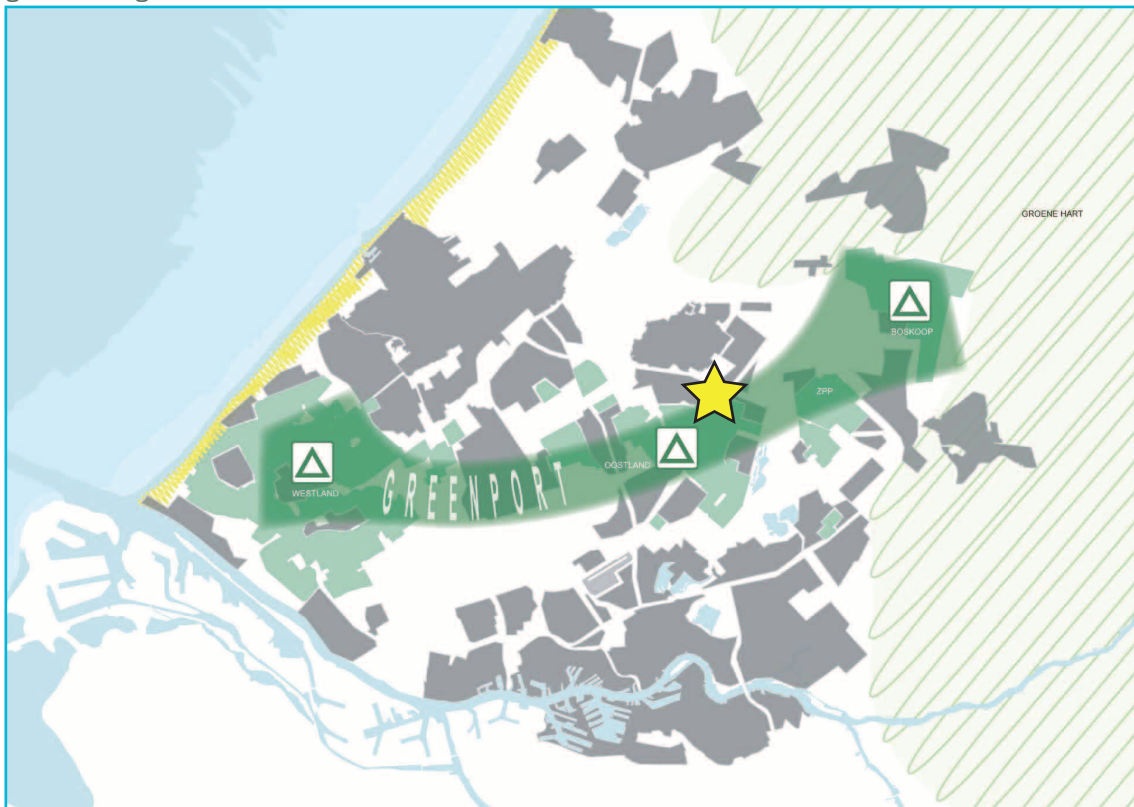


Figuur 7: Leisure as van de Zuidvleugel geeft Bleizo, met de gele ster aangeduid, een goede positie op deze as.

atiemogelijkheden van het Rottmerengebied richting Rotterdam doorgezet worden. Bleizo grenst aan het Van Tuylpark dat momenteel een tweetal grote attracties kent, Dutch Water Dreams, een Olympische wildwater kanobaan baan, en Silverdome, een grote indoor schaatsbaan waarvoor uitbreidingsplannen bestaan. Daarnaast zijn er plannen voor een duikput van circa 40 meter diep met de naam Scuba Dome, Adventure Island, een klim en klauter paradijs in de open lucht, en Holland Hall, een groot evenementen complex. Het bezoekers potentieel van al deze func-

ties bij elkaar is enorm. Of het allemaal doorgaat moet nog blijken.

Het economische speerpunt van Lansingerland is de glastuinbouw. Het gebied is de afgelopen decennia versterkt door tuinders uit het Westland die geen uitbreidingsmogelijkheden in het eigen gebied kenden en zich verplaatsten naar het Oostland (Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp) waar nog wel ruimte is. Samen met het Westland vormt de regio één van de vijf greenports van Nederland, de Greenport Westland–Oostland. Het is één van de meest innovatieve regio's ter wereld op het gebied van glastuinbouw.



Figuur 8: Bleizo ligt centraal tussen de Greenports Westland Oostland en Boskoop

Greenports zijn gebieden waar een concentratie is van bedrijven die met elkaar verbonden zijn. De vijf greenports zijn Aalsmeer, Westland–Oostland, Venlo, Duin en Bollenstreek en Boskoop (Greenport Nederland, 2008: 7). De greenports zijn ook sterk met de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven verbonden. De greenport behelst de hele keten: productie, verwerking, transport maar ook laboratoria, kennisinstellingen en toelevering. Binnen de Greenports vindt een intensieve uitwisseling van kennis plaats. De (inter)nationale belangstelling voor efficiënte voedsel- en sierteeltproductie is groot door de immer toenemende wereldbevolking. De sector opteert actief voor de titel Mainport om de belangen veilig te stellen en op het hoogste niveau mee te kunnen praten. Europees gezien profileert Greenport Nederland zich

Economisch belang van het tuinbouwcluster:

- exportwaarde € 14 miljard
- productiewaarde € 7 miljard
- cluster is goed voor 24% van het overschot op de betalingsbalans
- meer dan 260.000 directe en indirecte arbeidsplaatsen
- aandeel sierteelt in wereldhandel 60%
- aandeel bollen in wereldhandel 90%
- additionele omzet veredelingsbedrijven: € 2,5 miljard

als kenniscluster en exporteur van Europese kennis en technologie (Greenport Nederland, 2010: 10). Het gebied Bleizo grenst aan de zuidkant aan bijna 1.000 hectare glastuinbouw waar de meest moderne complexen ter wereld staan op het gebied van aardwarmte, duurzaamheid en teelttechnieken. De R&D die bij de hele sector hoort bevindt zich of in de kassen zelf maar ook in gesloten complexen grenzen aan Bleizo zoals het proefstation van de Wageningen Universiteit & Research Center in Bleiswijk en het Improvement Center waar in 11 gesloten onderzoeksafdelingen van 1.000 m² onder perfect te controleren omstandigheden delen van teeltprocessen getest worden (www.improvementcenter.com). LTO groeiservice verricht onderzoek op praktische toepasbaarheid van biologische warmtekrachtkoppelingen en teelttechnieken en bevindt zich op het veilingterrein. De belangenorganisatie Het Productschap Tuinbouw heeft zijn kantoor in Zoetermeer.

2.3.3 Het gebied Bleizo

Het gebied Bleizo ligt in het 'daily urban system' van de Haagse regio en van de Rotterdamse regio. Rotterdam – The Hague Airport ligt op twaalf autominuten afstand en de steden zijn binnen twintig minuten te bereiken. Bleizo zelf grenst aan een groot aantal bedrijfslocaties.

In figuur 9 is te zien dat Bleizo in het noorden wordt begrensd door bedrijvenpark Prisma en het Van Tuyllpark. In het oosten grenst het gebied Bleizo aan de bloemen veiling van Flora Holland en de planten veiling van Greenparc op het bedrijventerrein Klappolder. In het zuiden wordt het begrensd door de glastuinbouw van Lansingerland en in het westen door de Zoetermeerse bedrijventerreinen Brinkhage en Lansinghage.

De eerste woningen bevinden zich op ruim een kilometer afstand van de plek waar het station gepland is. In het noorden bevindt zich echter wel de nieuwe vinexwijk Oosterheem vanwaar de Oosterheem lightrailverbinding naar het zuiden gaat om aan te sluiten op de spoorlijn. De wijk grenst aan



Figuur 9: Het gebied Bleizo en de directe omgeving. Station Bleizo is aangegeven met de gele ster.

het Groene Hart.

Het gebied wordt in oost-west-richting doorsneden door een spoorlijn en de A12. Parallel hieraan ligt de nodige ondergrondse infrastructuur waaronder defensieleidingen, een co2-leiding en een hoofdwaterleiding. In noord-zuid-richting wordt het plangebied doorsneden door de HSL die zich op verhoogd maaiveld bevindt waardoor er onder de snelheidslijn door gereden kan worden.

Aan de noordzijde van de A12 bevindt zich een Tennet schakelstation dat momenteel verplaatst wordt omdat het precies op de plek ligt waar het toekomstig station Bleizo moet komen. Het nieuwe Tennet station is in aanbouw en bevindt zich aan de zuidzijde van de A12, ten oosten van de HSL lijn. Het schakelstation is een essentiële schakel in de stroomvoorziening van de Randstad en verbindt de Noordring, tussen Beverwijk en Zoetermeer, met de Zuidring, tussen Zoetermeer en Wateringen (Lan-Z,2010: 23).

In het oosten wordt het gebied begrenst door de provinciale weg de N209 die over de A12 loopt en een op- en afrit aan de A12 heeft. Ten westen van Bleizo ligt de provinciale N470 die ook over de A12 gaat tevens een op- en afrit aan de A12 kent.

2.3.4 Belemmeringen

Het bijzondere aan de casus Bleizo is dat wonen niet mogelijk is in het gebied. De aanwezige bedrijvigheid op de omliggende bedrijventerreinen kent redelijke zware milieuhindercategorieën. Dit komt door de grootte van de bedrijven, de hoeveelheid vervoersbewegingen, fijnstof, de producten die zij behandelen of opslaan en de geur- en geluidhinder. Op het aangrenzende bedrijvenpark Prisma kunnen bedrijven komen tot en met milieuhindercategorie 4.2 hetgeen leidt tot normafstanden van 300 meter tot woningen van derden.

De bovengrondse infrastructuur zoals de A12, de N209, de HSL, de spoorlijn maar ook de hoogspanningkabels kennen bepaalde zoneringen die de komst van gevoelige objecten, zoals woningen, verhinderen. De ondergrondse infrastructuur met co2-leidingen en defensieleidingen kennen ook elk hun contouren en risicoafstanden. Figuur 10 toont de milieutechnische belemmeringen waarbij geldt dat hoe donkerder de kleur hoe groter de belemmeringen.

Alle belemmeringen bij elkaar hebben ertoe geleid dat de mogelijkheden om permanent te wonen in het gebied Bleizo met de huidige wet- en regelgeving is uitgesloten. Tijdelijk verblijven is aan andere wet- en regelgeving geboden en daardoor dus wel mogelijk in het gebied.



Figuur 10: Milieutechnische belemmeringen in het gebied Bleizo, Smits J. (2010) op basis van RIVM e.a. (www.politiekactief.net) De gele ster is station Bleizo.

2.4 Actoren


Bij gebiedsontwikkeling zijn veel actoren met uiteenlopende belangen betrokken hetgeen vaak één van de oorzaken van de complexiteit ervan is. Daarnaast zijn ook bevoegdheden verdeeld over meerdere bestuurslagen zoals het Rijk, de provincies en gemeenten. Het Rijk komt met landelijke nota's op hoofdlijnen. Op basis hiervan stellen provincies hun structuurvisies op. De gemeentelijke structuurvisies detailleren de ruimtelijke invulling voor hun desbetreffende grondgebied en uiteindelijk wordt het beleid vertaald in gemeentelijke bestemmingsplannen. De structuurvisie van de Provincie Zuid-Holland geeft aan dat het gebied Bleizo bedoeld is "voor een combinatie van innovatieve en kennisintensieve werkfuncties gerelateerd aan de greenportactiviteiten in Lansingerland, de in Zoetermeer gevestigde werkfuncties en leisure. Deze nieuwbouw vervangt verouderde kantorenvorraad in Zoetermeer, gaat gepaard met het schrappen van planologische voorraad aan kantoren en draagt daarmee bij aan de beoogde kwaliteitsverbetering in het kantorenaanbod" (Provincie Zuid-Holland, 2010: 52). In de structuurvisie van Lansingerland staat Bleizo ook opgenomen. Het vigerende bestemmingsplan staat alleen agro-gelieerde bedrijvigheid toe en moet voor de ontwikkeling van het gebied en het station Bleizo nog worden herzien.

Naast deze drie bestuurslagen bestaan de zogenaamde stadsregio's. Dit zijn samenwerkingsverbanden van diverse gemeenten in de regio met bij wet vastgestelde taken en bevoegdheden. De stadsregio's houden zich met name bezig met gemeenteoverschrijdende werkzaamheden zoals openbaar vervoer, verkeer en vervoer, jeugdzorg, verstedelijking en groen (www.stadsregio.info). Stadsregio's hebben de verantwoordelijkheid om regionaal economische ontwikkelingsvisies op te stellen maar hebben nauwelijks bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen. Op het gebied van openbaar vervoer is de stadsregio echter de vervoersautoriteit; ze besteden het openbaar

vervoer aan. Het betreft met name de busdiensten en soms enkele regionale treindiensten. Het Rijk draagt zorg voor het hoofdrailnet. Gemeenten hebben geen directe bevoegdheden met betrekking tot openbaar vervoer. (Lastdrager - Van der Woude e.a., 2008: 7). Een nauwe samenwerking op de grensgebieden van de stadsregio's is hiermee van groot belang.

De weginfrastructuur kent ook meerdere verantwoordelijken. De gemeente is verantwoordelijk voor de lokale wegen, de provincie voor de provinciale wegen het Rijk (Rijkswaterstaat) voor de rijks- wegen. Een station kent in de regel de actoren Prorail, NS en desbetreffende gemeente. Bij een regulier knooppunt zijn dus vele actoren betrokken met verschillende wettelijke bevoegdheden en financieringsmogelijkheden. Onderstaande tabel geeft beknopt aan dat de bevoegdheden en financiering van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling bij verschillende partijen liggen.

Bleizo is opgenomen in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en transport) als lopende planstudie. Via het MIRT worden de bijdragen van het Rijk geregeld. Ook kunnen Europese gelden via het MIRT worden aangewend (MIRT 2010: 186). De interdepartementale bundeling van investeringen gebeurt in nauwe samenwerking met de regio's, de markt en maatschappelijke organisaties en kent dus ook meerdere actoren met meerdere belangen.



	Projectontwikkeling	Ruimte ontwikkeling	Infrastructuur
Spelers	Private partijen	Gemeente, Provincies	Rijk (Vrom, EZ, V&W)
Mandaat	Zelfrealisatie principe	Betemmingsplannen, inpassingsplannen, veel zeggenschap op basis van Wro	Kabinetsbeleid: Nota Ruimte, NoMo, decentralisatie
Financiering	Eigen vermogen Vreemd vermogen	Gemeentefonds Grondexploitatie	Rijksbegroting, MIRT, BDU
Kenmerk	Gericht op eigen Netto Contante Waarde	Projecten met weinig terugverdienmogelijkheid Mix van private en publieke belangen	Projecten van maatschappelijk belang die niet binnen norm van projectfinanciering passen

Tabel 1: Bestuurlijke bevoegdheden en rolverdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening (Lastdrager - Van der Woude e.a., 2008: 7)

Het Stadsgebied Haaglanden investeert 40 miljoen euro in het doortrekken van de verlengde Oosterheemlijn (www.ikcro.nl) en de Stadsregio Rotterdam neemt de Zoetermeer-Rotterdam busdienst, de zogenaamde ZoRo-lijn grotendeels voor zijn rekening.

De actoren voor de ontwikkeling van Bleizo worden in de onderstaande tabellen uiteengezet in primaire en secundaire stakeholders waarbij hun belang en houding ten opzichte van Bleizo wordt weergegeven.

Primaire Stakeholders	Belang	Houding
Gemeenteraad Zoetermeer	Verbetering bereikbaarheid Zoetermeer en impuls werkgelegenheid; imago leisure stad	Positief
Gemeenteraad Lansingerland	Idem als Zoetermeer; imago internationale en innovatieve greenport gemeente	Positief
Provincie Zuid-Holland	Bijdrage Bleizo aan Stedenbaan ivm bereikbaarheid regio en bijdrage aan OV	Positief op vervoerknoop, Neutraal op regionale economische programma
Stadsgebied Haaglanden	Idem als PZH, plus Verbeteren regio P&R's Versterken Prisma via ontsluiting door Bleizo	Positief vervoerknoop Neutraal op regionale economische programma
Stadsregio Rotterdam	Busontsluiting Bleizo (ZoRo-lijn)	Neutraal tot positief Financiering busbanen ZoRo, medefinanciering station, fietspaden/brug en P+R
Ministerie V&W	Minister: Bleizo als voorbeeld van multimodale vervoersknoop	Positief
NS Reizigers	Toename reizigersaanbod	Neutraal, heeft nog geen bedieningsgarantie afgegeven
Prorail	Planstudie Bleizo	Positief, is wel bevreesd voor effect van Bleizo op Intercity-verbinding Utrecht – Den Haag

Tabel 2: Primaire stakeholders Bleizo

Secundaire Stakeholders	Belang	Houding
Tweede Kamer (coalitiepartijen)	Nieuw station Bleizo	Positief / neutraal
Tweede Kamer (oppositiepartijen)	Niet bekend	Neutraal
Ministerie EZ	Stimuleren regionale werkgelegenheid	Neutraal
Ministerie VROM	Realisering duurzame OV-knoop, meervoudig ruimtegebruik	Neutraal
KvK Haaglanden	Economische ontwikkeling en ruimte voor bedrijvigheid	Positief
RVOZ – ondernemersvereniging Zoetermeer	Ruimte voor groeiende starters Greenport Westland-Oostland	Positief
Ondernemend 3b – ondernemersvereniging Lansingerland	Ruimte voor bedrijvigheid	Positief / neutraal
VNO NCW Oostland	Ruimte voor bedrijvigheid Greenport Oostland	Positief
HTM	Tijdig doortrekken VOHL	Positief
Connexxion	Exploitatie ZoRolijn	Neutraal
Veolia	Exploitatie interliner Den Haag – Gouda	Neutraal
Fietsersbond	Realisering fietsvoorzieningen	Positief
Bouwend Nederland	Elco brinkman is voorzitter stuurgroep Bleizo	Positief
TenneT	Borgen overeenstemming verplaatsing	Positief / neutraal
Marktpartijen / ontwikkelaars Eindgebruikers, ondernemers Beleggers	Waardevast vastgoed	Neutraal
Nabij gevestigde ondernemers	Goede bereikbaarheid / voorzieningen	Neutraal / bereikbaarheid moet goed blijven

Tabel 3: Secundaire stakeholders Bleizo

Wat opvalt in beide schema's is dat er geen actoren zijn die negatief tegenover de komst van Bleizo staan.

2.5 Het station Bleizo

Het station Bleizo is een stedenbaanstation. Volgens programmadirecteur Lodewijk Lacroix (presentatie 2009) richt Stedenbaan zich op “...het beter benutten en versterken van bestaande steden en dorpen en bestaande infrastructuur van het hoofdrailnet van de Zuidvleugel door het in samenhang realiseren van:

- *meer woningen, kantoren en voorzieningen in invloedgebieden van NS stations;*
- *betere en meer sprintertreinen op bestaand spoor en een aantal nieuwe stations;*
- *betere ketenmobiliteit fiets, P+R en informatievoorziening;*
- *meer kwaliteit en veiligheid op en rond stationslocaties.”*

Het concept Stedenbaan heeft als doel de treinen op het bestaande spoor een dusdanige frequentie te geven dat er iedere tien minuten een sprintertrein rijdt en men dus geen spoorboekje meer nodig heeft (www.stedenbaan.nl).

Om iedere tien minuten een trein te laten stoppen op Bleizo en de Randstadrail aan te laten sluiten op de spoorlijn Den Haag – Gouda komt op maaiveld een NS station waarboven de Verlengde Oost-erheemlijn stopt. De Randstadrail halte komt op negen meter hoogte vanaf het noorden over de A12 heen en de twee stations worden met liften en trappen met elkaar verbonden. Diverse regionale busdiensten en Interliners, de lijnen 177, 173, 74 en 380 - 383 (Goudappel Coffeng; 2009: 42), krijgen een halte op het knooppunt. De ZoRo-lijn, doet Bleizo ook aan om vanaf daar richting Rotterdam te gaan. De kans bestaat dat dit een rechtstreekse lightrailverbinding wordt. Er wordt gestart met een busverbinding die van Bleizo aantakt op de Randstadrail bij Station Rodenrijs in Berkel en Rodenrijs vanwaar de lightrailverbinding naar Rotterdam Centraal Station (CS) gaat.

Voor de inwoners uit de omgeving worden 700 Park en Ride (P+R) plaatsen gecreëerd met een aantal fietsenstallingen. Met een fiets- en voetgangersoversteek over de A12 om voor- en natransport te faciliteren wordt tevens een langgekoesterde wens van de Fietzersbond in vervulling gebracht om de barrière A12 en spoorlijn op meerdere plaatsen te doorbreken.

Het station Bleizo is met de auto te bereiken van de afslag 8 Bleiswijk (N209) en vanaf de afslag 7 Zoetermeer (N470) vanaf de A12. Op het nieuwe knooppunt komen veel verbindingen bij elkaar waarbij naar de toekomst toe in het ontwerp rekening wordt gehouden met de mogelijkheid om het spoor uit te breiden naar 4 sporen en de ZoRo buslijn te ‘verrillen’.

2.6 Stand van zaken Bleizo

2.6.1 Start Bleizo

Het organiserend vermogen en het leiderschap is groot met de enthousiaste voorzitter van de GR Bleizo burgemeester Ewald Van Vliet en voorzitter van de stuurgroep Elco Brinkman. De signalen vanuit de NS zijn positief over de komst van het station. Met de investering van Haaglanden in het doortrekken van de verlengde Oosterheemlijn en de verplaatsing van het Tennet schakelstation is een start gemaakt met eerste uitvoerende werkzaamheden.

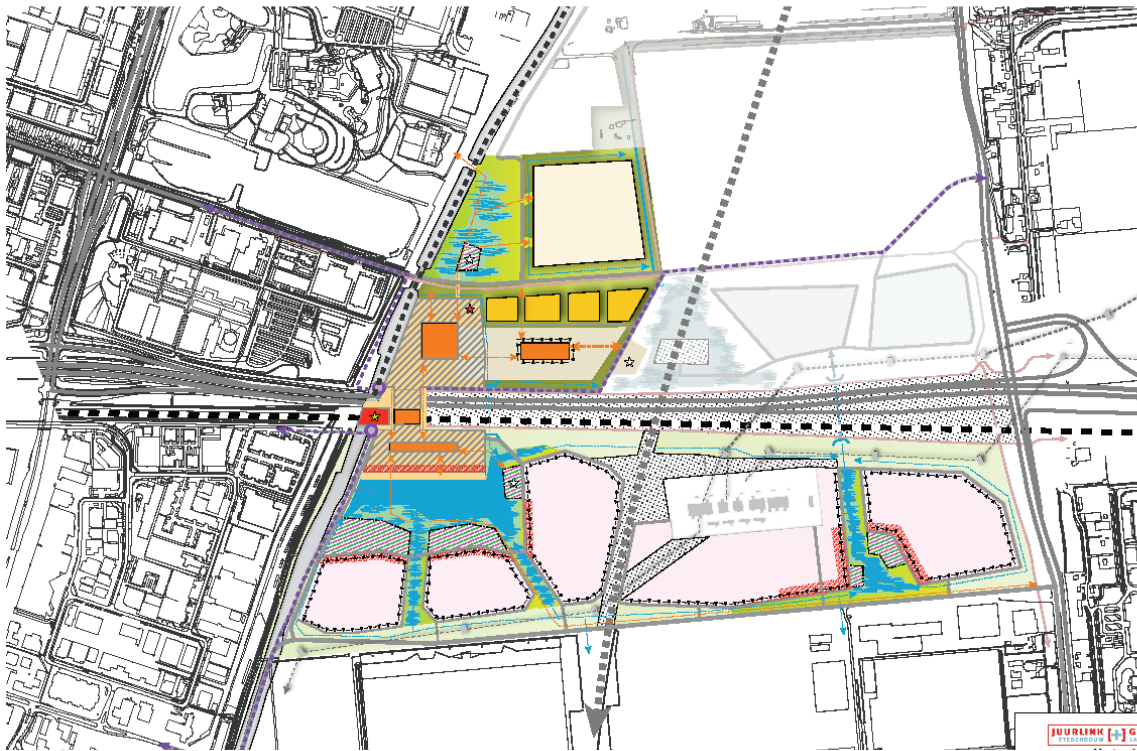
Er wordt onderhandeld met de Prisma Beheer B.V. over de aankoop van de 'on hold' gronden en eind 2010 komt de huidige Tennet locatie beschikbaar.

De projectorganisatie heeft in juli 2010 het Concept Masterplan Bleizo afgerond. Het plan kent een hoogwaardig gemengd bedrijventerrein aan de zuidzijde van het gebied. Direct rondom de knoop is ruimte voor een verdicht programma van 40.000 m² kantoorvloeroppervlak en bij een station behorende functies zoals stationsgebonden detailhandel, horecavoorzieningen en vergaderfaciliteiten. Er zijn twee leisure-initiatieven die voorlopig zijn bedacht ten noorden van het station. Het eerste initiatief is een grootschalig '4 dimensionaal indoor gaming' centrum genaamd Adventure World met circa één miljoen bezoekers per jaar. Het tweede initiatief is een Factory Outlet Center met naar eigen verwachting ook ruim een miljoen bezoekers per jaar. Deze functies worden doelbewust ingepast om de P+R plekken en de parkeerplaatsen van de kantoorwerknemers te benutten buiten kantooruren. Tevens is het reizigerspotentieel van de leisure functies van belang voor de bedieningsgarantie van de NS. De GR Bleizo hoopt eind 2011 begin 2012 de eerste gronduitgifte te kunnen realiseren. Het project bevindt zich ondanks het feit dat er al enkele voorbereidende werkzaamheden worden verricht nog net in de planvormingsfase van de gebiedsontwikkeling.



Afbeelding 1: De eerste paal van de verlengde Oosterheemlijn wordt geslagen op XX 2010 door vlnr: Peter Smit, Ewald van Vliet en Pieter Smit.

De grondexploitatie kent op dit moment een positief eindresultaat. De huidige economische crisis vertraagd echter vele ontwikkelingen in zowel Zoetermeer als in Lansingerland. Eventuele verliezen kunnen lastig gecompenseerd worden met opbrengsten uit andere gebieden. Het uitgiftetempo zal een belangrijke rol spelen in de gebiedsontwikkeling.



Figuur 11: Concept Masterplan Bleizo (GR Bleizo, 2020: 61)

2.6.2 Rekenmodellen vervoerwaarde NS

De NS heeft in 2006 de vervoerwaarde van de inwoners en arbeidsplaatsen voor station Bleizo berekend met het vervoerprognosemodel voor nieuwe stations van ProRail en NS genaamd 'PINO'. In 2010 is dit geupdate aan de hand van de nieuwste inzichten conform het Concept Masterplan Bleizo. Tabel 4 geeft de potentiële vervoerwaarde in een straal van 2,5 kilometer.

Onderdeel	Minimaal		Maximaal	
	In/uit	Wv nieuw	in/uit	wv nieuw
Huidige inwoners & arbeidsplaatsen	1.950	650	2.150	750
pluspost arbeidsplaatsen (min en max variant)	1.200	400	1.300	450
pluspost bezoekers	650	350	1.250	700
pluspost van kleur verschieten	250	100	250	100
pluspost verdichting	350	100	350	150
Busfeeder	200	150	350	300
P+R	0	0	250	50
Totaal	4.600	1.750	5.900	2.500

Tabel 4: Update vervoerwaardeberekening Bleizo op basis van programma concept Masterplan(NS Reizigers, 2010: 4).

Hierbij gelden de volgende opmerkingen:

- De totale potentiële vervoerwaarde wordt ingeschat op: 4.600 tot 5.900 in- en uitstappers, waarvan minimaal 1.750 tot maximaal 2.500 nieuwe in- en uitstappers;
- Rekening houdend met de invulling van het gebied Bleizo conform het concept masterplan, maar zonder de extra opties 'van kleur verschieten' en 'extra verdichten' van de aangrenzende terreinen worden 4.000 tot 5.300 in- en uitstappers geprognosticeerd, waarvan 1.550 tot 2.250 nieuw;
- Alleen station Bleizo, zonder ruimtelijke invulling van het gebied, met de doorgetrokken Oosterheemlijn, busfeeder (reizigers die met de bus worden aangevoerd om verder met de trein te reizen) en P+R, resulteert naar verwachting in 2.150 tot 2.750 in- en uitstappers, waarvan 800 tot 1.100 nieuw. (NS Reizigers, 2010: 4)

Om een bedieningsgarantie te krijgen van de NS heeft Station Bleizo een minimum aantal in- en uitstappers nodig van 1.750 per dag. De opties 'van kleur verschieten' en 'verdichten' in het model van de NS slaan op verwachte transformatie van aangrenzende gebieden en de verwachte toename in arbeidsdichtheid door het verder groeien van bedrijven. Het programma dat is aangegeven is gebaseerd op het concept masterplan; een verdichting rond de knoop met kantoorachtige functies en een hoogwaardig bedrijventerrein op de rest van het gebied. Wanneer naast het huidige aantal inwoners en arbeidsplaatsen binnen een straal van 2,5 kilometer ook de 'plusposten' arbeidsplaatsen, bezoekers, van kleur verschieten, verdichting en de busfeeder en P+R worden gerealiseerd, wordt een bedieningsgarantie afgegeven.

Voor wat betreft de leisurfuncties geeft de NS aan dat het treingebruik afhankelijk is van het moment van bezoek (in relatie tot de filedruk), het aandeel bezoek in gezinsverband, de afstand van vertrekpunt tot bestemming, de vervoermogelijkheden van en naar station en de mate waarin de locatie direct bereikbaar is. De modal split (aandeel reizigers dat met de trein naar een bestemming komt) voor leisure is gesteld op 3-6%. Het aantal treinreizigers dat het gebied Bleizo met zijn ruimtelijke invulling moet opbrengen om een bedieningsgarantie te krijgen is 1.850 tot 2.550 reizigers waarvan 750 tot 1.150 nieuwe reizigers dienen te zijn. Een nieuwe reiziger reist normaliter dus niet met de trein maar dit verandert doordat de bestemming nu goed ontsloten is.

2.7 Conclusie

Toen in 2007 uit een fusie de gemeente Lansingerland ontstond is het reeds bestaande idee om de Oosterheemlijn door te trekken naar de NS Den Haag – Gouda serieus onderzocht. De visie Landschap als Podium heeft de weg vrijgemaakt voor een intensieve samenwerking tussen de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer met als doel de komst van het station Bleizo en de gebiedsontwikkeling Bleizo mogelijk te maken. De GR Bleizo is opgericht en inmiddels is het Concept Masterplan Bleizo ontwikkeld.

Het gebied bevindt zich op de grens tussen beide gemeenten en daarmee ook van de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden. Het grenst aan een aantal bedrijventerreinen, aan het

economische zwaartepunt van Lansingerland, het kassengebied en aan het Van Tuylpark waarin één van de speerpunten van Zoetermeer, de leisure vertegenwoordigd is en nog meer vertegenwoordigd gaat worden. De eerste woningen liggen op circa een kilometer van het toekomstige station en wonen is in het gebied Bleizo niet mogelijk door de aanwezigheid van onder meer de veiligheidscontouren van de A12, de spoorlijn, de aangrenzende bedrijvigheid, de hoogspanningstracés en ondergrondse buisleidingen.

De actoren binnen de gebiedsontwikkeling en stationsontwikkeling staan positief of neutraal tegenover het project dat zich in de planvormingsfase van de gebiedsontwikkeling bevindt. De eerste ontwikkelingen zijn reeds in gang gezet zoals de verplaatsing van het Tennet schakelstation waarmee fysiek ruimte wordt gemaakt voor het station en de aanleg van de Verlengde Oosterheemlijn richting het toekomstige knooppunt. Op het station Bleizo komen meerdere vervoersmodaliteiten bijeen. De NS heeft in berekeningen uiteengezet dat het mogelijk is om de knoop een bedieningsgarantie te geven indien een deel van de vervoerwaarde in het gebied zelf wordt gegenereerd. Het Concept Masterplan Bleizo is opgesteld. In het concept masterplan is rekening gehouden met de kansen die de markt biedt in de vorm van de twee leisure initiatieven, een Factory Outlet Center en Adventure World. Op basis van de hoofdlijnen in dit plan is gebleken dat de benodigde vervoerwaarde voor een bedieningsgarantie van het station aanwezig is.

Hoofdstuk 3 Het theoretisch kader

“Het theoretisch kader geeft weer welk antwoord bestaande theorieën geven op de vraagstelling. Het is geen opsomming van allerlei bestaande theorieën maar een inhoudelijk antwoord op de vraag van de onderzoeker.” (Saskia van Thiel, bestuurskundige)

3.1 Inleiding

Mijn onderzoek richt zich op de vraag hoe het gebied Bleizo, gebruikmakend van het begrip synergie, de komst van een multimodaal vervoersknooppunt kan benutten. Alvorens deze vraag beantwoord kan worden, dienen een aantal begrippen nader beschouwd te worden. In dit hoofdstuk worden de volgende deelvragen beantwoord:

- Wat is een multimodaal vervoersknooppunt?
- Wat is (locatie)synergie?
- Welke theoretische knooppunten modellen zijn er?
- Wat wordt bedoeld met het benutten van de komst van het multimodaal vervoersknooppunt?

Paragraaf 3.2 gaat in op de achtergrond van knooppunten en geeft een definitie van een multimodaal vervoersknooppunt. In paragraaf 3.3 wordt het begrip (locatie)synergie uiteengezet. In paragraaf 3.4 worden een drietal bruikbare theoretische modellen behandeld. De paragraaf hierna gaat in op de op bedrijfslocaties en enkele hiermee samenhangende begrippen zoals functiemenging, clustering en vestigingsplaatsfactoren. Tot slot wordt het begrip strategie uiteengezet om meer inzicht te krijgen in de strategie die Bleizo in de praktijk volgt. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie.

3.2 De achtergrond van het knooppunt

3.2.1 Een korte geschiedenis

Knooppunten zijn niet nieuw. Vanaf het ontstaan van de mensheid heeft de mens zich verspreid over de wereld. Van jager/verzamelaar werd de mens landbouwer en veeteler. Dit legde de basis voor ruilhandel en taakverdeling. Mensen gingen zich vestigen in dorpen en later in steden. Deze nederzettingen stonden al vroeg met elkaar in contact. Dikwijls via rivieren, primitieve paden en later wegen. Door de tijd heen is infrastructuur aangelegd en werden de verbindingen sneller en beter. Op diverse plaatsen ontstonden bij de kruisingen van meerdere verbindingen in dorpen of steden knooppunten. In de loop der tijd zijn de netwerken met een steeds toenemende snelheid intensiever en moderner geworden (McNeill e.a. 2003: 47).

De industriële revolutie heeft de mogelijkheden van de mensheid enorm vergroot en de ontwikkelingen zijn vanaf toen erg snel gegaan. Een goed voorbeeld hiervan is de komst van de trein. In Nederland werd in 1839 de eerste spoorlijn geopend van Amsterdam naar Haarlem. De spoorweg

werd naast het bestaande trekvliet tracé aangelegd (www.spoorweggeschiedenis.nl). Spoorwegen werden in de regel aangelegd langs bestaande (vaar)routes. Vanaf 1860, toen de regering besloot om spoorwegen van staatswege aan te leggen, nam het gebruik van de trein sterk toe. Tot aan 1939 waren er twee private partijen die op het spoor hun diensten aanboden. Nadat tijdens de eerste wereldoorlog en onder druk van de toenemende industrialisatie bleek hoe belangrijk de spoorwegen waren, werden de partijen gefuseerd tot het staatsbedrijf de Nederlandse Spoorwegen (NS). In 1995 is de NS geprivatiseerd.

3.2.2 Multimodale vervoersknooppunten

Diverse wetenschappers en praktijkdeskundigen hebben zich bezig gehouden met de vraag wat een knooppunt nu precies is. Hieronder volgen enkele definities uit de literatuur en uit de Nederlandse planningspraktijk.

De VROM-raad definieert een knoop als volgt: *“Een knoop is een plek waar de gebruiker kan toetreden tot een netwerk of het netwerk kan verlaten. Deze bevinden zich bij afslagen van snelwegen, spoorwegstations en havens van water en luchtwegen”*. Volgens de raad wordt *“het grondgebied binnen een straal van één kilometer rondom de verkeerskundige knoop ... een knooppunt genoemd. In het knooppunt staat de stroomfunctie centraal.”* (VROM-raad, 2009: 12-13). Deze definitie richt zich op zowel de wegen-infrastructuur als de openbaar vervoer-infrastructuur en verbindt een normafstand van een kilometer aan de definitie.

Volgens Wigmans vormen *“vervoersknooppunten de schakels tussen transport- en communicatienetwerken en de omgeving. Deze knooppunten nemen in onze open, verstedelijkte samenleving een bijzondere positie in. Dit zijn immers de plekken waar het potentieel aan menselijke interactie het hoogst is”* (Wigmans e.a, 2004 in Vaessens 2004:7). Wigmans betreft communicatienetwerken in zijn definitie en geeft aan dat deze knooppunten een bijzondere positie innemen door het potentieel aan menselijke interactie.

Peek betreft de netwerkstad in zijn proefschrift over locatiesynergie van binnenstedelijke stationslocaties en geeft aan dat *“Knooppunten in de netwerkstad worden gekenmerkt door een goede bereikbaarheid en de nabijheid van een concentratie aan activiteitenplaatsen”*. (2006, pg 112). Hij borduurt voort op het werk van Bertolini die aangeeft dat knooppunten ‘nodes’ en ‘places’ tegelijkertijd zijn, ‘nodes of networks’ en ‘places in the city’ (1999: 201). Dit wordt in het Nederlands vertaald in knoop- en plaatswaarde. Stationslocaties worden meestal meervoudig gebruikt en in de praktijk blijkt dat op iedere plek de knoop- en plaatswaarde zich op zijn eigen specifieke manier uit. Iedere knoop neemt hierbij weer zijn eigen plek in het netwerk in.

Pol heeft in 2002 de gevolgen van de komst van de hoge snelheidstrein (HST) onderzocht. Hij stelt dat de komst van de HST een momentum creëert om te investeren in het transportknooppunt, de vestigingslocatie, de ruimtelijke kwaliteit en het imago van het knooppunt (Pol, 2002: 176). Op een lager schaalniveau zie ik parallellen met de komst van Bleizo. De komst van het station creëert immers ook een momentum om te investeren met als gevolg economische groei.

De uitvoeringsalliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling heeft de definitie van een multimodaal knooppunt als volgt omschreven: “Multimodaal is goed ontsloten door openbaar vervoer maar ook door de auto! Voorbeelden zijn Sloterdijk, Alexandrium, Amsterdam Bijlmer/Arena. Deze nieuwe centra zijn ontstaan vanuit de vraag naar goede bereikbaarheid met openbaar vervoer maar ook met de auto. De knooppunten liggen niet in de bestaande centra maar zijn multimodale nevencentra”. (UitvoeringsAlliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling, 2010:16).

Wanneer ik de voorgaande definities beschouw volgt hieruit de volgende definitie.

Een multimodaal vervoersknooppunt is een knooppunt waar meerdere vervoersmodaliteiten bijeenkomen, waar de gebruiker kan overstappen op een ander netwerk en waar een groot potentieel aan menselijke interactie ligt. Het fungeert als plaats in het netwerk en als solitaire plaats en heeft een zekere potentie in zich om waarde te creëren. De komst van een nieuw station creëert een momentum voor economische groei.

Voor de vraagstelling in dit onderzoek is het van belang om te realiseren dat de komst van een multimodaal vervoersknooppunt een plek in het netwerk creëert, het een potentieel aan menselijke interactie biedt, het waarde kan creëren en een momentum creëert voor economische groei. Een is meer succesvol wanneer er synergie tussen het multimodaal vervoersknooppunt en het gebied ontstaat. In paragraaf 3.3 wordt hier nader op ingegaan.

3.2.3 Typen stationslocaties

Nu is gedefinieerd wat een multimodaal vervoersknooppunt is, is het interessant om na te gaan welke typologieën stationslocaties onderscheiden worden. De NS hanteert een bepaalde typologie van stationslocaties waarbij een onderscheid wordt gemaakt in de micro- en macrobereikbaarheid. De microbereikbaarheid definieert de afstand van het station ten opzichte van het stadscentrum en de macrobereikbaarheid gaat over de bedieningsstatus van het station.

Ontsluitingskwaliteit	Plaats		
	Centrum	Stadsrand	Periferie
HST / intercity	Type 1 Centraal IC- station grote stad	-	-
(HST) / IC stations / sprinterstations	Type 2 Centraal IC- station in middelgrote stad	Type 3 IC- Voor-stadstation met knoofunctie	-
Sprinterstations	Type 4 Station in kleine stad / dorp	Type 5 Voorstadstation met vertrekfunctie	Type 6 Station in buitengebied bij kleine stad / dorp

Tabel 5: Typologie stationslocaties (Coevering P. van de, e.a., 2009: 6) De gele ster geeft een inschatting van de positie van het toekomstig station Bleizo weer.

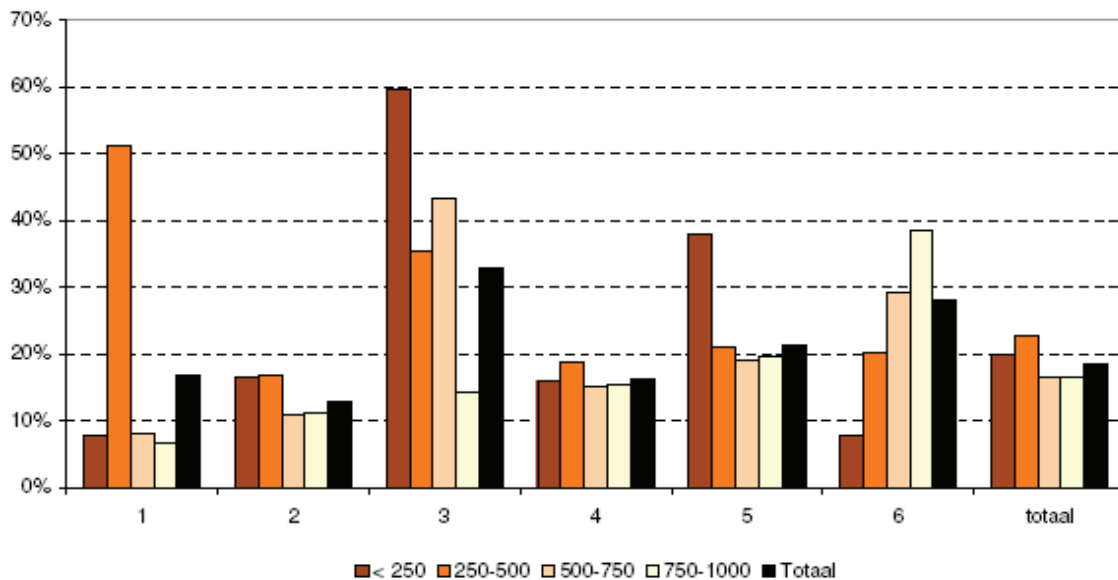
Stationstypen 1 en 2 liggen in de centra van Nederlandse steden. Hier stoppen hogesnelheidstreinen, intercity's en sprinters. Stationstypen 3 en 5 zijn beiden voorstadstations. Het verschil tussen type 3 en 5 is dat bij type 3 meerdere vervoersmodaliteiten bij elkaar komen, waarop overgestapt

kan worden. Type 5 kent alleen een aankomst- en vertrekfunctie. In een kleinere stad of dorp valt de stationslocatie onder type 4 en type 6 is te vinden in het buitengebied. Type 6 heeft met name een ontsluitingsfunctie voor de landelijke regio (ibidem).

De gele ster geeft een inschatting van de positie van Bleizo in de tabel. Het gebied grenst aan de stadsrand te midden van bedrijfslocaties en bevindt zich hiermee in de periferie van Zoetermeer en Bleiswijk. Bleizo valt eigenlijk tussen een type 3, vanwege de knooppuntfunctie en type 6 vanwege de ligging in het buitengebied bij een kleine stad of dorp. De NS heeft aangegeven dat het een sprinterstation wordt. Wanneer de vervoerwaarde van een station hoger wordt kan de NS besluiten dit te veranderen. Zoetermeer heeft getracht het Centraal Station een InterCity status te bezorgen nadat in 2007 de sneltreinen werden vervangen door Intercity's hetgeen niet is gelukt. Nu stoppen er slechts stoptreinen (www.zoetermeerov.nl).

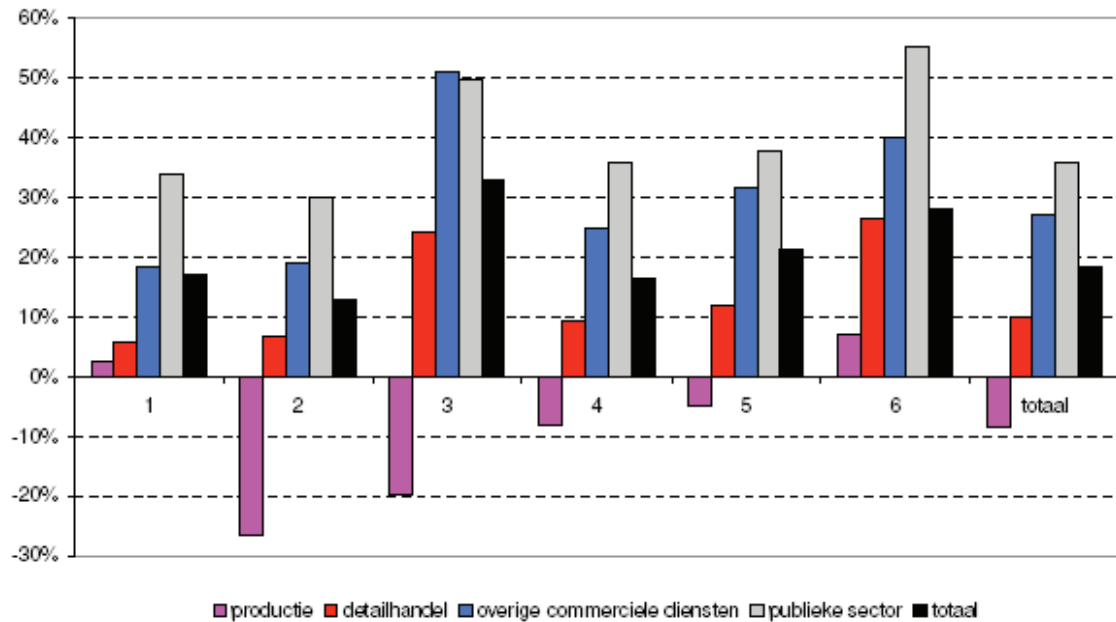
Naar de invloedssfeer van stations zijn diverse onderzoeken gedaan. Bij onderzoek naar wat bedrijven bereid zijn te betalen voor een locatie nabij een station blijkt dat er tot circa 500 meter bereidheid is om een hogere prijs voor de locatie te betalen. Deze bereidheid neemt af tot er op zo'n 1.000 meter nauwelijks invloed meer lijkt te zijn (Graaf de 2007: 18).

Van de Coevering e.a. hebben in 2009 een onderzoek gepubliceerd naar programmaverandering op stationslocaties tussen 1996 en 2008. De grafiek uit het onderzoek laat zien dat de werkgelegenheid met name is toegenomen op de type 3 stations. Als verklaring wordt hiervoor gegeven dat het relatief nieuwe stations zijn waarvan het omliggende gebied mee wordt genomen in de ontwikkeling. De cijfers op de x-as staan voor het type station. De diverse kleuren per type station staan voor de afstand van de ontwikkelingen tot aan de knoop.



Figuur 12: Ontwikkeling werkgelegenheid per type stationslocatie 1996-2008 (Coevering P. van de, e.a., 2009: 8).

Stationslocaties in het algemeen laten zien dat er een verschuiving is geweest in de afgelopen jaren in de economische sectoren. Productie in de buurt van stations is afgenomen. Dit komt met name door transformatie van oude gebieden naar stedelijke centrum gebieden. De publieke sector waartoe overheid, onderwijs en gezondheidszorg behoort oriënteert zich sterk op goede bereikbare plekken. Dienstverlenende bedrijvigheid is toegenomen. Nabij stations iets minder hard dan buiten de stations en vooral detailhandel binnen maakt een invloedssfeer van 250 meter een forse groei door. Met name type 3- en type 6-stations hebben een aanzienlijke groei van economische sectoren nabij het station meegemaakt de laatste jaren.



Figuur 13. Ontwikkeling van economische sectoren naar typen stations (ibidem: 12)

In de conclusie van het onderzoek naar programmaverandering op stationslocaties viel de volgende aanbeveling op: *“Belangrijk... is dat gemeenten bij (her)ontwikkelingsopgaven niet allemaal hetzelfde gaan doen. Voorkomen moet worden dat alle stationsomgevingen straks een eenheidsworst worden en/of dat iedereen zich richt op dezelfde sectoren.”*, *“...een sterk specialisme [was] vaak ook een drager ... voor een succesvolle herstructurering. Aan de ontwikkelaars, gemeenten, architecten en andere deskundigen de moeilijke taak om de lokale groeipotenties aan te boren en de stationslocaties wederom te transformeren naar de brandpunten van de stedelijke economie”* (ibidem: 13) Deze aanbeveling is de moeite waard om ter harte te nemen bij de bepaling van de ontwerpvarianten.

Bleizo valt binnen de typologieën van de NS tussen categorie 3 en 6 in, het voorstadstation met knooppuntfunctie en het station in de periferie. Een interessant gegeven is dat deze beide typen stations zich de afgelopen jaren bovengemiddeld hebben ontwikkeld.

3.3 Het begrip synergie

Het benutten van de komst van een multimodaal vervoersknooppunt onderzoek ik aan de hand van de synergie-effecten tussen het gebied Bleizo en het station Bleizo. Het begrip synergie wordt door veel mensen vertaald in de som $1+1=3$. Dit impliceert dat het samengaan van twee afzonderlijke zaken meer waarde oplevert dan de afzonderlijke delen solitair zouden kunnen bereiken. Peek bevestigt dit met de volgende omschrijving van het begrip in zijn proefschrift: *“Synergie zorgt ervoor dat het geheel meer is dan de som der delen. Wanneer synergie optreedt, leveren doelgerichte activiteiten een meerwaarde op die niet was ontstaan wanneer deze activiteiten geïsoleerd waren uitgevoerd. Bij synergie is dus sprake van samenwerking bij de uitvoering van de activiteiten, zodat deze kunnen leiden tot een samenhang die anders niet gerealiseerd had kunnen worden. De meerwaarde die deze samenhang oplevert wordt als zodanig ervaren wanneer deze bijdraagt aan één of meerdere doelen van ieder van de samenwerkenden en die daarmee van waarde is.”* Zijn definitie is als volgt: *“Synergie is de individueel ervaren bijdrage van meerwaarde die voortkomt uit op samenhang gerichte samenwerking”* (Peek, 2006: 84).

Via een begripsverkenning vanuit de managementwetenschap, de stedenbouwkunde en de praktijk van stedelijke herontwikkelingsprocessen geeft hij een eigen invulling aan synergie. Hiermee komt hij tot het begrip ‘locatiesynergie’. De definitie hiervan is als volgt: *“Locatiesynergie is de bijdrage van meerwaarde uit het gebruik van de locatie aan doelen van duurzaam betrokken partijen die voortkomt uit, op samenhang binnen locatie en netwerk gerichte, samenwerking tussen deze partijen”* (ibidem: 98).

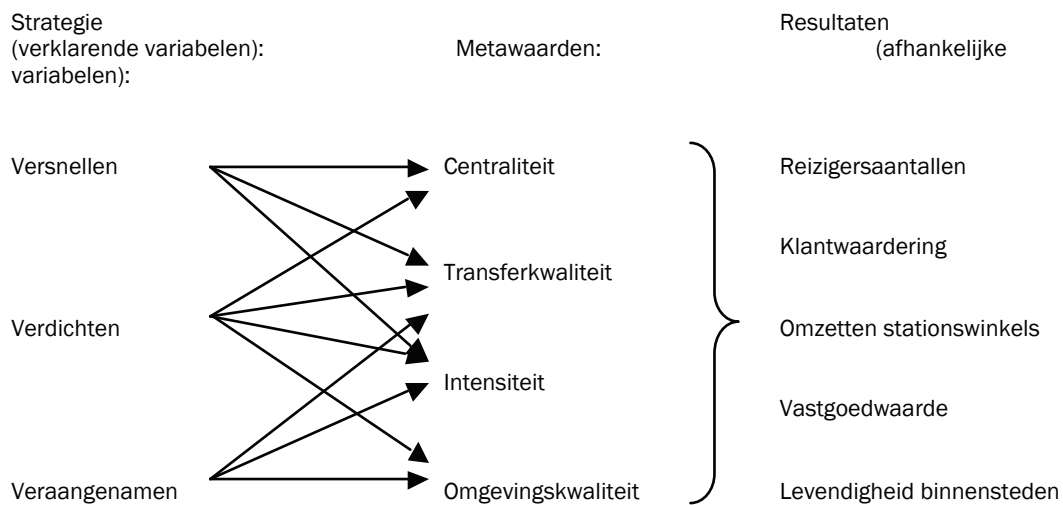
Meerwaarde van synergie moet gevonden worden in de meerwaarde die het gebruik in de gebruiksfase moet opleveren en die zorg draagt voor een goede rendements- en concurrentiepositie op lange termijn. Samenhang ontstaat op meerdere schaalniveaus. Op de locatie zelf maar ook in relatie met andere locaties. Op de locatie zelf gaat het om samenhang in het programma en de situering van diverse functies, tussen functies en hun vormgeving, de complementariteit van functies en schaalvoordelen. In relatie met andere locaties gaat het om de positie die de locatie inneemt in het netwerk ten opzichte van andere locaties. Het begrip samenwerking duidt op de samenwerking tussen de duurzaam betrokken partijen en geeft aan dat een gemeenschappelijk doel met in acht name van en respect voor ieders belang, wordt nagestreefd.

De definitie van Peek is ontstaan uit de praktijk van binnenstedelijke herstructurering waarin een veelheid aan actoren met een veelheid aan belangen samen moet werken om de herontwikkeling mogelijk te maken. Het gebied Bleizo is een nieuw te ontwikkelen gebied met een nieuw te ontwikkelen station waarbij op eigenlijk maar één eigenaar, de GR Bleizo, aanwezig is en het aantal actoren overzichtelijk is.

In de praktijk heeft NS Commercie een drietal strategieën toegepast om de synergie tussen station en plaats te vergroten (Vaessens, 2004: 4). Dit zijn de 3 V's:

- Versnellen: de snelheid van de individuele transfer verhogen en problemen met de overstap verminderen.
- Verdichten: verbeteren van de micro bereikbaarheid van het station door het verdichten van de bebouwing rond het station. Hierdoor wordt het aantal herkomsten (herkomst is het tegenovergestelde van bestemming) en bestemmingen dicht bij het station gesitueerd en de kwaliteit van de stationsomgeving verhoogd.
- Veraangenamen: het aangenamer maken van het verblijf op en rond het station door het aanbieden van een kwalitatief hoogwaardige omgeving. Hierbij hoort ook het toevoegen van voorzieningen en activiteiten.

De NS stelt in het onderzoek dat het toepassen van deze strategieën tot locatiesynergie kan leiden en dit hebben zij gemeten door middel van een viertal indicatoren: reizigersaantallen, omzet stationswinkels, vastgoedprijzen rond het station en klantoordelen over stationsaspecten. Uit de bevindingen bleek dat bij de stations waarbij op de 3V's gestuurd werd de indicatoren het meest positief waren. De 3 V's bieden op dit moment voor dit onderzoek niet veel aanknopingspunten gezien het vroege stadium van de ontwikkeling. Op verdichten na betreffen de strategieën meer het station zelf en niet zozeer het gebied eromheen.



Figuur 14: Model strategieën tot synergie op bestaande stations (bewerking model presentatie BCI 2010)

In het bovenstaande schema leiden de strategieën via een aantal waarden tot de meetbare resultaten voor de NS. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de desbetreffende waarden.

Synergie is niet alleen tussen knoop en plaats uitvoerig onderzocht maar ook tussen bijvoorbeeld leisure en retail. Met de mogelijke komst van Adventure World en het Factory Outlet center is deze combinatie terug te vinden in het Concept Masterplan Bleizo. Voortbordurend op het werk van Van Dam (2008) maakt ook het NVM BOG gebruik van de indeling in functionele synergie en locationele synergie. "Bij functionele synergie zorgt een trekker of subtrekker voor het aantrekken van bezoeker"

ers en additionele bestedingen. De overige functies in de directe omgeving profiteren hier ook van, doordat er combinatiebezoeken plaatsvinden. Eerdere studies hebben aangetoond dat vooral de kruisbestuiving tussen detailhandel en leisure groot is". De synergievoordelen zijn:

- het vergroten van het verzorgingsgebied;
- hogere bestedingen per bezoek;
- het verlengen van de verblijfsduur;
- het versterken van het imago en de marktpositie van het gebied;
- een toename van herhalingsbezoeken;
- het aantrekken van nieuwe doelgroepen (NVM BOG, 2009: 49).

Locationele synergie heeft betrekking op de indirecte voordelen van een concentratie van verschillende voorzieningen. Ook als het aanbod van functies geen combinatiebezoek bevordert, kan de concentratie van voorzieningen toch voordelen opleveren:

- dubbelgebruik van infrastructuur en parkeerplaatsen;
- dubbelgebruik van faciliteiten zoals beveiliging;
- medische voorzieningen etc.;
- dubbelgebruik van energie en technische voorzieningen;
- gezamenlijke promotie en marketing (ibidem).

Om de komst van het multimodale vervoersknooppunt te benutten gebruik ik het begrip synergie met name in termen van samenhang en meerwaarde. Het op samenwerking gericht zijn is ontzettend belangrijk maar allereerst gaat het om een programma voor het gebied Bleizo op hoofdlijnen. Dit programma dient zo opgesteld te zijn dat de komst van het station benut wordt en het gebied meer wordt dan de volgende bedrijfslocatie. De inzichten in de synergievoordelen vanuit de invalshoek leisure worden meegenomen in de begrippen meerwaarde en samenhang. Omdat de synergie tussen knoop en plaats een specifieke locatie betreft, het gebied Bleizo, hanteer in dit onderzoek de term locatiesynergie. Ik definieer het begrip als volgt.

Locatiesynergie is de meerwaarde die voortkomt uit een op samenhang gerichte invulling van het gebied Bleizo.

Tot slot is nog één begrip van belang, het begrip antagonisme. Antagonisme is het tegenovergestelde van synergie en treedt dus op wanneer functies elkaar juist tegenwerken. Wanneer functies elkaar in de weg zitten is het effect minder dan de som der delen.

Antagonisme treedt op wanneer functies elkaar niet versterken maar juist tegenwerken.

3.4 Theoretische modellen

3.4.1 Locatiesynergiemodel

Tijdens de uitleg van het begrip synergie bleek dat Peek het begrip locatiesynergie gebruikt heeft in zijn proefschrift om vanuit die gedachte binnenstedelijke stationlocaties met de daarbij betrokken actoren te herstructureren. De mechanismen achter locatiesynergie heeft hij uiteengezet in het locatiesynergiemodel.

Het locatiesynergiemodel is opgebouwd uit drie deelsystemen:

1. Het creëren van samenhang.
2. Het realiseren van meerwaarde.
3. Het ervaren van meerwaarde.

1. Het creëren van samenhang

Het begint met het creëren van samenhang. Peek stelt dat de actoren die bij herontwikkeling betrokken zijn “...bepaalde beelden of verwachtingen van de meerwaarde die de locatie kan opleveren voor hun doelen [hebben]” (Peek 2006: 376). De synergieverwachtingen hebben te maken met de positie van het desbetreffende knooppunt binnen de netwerkstad. Ieder knooppunt is immers een knoop binnen het verplaatsingsnetwerk, een onderdeel van het netwerk maar tegelijkertijd is het ook een verblijfplaats, een zelfstandige plek. De verwachtingen worden volgens Peek “bepaald door het disciplinegebonden discours waarin de desbetreffende actor verkeert” (ibidem). Diverse actoren kijken op hun eigen manier naar het station. Hij onderscheid hierbij vier mogelijke manieren van kijken. Het station kan gezien worden als verbindingschakel, overstapmachine, stedelijk centrum en/of als ontmoetingsplek. Dit noemt hij ideaaltypen.

Wanneer alle synergiemogelijkheden in ogenschouw worden genomen zijn alle vier de ideaaltypen nodig. “Een evenwichtige balans tussen de vier ideaaltypen draagt bij aan het creëren van samenhang tussen de elementen van knoop en plaats.” Wanneer de vier ideaaltypische synergieverwachtingen worden gecombineerd kan volgens dit model meerwaarde ontstaan in de vorm van vier zogenaamde metawaarden. Dit zijn centraliteit, transferkwaliteit, omgevingskwaliteit en intensiteit. Deze metawaarden worden in figuur 14 beïnvloed door de drie strategieën, versnellen, verdichten en veraangenamen om een efficiënter, effectiever, prettiger, en levendiger station en stationsgebied te krijgen.

Om de meerwaarde daadwerkelijk te laten ontstaan moeten betrokken actoren samenhang in het ontwerp van de locatie aansturen vanuit een totaalbeeld van de ontwikkeling en balans tussen de vier metawaarden.

Ik onderzoek de samenhang tussen knoop en plaats door te kijken naar:

- Het schaalniveau waarop samenhang te vinden is. Dit is de samenhang in het netwerk dus ten opzichte van andere stations en de samenhang op de plek zelf tussen het station Bleizo en het gebied Bleizo.
- De complementariteit tussen functies. Is dubbelgebruik mogelijk? Kan het gebied gezamenlijk gepromoot worden? Vullen de functies elkaar aan?
- Eventuele schaalvoordelen die het gebied op kan leveren. Biedt een bepaalde clustering van activiteiten voordelen?

2. Het realiseren van meerwaarde

Nadat de samenhang is gecreëerd dient de meerwaarde gerealiseerd te worden. Iedere stationslocatie kent volgens het locatiesynergiemodel meerdere onderdelen, door Peek attributcategorieën genoemd, te weten: infrastructuur en vastgoed, vervoers- en verblijfsfuncties en verplaatsings- en verblijfsactiviteiten. Meerwaarde op een stationslocatie ontstaat uit de samenhang tussen deze onderdelen. Deze onderdelen hebben invloed op de hierboven genoemde metawaarden. Peek stelt dat *“...de mate waarin de potenties van de locatie worden benut en meerwaarde wordt gerealiseerd, ... bepaald [wordt] door de samenhang tussen de attributen”* (ibidem: 377). Hierbij geldt dat:

1. samenhang tussen infrastructuur en vastgoed de centraliteit beïnvloedt;
2. samenhang tussen infrastructuur, vervoersfuncties en verplaatsingsactiviteiten leidt tot transferkwaliteit;
3. samenhang tussen vastgoed, verblijfsfuncties en verblijfsactiviteiten leidt tot omgevingskwaliteit;
4. samenhang tussen verplaatsings- en verblijfsactiviteiten de intensiteit beïnvloedt.

Centraliteit zegt feitelijk iets over hoe centraal het station ligt. Het staat voor de ruimtelijke positionering en het bereik. Het gaat over de samenhang tussen de positie in de infrastructuur- en vervoersnetwerken enerzijds en ‘catchment area’ met betrekking tot het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers anderzijds (ibidem: 353). De kernbegrippen zijn de natuurlijke positie in de infrastructuur (doorgaande spoorlijn, snelweg nabij), de beschikbare vervoersmodaliteiten (stop-, intercity, HSL-trein, bus, metro) en mogelijke richtingen en de nabijheid van stedelijke concentraties (bevolkingssomvang en aantal arbeidsplaatsen binnen 30/60 minuten reisafstand) (BCI, 2010: 1).

Transferkwaliteit staat voor de kwaliteit van de verplaatsingsketen. Het gaat over de samenhang tussen infrastructuur, vervoersfuncties en verplaatsingsactiviteiten. Een hoge transferkwaliteit betekent een veilige, betrouwbare, snelle, gemakkelijke en comfortabele overstap die als nuttig en prettig wordt ervaren. (Peek 2006: 353) De kernbegrippen zijn de mogelijkheden voor en gemak bij overstap van/naar trein, andere OV-modaliteiten en fiets en auto, en verblijfskwaliteit tussen de overstapperiode (BCI 2010: 2). De transferkwaliteit spitst zich met name toe op het station zelf. In dit onderzoek is het onderzoeken van dat schaalniveau niet het doel. Transferkwaliteit gaat eigenlijk over het gemak of ongemak van het overstappen op andere modaliteiten.

Omgevingskwaliteit gaat over hoe men de verblijfskwaliteit in en rondom het station ervaart. Het gaat over de *“functionele en visuele samenhang tussen vastgoed, verblijfsfuncties en het verblijfs-gedrag”*. (Peek, 2006: 353) De kernbegrippen hier zijn de bebouwde omgeving, de onbebouwde omgeving, samenhang tussen bebouwde en onbebouwde omgeving en het imago van het gebied en het station (BCI 2010:3). Omgevingskwaliteit heeft direct invloed op de beslissing van mensen om in het gebied te verblijven.

Intensiteit gaat over het doelgericht verblijven op het station en in het aangrenzende gebied. Het betreft *“de samenhang tussen de verplaatsings- en verblijfsactiviteiten van gebruikers van de stationslocatie”* (Peek 2006: 353). Het gaat om functies anders dan verplaatsen in het gebied in en rondom het station: hoeveel mensen bevinden zich waar, wanneer en waarom in het gebied. De kernbegrippen hier zijn ontmoeten, werken, winkelen, onderwijs en leisure (BCI 2010: 4). De metawaarde intensiteit geeft aan hoe de stationslocatie wordt gebruikt.

3. Het ervaren van meerwaarde

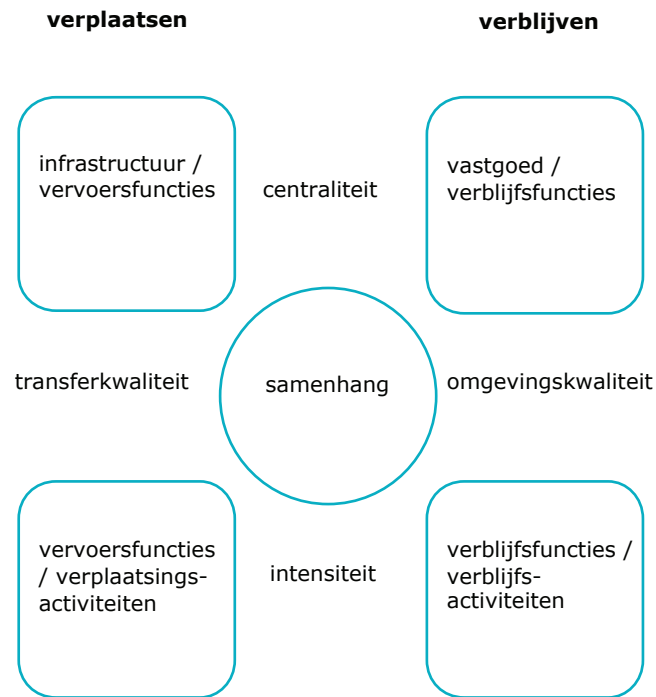
In het derde deelsysteem van het locatiesynergiemodel moeten de betrokken actoren meerwaarde ervaren doordat deze bijdraagt aan hun doelen. Volgens Peek gebeurt dit binnen twee systemen, ten eerste het systeem van verplaatsen en ten tweede het systeem van verblijven.

Meerwaarde wordt ervaren bij verplaatsen wanneer:

1. *“op de verkeersmarkt centraliteit de concurrentiepositie van de investeerders in infrastructuur positief beïnvloedt en het gebruik van het infrastructuuraanbod door de exploitanten van vervoersfuncties tot een hogere transferkwaliteit leidt;*
2. *op de vervoersmarkt transferkwaliteit de concurrentiepositie van de exploitanten van de vervoersfuncties positief beïnvloedt en het gebruik van de vervoersfuncties tot verplaatsingsactiviteiten leidt die bijdragen aan een bepaalde intensiteit van het gebruik van de locatie”* (Peek 2006: 377).

Meerwaarde wordt ervaren bij verblijven wanneer:

1. *“op de locatiemarkt intensiteit de concurrentiepositie van de investeerders in vastgoed positief beïnvloedt en het gebruik van het vastgoedaanbod door de exploitanten van verblijfsfuncties tot een hogere omgevingskwaliteit leidt;*
2. *op de activiteitenmarkt omgevingskwaliteit de concurrentiepositie van de exploitanten van verblijfsfuncties positief beïnvloedt en het gebruik van de verblijfsfuncties tot verblijfsactiviteiten leidt die bijdragen aan een bepaalde intensiteit van het gebruik van de locatie”* (ibidem: 378).



Figuur 15: Het locatiesynergiemodel van Peek

In het kort komt dit erop neer dat de vervoerders meerwaarde ervaren bij meer reizigers en meer overstappers hetgeen de plek zelf en de verbindingen ten goede komt. De vastgoedeigenaren en gebruikers van het vastgoed ervaren de meerwaarde bij een intensief gebruikt gebied waar de omgevingskwaliteit hoog is. Uiteindelijk is de meerwaarde het grootst wanneer de gebruiker van de locatie zich niet alleen verplaatst via de locatie maar er ook verblijft.

Volgens Peek leidt het gezamenlijk sturen op de realisatie van de waarden centraliteit, transferkwaliteit, omgevingskwaliteit en intensiteit tot synergie. Hiervoor is samenwerking tussen de betrokken actoren noodzakelijk. Zoals gesteld zijn voor de ontwikkeling van Bleizo buiten de vervoersknoop om, de actoren nog niet bekend. Samenhang in het ontwerp tussen functies geeft een basis om in het gebruik meerwaarde te ervaren. De metawaarden zijn van meerwaarde voor alle vier de idealtypen en dienen als uitgangspunt te fungeren bij de planvorming. Na het doorlopen van de stappen in het locatiesynergie model komt Peek met een methode om belangen af te wegen en gezamenlijke doelen na te streven, dit noemt hij verknopen. De methode van verknopen is vooralsnog niet aan de orde omdat simpelweg het gros van de actoren nog niet in beeld is.

In het bekijken van meerwaarde bekijk ik de metawaarden van Peek. Indien samenhang ervoor zorgt dat deze alle vier toenemen neemt de meerwaarde en dus de synergie toe.

3.4.2 Knoop-plaats model

Naast het locatiesynergiemodel is een nuttig model het knoop-plaats model van Bertolini. Dit model stelt dat “...de verbetering van de bereikbaarheid van een stationslocatie condities schept voor het intensiveren en diversificeren van de activiteiten op de locatie” (ibidem:151). Er wordt onderscheid gemaakt in de knoopwaarde en in de plaatswaarde.

De knoopwaarde wordt gezien als een maat voor de bereikbaarheid van een knooppunt (ibidem: 152). Van Bakel heeft dit in een vergelijkend onderzoek naar de diverse stationslocaties in Nederland verder gespecificeerd “...door te kijken welke soort verbindingen over spoor en weg er aanwezig zijn (diversiteit van het netwerk) en door het aantal richtingen van deze verbindingen te bepalen binnen een straal van drie kilometer rondom het knooppunt (mogelijke intensiteit van het netwerk)” (Van Bakel 2001: 17). De VROM-raad stelt in het advies ‘Acupunctuur in de hoofdstructuur’ dat knoopwaarde “...het aantal mensen [is] dat een knooppunt kan bereiken binnen 30 autominuten of 45 OV minuten in de spits” De Knoopwaarde zegt dus niets over daadwerkelijk gerealiseerde bezoekersaantallen en verkeersstromen (VROM-raad 2009: 34-37). Bertolini stelt dat de knoopwaarde de bereikbaarheid van het knooppunt is en dit levert een potentieel aan menselijk interactie op (Bertolini 1999: 201). De definities ontlopen elkaar niet veel, soms wordt er een afstand verbonden aan een definitie soms reistijd. Centraal staat dat een toegenomen bereikbaarheid de knoopwaarde van een station verhoogd. Een toename van de knoopwaarde geschied wanneer het aantal verbindingen toeneemt, de frequentie van de verbindingen toeneemt of wanneer de knoop binnen het netwerk beter bereikt kan worden.

Ik maak de waarde niet meetbaar aan de hand van absolute verbindingen zoals in andere studies wel is gedaan maar sluit aan bij de definitie van Peek. Voor de aard en scope van dit onderzoek is het mijns inziens niet nodig om de ontwerpvarianten tot op de reiziger nauwkeurig in te schatten. In het verdere onderzoek wordt wel een inschatting van de toe- of afname van de positie van Bleizo in het knoop-plaats model van Bertolini.

Knoopwaarde is de maat voor de bereikbaarheid van het station Bleizo.

Door de activiteiten nabij een station te intensiveren en diversificeren wordt de plaatswaarde verhoogd (Peek 2006: 151). Van Bakel heeft dit voor haar onderzoek naar het vergelijken van stations meetbaar gemaakt. Zij stelt dat “de plaatswaarde wordt bepaald door de intensiteit aan activiteiten die op een knooppunt plaatsvinden.” Deze komt tot stand “...door het aantal inwoners en arbeidsplaatsen binnen een straal van drie kilometer rondom het knooppunt te bepalen en door duizend te delen” (Van Bakel, 2001: 21). Volgens Bertolini (1999: 201) is de plaatswaarde is mate waarin het potentieel aan interactie gerealiseerd wordt. Dit leidt weer tot meer vraag naar verplaatsingen. Plaatswaarde is volgens de VROM-raad een maat voor hoe intensief knooppunten worden gebruikt. De raad definieert het als het aantal inwoners of werknemers dat in tien minuten looptijd (één kilometer afstand) bereikt kan worden. (VROM-raad, 2009: 37). Bertolini hield in zijn model 700 meter aan (Bertolini, 1999: 202). Plaatswaarde wordt echter eenzijdig weergegeven wanneer alleen arbeidsplaatsen en bewoners mee genomen worden. Bezoekers, die in de praktijk een belangrijk deel

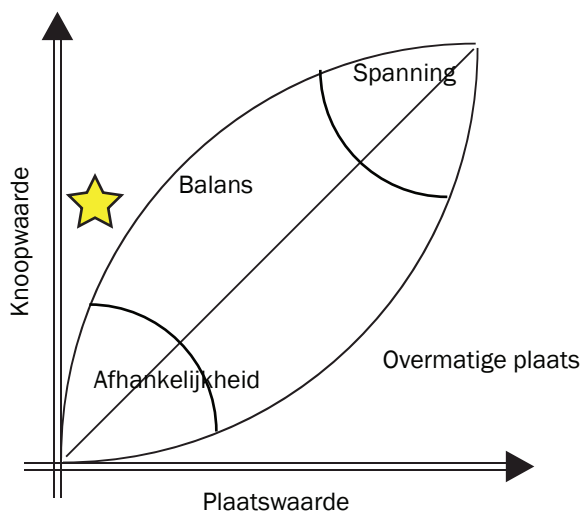
van het aantal reizigers kunnen zijn, worden buiten de berekeningen gelaten omdat deze moeilijk meetbaar zijn (VROM-raad 2009: 37). Ik maak de waarde niet meetbaar in absolute getallen maar kies ervoor in het verdere onderzoek een inschatting te maken van de toe- of afname van de plaatswaarde ten opzichte van de plek die het station Bleizo in het model van Bertolini in zou nemen als het vandaag open ging.

Plaatswaarde is de maat hoe intensief het knooppunt gebruikt wordt. Het wordt afgemeten aan de hand van het verwachte aantal werknemers en bezoekers voor het plangebied Bleizo.

Figuur 16 geeft het knoop-plaats model van Bertolini weer waarin vijf situaties te onderscheiden zijn. Locaties kunnen zich bevinden in:

- een overmatige knoop situatie, het knooppunt is beter bereikbaar dan vanuit het oogpunt van de aanwezige activiteiten nodig is;
- een overmatige plaats situatie, de bereikbaarheid van de aanwezige activiteiten is niet optimaal;
- balans, de situatie die het model nastreeft;
- een afhankelijke situatie, er is eigenlijk te weinig waarde om bestaansrecht te hebben;
- een gespannen situatie, nieuwe activiteiten concurreren om de schaarse ruimte met nieuwe vervoersverbindingen.

De gele ster geeft de positie van Bleizo aan wanneer het station op dit moment open zou gaan. Het betreft een situatie waarin er een aantal vervoersmodaliteiten bij elkaar komen maar waar de plaatswaarde in de directe omgeving van het station Bleizo, nog erg laag is.



Figuur 16: Knoop-plaats model van Bertolini. De gele ster geeft een indicatie van de positie van Bleizo aan wanneer het station nu gerealiseerd zou worden.

In diverse studies is geprobeerd de stations in Nederland met elkaar te vergelijken door de knoopwaarde met behulp van een puntentoekeningssysteem aan ieder station toe te kennen. Het wegingsysteem wordt echter arbitrair ervaren. Zo geeft Van der Hoeven als voorbeeld dat bij Rotterdam Centraal de HSL slechts 3% van de passagiers vervoert terwijl in de punten toekenning een HSL-stop voor meer dan een derde telt (Van der Hoeven 2005: 394). Hij geeft aan dat railsystemen zoals light-railverbindingen mogelijk zwaar onderschat worden.

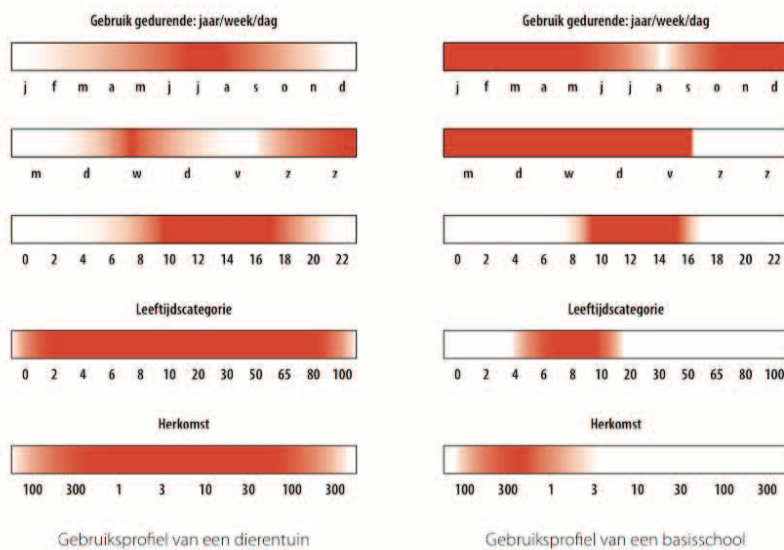
Voor de casus Bleizo is het vergelijken met andere stations in dit onderzoek niet relevant. Het knoop-plaats model kan echter wel benut worden om Bleizo schematisch te situeren zoals figuur 16 laat zien. In de toetsing in de hoofdstukken die nog komen gaan kan de richting die een specifieke invulling geeft aan het gebied Bleizo vertaald worden in de schematische beweging van Bleizo in het knoop-plaats model van Bertolini. Hierbij moet worden opgemerkt dat wanneer een station zich op de diagonaal bevindt de knoop en plaats in balans zijn, op dat moment benut het station de plaats en benut de plaats het station.

In het model van Bertolini is het de kunst om Bleizo in balans te brengen. In het geval er teveel knoopwaarde is zou theoretisch gezien de plaatswaarde toe moeten nemen of uiteindelijk de knoopwaarde, het aantal verbindingen of de frequentie ervan, afnemen. Andersom zou een hoge plaatswaarde theoretisch gezien een hogere knoopwaarde tot gevolg hebben. In de praktijk zie je dit ook terug bij bijvoorbeeld station Sloterdijk dat een hoge knoopwaarde kent met een beperkte plaatswaarde. Eind 2009 heeft dit geleid tot een intentieovereenkomst tussen ProRail, de gemeente en de NS om het gebied te verdichten en er meer voorzieningen en winkels te creëren. Overdag wordt Sloterdijk zeer goed gebruikt maar in het weekend en 's avonds is het er verlaten (www.blikopnieuws.nl).

3.4.3 Gebruiksprofielen

Naast het locatiesynergiemodel en het knoop-plaats model is er een interessant model van Stolk over hoe een locatie gebruikt wordt. Stolk heeft gebruiksprofielen ontwikkeld om het gebruik van mensen in relatie tot gebouwen en openbare ruimte schematisch weer te kunnen geven. Het model is bedoeld om per gebouw of functie globaal in kaart te brengen wat het te verwachten gebruiksprofiel is. Hij maakt hierbij onderscheid naar:

- Gebruiksintensiteit gedurende het jaar
- Gebruiksintensiteit gedurende de week
- Gebruiksintensiteit gedurende de dag
- Leeftijdscategorieën
- Herkomst van de gebruikers



Figuur 17: Voorbeeld van gebruiksprofielen (Stolk 2010).

Doordat Bleizo wonen uitsluit is het interessant om te onderzoeken bij welke ontwerpvariant het gebied op welke manier gebruikt gaat worden. Het model wordt betrokken in het zoeken naar samenhang.

3.5 Bedrijfslocaties

3.5.1 Een korte geschiedenis

In Nederland is in de afgelopen eeuwen de functie van veel plekken veranderd. Onder invloed van de industriële revolutie en de bevolkingstoename zijn steden en dorpen flink uitgebreid. De samenleving heeft een enorme ontwikkeling doorgemaakt en dit heeft zijn invloed gehad op het ruimtegebruik van de mens. Zo verschoof met de industriële revolutie het zwaartepunt van de economie van de landbouw naar de industrie waardoor de samenleving veranderde. De werkgelegenheid bevond zich meer en meer in de stad en minder op het platteland. De steden werden de gebieden waar de productie van goederen plaats vond.

Deze gebieden hebben zich in de loop der tijd verplaatst naar de randen van steden en dorpen. De aandacht voor gezondheidszorg en milieu nam toe en er ontstond een strikte scheiding in woongebieden en werkgebieden. De claims op het open landschap zijn toegenomen na de tweede wereldoorlog en de economische groei in die jaren. Door de babyboomers en toegenomen welvaart ontstond er een gebrek aan woningen hetgeen zich heeft vertaald in het landelijke beleid zoals bijvoorbeeld de VINEX-ontwikkeling.

Momenteel is de tendens om zoveel mogelijk binnenstedelijk te bouwen en het resterende landschap te behouden. Herstructureringen van binnenstedelijk gebied gingen vaak ten koste van de wat oudere bedrijventerreinen. Voor de bedrijven werd nieuwe goed bereikbare ruimte aan de rand van de stad gevonden. Het zwaartepunt verschoof van nabijheid naar bereikbaarheid. Dit heeft geleid

tot maatschappelijke zorg over de 'verrommeling' van het landschap, de in de inleiding genoemde 'tussenpudding'. De ondernemers worden verleid om een nieuw vrij indeelbaar kavel te kopen en de oude dikwijls minder courante gebouwen blijven achter op de bestaande terreinen. De laatste jaren is de aandacht voor bedrijventerreinen flink toegenomen. Het economisch belang is dan ook aanzienlijk. Momenteel kent Nederland 2.714 bedrijventerreinen met 124.675 bedrijven waar 32% van de beroepsbevolking werkzaam is. Dit betekent dat circa 2.375.700 mensen op een bedrijventerrein werken (Elba Media 2009: 423).

Met de steeds verder gaande ontwikkelingen op het gebied van technologie en de toenemende globalisering is de maakindustrie grotendeel verdwenen uit Nederland. De diensten en ICT sector hebben echter een grote vlucht genomen. De netwerkeconomie is een feit en dit heeft zijn weerslag op de ruimtelijke inrichting. Naast de maatschappelijke aandacht voor bedrijventerreinen is er een verandering vanuit de markt zichtbaar. Gebieden worden steeds minder mono-functioneel en functiemenging vindt overal plaats. Zo verschijnen er steeds meer consumentengerichte functies op de relatief goedkope en goed bereikbare bedrijventerreinen en neemt het aandeel kantoor ten opzichte van productie binnen de bedrijven toe. Ook dit heeft weer te maken met het verdwijnen van de maakindustrie en de opkomst van de netwerkeconomie. Door 'just-in-time delivery' is de behoefte aan grote magazijnen afgenomen. Het aandeel kantoren ten opzichte van het aandeel bedrijfsruimte neemt toe doordat de toegevoegde waarde dikwijls meer in service zit.

De ontwikkelingen staan dikwijls op gespannen voet met het beleid van de provincies en de gemeenten die de terreinen mono-functioneel trachten te houden teneinde de fijnmazige binnensteden te beschermen en de kantoren op daarvoor aangewezen plekken te situeren. Een interessante ontwikkeling daarbij is de toegenomen acceptatie om via internet producten te kopen. Inmiddels werd in Nederland in 2009 al 4 tot 5 miljard euro online uitgegeven en dat neemt alleen maar toe (CBS 2009: 3).

3.5.2 Clustering

In de loop der tijd hebben diverse economische sectoren zich verder gespecialiseerd. Dit heeft een ruimtelijke segmentatie van bedrijfslocaties tot gevolg gehad. Het IBIS (Integrale Bedrijventerreinen Informatie Systeem) wordt gebruikt voor planningsdoeleinden van bedrijventerreinen op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Het systeem maakt onderscheid in de volgende typen werklocatie:

- Zeehaventerrein: een werklocatie langs diep vaarwater dat toegankelijk is voor grote zeeschepen.
- Bedrijventerrein: een werklocatie bestemd en geschikt voor gebruik door handel, nijverheid en industrie.
- Economische zone: een werklocatie bestemd en geschikt voor commerciële en niet-commerciële dienstverlening. Onder economische zones vallen terreinen met een van de volgende (of combinaties van) functies zoals retail, meubelboulevards, onderwijslocaties, zorglocaties, platformgebonden bedrijvigheid, agribusinesscomplexen.
- Kantorenlocaties: kantorenlocaties zijn terreinen waarvan het merendeel van de terreinoppervlakte bestemd en geschikt is voor kantoren (IBIS 2010: 2).

Door de toegenomen concurrentie tussen steden en regio's zijn een aantal ontwikkelingen gaande die hun weerslag kennen op de bedrijventerreinen. De steden en regio's gaan bij de positionering van bedrijventerreinen meer uit van de (regionale) kerncompetenties (Van't Verlaat, 2009: 12-16). Met behulp van gebiedsmarketing of citymarketing proberen steeds meer steden en gebieden zich een imago aan te meten. Dit imago uit zich ook in het ontstaan van gespecialiseerde clusters. Deze wens tot clustering of in ieder geval het gezamenlijk uitdragen van één identiteit komt niet alleen vanuit de overheid maar steeds meer ook vanuit het bedrijfsleven. De schaalvoordelen, kennisuitwisseling en het gedeelde imago zijn een vorm van samenhang en bieden meerwaarde. De greenport is hiervan een mooi voorbeeld.

Clustering kan plaatsvinden op één locatie maar ook verspreid door de regio. De netwerkeconomie en informatietechnologie hebben invloed op de 'footloosness' van bedrijven en maken het mogelijk 'real time' contact te onderhouden met bedrijven uit de hele wereld. Cluster zijn terug te vinden op één locatie maar dikwijls ook in een regio.

3.5.3 Functiemenging

De functies wonen, werken, recreatie en verkeer zijn de afgelopen decennia door toegenomen wet- en regelgeving steeds meer van elkaar gescheiden. De segmentatie in diverse soorten bedrijfslocaties en de effecten van clustering hebben hiermee te maken. Inmiddels is er een verandering in het denken over de kracht van segmentering opgetreden en wordt op gebiedsniveau gezocht naar functiemenging. Van Dam (2008: 42) stelt in het onderzoek naar de effecten van leisure op gebiedsontwikkeling dat *"...functiemenging min of meer noodzakelijk is geworden. De noodzaak tot functiemenging is enerzijds ingegeven door maatschappelijke ontwikkelingen als toename van de mobiliteit, demografische wijzigingen, veranderende economie (minder plaatsgebonden) en ontwikkelingen op het gebied van ICT. Anderzijds is de noodzaak tot functiemenging ingegeven door*

ruimtelijke (stedenbouwkundige) ontwikkelingen als meer aandacht voor leefbaarheid en veiligheid, identiteit/imago geven aan een gebied/locatie en vraaggestuurde ontwikkelingen (consumentgericht)."

Funciemenging biedt voordelen met betrekking tot de levendigheid, de leefbaarheid, stedelijke dynamiek en de sociale veiligheid van een gebied en kan hiermee positief bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. De functies dienen wel goed op elkaar afgestemd te worden binnen de mogelijkheden van de huidige wet- en regelgeving. Van Dam stelt dat funciemenging in economische zin voordelen op het gebied van risicospreiding oplevert. *"Functies met grote risico's in termen van bijvoorbeeld afzetbaarheid en functioneren (bijvoorbeeld cultuur, leisure) kunnen worden gecompenseerd met functies die relatief weinig risico's met zich meebrengen (bijvoorbeeld woningen of retail)"* (ibidem). Om de aantrekkelijkheid van een gebied in zijn geheel te vergroten dienen de verschillende functies zorgvuldig op elkaar afgestemd te worden hetgeen samenwerking van de betrokkenen vereist. Indien de afstemming zorgvuldig gebeurt leidt funciemenging tot meerwaarde.

Funciemenging lijkt op het eerste gezicht haaks op clustering te staan maar dat is niet perse zo. Een cluster kent dikwijls verschillende functies die bijdragen aan hetzelfde doel en daarmee elkaar versterken.

3.5.4 Vestigingsplaatsfactoren

Bedrijven hebben de vrijheid zich overal ter wereld te vestigen. Voor het ene bedrijf is clustering binnen een bepaalde sector van belang, het andere bedrijf kiest de nabijheid van afnemers. Er zijn ondernemers die graag nabij het eigen bedrijf wonen of bedrijven die zich laten leiden door het beschikbare talent zoals de theorieën van Richard Florida over de creatieve klasse aangeven (Florida, 2002). Voor sommige bedrijven is de nabijheid van hoofdinfrastructuur van groot belang en anderen laten een inspirerende gemengde omgeving een doorslaggevende factor zijn bij de vestigingsplaatskeuze.

Al sinds de negentiende eeuw proberen wetenschappers de locatiekeuzen van bedrijven te verklaren. De klassieke en neoklassieke locatietheorieën gaan uit van de homo economicus die volledig geïnformeerd rationele keuzes maakt (Van Dijk 2009: 24). In de moderne locatietheorieën laten ondernemers zich niet alleen leiden door winstmaximalisatie maar ook door andere zaken zoals bereikbaarheid of juist de sociale relaties (Nieuwenbroek 2003: 8).

De basisgedachte van de locatietheorieën is dat een ondernemer *"op verschillende locaties afhankelijk van de eigenschappen van die locatie een verschillend bedrijfseconomisch rendement kan behalen"* (Van Olden 2010: 69). Bij bedrijfsverplaatsing beoordeelt de ondernemer de potentiële locaties op basis van het te behalen rendement. Van Olden haalt hier Witlox aan die het volgende stelt: *"In a way, for a decision-maker, site selection has everything to do with trying to match a number of spatial production requirements put forward by an economic activity with a set of locational characteristics of a potential site"* (Van Olden 2010: 69, naar Witlox 2000: 135).

Deze definitie sluit aan bij mijn alledaagse praktijk van het begeleiden van ondernemers naar een nieuwe locatie. Ik heb de afgelopen jaren gemerkt dat veel, met name MKB-bedrijven, zich laten leiden doordat de situatie ter plaatse verandert of niet meer voldoet aan de hedendaagse wensen en eisen. Een nieuw bedrijventerrein biedt weer up-to-date huisvesting en de mogelijkheid om het bedrijf precies zo in te richten als nodig is op dat moment. De verhuisbereidheid bevindt zich veelal binnen een beperkte straal van de huidige locatie. De economische maar zeker ook de sociale verbondenheid met het gebied als wel de bereikbaarheid van de nieuwe locatie voor het personeel, speelt hierbij een grote rol.

In de theorie wordt deze verhuisbereidheid gekoppeld aan het begrip ruimtelijke inertie. Dit is de neiging van bedrijven om ondanks eventuele voordelen van een nieuwe locatie op de huidige plek te blijven zitten omdat er veel is geïnvesteerd en de sociale binding met de plek van belang is. Eventuele nadelen van op de oude plek of in de, bijvoorbeeld dure, regio blijven worden op de koop toe genomen. Inertie betekent letterlijk traagheid en volgens Van Olden (2010: 72) geeft aan dat de kans groot is dat een bedrijf dat gestart is in een bepaalde regio daar ook lange tijd zal blijven. Indien een ondernemer meerwaarde kan halen uit vestiging op Bleizo worden de kavels sneller verkocht. Door aan te sluiten bij de kerncompetenties van de omgeving is de kans groter dat regionale ondernemers meerwaarde verwachten en zich op Bleizo willen vestigen.

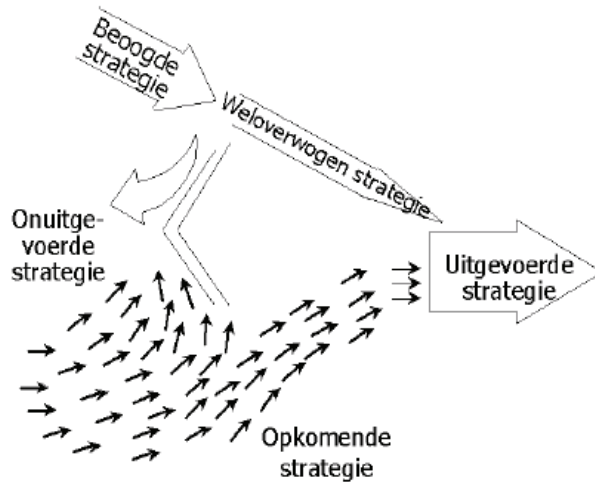
3.6 Welke strategieën kunnen worden gevolgd?

In de inleiding is gesteld dat er intuïtief en pragmatisch gekeken wordt naar de mogelijkheden om synergievoordelen te behalen. Deze constatering zegt in feite wat over de strategie die wordt gevolgd. Een uitleg van het begrip strategie kan leiden tot meer inzicht in de wijze waarop Bleizo wordt ontwikkeld. Het begrip kent vele definities en is in meerdere wetenschappelijke velden behandeld. Mintzberg heeft veel onderzoek naar strategieën in het veld van strategisch management verricht. Ook in andere wetenschappelijke velden wordt het begrip strategie gebruikt. Tom Daamen gebruikt het begrip bijvoorbeeld in zijn proefschrift 'Strategy as Force' tegen de achtergrond van de Nederlandse praktijk van gebiedsontwikkeling.

Mintzberg stelt in het boek 'Op strategie safari, een rondleiding door de wildernis van strategisch management' dat "*strategie ... zo'n woord [is] dat we veelal op de ene manier definiëren, en op een andere manier gebruiken*". Hij geeft het begrip vijf betekenissen te weten strategie als :

- Plan, een richtingaanwijzer, een gids of te ondernemen acties naar de toekomst, een pad om van hier naar daar te komen.
- Patroon, een consistent gedrag in de loop der tijd.
- Positie, een koppeling van bepaalde producten aan bepaalde markten.
- Perspectief, de fundamentele manier waarop een organisatie dingen doet.
- Plot, een 'manoeuvre', bedoeld om de tegenstander of de concurrent te slim af te zijn (Mintzberg et al, 1999: 18-25).

Daamen (2010) geeft aan dat “Stedelijke ontwikkelingsprojecten bestaan uit concrete materiële interventies in een geografisch afgebakend stedelijk gebied. Bij de strategieën achter deze projecten gaat het in essentie om beslissingen en acties met de intentie gebouwen, infrastructuur en openbare ruimte te realiseren.” Hij betreft strategie op de stedelijke ontwikkeling. De overeenkomst met de definitie van Mintzberg is met name te vinden in strategie als Plan en als Positie.



Figuur 18: De relatie tussen rationale en spontane strategie (Mintzberg 1999: 20).

Een overeenkomst tussen de diverse wetenschappelijke disciplines is dat de vooraf bedachte strategie in de praktijk zo goed als nooit op de geplande wijze wordt uitgevoerd. Allerlei invloeden van buitenaf en van binnenuit beïnvloeden in de loop der tijd de uitkomst van de strategie. Daamen schrijft hier het volgende over: “...ruimtelijke strategievorming [kent] ook zijn opzettelijke en emergente onderdelen... Zo zijn strategische ruimtelijke plannen het tijdelijke resultaat van een proces waarin opzettelijke plannen en toekomstbeelden inhoudelijk zijn beïnvloedt door een veelheid aan belangen, competenties en perspectieven” (2010: 278). Figuur 18 toont schematisch de werking tussen de weloverwogen en de opkomende, emergente, strategie aan. De uitgevoerde strategie wijkt af van het beoogde plan. Ik zie dit ook terug in de praktijk van de gebiedsontwikkeling Bleizo waar de kansen om vervoerwaarde te creëren door middel van leisure initiatieven mee te nemen in de ontwikkeling aangegrepen worden om het station Bleizo meer en op andere tijden te benutten.

3.7 Conclusie

Het theoretisch kader geeft een theoretisch antwoord op de vraagstelling van het onderzoek: *Hoe kan het gebied Bleizo, gebruik makend van het begrip locatiesynergie, de komst van een multimodaal knooppunt benutten?*

Om dit antwoord te vinden is allereerst ingegaan op de achtergrond van de knooppunten waaruit een definitie van een multimodaal vervoersknooppunt als volgt is omschreven: Een multimodaal vervoersknooppunt is een knooppunt waar meerdere vervoersmodaliteiten bijeenkomen, waar de gebruiker kan overstappen op een ander netwerk en waar een groot potentieel aan menselijke interactie ligt. Het fungeert als plaats in het netwerk en als solitaire plaats en heeft een zekere potentie in zich om waarde te creëren. De komst van een nieuw station creëert een momentum voor economische groei. Daarnaast is gebleken dat Bleizo in de typering van de NS valt tussen de typen 3 en 6. Interessant is dat deze beide typen zich de afgelopen jaren op andere plekken bovengemiddeld hebben ontwikkeld.

Het begrip synergie is onderzocht waaruit voor Bleizo het begrip locatiesynergie bruikbaar blijkt. Ik hanteer in dit onderzoek de definitie als volgt: Locatiesynergie is de meerwaarde die voortkomt uit een op samenhang gerichte invulling van het gebied Bleizo. De samenhang blijkt uit het schaalniveau waarop samenhang te vinden is, uit de complementariteit tussen functies en uit eventuele schaalvoordelen die de invulling van het gebied tot gevolg heeft. De meerwaarde wordt gevonden in een aantal waarden die voortkomen uit één van de drie theoretische modellen die gebruikt zullen worden in dit onderzoek.

Ten eerste het locatiesynergiemodel van Peek waarin de waarden centraliteit, transferkwaliteit, omgevingskwaliteit en intensiteit centraal staan. In een toename van deze waarden wordt meerwaarde gevonden.

Ten tweede het knoop-plaats model van Bertolini waarin het station Bleizo schematisch is weergegeven. In dit model gaat het om de knoopwaarde, de maat voor de bereikbaarheid van het station Bleizo en de plaatswaarde, de maat hoe intensief het knooppunt gebruikt wordt. Plaatswaarde wordt afgemeten aan de hand van het verwachte aantal werknemers en bezoekers voor het gebied Bleizo. Wanneer station Bleizo anno 2010 in het model wordt geplaatst blijkt dat er meer knoopwaarde is en nauwelijks plaatswaarde.

Ten derde zijn de gebruikersprofielen van Stolk nuttig. Deze geven aan wanneer bezoekers in welke ontwerpvariant aanwezig zijn hetgeen de intensiteit van het gebruik van de plek visualiseert.

Het gebied Bleizo is een bedrijventerrein, wat een theoretische verkenning van bedrijfslocaties en een aantal daarbij behorende begrippen rechtvaardigd. Na een uiteenzetting van de typen bedrijventerreinen is ingegaan op de meerwaarde die clustering biedt. Een ander interessant verschijnsel is de roep na jaren van scheiding van functies deze juist weer te mengen. Indien functies weloverwogen

worden gemengd kan dit leiden tot synergie. Hierna is ingegaan op de vestigingsplaatfactoren voor ondernemers. Het blijkt dat veel ondernemers geneigd zijn in de regio te blijven. Dit is van belang om te realiseren bij het in de markt zetten van Bleizo. Het is tenslotte de bedoeling dat het gebied Bleizo uitgegeven wordt aan ondernemers. Tot slot is het begrip strategie aangestipt waaruit is gebleken dat gebiedsontwikkeling ondanks alle goede voornemens nooit zo wordt uitgevoerd als van tevoren is bedacht. Zo is de strategie om tot het programma van Bleizo te komen redelijk emergent.

In het theoretische kader is gebleken dat de potentie van de locatie Bleizo begrepen kan worden vanuit de ideeën van synergie. De komst van het multimodaal vervoersknooppunt kan worden benut door in het ontwerp van het gebied te streven naar samenhang vanuit de omgeving, tussen knoop en plaats en vanuit de schaalvoordelen van bijvoorbeeld clustering. Deze samenhang leidt als het goed is tot meerwaarde. De strategie die wordt gevoerd dient hier rekening mee te houden. De strategie leidt immers tot de programmatische invulling van het gebied rondom de knoop. Zoals is gebleken is het gebruikelijk dat door allerlei omstandigheden in de praktijk afgeweken van vooraf bedachte strategie. Het is de kunst om vanuit samenhang te ontwerpen en hier de meerwaarde van te realiseren. Wanneer dit gebeurt treedt locatiesynergie op. Voor de casus Bleizo betekent dit dat komst van het multimodaal vervoersknooppunt benut wordt wanneer knoop en plaats in balans komen.

Hoofdstuk 4. Onderzoeksopzet

“Als we wisten wat we deden heette het geen onderzoek” (Albert Einstein)

4.1 Inleiding

In het praktisch en theoretisch kader is de casus Bleizo uitgebreid toegelicht en is de theorie achter de wereld van knooppunten en bedrijfslocaties uiteengezet. Op een aantal begrippen is nader in gegaan. In dit hoofdstuk zet de onderzoeksopzet uiteen. Allereerst wordt de onderzoeksmethode nader toegelicht waarna het onderzoeksmodel volgt. De criteria waaraan de op te stellen ontwerpvarianten voor het gebied Bleizo op hun synergie-effecten worden getoetst, worden opgesteld aan de hand van de begrippen uit hoofdstuk drie. Daarnaast volgt een korte uiteenzetting van de manier waarop de vakspecialisten die zich in de praktijk met het gebied bezig houden betrokken worden bij het onderzoek.

4.2 Methode

Zoals paragraaf 1.5 stelt is mijn onderzoek ontwerpelijk van aard en locatiespecifiek. Het heeft zoals Van Aken (2004: 4) stelt een ‘prescriptive nature’ waarbij het onderzoek probleem gedreven en oplossingsgericht is. Het spitst zich toe op de casus Bleizo en volgens Van Aken hoeven de uitkomsten niet perse vertaalbaar te zijn in generieke theorieën en algemeen toepasbare uitkomsten. Ook Van Thiel (2009: 26) kent ontwerpelijk onderzoek en stelt dat “Vragen over de oplossing van een probleem, ...meestal een verwijzing naar verbetermaatregelen of (normatieve) maatstaven zoals beter, of efficiënter [bevatten]”.

Van Aken geeft aan dat volgens sommigen het doen van ‘prescriptive’ onderzoek minder wetenschappelijk is. Echter de kloof tussen wetenschap en praktijk wordt door dergelijke onderzoeken verkleind. Uiteindelijk is het doel van veel wetenschappelijk onderzoek tenslotte om kennis te creëren om problemen op te kunnen lossen die spelen in de praktijk.

Centraal staat de vraag hoe het gebied Bleizo, gebruikmakend van het begrip locatiesynergie, de komst van het multimodale vervoersknooppunt kan benutten. Wanneer er meerwaarde optreedt die voortkomt uit een op samenhang gerichte invulling (locatiesynergie dus) kan in het model van Bertolini de positie van Bleizo meer in balans worden gebracht. Wanneer dit gebeurt wordt de komst van het multimodaal vervoersknooppunt benut. De invulling van het gebied is van grote invloed op de synergiemogelijkheden.

De systematiek achter het locatiesynergiemodel kan worden gebruikt om de locatiesynergie te toetsen. Allereerst dient er een op samenhang gerichte invulling te zijn. Hierna dient de meerwaarde te worden bepaald. De meerwaarde blijkt uit toename van de vier metawaarden van Peek. Ik kijk echter niet alleen naar de invulling van het gebied conform het Concept Masterplan Bleizo maar kies ervoor

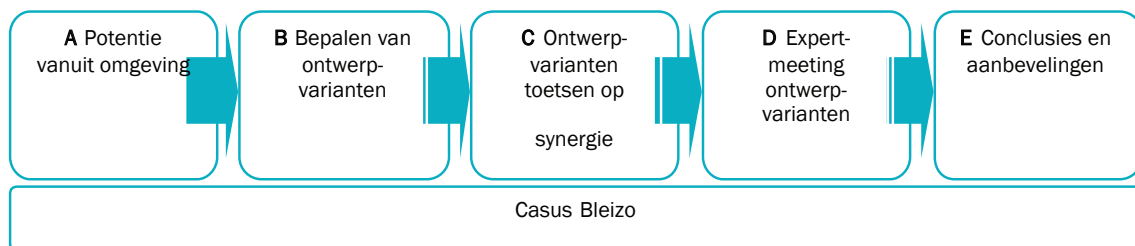
om additionele ontwerpvarianten te bedenken die ook op hun synergie-effecten bekeken worden. Tot slot dient de meerwaarde ervaren te worden. Hiervoor maak ik gebruik van het knoop-plaats model. Per ontwerpvariant wordt op basis van de plaats- en knoopwaarde de verwachte richting voor Bleizo in het model weergegeven.

Het systeem achter het locatiesynergiemodel van Peek wordt deels gebruikt in de zoektocht naar samenhang en meerwaarde. Een aantal vakspecialisten worden betrokken bij het onderzoek in een zogenaamde expertmeeting. Zoals paragraaf 1.3 stelt staat tijdens deze meeting enerzijds de visie van de specialisten ten opzichte van de mogelijke synergie-effecten centraal en anderzijds worden de zij verleid en uitgedaagd om na te denken over de mogelijkheden die de komst van het station biedt aan het gebied. Er vindt wisselwerking tussen de specialisten plaats waarbij zij geïnspireerd raken om voor elkaars standpunten en expertise open te staan en vanuit de synergiemogelijkheden tussen knoop en plaats te denken.

4.3 Onderzoeksmodel

In het onderzoeksmodel wordt de basis gevormd door de casus Bleizo. Vanuit de potentie van de omgeving (A) worden de ontwerpvarianten bepaald (B). De omgeving kan de nabije omgeving zijn maar kan ook ruimer worden opgevat. De ontwerpvarianten worden getoetst op de samenhang tussen knoop en gebied. De meerwaarde van de ontwerpvariant wordt bepaald en na een inschatting van de knoop en plaatswaarde wordt de beweging die de ontwerpvariant met zich mee brengt schematisch in het knoop-plaats model gesitueerd (C). In een expertmeeting wordt een aantal vakspecialisten betrokken bij het onderzoek (D). Tot slot volgen de algehele conclusies en aanbevelingen van het onderzoek.

Deze werkwijze leidt tot het volgende onderzoeksmodel:



Figuur 19: Onderzoeksmodel

4.4 Beoordeling ontwerpvarianten

4.4.1 Criteria beoordeling

De ontwerpvarianten worden getoetst. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van de methodiek achter het locatiesynergiemodel van Peek. Dit model stelt dat er eerst samenhang gecreëerd moet worden, de samenhang leidt tot meerwaarde en de meerwaarde wordt ervaren in het gebruik. Het toetsen van de ontwerpvarianten geschiedt aan de hand van de volgende opzet:

1. De samenhang per ontwerpvariant wordt bekeken. Ik kijk naar de samenhang van het station in het netwerk maar ook tussen knoop en plaats. De complementariteit van het programma van de ontwerpvariant met zijn omgeving wordt bekeken en de schaalvoordelen van de desbetreffende ontwerpvariant. Het model van Stolk wordt hier gebruikt om de gebruiksprofielen per variant aan te geven.
2. De meerwaarde wordt gezocht in de metawaarden van Peek; centraliteit, transferkwaliteit, omgevingskwaliteit en intensiteit.
3. De verwachte plaatswaarde van Bleizo wordt per ontwerpvariant aangegeven.
4. De verwachte knoopwaarde van Bleizo wordt per variant aangegeven.
5. De conclusie van de locatiesynergie per ontwerpvariant leidt tot een positionering in het knoop-plaats model van Bertolini.

4.4.2 Expertmeeting

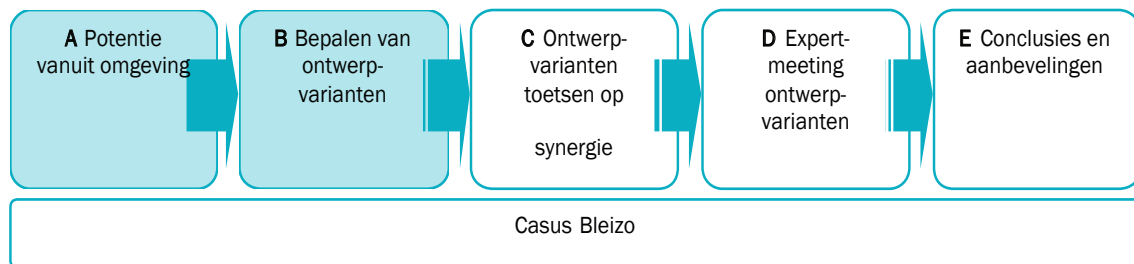
Wanneer per ontwerpvariant een uitspraak is gedaan over de te verwachten locatiesynergie en de beweging van het knooppunt in het knoop-plaats model is geïllustreerd, worden de ontwerpvarianten voorgelegd vakspecialisten tijdens de expertmeeting. Hen wordt gevraagd stellingen die de metawaarden van het locatiesynergiemodel vertegenwoordigen, voor alle vier de ontwerpvarianten in te vullen. Over de uitkomsten volgt een discussie. Uit de gegevens en de discussie ontstaat een beeld van de door hen verwachte meerwaarde. Tevens vindt er wisselwerking plaats tussen de specialisten onderling. Kennis wordt gedeeld en de ervaringen van de specialisten wordt benut om gezamenlijk na te denken over de synergiemogelijkheden tussen het gebied en het station Bleizo en tussen afzonderlijke functies. Hoofdstuk zeven bevat een uitgebreide omschrijving van de expertmeeting. De bevindingen worden meegenomen in de conclusies en aanbevelingen.

Hoofdstuk 5 Ontwerpvarianten

“Een sterke stedelijke regio bestaat niet eenvoudigweg uit een centrum en periferie, maar uit een grote diversiteit aan sterke milieus, met goed functionerende binnensteden, stationsomgevingen, en inclusief grootschalige winkel- of recreatiemilieus, aantrekkelijke parken en sportvelden.” (prof. Dr. M. A. Hajer)

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de ontwerpvarianten bepaald. Het gaat hier om de stappen A en B uit het onderzoeksmodel.



Figuur 20: Onderzoeksmodel.

Het nu nog ‘maagdelijke’ gebied Bleizo kan op verschillende manieren worden ingevuld. Het doel van dit ontwerpde onderzoek is te onderzoeken hoe de komst van een multimodaal vervoersknooppunt kan worden benut. Dit wordt onderzocht met behulp van meerdere ontwerpvarianten die naast het Concept Masterplan Bleizo, de nulvariant, bekeken worden.

Om alternatieve ontwerpvarianten te bepalen, wordt de potentie van de omgeving van Bleizo uiteengezet door in te gaan op de bereikbaarheid, de economische aanknopingspunten maar ook het verkennend marktonderzoek van BCI. Deze potentie mondt, samen met de bevindingen uit hoofdstuk twee, het praktisch kader, uit in een SWOT-analyse. Daarna wordt het gebied ingekaderd door een aantal randvoorwaardelijke keuzes te maken waaruit de ontwerpvarianten volgen. In dit hoofdstuk wordt de laatste deelvraag ‘Welke ontwerpvarianten zijn denkbaar?’ beantwoord.

5.2 Potentie omgeving Bleizo

5.2.1 Bereikbaarheid

Het gebied Bleizo is goed bereikbaar. De centrale ligging in de Randstad in combinatie met de goede autobereikbaarheid maakt het mogelijk dat binnen vijftien autominuten één miljoen mensen in het gebied kunnen zijn. Binnen een uur zijn, buiten de spits, ruim 9,3 miljoen mensen bereikbaar. Dit maakt het verzorgingsgebied groot. Het gebied is met de auto goed bereikbaar vanaf de A12 met twee op- en afritten. De komst van het station Bleizo maakt het gebied multimodaal bereikbaar.

Bereikbaar binnen	15 minuten inwoners	15 minuten arbeidsplaatsen	30 minuten inwoners	30 minuten arbeidsplaatsen	60 minuten inwoners	60 minuten arbeidsplaatsen	90 minuten inwoners	90 minuten arbeidsplaatsen	120 minuten inwoners	120 minuten arbeidsplaatsen
auto daluren 2008	1.032	520	3.584	1.621	9.346	4.288	12.925	5.894	15.486	6.972
auto daluren 2020	1.044	519	3.584	1.615	9.351	4.290	12.953	5.901	15.496	6.974
auto ochtendspits 2008	291	114	2.106	945	6.182	2.838	10.578	4.892	13.195	6.024
auto ochtendspits 2020	203	70	1.547	707	5.800	2.627	10.328	4.775	13.157	6.007
ov ochtendspits 2008	11	5	147	70	2.118	1.000	4.897	2.302	8.972	4.271
ov ochtendspits 2020	11	5	179	99	2.493	1.151	6.189	3.025	9.422	4.445

Inwoners & arbeidsplaatsen x 1000

Tabel 6: Staatje bereikbaarheid (grafieken in bijlage I)

Een infrastructurele verbinding die zichtbaar door het gebied snelt is de HSL. Zoetermeer heeft in het verleden de mogelijkheid om de HSL te laten stoppen op Bleizo onderzocht maar hiervoor bleek geen draagvlak bij het Rijk te zijn. Het tracé is daarom niet geprepareerd voor een halte en helt in de flauwe bocht die de HSL maakt bij Bleizo om snelheid te behouden. De huidige bezettingsgraad van de Hispeed die nu 6 keer per uur tussen Rotterdam en Amsterdam rijdt is circa 19% waarvan de reizigers voor een groot deel forenzen tussen Rotterdam en Amsterdam zijn (www.treinreiziger.nl). Naar verwachting wordt dit in de loop van de tijd meer.



Afbeelding 2: Het HSL tracé ter hoogte van Bleiswijk (www.nrc.nl)

De uitstekende bereikbaarheid en centrale ligging in de Randstad van het gebied bieden aanknopingspunten voor een (inter)nationale invulling. Een invulling die ook gebruik maakt van de HSL zou de potentie van het gebied optimaal benutten.

5.2.2 Economische aanknopingspunten

In paragraaf 3.2.3 staat een interessante aanbeveling die gedaan is in het kader van het onderzoek naar programmaverandering op stationslocaties van Van de Coevering e.a. De onderzoekers stellen dat bij (her)ontwikkeling van stationslocaties gemeenten zich niet allemaal op dezelfde invulling moeten richten om eenheidsworst te voorkomen. Zij stellen dat “...de gemeenten, ontwikkelaars en andere deskundigen voor de moeilijke taak staan de lokale groeipotenties aan te boren” (Coevering e.a. 2009: 13).

In het theoretisch kader is ook kort ingegaan op functiemenging en de gevolgen ervan. Functiemenging biedt voordelen voor de levendigheid, de leefbaarheid, de stedelijke dynamiek en de sociale veiligheid van een gebied en kan hiermee positief bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving mits de functies, binnen de mogelijkheden van de wet- en regelgeving, goed op elkaar worden afgestemd. In economische zin kan het voordelen op het gebied van risicospreiding opleveren en wanneer functies goed doordacht gemengd worden kan dit tot synergie leiden.

Een andere interessante bevinding uit hoofdstuk drie is dat bedrijven binnen sommige sectoren zich graag clusteren. Het bedrijfsleven ziet de schaalvoordelen en kennisuitwisseling die met clustering gepaard gaan en de kansen om gezamenlijk een identiteit uit te dragen. Dit kan bijvoorbeeld middels gebiedsmarketing hetgeen meestal een beter imago oplevert waardoor meer bedrijven zich op die plek in of nabij het cluster willen vestigen. Het begrip ruimtelijke inertie hangt hiermee samen. Dit is de neiging van bedrijven om ondanks eventuele voordelen van een nieuwe locatie op de huidige plek te blijven zitten omdat er veel is geïnvesteerd en de sociale binding met de plek van belang is. Dit, en de aanbeveling van Van de Coevering e.a. pleit in wezen voor het gebruikmaken van die economische aanknopingspunten die reeds in het gebied aanwezig zijn.

Bleizo grenst aan de bedrijventerreinen Prisma, Lansinghage, Brinkhage, Klappolder, aan het kasengebied en aan het Van Tuyllpark met zijn leisurefuncties zoals de Olympische wildwaterbaan Dutch Water Dreams en schaatsbaan Silverdome. De voornaamste aanknopingspunten uit de omgeving voor Bleizo zijn: Zoetermeer als ICT en als Leisurestad, Lansingerland als greenport. Naast de invulling van Bleizo met hoofdzakelijk kantoren zijn mogelijke alternatieve invullingen van het gebied Bleizo te vinden in de aanknopingspunten leisure en greenport.

Leisure

De bijdrage van leisure aan het bruto nationaal product was in 2008 € 36,9 miljard. Dit is 3% van het BBP en een toename van 24% ten opzichte van 2001 (NVM BOG 20009:7). Vrije tijd wordt al jaren schaarser en men wil het meeste uit de vrije tijd halen. Leisure is voor velen een welkome tijdsbesteding maar het begrip is vrij ruim en wordt ook wel gezien als een containerbegrip. Ik sluit aan op de volgende betekenis: *“Leisure is een combinatie van allerlei voorzieningen (actief en passief) of activiteiten ten behoeve van de besteding van vrije tijd waarbij een grote mate van beleving wordt nagestreefd en de markt verdeeld kan worden in de segmenten cultuur, sport, horeca, recreatie (fun)shopping en entertainment.”* (Van Dam 2008: 72). In de huidige plannen van Bleizo kunnen het Factory Outlet Center en Adventure World en de horeca zich vinden in deze definitie.

De in hoofdstuk twee geschetste Leisure-as en de mogelijk toekomstige ontwikkelingen in het Van Tuyllpark geven het gebied Bleizo aanleiding om hierop in te spelen.

Greenport

In paragraaf 2.3.2 is de economische potentie van de greenport gebleken en de raakvlakken met het gebied Bleizo. Een interessante ontwikkeling voor Bleizo is de wens van Greenport Nederland zich meer en meer als één sector met één gezicht te presenteren. Een van de redenen hierachter is de (glas)tuinbouw dikwijls moet kijken voor andersoortig ruimtegebruik waar een hogere waarde onder ligt. Tuinbouwgrond of agrarische grond wordt meestal niet erg hoog gewaardeerd en het is eigenlijk vrij verwonderlijk dat er nog zoveel geproduceerd wordt in de overvolle Randstad. Of dit zo blijft is de vraag maar de sector zelf heeft veel geïnvesteerd en vindt het belangrijk om midden in het afzet gebied te blijven. Een interessant gegeven is dat met name de opkomende economieën zoals China en India met veel belangstelling kijken naar de mogelijkheden om te midden van stedelijke dichthe-

den op duurzame manier toch voedsel te produceren. Met het steeds luxer wordende levenspatroon en de bevolkingstoename in die landen is voedselproductie een enorme opgave. Het produceren van voedsel nabij de steden wordt Metropolitan Agriculture genoemd en kent een enorme mondiale belangstelling (www.metropolitanagriculture.com). De Greenport Nederland ziet de technologie en 'know-how' als belangrijk exportproduct. Het gaat niet alleen meer om het afzetten van producten in het buitenland.

Een andere reden is dat de consument steeds bewuster consumeert en wil weten waar het voedsel vandaan komt en hoe het is geproduceerd. Deze beide ontwikkelingen hebben tot ambitieuze doelstellingen geleid voor de Greenport Nederland. "In 2040:

- wordt 100 procent van de tuinbouwproducten duurzaam geproduceerd en is de tuinbouw in grote mate zelfvoorzienend voor energie en water;
- is Greenport Valley actief: een kennis- en innovatiecentrum van bedrijfsleven, onderzoek en onderwijs, inclusief een Greenport Business School, met een mondiale positie en uitstraling;
- is er een Greenport University: een (deels) virtueel internationaal fundamenteel onderzoeks instituut en opleidingscentrum;
- is Nederland toonaangevend op het vlak van waardecreatie en responsiviteit;
- is Nederland toonaangevend op het vlak van biodiversiteit en veredeling (groenegenetica)."

(www.greenportsnederland.nl)

De Greenport heeft op dit moment om de tien jaar één (inter)nationaal gezicht tijdens de 180 dagen durende Floriade. In 2012 is het de beurt aan Venlo waarbij het thema Living Nature is. Hier verrijst een 66 hectare groot park waar 80% van de bezoekers uit Nederland en Duitsland zullen komen, 10% uit België en 10% uit de rest van de wereld. Venlo verwacht 2 miljoen bezoekers. De regio Noord Limburg gaat ervan uit dat op termijn in de volle Randstad de glastuinbouw onder druk komt te staan en dat bedrijven noodgedwongen uit zullen wijken naar Limburg. Overigens heeft de gemeente Zoetermeer in 1992 een succesvolle Floriade georganiseerd waar 3,3 miljoen bezoekers op af kwamen. Het park grensde aan het station Zoetermeer en is gebruikt als kwartiermaker voor de wijk Rokkeveen West. Er zijn ook minder positieve geluiden vanuit de sector zelf: "De Floriade is lelijk en dus eigenlijk antireclame, Alleen de gek stimuleert de verkoop van zijn concurrent, Een tijdelijke tentoonstelling die zoveel kost is een enorme kapitaalverspilling etc." (NVAF 2004: 2-9).

De combinatie tussen het trekken van grote aantallen bezoekers, het gezicht geven aan Greenport Nederland, de bereikbaarheid en de sterke clustering van de greenport vanuit Westland-Oostland die er al is in de omgeving van Bleizo biedt aanknopingspunten voor de gebiedsontwikkeling in relatie tot de komst van het station. Een term die de arbeids- en kennisintensieve kant van de bedrijvigheid rondom de Greenport samenvat is greentech. BCI heeft deze sector meegenomen in het verkennend marktonderzoek naar de mogelijkheden voor het gebied Bleizo.

5.2.3 Verkennend marktonderzoek

De potentie van de gebiedsontwikkeling Bleizo is onderzocht Buck Consultants International (BCI) om als input te dienen voor het Concept Masterplan Bleizo. Het onderzoek richtte zich op de mogelijkheden voor bedrijventerrein, kantoren en greentech gerelateerde bedrijvigheid.

Bedrijventerrein

Het gebied Bleizo behoort tot het marktgebied van Haaglanden. Ten tijde van het onderzoek van BCI was er 4% leegstand hetgeen de markt krap maakt. De uitbreidingsbehoefte wordt door BCI geschat op maximaal 20 hectare per jaar tot 2020 voor de regio. De voorraad bedrijventerrein bedroeg in

2007 nog zo'n 370 hectare. Hoeveel hiervan nu daadwerkelijk is uitgegeven is niet bekend maar naar verwachting minder dan de tot 2010 geplande 170 hectare. De verwachting van BCI is dat er voldoende voorraad is om tot 2020 de vraag te kunnen opvangen. Voor Bleizo zal de concurrentie met name vanuit het bedrijvenpark Prisma komen. Vraag vanuit de Stadsregio Rotterdam wordt met name vanuit de gemeente Lansingerland verwacht. Deze regio biedt vanwege de bevolkingsgroei potentie hoewel het aanbod aan bedrijventerreinen ook hier fors is.

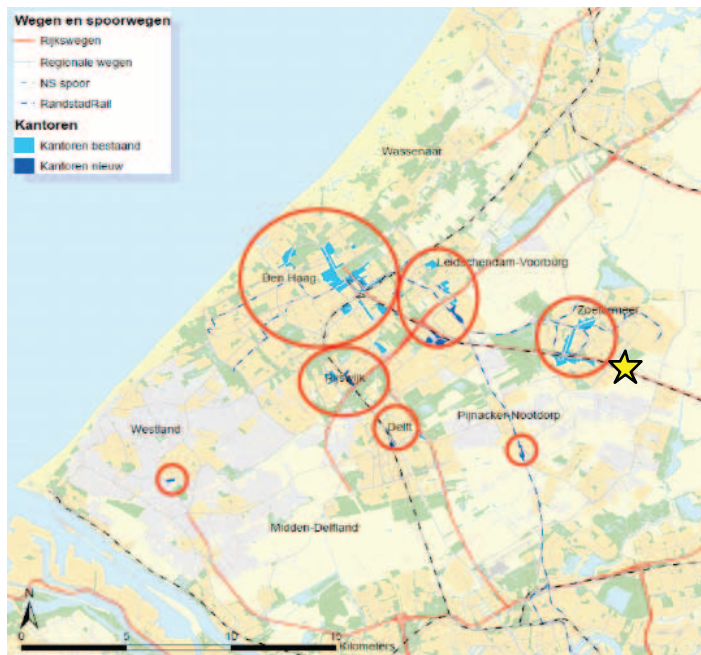


Figuur 21: aanbod bedrijventerrein in regio Haaglanden. De gele ster geeft het station Bleizo aan.

BCI stelt dan ook: *“Het voornaamste marktgebied van Bleizo is de regio Haaglanden. De exacte planvoorraad op dit moment is niet bekend, maar deze is naar verwachting voldoende om in de vraag te voorzien. Bovendien ligt Bleizo aan de rand van het marktgebied en zal Bleizo concurrentie ondervinden van Prisma. Dit vraagt om extra aandacht en inspanningen in de planning, positionering/marketing en fasering. Vanuit Gouda wordt weinig vraag verwacht, vanuit Lansingerland is wel vraag te verwachten”* (BCI 2009: 18). De uitgifte wordt ingeschat op circa drie tot vier hectare per jaar.

Kantoren

De kantorenmarkt heeft het zwaar te verduren. In Nederland staat momenteel 6,7 miljoen m2 leeg hetgeen 14% van alle kantoorruimte is (www.vrom.nl). Twynstra Gudde geeft in het Nationaal Kantorenmarkt Onderzoek 2009 aan dat het merendeel van de gebruikers op korte termijn een afname van personeel verwacht hetgeen de opname van nieuwe kantoren doet dalen de komende jaren (Twynstra Gudde, 2009:14). Op 25 mei 2010 verscheen zelfs het volgende bericht in de kranten: *“Akkoord over aanpak leegstand kantoren”*. Uit het artikel bleek dat in september 2010 een door de overheid en marktpartijen gezamenlijk opgesteld Actieprogramma is uitgewerkt om de leegstand aan te pakken (www.vrom.nl).



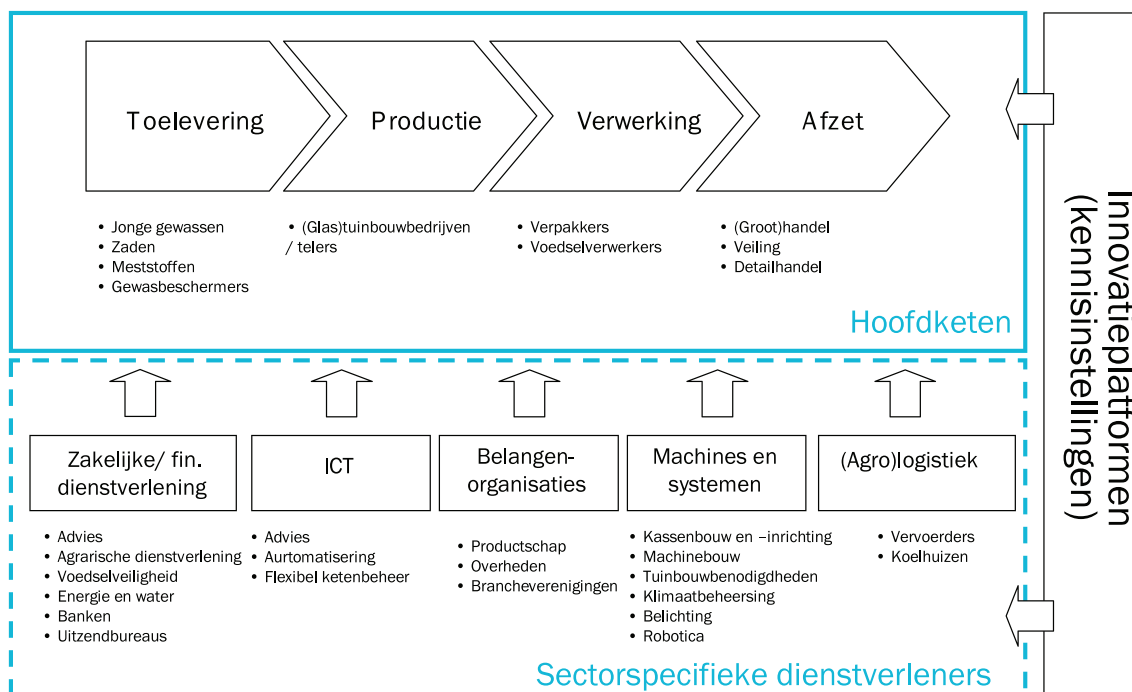
Figuur 22: Kantorenlocaties Haaglanden. De gele ster geeft station Bleizo aan.

Bleizo behoort tot de Haagse kantorenmarkt en specifiek nog tot de Zoetermeerse kantorenmarkt. Wanneer de vraag tegen het aanbod wordt weggezet blijkt dat er een overschot is in het aanbod. De Zoetermeerse markt kent behoorlijk wat leegstand (ruim 17%) en is een vervangingsmarkt. De jaarlijkse opname bedraagt naar verwachting circa 38.000 m² tot ongeveer 2020 waarna deze afneemt en zelfs krimpt. Volgens BCI kent Zoetermeer nu 138.000 m² leegstand en heeft het een planvoorraad van circa 290.000 m². Aan de A12 richting Den Haag is nog eens 200.000 m² kantoor gepland. Zoetermeer heeft echter in een transformatiestudie 130.000 m² aangewezen om bestaande en nog te ontwikkelen kantoorlocaties te transformeren tot andere doeleinden (gemeente Zoetermeer, 2008: 11). Bleizo is wel een locatie die vanwege zijn multimodale ontsluiting concurrerend is met een aantal andere locaties.

BCI geeft aan dat er flinke concurrentie is met Den Haag en Zoetermeer en dat Bleizo op basis van een evenredig aandeel in de nieuwbouwplannen uit de regionale en lokale markt een opname van een kleine 2.000 m² per jaar mogelijk is. BCI stelt: “Voor een deel van de kantoren op Bleizo zal gezocht moeten worden naar nieuwe kantoordoeleinden van buiten de regio of een alternatieve invulling (denk bijvoorbeeld aan leisure, hotel, retail, of woningen)” (2009: 85).

Greentech

De term greentech hangt nauw samen met Greenport. Het begrip wordt uitgelegd als de kantoorachtige en laboratoriumachtige activiteiten in de keten van de (glas)tuinbouw, inclusief de sector specifieke toeleveranciers waarbij de focus ligt op de technologische en kennisintensieve kant van de



Figuur 23: Tuinbouw waardeketen en dienstverleners (ibidem: 57)

(glas) tuinbouw.

Uit de marktanalyse kwam naar voren dat de markt voor kantoor- en laboratorium(achtige) activiteiten op Bleizo beperkt is. De behoefte tot verdergaande samenwerking vanuit de keten, de toeleveranciers, kennisinstellingen en overheden is aanwezig. Veel van de kennisontwikkeling geschied momenteel op eigen grond, bijvoorbeeld in en nabij de kassen, maar een verdere schaalvergroting kan een beweging naar uitplaatsing op gang brengen. BCI stelt dat *“De vraag naar kantoor- en laboratoriumgebruikers in de Greentech is beperkt en vooral regionaal. Een mogelijkheid bestaat nog om belangenverenigingen in de tuinbouw naar deze locatie te verleiden, maar hiervoor is een krachtige lobby vereist”* (ibidem: 85). Direct ten zuiden van Bleizo bevinden zich het Improvement Center en het proefstation van de Universiteit van Wageningen.

Het marktonderzoek van BCI stelt dat er markt is binnen het aandeel bedrijventerrein van drie tot vier hectare per jaar, een kleine 2.000 m2 opname van kantoren en het invullen met kantoor en laboratoriumachtige activiteiten ten behoeve van de Greenport is moeilijk in te schatten. De vraag lijkt met name uit de regio zelf te komen en heeft met meer dan alleen ruimtegebrek te maken.

5.3 SWOT-analyse

De potenties van het gebied zoals in hoofdstuk twee en hierboven geschetst kunnen schematisch weergegeven worden in een SWOT-analyse. Dit is een analyse van sterke punten, zwakke punten, kansen en bedreigingen. De sterke en zwakke punten kennen een zogenaamde interne herkomst. Deze zijn er al. De kansen en bedreigingen kennen een externe herkomst.

	Hulpvol t.o.v. het doel	Schadelijk t.o.v. het doel
Interne herkomst	Strengths (sterke punten)	Weaknesses (zwakke punten)
Externe herkomst	Opportunities (kansen)	Threats (bedreigingen)

Tabel 7: Swot analyse

Wanneer voor het gebied Bleizo een SWOT-analyse wordt gemaakt komen de volgende punten naar voren:

Sterkte punten

- Het gebied ligt centraal in de Randstad
- Het is met de auto goed bereikbaar door nabijheid van 2 op- en afritten aan A12 en de provinciale wegen N209 en N471
- Er is veel ruimte (121 hectare)
- De grond is in bezit van GR Bleizo
- Het is een zichtlocatie
- Het Rottemeren gebied en Groene Hart liggen vlakbij
- Zoetermeer profileert zich als ICT-stad en heeft een sterke dienstensector
- Zoetermeer profileert zich als leisurestad en kent grote indoor-leisure-attracties
- Het gebied grenst aan de Greenport Westland-Oostland en de veiling Bleiswijk
- Zoetermeer en Lansingerland werken goed samen
- Samenwerking tussen Stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden

Zwakke punten

- Geen eenduidig imago
- Het gebied ligt op de rand van twee gemeenten en twee stadsregio's
- Geen directe railverbinding naar Rotterdam
- Binnen een straal van één kilometer vanaf het station zijn geen woningen
- Wonen in traditionele zin niet mogelijk door milieutechnische belemmeringen
- Tennet Hoogspanningsstation en diverse hoogspanningsleidingen zijn in het gebied aanwezig

Kansen

- Goede bereikbaarheid OV voor automobilisten door P+R
- Aansluiting op Van Tuylpark
- Versterking van de mogelijkheden voor regionale bedrijvigheid
- Aansluiting op aanwezige Greenport functie van bedrijvigheid in Lansingerland
- Aansluiten op de HSL
- Markt voor modern gemengde bedrijvigheid
- Greenport Nederland wil zich laten zien aan de buitenwereld
- Leisure ondernemers zien de potentie van de komst van het station

Bedreigingen

- De A12 en het spoor vormen een flinke barrière
- Bedieningsgarantie bij 1.750 nieuwe instappers waarvan er 750 tot 1.150 uit het gebied Bleizo moeten komen
- Slechte marktomstandigheden voor kantoren
- Weinig invloed op aangrenzende bedrijventerreinen
- Weinig opbrengsten voor leisure functies
- Concurrentie door grote beschikbaarheid bedrijventerrein in nabijheid
- Planologisch goedkeuring voor gewenst programma
- Mogelijke bezuinigingsrondes bij financierende instanties vanwege de crisis
- Geen duidelijke profilering gebied
- Complexe bestuurlijke drukte doordat het station zich op het grensvlak van twee gemeenten en twee stadsregio's bevindt

De analyse heeft de kansen en bedreigingen blootgelegd en dient ter input voor de ontwerpvarianten. Voordat de ontwerpvarianten worden gekozen, worden een aantal randvoorwaardelijke keuzes gemaakt.

5.4 Randvoorwaardelijke keuzes

5.4.1 Inkadering van het gebied

Ik concentreer de ontwerpvarianten in eerste instantie op het deel van Bleizo aan de westkant van de HSL. Hiermee wordt het gebied compacter met een grootte van circa 70 hectare waarvan aan weerszijden van de A12 circa 35 hectare ruimte is. Het deel van het gebied aan de oostkant van de HSL bevat het Tennet basisstation met een groot aantal hoogspanningskabels en kent een behoorlijke afstand tot de knoop. Indien de ontwerpvariant meer ruimte nodig heeft kan het oostelijke deel van het gebied Bleizo worden betrokken bij de invulling.

Keuze 1: Het gebied Bleizo is circa 70 hectare groot en bevindt zich aan de westzijde van de HSL aan weerszijden van de A12.

5.4.2 Wonen niet mogelijk

Zoals in paragraaf 2.3.4 uiteengezet is kan in het gebied Bleizo niet worden gewoond. Dit leidt ertoe dat de vervoerwaarde van het station niet gevonden kan worden in omwonenden uit de het gebied Bleizo. Het gevoel van veiligheid en sociale controle door direct omwonenden zoals een lampje voor de ramen, iemand die zijn hondje uitlaat etc. zal in het gebied en op het station ontbreken. Dit verdient de nodige aandacht bij het ontwerp van het station en de directe omgeving in zijn detaillering.

De ontwerpvarianten worden niet in die mate van detaillering uitgewerkt. Verblijf anders dan permanent wonen wordt anders beoordeeld door de wet- en regelgeving en is wel mogelijk in het gebied. Hierbij moet gedacht worden aan hotels met 'short stay' mogelijkheden en eventueel ook 'long stay' mogelijkheden.

Keuze 2: Permanent wonen in het gebied Bleizo is niet mogelijk maar 'short' en 'long stay' kan wel ingepast worden.

5.4.3 Vervoerwaarde

Zoals de probleemstelling van dit onderzoek al weergeeft is het bijdragen van de invulling van het gebied aan de vervoerwaarde van het station noodzakelijk. In paragraaf 2.6.2 is op basis van de rekenmodellen van de NS bepaald dat om een bedieningsgarantie te krijgen 1.850 tot 2.550 reizigers nodig zijn waarvan 750 tot 1.150 nieuwe reizigers dienen te zijn. De ontwerpvarianten dienen dus in ieder geval vervoerwaarde te genereren anders kan het station er wel komen maar stoppen de treinen niet.

Keuze 3: De knoop moet gevoed worden met reizigers.

5.4.4 Middelen

De middelen en daarmee de grondexploitatie zijn redelijk leidend in gebiedsontwikkelingen. Bleizo heeft in de praktijk te maken met aanzienlijke investeringskosten die uit de verkoop van de omliggende gronden goedge maakt dienen te worden. Indien de middelen echter leidend worden in de ontwerpvarianten wordt de creativiteit beperkt. Daarnaast is het bijzonder lastig om te voorspellen wat welke variant gaat kosten en wat deze gaat opbrengen met de aspecten fasering, voorzieningen, markt etc. Zelfs een eventueel gebrek aan middelen hoeft nog niet te betekenen dat er geen synergie-effecten tussen knoop en plaats kunnen ontstaan. Daarom kies ik ervoor de middelen niet in beschouwing te nemen bij het opstellen en toetsen van de ontwerpvarianten zodat de vrijheid om te dromen groter wordt.

Keuze 4: In de ontwerpvarianten wordt niet gekeken naar de opbrengstenkant van het ontwerp.

5.5 De ontwerpvarianten

Bleizo is goed bereikbaar en leent zich daarmee voor grote hoeveelheden bezoekers. De economische aanknopingspunten zijn met name zakelijke dienstverlening zoals ICT, Greenport en Leisure. De marktverkenning heeft de ruimte die de markt lijkt te bieden aangegeven waaruit blijkt dat de markt voor kantoren niet erg kansrijk is. Vanuit de hierboven geschetste potenties voeg ik daar drie ontwerpvarianten aan toe. Het aantal ontwerpvarianten dat behandeld kan worden is in principe oneindig echter binnen de scope van dit onderzoek verwacht ik met vier varianten genoeg input te krijgen om tot aanbevelingen te kunnen komen.

- **Bleizo In De Praktijk:** De huidige invulling zoals het Concept Masterplan Bleizo voor ogen heeft dient als nulvariant. Deze gaat uit van 40.000 m² kantoren, horeca en vergaderfaciliteiten direct rondom en op de knoop, modern gemengde bedrijvigheid ten zuiden van de knoop. Ten noorden van de knoop wordt uit gegaan van de twee leisure initiatieven, Adventure World en het Factory Outlet Center. De deelgebieden waar modern gemengde bedrijvigheid komt liggen in een groene omgeving met waterpartijen.
- **Leisureland:** Ontwerpvariant één is gebaseerd op één van de unieke kenmerken van Zoetermeer, leisure. Ten noorden en ten zuiden van het multimodaal vervoersknooppunt komt een aaneengesloten gebied met leisurevoorzieningen. Het betreft in- en outdoor attracties in combinatie met retail waar 'fun' en belevenis centraal staan. Het park krijgt een nationale exposure en maakt optimaal gebruik van de centrale ligging in de Randstad en de goede bereikbaarheid. Uiteindelijk groeit het samen met het Van Tuylpark uit tot een attractiepark in de vorm van een 8-je. Het punt waar de twee cirkels samen komen is de centrale entree op de knoop boven de A12. Het parkeren geschiedt onder de knoop en eventueel in de gebieden eromheen. Dagrecreatie maar ook meerdaagse recreatie met overnachting is mogelijk.
- **Permanente Floriade:** Vanuit de Greenport Nederland bestaat de behoefte aan een internationaal gezicht. Daarnaast staan de tijdelijke Floriades die om de tien jaar worden gehouden al enige tijd ter discussie. Ontwerpvariant twee maakt Bleizo het gebied waar de hele greentech sector zich presenteert aan bezoekers vanuit de hele wereld, zowel zakelijk als recreatief en zowel in- als outdoor. Men kan zich verbazen over de innovatieve sector en kennis nemen van de nieuwste technieken op het gebied van duurzame voedsel productie, bloemen en planten. In feite betekent dit een clustering van het 'high-end' gedeelte van de keten. Naast het etaleren van kennis en kunde wordt hier gewerkt, wordt geëxperimenteerd en worden mensen opgeleid aan de Greenport University. Het gebied wordt minder uitgestrekt dan de tijdelijke Floriades maar de gebouwen en laboratoria worden ingebed in een prachtige parkachtige setting.

- **Onderdeel Van De Olympische Spelen:** In ontwerpvariant drie wordt Bleizo benut als Onderdeel Van De Olympische Spelen in 2028. Deze variant heeft minder directe aanknopingspunten en ligt wat verder in de tijd maar biedt wel een interessant perspectief. Dutch Water Dreams en de Olympische roeibaan naast Bleiswijk zijn directe aanknopingspunten, de centrale ligging en de goede multimodale bereikbaarheid zijn de aanleiding van de keuze. Er komen (tijdelijke) sporthallen bij om een deel van de Olympische Spelen in het gebied Bleizo te laten plaatsvinden. Naast de festiviteiten op het Bleizo gebied wordt de plek gebruikt als locatie om de auto te parkeren en snel de hele Randstad met het OV te bereiken. Hiermee wordt Bleizo ook een draaischijf binnen de Olympische Spelen.

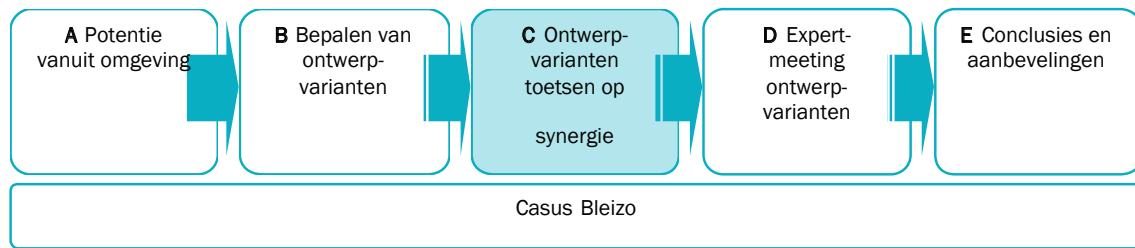
In het hoofdstuk hierna worden de ontwerpvarianten verder uitgewerkt, bekeken op hun samenhang en meerwaarde en in het knoop-plaats model gesitueerd.

Hoofdstuk 6 Ontwerpvarianten getoetst

“However beautiful the strategy, you should occasionally look at the results.”
(Winston Churchill)

6.1 Inleiding

In het theoretisch kader in hoofdstuk drie zijn een aantal bruikbare theorieën behandeld en begrip verklaard. In de onderzoeksopzet in hoofdstuk vier is op de theorie voort geborduurd en zijn de criteria waaraan de ontwerpvarianten getoetst worden bepaald. In het vorige hoofdstuk is een keuze gemaakt in welke ontwerpvarianten onderzocht worden op basis van aanknopingspunten vanuit de omgeving. In dit hoofdstuk wordt de te verwachten locatiesynergie bepaald en worden de ontwerpvarianten in het knoop-plaats model gesitueerd.



Figuur 24: Onderzoeksmodel met de stap C benadrukt.

Iedere paragraaf behandelt één ontwerpvariant. Allereerst Bleizo In De Praktijk, daarna Bleizo als Leisureland, ten derde Bleizo als Permanente Floriade en tot slot Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen.

6.2 Bleizo In De Praktijk

6.2.1 Inleiding

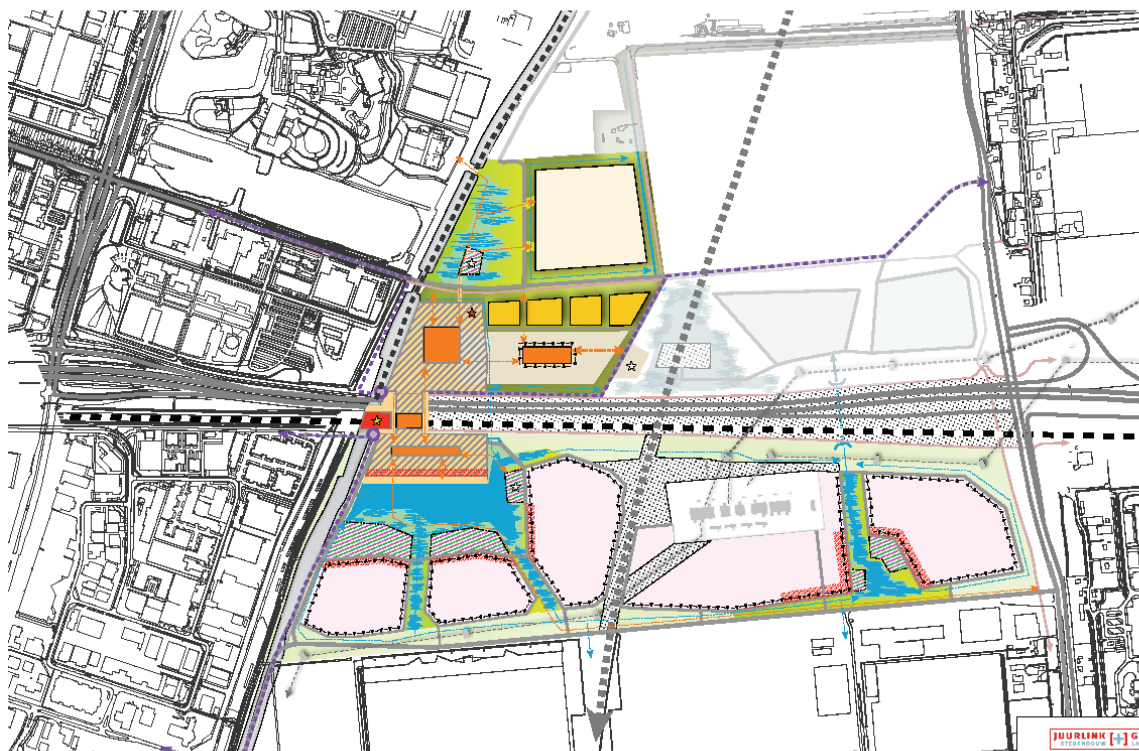
De variant Bleizo In De Praktijk is de ontwikkeling van Bleizo zoals deze in het Concept Masterplan Bleizo is weergegeven. De strategie die wordt gevoerd is zoals in paragraaf 3.6 gesteld redelijk emergent en wordt deels gedreven door de kansen vanuit de markt. Het mikt op meerdere functies. De grondexploitatie is van groot belang voor de ontwikkeling aangezien veel projecten in Lansingerland en Zoetermeer achter lopen op de planning hetgeen forse rentekosten met zich meebrengt. De huidige economische crisis en de niet geringe voorinvesteringen zorgen ervoor dat men druk ervaart om opbrengsten te realiseren.

6.2.2 Ontwerp

Het ontwerp wordt als volgt vormgegeven. Aan de zuidoostkant van het gebied is ruimte voor modern gemengde bedrijvigheid. Hier kunnen eventueel grotere bedrijven een kavel van enkele aaneengesloten hectaren vinden. Hier bevindt zich ook het nieuwe Tennet schakelstation. De zuidkant van

Bleizo wordt ontsloten vanaf de Laan van Mathenesse die in oost-west-richting ten zuiden van het plangebied loopt. In dit onderzoek wordt de zuidoostkant buiten beschouwing gelaten.

Aan de zuidwestkant van het gebied zijn drie deelgebieden van bij elkaar circa 15 hectare bestemd voor modern gemengde bedrijvigheid. Het aantal arbeidsplaatsen per hectare ligt hier naar verwachting hoger dan aan de zuidoostkant van het gebied. In het masterplan staat aangegeven dat hier de bedrijven die een andere verhouding kennen dan de traditionele maximaal toegestane 50-50 kantoor-bedrijfsruimte verhouding. Hier denkt men aan bedrijven die maximaal 70% van de bedrijfsvoering benutten voor kantoordoeleinden en 30% van de ruimte nodig hebben als bedrijfsruimte.



Figuur 25: Concept Masterplan Bleizo juli 2010

Op het verhoogde maaiveld rondom het station, het podium, bevindt zich aan de zuid- en noordkant ruimte voor kantoren. Een plein aan de noordzijde zorgt voor een aangenaam klimaat voor de werknemers en in de nabijheid van de knoop komen voorzieningen zoals bijvoorbeeld stationsgebonden detailhandel, horeca- en vergaderfaciliteiten.

Direct ten oosten van de knoop aan de noordkant van het gebied probeert men een Factory Outlet Center (FOC) te realiseren. Ten noorden hiervan de ruim 4 hectare grote 'dome' van Adventure World. Een wandelpad in een parkachtige setting verbindt het station met het noordwestelijk gelegen Van Tuylpark.

6.2.3 Samenhang

Zoals in hoofdstuk vier is bepaald wordt de samenhang bekeken aan de hand van het schaalniveau, de complementariteit en de schaalvoordelen of clustering.

Bleizo In De Praktijk heeft op een regionaal schaalniveau mijns inziens slechts onderscheidend vermogen doordat de grootschalige leisurevoorzieningen aan de knoop grenzen. Bleizo gaat hiermee onderdeel uitmaken van de leisure-as. Het kantorengedeelte biedt weinig aanknopingspunten. In de regio zijn redelijk veel goed bereikbare kantoren. Indien de modern gemengde bedrijvigheid een agro-gelieerde bestemming krijgt kan samenhang met de regionale sterke economische Greenport worden gezocht. Het beperkt overigens wel de uitgeefbaarheid doordat andere bedrijven niet in de bestemming passen.

Op een lager schaalniveau, de plek zelf, wordt met name samenhang gevonden in de afstemming tussen de leisurefuncties en het Van Tuyllpark. Door een apart ontworpen route richting het van Tuyllpark te creëren wordt ingespeeld op de kansen die de ontwikkeling van dit park biedt en wordt rekening gehouden met de potentie van vele extra reizigers die het van Tuyllpark kunnen aandoen wanneer de extra leisure functies zoals bijvoorbeeld Holland Hall en Scuba Dome zijn ontwikkeld.

De complementariteit van de plek is mijns inziens gevonden in het dubbelgebruik van de infrastructuur, de P+R plekken en de parkeerplaatsen. Deze worden tijdens kantooruren gebruikt door het kantoorpersoneel en daarnaast door bezoekers van de leisurevoorzieningen buiten kantooruren. Op dit moment wordt Bleizo als één gebied in de markt gezet. De functies bedrijventerrein, kantoren en leisure leveren mijns inziens een diffuus beeld op in termen van identiteit en imago. De leisurefuncties Adventure World en de retail van het FOC kennen veel mogelijkheden om complementair aan elkaar te zijn en van elkaar te kunnen profiteren door bijvoorbeeld het verlengen van de verblijfsduur, het versterken van het imago en de marktpositie van het deelgebied waar zij zich bevinden, en het aantrekken van nieuwe doelgroepen. De koppeling met het Van Tuyllpark versterkt deze mogelijkheden en het station Bleizo zal hiervan profiteren. Eventuele schaalvoordelen zie ik vanuit de clustering van leisure in samenwerking in de marketing.

6.2.4 Meerwaarde

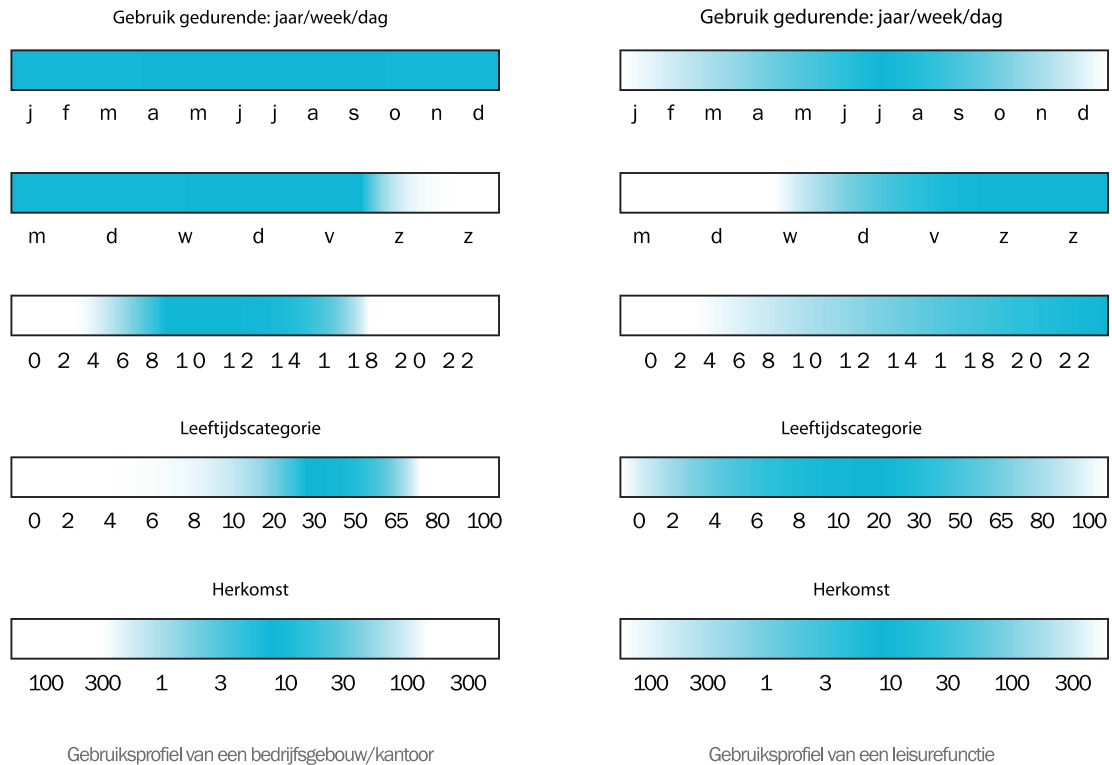
De meerwaarde wordt gezocht in de metawaarden van Peek: centraliteit, transferkwaliteit, omgevingskwaliteit en intensiteit.

Centraliteit wordt beïnvloed door de samenhang tussen infrastructuur en vastgoed. In ontwerp variant Bleizo In De Praktijk is de centraliteit van de plek in het netwerk naar verwachting gering, het ligt op 1,9 kilometer van station Zoetermeer Oost af. Er zijn geen woningen binnen een straal van een kilometer, het aantal arbeidsplaatsen is niet extreem hoog gezien het feit dat station Bleizo omringd wordt door bedrijventerreinen. Binnen de directe omgeving van circa één tot tweeënhalve kilometer is echter wel een bepaalde centraliteit te verwachten. Dit komt naar verwachting doordat de knoop horecavoorzieningen en vergaderfaciliteiten krijgt en een P+R functie onder het station verschijnt.

Samenhang tussen infrastructuur, vervoersfuncties en verplaatsingsactiviteiten leidt tot transferkwaliteit en in deze ontwerpvariant is dit een gegeven. De transferkwaliteit op Bleizo wordt naar verwachting goed doordat het doodlopende einde van de Oosterheemlijn aantakt op de spoorlijn en Bleizo verschillende buslijnen op het station bij elkaar brengt. Tevens is er parkeergelegenheid om de mensen de kans te geven over te stappen. De transferkwaliteit neemt naar verwachting niet toe ten opzichte van de huidige plannen voor het station wanneer Bleizo In De Praktijk wordt gerealiseerd.

Samenhang tussen vastgoed, verblijfsfuncties en verblijfsactiviteiten leidt tot omgevingskwaliteit. De uitdaging voor Bleizo om een hoge omgevingskwaliteit te creëren is aanzienlijk in het door bedrijfsbestemmingen gedomineerde gebied. Het Concept Masterplan Bleizo heeft een hoog ambitieniveau wat betreft de inrichting van de openbare ruimte. De architectonische kwaliteit van de bedrijven en kantoren maar ook van de leisurevoorzieningen is op dit moment moeilijk te voorspellen. Station Bleizo krijgt naar verwachting wel de eerder genoemd voorzieningen. De functies van modern gemengde bedrijvigheid en leisure dienen zorgvuldig ingepast te worden hetgeen het concept masterplan zeker ambieert met veel groen, wandelpaden die het Van Tuylpark aansluiten op de knoop en veel water dat niet alleen nodig is voor de waterberging maar ook een prettig werkmilieu oplevert aan de zuidkant van de knoop. De ambitie is er om de omgevingskwaliteit hoog te laten zijn.

Hoe intensief de knoop benut gaat worden is ondanks alle onderzoeken en vervoerwaarde berekeningen lastig te voorspellen. De intensiteit van de plek wordt beïnvloedt door de samenhang tussen verplaatsings- en verblijfsactiviteiten. Doordat wonen niet mogelijk is in het gebied hangt de intensiteit af van de verblijfsmogelijkheden op en in de omgeving van het station. De verplaatsingsmogelijkheden zijn een gegeven. Deze opgave wordt opgepakt door het mengen van functies en het programma meer divers te maken dan alleen kantoren. In het uiteindelijke ontwerp wordt op de knoop zelf kleinschalige detailhandel, horeca en vergaderfaciliteiten gecreëerd. Ook bij de intensiteit spelen de leisurefuncties een grote rol voor het station en het gebied Bleizo gezien de grote stromen mensen die dergelijke functies trekken. Naar mijn verwachting worden de functies in het gebied als volgt bezocht:



Figuur 26: De gebruiksprofielen van Stolk voor bedrijventerrein en kantoren en voor leisure in de ontwerpvariant Bleizo In De Praktijk.

6.2.5 Verwachte plaatswaarde

Plaatswaarde is de maat hoe intensief het knooppunt gebruikt wordt. Dit wordt afgemeten aan het verwachte aantal werknemers en bezoekers voor het plangebied Bleizo. Het betreft dus niet het aantal verwachte treinreizigers.

Het gemiddeld aantal arbeidsplaatsen per hectare netto terrein is in Zuid-Holland 66,7 arbeidsplaatsen (www.ruimtemonitor.nl). Bleizo houdt rekening met een hoger aandeel kantoorruimte waardoor 200 werknemers per hectare verwacht worden hetgeen met vijftien hectare 3.000 werknemers oplevert. Met 40.000 m2 kantoor en vier tot vijf gebruikers per 100 m2 zouden er idealiter circa 1.600 tot 2.000 mensen op de knoop werken. Het aantal bezoekers voor beide functies is lastig in te schatten en laat ik buiten beschouwing. Voor de leisurfuncties wordt het aantal werknemers geschat op 500-600 voor zowel Adventure World als het FOC. Beide verwachten circa een miljoen bezoekers per jaar. Het is denkbaar dat het FOC op een later tijdstip uitbreidt waardoor dit aantal toeneemt. In het totaal komt een grove schatting neer op 6.000 werknemers met twee miljoen bezoekers per jaar. Ter vergelijking, Bataviastad kende in 2009 2,1 miljoen bezoekers (www.bataviastad.nl).

De plaatswaarde hangt nauw samen met de centraliteit en de intensiteit uit het locatiesynergiemodel. De invulling conform het huidige masterplan doet de plaatswaarde toenemen naarmate er meer vastgoed gerealiseerd wordt.

6.2.6 Verwachte knoopwaarde

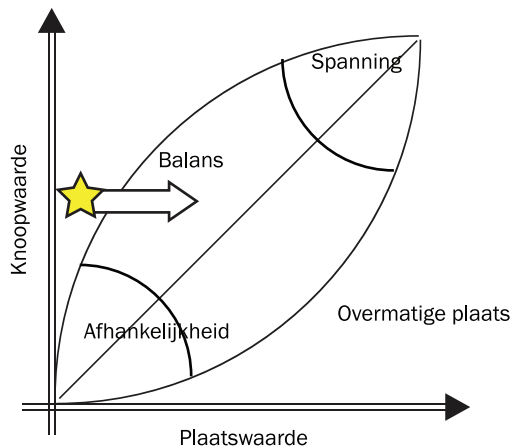
Knoopwaarde is de maat voor de bereikbaarheid van Bleizo. Een toegenomen bereikbaarheid verhoogt de knoopwaarde van station Bleizo. Een toename van de knoopwaarde geschiedt wanneer het aantal verbindingen toeneemt en de knoop binnen het netwerk beter bereikt kan worden.

In de huidige berekeningen genereert het programma van het Concept Masterplan met de ruimere omgeving voldoende reizigers om een bedieningsgarantie te krijgen van de NS. Het station wordt een schakel op de NS lijn Den Haag - Gouda en takt op meer modaliteiten aan dan een aantal stations enkele haltes ervoor of erna. Het is de vraag of de knoopwaarde na realisatie van het gebied op termijn gaat toenemen. Twee voor de hand liggende mogelijkheden zijn een intercity stop en de 'verrailing' van de ZoRo lijn. Het aantal reizigers zal voor een groot deel bepalend zijn voor de uiteindelijke aanwezigheid van haltes en frequentie van de dienstregeling. Voor diverse modaliteiten kan de geneigdheid van vervoerders om er te 'halteren' veranderen. Wanneer het programma van het Concept Masterplan Bleizo gerealiseerd is verwacht ik niet snel een toename van de knoopwaarde.

6.2.7 Conclusie

In het ontwerp wordt de samenhang in het gebied gecreëerd door de verbindingen naar de leisure functies en het van Tuylpark, de voorzieningen op de knoop en het dichte programma rondom het station. Door de samenhang tussen de diverse onderdelen van het beoogde programma ontstaat er meerwaarde op een aantal aspecten. De meerwaarde wordt met name gevonden in de verschillende gebruiksmomenten van de bezoekers en medewerkers van de diverse functies die met name wordt veroorzaakt door de leisure functies. Bleizo In De Praktijk verhoogt de centraliteit met name ten opzichte van de nabije omgeving. In het netwerk neemt Bleizo niet een hele centrale plek in. De leisure functies geven het gebied wel een bijzondere karakteristiek mee ten opzichte van andere stations in het netwerk. De transferkwaliteit is met de komst van Bleizo een gegeven en de gebiedsontwikkeling in de praktijk draagt hier weinig aan bij. De omgevingskwaliteit is wel gebaat bij het ambitieniveau van Bleizo In De Praktijk, hoe hoog deze uiteindelijk wordt tussen de diverse functies is nog niet bekend. De intensiteit van de plek zal naar verwachting niet erg hoog worden. Door de leisurefuncties nabij en voorzieningen op de knoop te situeren wordt hier wel bewust op gestuurd.

Bleizo In De Praktijk probeert de plaatswaarde binnen de mogelijkheden die de markt lijkt te bieden en de grondexploitatie zo hoog mogelijk te maken. Door op samenhang te sturen tussen functies onderling en tussen knoop en plaats wordt meerwaarde met name gevonden in de waarde centraliteit en omgevingskwaliteit. Transferkwaliteit betreft het station Bleizo en de meest uitdagende, de intensiteit, wordt nagestreefd door de het mengen van functies en de variabele bezoekerstijden die daaruit voortkomen. Deze meerwaarde leidt tot locatiesynergie hetgeen zichtbaar wordt doordat de knoop- en plaatswaarde meer in balans geraken.



Figuur 27: De verwachte beweging van Bleizo in De Praktijk in het knoop-plaats model van Bertolini

Wanneer het station Bleizo is gerealiseerd kan in het knoop-plaats model naar verwachting de volgende beweging ontstaan.

6.3 Bleizo wordt ‘Leisureland’

6.3.1 Inleiding

Een van de kernkwaliteiten van het gebied Bleizo is de multimodale bereikbaarheid en de centrale ligging in de Randstad. Circa één miljoen mensen wonen op vijftien autominuten afstand van Bleizo. Binnen een uur zijn dit er negen miljoen (zie bijlage I). De ontwerpvariant Leisureland speelt hierop in. Leisureland is een afgesloten gebied waar de bezoeker een keur aan in- en outdoor attracties aantreft die worden aangevuld met horeca en retail.

6.3.2 Ontwerp

Leisureland bevindt zich aan weerszijden van de A12. De entree grenst aan het station. Het parkeren bevindt zich meerlaags onder het maaiveld van het opgetilde station en een eventuele overcapaciteit kan gevonden worden in de buurt van het Tennet schakelstation waar binnen de invloedssfeer van de hoogspanningskabels weinig bebouwing mogelijk is. Vanaf het verhoogde maaiveld boven de A12 loopt het park in twee ringen naar de noordzijde en naar de zuidzijde. Hiermee krijgt het park de vorm van een 8. Op termijn kan worden aangesloten op het Van Tuylpark dat zich aan de noordwest kant van Leisureland bevindt. Het station is uiteraard nog steeds als zelfstandig station te gebruiken met de 700 P+R plekken en dezelfde verbindingen als in de nulvariant.

Het Leisurepark biedt de bezoeker in- en outdoor attracties waar beleving centraal staat aangevuld met (bijpassende) horeca en retail. De verwachting van het aantal bezoekers op termijn is even groot als bij de Efteling, 3,2 miljoen bezoekers per jaar. Het is een mooie gelegenheid om een dagje uit te gaan voor gezinnen, jongeren en toeristen uit het buitenland. Meerdaags verblijven is mogelijk door short stay verblijfsmogelijkheden in het park.



Figuur 28: Ter inspiratie een snapshot van Disneyland Parijs van Google Earth waarbij het station in het midden van het park ligt. (<http://earth.google.com/intl/nl/>)

6.3.3 Samenhang

Het schaalniveau van Leisureland is vooral nationaal en wellicht zelfs internationaal. Het inspiratiebeeld van Disneyland Parijs is nog een maat groter. Hier komen jaarlijks vijftien miljoen bezoekers maar een soortgelijke opzet met in en outdoor leisure kent een grote aantrekkingskracht. Op regionaal niveau wordt aangesloten op de leisure-as. Op lokaal niveau wordt Zoetermeer als leisurestad versterkt en op termijn kan het Van Tuylpark betrokken worden met zijn functies. De samenhang met bijvoorbeeld de binnenstad van Zoetermeer is lastig te voorspellen. Het NVM onderzoek geeft bijvoorbeeld wel aan dat de spin-off van Ahoy de stad Rotterdam € 300 miljoen per jaar oplevert (NVM 2009:7).

De complementariteit is te vinden tussen knoop en plaats. Station Bleizo wordt een echt bezoekersdoel waarvan het station in het centrum ligt. Leisureland versterkt de positie van Zoetermeer als Leisurestad en Leisureland geeft de stad een gezicht vanaf de snelweg. In samenwerking met de NS kunnen combi-arrangementen worden aangeboden zoals bijvoorbeeld het Efteling Wonderkaartje waarmee bezoekers van de Efteling die met de trein komen 20 % korting op de reis én de entreprijs van de Efteling krijgen. De nabije bedrijventerreinen nauwelijks complementair zijn aan Leisureland. Ik kan me wel voorstellen dat er op topdagen in het weekend parkeerruimte bij de aangrenzende bedrijven wordt benut omdat daar in het weekend meestal niet wordt gewerkt. Bezoekermomenten zullen deels niet overlappen waardoor de infrastructuur kan worden gedeeld. Bij overlap kunnen antagonisme-effecten optreden wanneer de bezoekersstromen voor congestie zorgen.

De schaalvoordelen in de ontwerpvariant kunnen gevonden worden in de samenhang tussen de diverse attracties binnen Leisureland. Ter vergelijking, de leisurevoorzieningen in Zoetermeer kennen

allemaal een andere eigenaar, voeren ieder hun eigen marketing en beconcurreren elkaar. Leisureland kent een opzet vanuit één sterk merk, één organisatie met één helder doel.

6.3.4 Meerwaarde

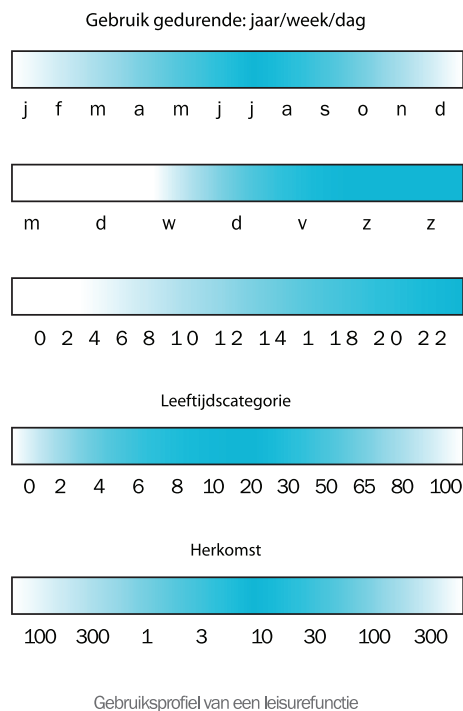
De centraliteit wordt beïnvloed door de samenhang tussen infrastructuur en vastgoed. In ontwerpvariant Leisureland is de centraliteit van de plek in het netwerk naar verwachting groot, er is geen attractiepark dat zo gemakkelijk met het OV bezocht kan worden en de invulling maakt de plek bijzonder ten opzichte van de andere stations in de regio. Het vastgoed staat niet zozeer centraal als wel wat er gebeurt binnen en rondom het vastgoed. In deze ontwerpvariant wordt het station naar verwachting niet snel een centrale plek voor de omliggende bedrijventerreinen. De kans bestaat dat de omliggende bedrijvigheid hinder ondervindt van grote bezoekersstromen en de daarmee samenhangende druk op bijvoorbeeld infrastructuur en parkeerfaciliteiten, hetgeen de eerder genoemde antagonisme-effect kan opleveren.

De samenhang tussen infrastructuur, vervoersfuncties en verplaatsingsactiviteiten leidt tot transferkwaliteit. Ook in deze ontwerpvariant is dit een gegeven zij het wel met de kanttekening dat er wellicht spanning optreedt op drukke momenten tussen de stromen die naar Leisureland gaan en de stromen die het station als transfer gebruiken. De bezoekmomenten en werktijden overlappen echter niet vaak.

De samenhang tussen vastgoed, verblijfsfuncties en verblijfsactiviteiten leidt tot omgevingskwaliteit. Leisureland is een verblijfsfunctie en verblijfsactiviteit op zichzelf. De aansluiting met de knoop, het station, is van groot belang. Ik zie het zo voor me: het gebied boven de A12 is het stationsgebied waar het station en de entree van Leisureland tegenover elkaar liggen. Het gebied ertussen in wordt dan het voorportaal voor Leisureland. Vanzelfsprekend wordt door de eigenaren van Leisureland zorgvuldig met de kwaliteit van de openbare ruimte en gebouwen om gegaan.

De intensiteit van de plek wordt beïnvloedt door de samenhang tussen verplaatsings- en verblijfsactiviteiten. Zowel de verplaatsingsactiviteiten als de verblijfsactiviteiten met 3,2 miljoen bezoekers per jaar is enorm.

Naar mijn verwachting worden de functies in het gebied als volgt bezocht:



Figuur 29: De gebruiksprofielen van Stolk voor bedrijventerrein en kantoren en voor leisure in de ontwerpvariant Bleizo In De Praktijk.

De meerwaarde tussen knoop en plaats zal ontstaan doordat de knoop als bezoekersdoel gaat fungeren hetgeen de waarden centraliteit, intensiteit en omgevingskwaliteit naar verwachting doet toenemen ten opzichte van de variant Bleizo In De Praktijk. De transferkwaliteit kan onder druk komen te staan.

6.3.5 Verwachte plaatswaarde

Onder plaatswaarde wordt de maat hoe intensief het knooppunt gebruikt wordt verstaan. Dit kan worden afgemeten aan het verwachte aantal bewoners, werknemers en bezoekers.

De bezoekersaantallen zijn moeilijk in te schatten. Ter vergelijking, de Efteling heeft jaarlijks 3,2 miljoen bezoekers, het Rijksmuseum 1,1 miljoen en Adventure World verwacht er ruim een miljoen (Goudappel Coffeng 2010: 40). Het aantal werknemers in Leisureland zal naar verwachting circa 2.000 man zijn met een groot aandeel aan vakantiekrachten en parttimers. Dit is gebaseerd op de Efteling dat in 2009 2.000 werknemers had waarvan 850 vakantiekrachten waren (www.efteling.com). De vaak geringe leeftijd van de deze krachten die vaak beschikken over een OV jaarkaart en wellicht niet beschikken over een rijbewijs of auto onderstreept nogmaals het belang van een goede verbinding met het OV.

Het percentage bezoekers van pretparken dat met het OV komt bedraagt 7%. (Van den Broeke et. al., 2002: 35). Let wel, Leisureland wordt beter ontsloten met een multimodaal vervoersknooppunt tegenover de entree van het park dan andere attractieparken in Nederland

De plaatswaarde hangt nauw samen met de centraliteit en de intensiteit uit het locatiesynergie-model. Mijn verwachting is dat Bleizo als Leisureland de plaatswaarde enorm doet stijgen.

6.3.6 Verwachte knoopwaarde

Een toegenomen bereikbaarheid verhoogd de knoopwaarde van een station hetgeen aangeeft dat knoopwaarde de bereikbaarheid in het netwerk is. Een toename van de knoopwaarde geschiedt wanneer het aantal verbindingen toeneemt en de knoop binnen het netwerk beter bereikt kan worden.

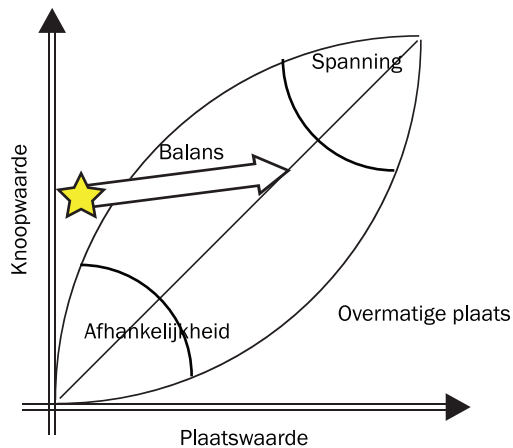
Ik verwacht dat doordat de bezoekersaantallen van het gebied fors zijn en de reizigers echt een keuze kunnen maken om met de auto of met het OV te komen, het aantal verbindingen toeneemt waardoor de knoopwaarde toeneemt. De centrale ligging in de Randstad boort wellicht een nieuw publiek aan dat voorheen niet met het OV bij attractieparken kon komen, In mijn optiek zal de Intercity een stop krijgen en wellicht de ZoRolijn verruild worden. Mijn verwachting is dat de knoopwaarde bij Bleizo als Leisureland zal toenemen.

6.3.7 Conclusie

Het schaalniveau overstijgt Bleizo in praktijk gezien de aantrekkingskracht van een attractiepark midden in de Randstad. De samenhang tussen de plek en de omgeving is te vinden in de leisure-functies in het Van Tuylpark dat uiteindelijk deel uit gaat maken van Leisureland. De directe omgeving kan wellicht hinder gaan ondervinden van verkeersstromen naar en van Leisureland.

Het gebied Bleizo en het station Bleizo worden complementair aan elkaar. Het gebied zal flink worden 'gebrand' en Zoetermeer gaat hier van profiteren. De leisurestad krijgt eindelijk een gezicht langs en over de A12. Door de functies te clusteren ontstaan schaalvoordelen in de marketing, het delen van voorzieningen etc.

De samenhang tussen knoop en plaats leidt tot meerwaarde die tot uiting komt in toegenomen centraliteit, omgevingskwaliteit, en intensiteit en dus ontstaat locatiesynergie. Transferkwaliteit voor de reizigers die slechts overstappen verdient de aandacht in deze invulling. Antagonisme-effecten door de massaliteit van een dergelijke functies liggen op de loer zoals deze ook kunnen optreden tussen de reguliere bedrijventerreinen en Leisureland. Leisureland laat de knoopwaarde en de plaatswaarde toenemen en laat naar verwachting de volgende beweging zien.



Figuur 30: De verwachte beweging van Bleizo als Leisureland in het knoop-plaats model van Bertolini

6.4 Bleizo als permanente Floriade

6.4.1 Inleiding

Bleizo als Permanente Floriade is gebaseerd op de meest kenmerkende economische drager van Lansingerland, de Greenport. Zoals paragraaf 2.3.2 en 5.3.2 hebben aangetoond is er vanuit de sector behoefte aan één gezicht, een plek om mensen op te leiden, de nieuwste technieken voor het internationale voetlicht te brengen en de consument te laten zien waar hun voedsel vandaan komt en hoe het wordt gemaakt.

In deze ontwerpvariant combineer ik het bovenstaande met het gegeven dat de Floriades in Nederland dikwijls met financiële tekorten kampen hetgeen er toe zou kunnen leiden dat de Floriade in zijn huidige vorm eindig is. Op Bleizo komt in deze ontwerpvariant een permanente Floriade. Het is kleinschaliger van opzet en landschappelijk wat minder ruim dan de uitgestrekte velden die de Floriades tot nu toe kenmerken want het gebied dient ook als gezicht voor de Greenport Nederland, er wordt ook gewerkt, gestudeerd en geïnnoveerd.

6.4.2 Ontwerp

Het ontwerp van Bleizo als Permanente Floriade ziet er als volgt uit. Aan weerszijden van de knoop ontstaat 35 hectare terrein dat om de gebouwen heen landschappelijk is ingericht. De gebouwen waar gewerkt worden ingepast in de parkachtige omgeving en maken deel uit van het landschap. Nabij de knoop is het programma openbaar toegankelijk en wordt het verdicht. Hier bevinden zich kantoren van het Productschap Tuinbouw en andere belangenverenigingen die toegespitst zijn op de greenport activiteiten en de Greenport University. Tevens bevinden zich hier alle voorzieningen zoals horeca, vergaderfaciliteiten en stationsgebonden detailhandel. Een spectaculaire walkway over de A12 zorgt ervoor dat de twee deelgebieden met elkaar verbonden zijn.

De entree van het gebied, de recreatieve bezoeker moet betalen, is op enige afstand van de knoop maar is er wel op georiënteerd. Na binnenkomst kan door het gehele gebied gewandeld worden.

Een aantal gebouwen waarin wordt gewerkt, worden deels als paviljoen gebruikt om de nieuwste

technieken te laten zien. Het gebied biedt in vergelijking met de meeste Floriades relatief veel indoor activiteiten waar informatie over voedsel, bloemen, planten en de nieuwste stand van zaken met betrekking tot de technologische ontwikkelingen te vinden is. Hierdoor kan het park alle vier de seizoenen open zijn. Er bevinden zich laboratoria's en op kleine schaal productie eenheden die ook bezocht kunnen worden. De ondernemers kunnen zich met eigen toegangssystemen vrijuit bewegen en het park op meerdere manieren betreden en verlaten.

Bleizo wordt in deze ontwerpvariant het podium voor Greenport Nederland. Er wordt gewerkt, onderzoek verricht en kennis uitgewisseld terwijl dagjesmensen van de fraaie parkachtige omgeving genieten. De plek richt zich op gezinnen en de vermogende actieve senioren. Het is echter ook een plek om zaken te doen op (inter)nationaal niveau. Met greenport als exportproduct wordt het de plek waar de wereld zich kan verbazen over de innovatieve sector en kennis kan nemen van de nieuwste technieken op het gebied van duurzame voedselproductie en teelttechnieken. Voor de zakelijke reizigers komen er tijdelijke verblijfplaatsen zoals hotels en dergelijk op de knoop.

6.4.3 Samenhang

Het schaalniveau van de Permanente Floriade is groter dan Bleizo In De Praktijk. Het is echter niet zo groot als Leisureland hetgeen een nog groter bezoekersdoel is. Desalniettemin wordt het een heuse



Afbeelding 3: Voorbeeld paviljoen Floriade 2002 (www.komplotmechanics.com) & Afbeelding 4: Nieuw kantoor voor ministerie in Qatar (<http://www.thedesignblog.org/entry/a-green-cactus-to-bloom-in-doha>)

bestemming voor mensen uit het hele land en zelfs toeristen uit het buitenland. Ondanks het internationale zakelijke karakter is het aantal zakelijke bezoekers vergeleken met de recreatieve bezoekersstromen niet groot. De plek profiteert wel van de centrale ligging, Rotterdam-The Hague Airport ligt op twaalf minuten afstand en Schiphol is met een half uur te bereiken. Op lokaal niveau wordt er aangesloten op de sterke economische drager van Lansingerland, de greenport, die direct ten zuiden van het gebied begint. Ook hier kan een spin-off effect naar bijvoorbeeld de binnenstad van Zoetermeer worden verwacht.

De complementariteit is te vinden tussen knoop en plaats maar ook tussen de functies onderling. Er wordt gewerkt en gestudeerd aan de Greenport University tijdens kantooruren. Ook de zakelijke bezoeker is tijdens kantooruren aanwezig en indien meerdaagse bezoek nodig is ook in de avond-

uren in de hotels. De recreatieve bezoekers kunnen de hele week terecht, dus ook in de avonden en in het weekend. Hiermee worden de faciliteiten, horeca, parkeerplaatsen, het gebied zelf, door meerdere mensen benut op verschillende tijdstippen. De Permanente Floriade versterkt het imago van Lansingerland als Greenport gemeente en maar vooral van de Greenport Nederland. De A12 wordt benut om dit te etaleren middels een spectaculaire walkway die de twee delen van het gebied verbindt. Het gebied wordt als een duidelijk herkenbaar gebied met één identiteit in de markt gezet.

Schaalvoordelen kunnen gevonden worden in de spin-off van het bij elkaar brengen van activiteiten van de Greenport. Een analogie kan getrokken worden met de High Tech campus dat een eigen patentbureau heeft om de innovatie te stimuleren en hier waarde uit te halen. De recreatieve bezoeker betaalt voor de entree waarmee het gebied onderhouden kan worden. Doordat het gebied in één hand wordt ontwikkeld worden schaalvoordelen gehaald in inkoop, onderhoud, marketing en het gebruik van de horeca voorzieningen en parkeerplaatsen e.d..

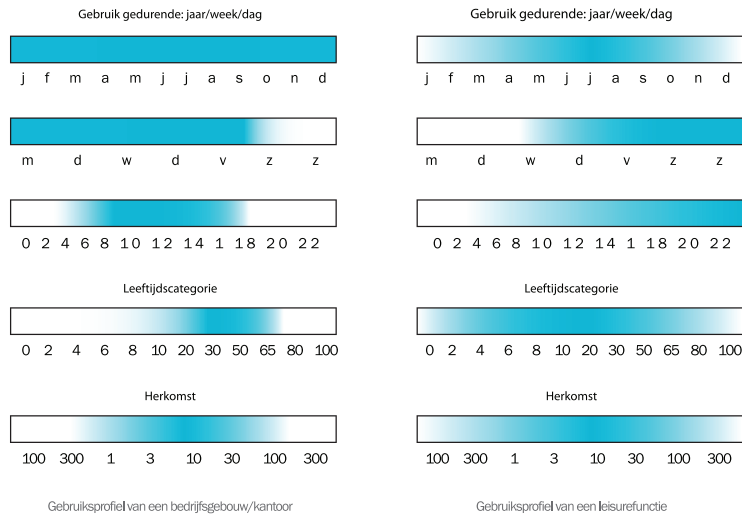
6.4.4 Meerwaarde

De centraliteit wordt beïnvloed door de samenhang tussen infrastructuur en vastgoed. In de ontwerpvariant Permanente Floriade is de centraliteit van de plek in het netwerk groot. Bleizo wordt het centrum van Greenportactiviteiten waarbij een groot aantal bezoekers dagelijks in het gebied recreëren. Het feit dat het gebied recreatieve bezoekers aantrekt maakt de plek meer bijzonder ten opzichte van andere bedrijventerreinen maar ook ten opzichte van andere stations in de regio. De overige functies zijn ook rondom andere stations aanwezig. Het vastgoed staat niet zozeer centraal als wel wat er gebeurt binnen het gehele gebied. De voorzieningen op de knoop zelf zijn net als in de variant Bleizo In De Praktijk aantrekkelijk voor de werknemers van de omliggende gebieden. Het heeft een centrumfunctie tijdens en na kantooruren door de horeca, vergaderfaciliteiten en stationsgebonden detailhandel. Het gebied nabij het knooppunt blijft openbaar. Ook in deze variant bestaat de kans dat de omliggende bedrijvigheid hinder ondervindt van bezoekersstromen voor de permanente Floriade. Het aantal bezoekers is minder dan bij Leisureland en als hier van tevoren over wordt nagedacht kunnen maatregelen worden getroffen.

De samenhang tussen infrastructuur, vervoersfuncties en verplaatsingsactiviteiten leidt tot transferkwaliteit. Ook in deze ontwerpvariant is dit een gegeven en ook hier kunnen spanningen optreden op drukbezochte momenten tussen de reizigers die over stappen den de bezoekers van de Permanente Floriade.

De samenhang tussen vastgoed, verblijfsfuncties en verblijfsactiviteiten leidt tot omgevingskwaliteit. De Permanente Floriade is een werklocatie waar kan worden overnacht in de hotels. De verblijfsactiviteiten zijn divers, er wordt gewerkt, gestudeerd en gerecreëerd. De kwaliteit van de omgeving is erg hoog. Het gebied is het visite kaartje van de Greenport en de recreatieve bezoeker komt om het mooiste dat de sector te bieden heeft te zien. Fraaie bloemen en planten gesitueerd tussen aantrekkelijke gebouwen in een goed onderhouden prettige parkachtige setting.

De samenhang tussen verplaatsings- en verblijfsactiviteiten beïnvloedt de intensiteit. De directe omgeving van het station is het openbaar toegankelijke hart van het gebied. Hier zijn de Greenport University, de kantoren, het hotel en de gebruikelijke voorzieningen voor de reizigers zoals horeca en stationsgebonden detailhandel. In het gebied hieromheen zijn tijdens de kantooruren werknemers, onderzoekers en bezoekers te vinden. Bezoekers bevinden zich ook in het begin van de avond en in het weekend in het gebied. De gebruikersprofielen zijn als volgt:



Figuur 31: De gebruiksprofielen van Stolk voor het bedrijventerrein en kantoren gedeelte en voor het leisure gedeelte in de ontwerpvariant Bleizo als permanente Floriade.

De meerwaarde tussen knoop en plaats wordt in de centraliteit gevonden. De plek krijgt een hotel, een Universiteit, kantoren, laboratoria en bedrijfsgebouwen en is een bezoekersdoel. Dit levert meer intensiteit dan slechts een station in het weiland. De omgevingskwaliteit gaat toenemen doordat dit het bestaansrecht is van het gebied. De transferkwaliteit zal niet erg veranderen.

6.4.5 Verwachte plaatswaarde

De bezoekersaantallen zijn moeilijk in te schatten. Ter vergelijking, de Floriade in Zoetermeer kende drie komma twee miljoen bezoekers in een half jaar tijd. Venlo rekent op twee miljoen in 180 dagen. Dit zijn er gemiddeld 11.000 per dag. Dit lijkt me wat ambitieus voor de Permanente Floriade. Ik ga uit van twee miljoen bezoekers per jaar waarvan circa 10% met het openbaar kan komen gezien de goede OV bereikbaarheid. Dit betreft de recreatieve bezoeker en de zakelijke bezoeker. Het aantal werknemers is ongeveer gelijk aan de aantallen in Bleizo In De Praktijk. Daarnaast bevinden zich op de knoop de universiteit en de hotels. Mijn verwachting is dat Bleizo als Permanente Floriade de plaatswaarde doet stijgen.

6.4.6 Verwachte knoopwaarde

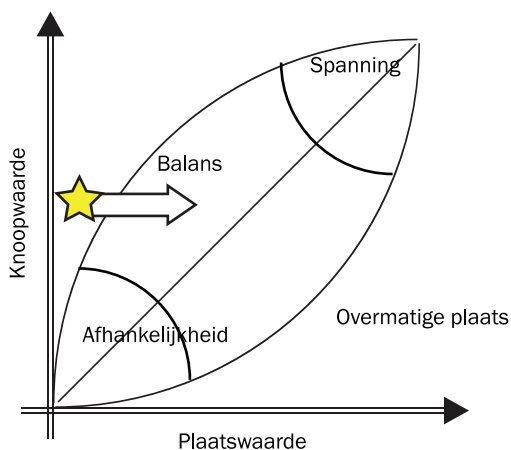
Ik verwacht niet dat de knoopwaarde veel gaat toenemen. Misschien kan op termijn de InterCity stoppen indien de bezoekersstroom groeit. Gedurende de Floriade Zoetermeer in 1992 kwam 23% van de bezoekers met de trein omdat de ingang van de Floriade op een paar honderd meter lopen van Zoetermeer Centraal was. (Goudappel Coffeng 2010: 40). De autobereikbaarheid blijft natuurlijk

goed maar de doelgroep, de actieve vermogende senior kan met behulp van combiarrangementen worden verleid zoveel mogelijk met het OV te komen. Zakenreizigers reizen niet snel met het OV. Mijn verwachting is dat de knoopwaarde bij Bleizo gelijk blijft of hoogstens een klein beetje toeneemt.

6.4.7 Conclusie

Bleizo als Permanente Floriade geeft het gebied een (inter)nationale betekenis. De samenhang is groot tussen het gebied en het aangrenzende kassenbouwgebied. De complementariteit tussen de functies in het gebied is groot. Schaalvoordelen komen uit clustering van kennisintensieve bedrijvigheid. Deze ontwerpvariant combineert grootschalig recreatief bezoek met een specialistische bedrijfslocatie en creëert in feite een voor Nederland unieke situatie. Het imago van het gebied straalt uit op Zoetermeer als Leisurestad en op Lansingerland als Greenport gemeente.

De locatiesynergie komt tot uiting in de toegenomen centraliteit, omgevingskwaliteit, en intensiteit. De transferkwaliteit voor de reizigers die slechts overstappen verdient ook in deze variant aandacht. De drukte van bezoekers kan op gespannen voet staan met de verkeersbewegingen van de omliggende bedrijventerreinen en met de regulier reizigers op het station. Bleizo als Permanente Floriade laat de plaatswaarde toenemen en laat naar verwachting de volgende beweging zien.



Figuur 32: De verwachte beweging van Bleizo als Permanente Floriade in het knoop-plaats model van Bertolini

6.5 Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen

6.5.1 Inleiding

Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen is de meest bijzondere variant. Bijzonder in die zin dat 2028 redelijk ver weg is (ik ben dan 51), de invloed die de beide gemeenten op de mogelijke komst van de Olympische Spelen zeer gering is en de kans dat wanneer de Olympische Spelen naar Nederland komen het nog maar de vraag is welke functies waar terecht komen. In 2016 besluit Nederland of het zin heeft zich kandidaat te stellen voor de Olympische zomerspelen en de Paralympics (NOC NSF, Olympisch Plan 2028, 2009: 49). Inmiddels is er al wel het nodige onderzoek

gedaan naar de komst van de Olympische Spelen en na bestudering van deze onderzoeken zie ik wel degelijk aanknopingspunten voor deze ontwerpvariant.

Het streven om, 100 jaar nadat de Olympische Spelen in Amsterdam zijn gehouden, de Spelen weer naar Nederland te halen is te onderbouwen. Er zijn visies opgesteld om de sport in Nederland op Olympisch niveau te tillen, draagvlak metingen gehouden onder de bevolking, rapporten verschenen over de economische impact van de Spelen en ruimtelijke verkenningen gehouden naar de inpasbaarheid in Nederland. De rapporten en metingen zijn (uiteraard) positief maar kennen de nodige kanttekeningen. 2028 lijkt ver weg, maar de onderzoeken wijzen uit dat er nu al begonnen moet worden met de voorbereidingen voor de economische en sociale impact van een dergelijk evenement. Een zeer belangrijke randvoorwaarde is een goed infrastructureel netwerk met de juiste accommodaties. Dit is nu precies waar Bleizo een rol kan spelen.

6.5.2 Ontwerp

De grote getallen achter de Olympische Spelen zijn indrukwekkend. Miljoenen bezoekers, gigantische druk op de infrastructuur met naar verwachting op toptijden circa 60.000 mensen die per uur verplaatst moeten worden en behoefte aan grootschalige sportaccommodaties die waarschijnlijk na de Olympische Spelen moeilijk te vullen zijn. Er zijn enkele directe aanknopingspunten. Allereerst ligt de enige Olympische wild waterbaan van Nederland, Dutch Water Dreams, op 600 meter van station Bleizo af. Parallel aan de Rotte ter hoogte van Bleiswijk komt een Olympische roeibaan genaamd de Eendracht. Verder krijgt de HSL een tijdelijke halte. Hiermee wordt aangesloten op de ruimtelijke verkenning: *“De verknopingen tussen de lijnen van openbaar vervoer bieden binnen het vervoersconcept de beste kristallisatiepunten voor het realiseren van Olympische programma’s.”* (VROM, e.a. 2008: 29). In figuur 33 is de positie van Bleizo binnen het openbaar vervoer netwerk aangegeven.

In de ruimtelijke verkenning zijn drie invalshoeken gekozen met ieder een aantal mogelijke uitwerkingen:

Grote getallen	
Atleten	10.500
Begeleiders	5.500
Officials	3000
Media	35000
Vrijwilligers	45000
Toeschouwers	4 tot 6 miljoen
Wedstrijden	300
Mobiliteit	60.000 personen / uur
Sportaccommodatie	500 - 550 ha
Olympisch Dorp	50 - 100 ha
Hotels en logies	140.000 bedden
Parkeeraccommodatie	20.000 plaatsen

Tabel 8 Grote getallen achter de Olympische Spelen (VROM e.a. 2008 eigen bewerking)

Bundelen

Het grootste deel van de Olympische accommodaties wordt gebundeld op 1 locatie. Door de impact op het openbaar vervoerssysteem en de kansen voor de legacy moet dit één van de grote steden zijn. Voor een aantal voorzieningen of accommodaties wordt gebruikt gemaakt van de nabij gelegen gemeenten. De uitwerkingen zijn:

- Amsterdamse Metropool
- Waterrijk Amsterdam
- Rotterdamse Rivierfronten
- Wereldhaven Rotterdam

Voorbeeld van een Olympisch vervoersconcept



Verdelen

Figuur 33: Voorbeeld van een Olympisch vervoersconcept (VROM, e.a. 2008: 29)

Bij de invalshoek verdelen worden de accommodaties verspreid over meerdere steden. Het vervoerssysteem is hier van groot belang. De uitwerkingen zijn:

- Olympische Stedenring
- Sportief Voorland
- Oneindig Laagland
- Hollands Reliëf

Verre Horizonten

De hiervoor genoemde modellen sluiten aan op de bestaande en reeds geplande vervoersconcepten. In de uitwerkingen onder verre horizonten werken de Olympische Spelen als katalysator voor complexe ruimtelijke keuzen:

- Schiphol aan zee
- Rondje Randstad

De eerste aanknopingspunten, Dutch Water Dreams en de roeibaan de Eendracht, komen in maar liefst vijf van de tien varianten voor. Afhankelijk van de uitwerking wordt er veelvuldig gezocht naar voor het verkeer en OV goed ontsloten locaties. Bleizo kan een rol spelen in Amsterdamse Metro-pool, Rotterdamse Rivierfronten, Hollands Reliëf, Rondje Randstad en Olympische Stedenring. Het Olympisch Dorp is voor Bleizo en de regio een fantastische invulling. Door de centrale ligging tussen Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam en de goede bereikbaarheid met HSL, A12, NS lijnen en de Randstadrail heeft de locatie de potentie om aan de eis te voldoen dat de reistijd vanaf het Olympisch dorp maximaal 40 minuten is naar alle accommodaties. Het Olympisch Dorp kende de afgelopen jaren uiteenlopende afmetingen, variërend van 25 hectare in New York tot 75 hectare in Moskou waarbij tussen de 5.000 en 8.000 tijdelijke woningen zijn gebouwd. Naar verwachting gaat het dorp echter naar één van de grote steden omdat het dikwijls gelegen is bij de belangrijkste accommodaties zoals het Olympisch Stadion, de Olympische hal, het Zwemstadion. Zie ook London in 2012 (www.london2012.com).

In deze ontwerpvariant komen er naast Dutch Water Dreams en de roeibaan accommodaties naar het gebied waaraan na de Spelen geen behoefte meer is. De voornaamste taak van Bleizo is het vervullen van de centrale 'hub' functie (knooppunt dat reizigers verdeelt over de vervoersmodaliteiten) voor de Spelen. In alle varianten waarin Dutch Water Dreams is meegenomen ligt het gebied centraal.

Een van de vijf benodigde grote Multi-purposehallen met 10.000 tot 20.000 toeschouwers en drie kleinere stadions voor de in Nederland minder populaire sporten aangevuld met de schietbaan landen op Bleizo. Daarnaast krijgt het gebied een grote P+R voorziening.

De grootste uitdaging van een evenement als de Olympische Spelen is de 'legacy', wat gebeurt er met de gebieden waar de Spelen zijn gehouden nadat de sporters zijn verdwenen? Na de Olympische Spelen en de Paralympics wordt Bleizo een business park waarvan het imago helpt om het gebied voorspoedig te ontwikkelen: zaken doen op Olympisch niveau. De sportvoorzieningen en de aangename landschappelijke inpassing bieden bedrijven een mooie setting om hun bedrijf te hebben op een voormalig Olympische locatie. De knooppunt functie blijft behouden maar de tijdelijke bouwwerken verdwijnen. De achtergebleven bouwrijpe kavels vormen de footprint voor de nieuwe bedrijfsgebouwen. Eventuele bouwwerken die courant zijn blijven in gebruik. Over dit hergebruik moet van tevoren worden nagedacht.

6.5.3 Samenhang

Het gebied Bleizo krijgt gedurende de maand van Olympische Spelen internationale betekenis. Op nationaal niveau maakt het een wezenlijk onderdeel uit van de sportmanifestatie. Het station wordt het centrum van de omgeving en speelt een grote rol als hub in de afwikkeling van de miljoenen bezoekers die op andere locaties naar de sportwedstrijden gaan kijken. Alle ontwerpvarianten gaan uit van een spreiding van activiteiten, zelfs de varianten die onder de noemer Bundelen vallen. Dit geeft aan dat de samenhang tussen de diverse locaties groot is en dat deze locaties complementair aan elkaar zijn. De complementariteit ten opzichte van de omgeving is met name te vinden in het dubbelgebruik van de aanwezige ruimte en infrastructuur. Zo wordt de HSL goed benut door met een tijdelijke halte rechtstreeks aan te takken op Rotterdam Centraal, Schiphol en Amsterdam Centraal.



Afbeelding 6: De tijdelijke basketballearena in Londen wordt na de Spelen weer gedemonteerd (www.london2012.com).

Regionaal en nationaal gezien neemt het imago van het gebied toe. Een van de grote steden zal als organiserende stad de meeste aandacht trekken. Bleizo profiteert hier wel van. De schaalvoordelen zijn hier te vinden in het gezamenlijk transport met het OV naar minder goed bereikbare stadions in binnensteden.

Ook hier geldt dat de samenhang met de direct aangrenzende bedrijvigheid niet groot is en er spanning gedurende de Spelen op kan treden door de grote aantrekkingskracht op het gebied en de daarbij horende verkeerstromen.

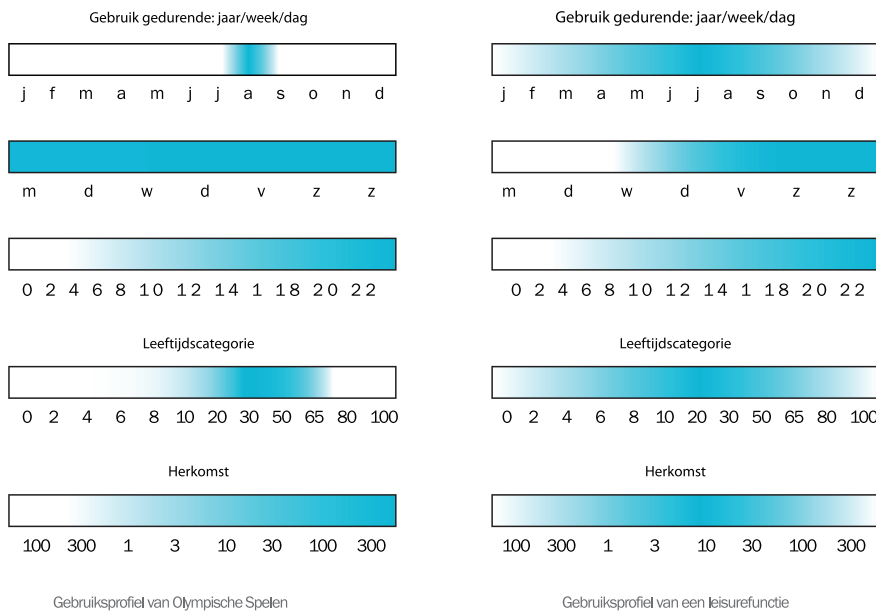
6.5.4 Meerwaarde

De centraliteit neemt toe. De plek wordt niet het middelpunt van de Spelen maar krijgt wel een grote betekenis, ten eerste als hub en ten tweede als bezoekersdoel voor de wild water baan, de sportaccommodaties die in het gebied worden geplaatst en als uitvalsbasis voor de roeibaan. Ten opzichte van andere locatie is het station met het gebied bijzonder. In de ontwerpvariant Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen is de samenhang tussen infrastructuur en vastgoed groot.

De transferkwaliteit neemt toe door de toegenomen verbindingen die ook weer op elkaar aan moeten sluiten. De HSL ligt een paar honderd meter naast het station Bleizo. De samenhang tussen infrastructuur, vervoersfuncties en verplaatsingsactiviteiten wordt hiermee groter dan in de overige ontwerpvarianten.

Over de omgevingskwaliteit wordt in de regel goed nagedacht bij de Olympische Spelen. Het ziet er verzorgd uit. Zelfs aan de tijdelijke bouwwerken wordt veel aandacht besteed. De hele wereld kijkt tenslotte mee. De kans bestaat wel dat de hub functie een dominante rol krijgt in het geheel en dat een groot deel van het gebied voor parkeren wordt gereserveerd.

De intensiteit is rond de momenten dat er wedstrijden gaande zijn enorm. Wanneer de wedstrijden vanaf Bleizo goed bereikbaar zijn wordt de plek ook in het geheel geruimd voor en na de wedstrijden. Het gebruikersprofiel ziet er als volgt uit:



Figuur 34: De gebruiksprofielen van Stolk voor de Olympische Spelen in de ontwerpvariant Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen.

De meerwaarde tussen knoop en plaats ontstaat doordat de knoop als hub en als bezoekersdoel gaat fungeren hetgeen alle waarden, centraliteit, transferkwaliteit, intensiteit en omgevingskwaliteit naar verwachting doet toenemen ten opzichte van de variant Bleizo In De Praktijk.

Na afloop van de Spelen nemen deze echter allemaal weer rap af. In Londen worden momenteel de voorbereidingen getroffen voor de Olympische Spelen in 2012. Dit is de eerste keer dat er echt van tevoren al wordt nagedacht over wat er met ieder gebouw en elke accommodatie gebeurt op het moment dat de laatste sporter weg is. Hiervoor is een speciale legacy organisatie in het leven geroepen. Bleizo zal in deze variant ook van tevoren over de legacy na moeten denken.

6.5.5 Verwachte plaatswaarde

De plaatswaarde stijft enorm tijdens de Spelen. Op de momenten dat er wedstrijden worden gehouden zijn er tienduizenden mensen aanwezig in het gebied. Doordat Bleizo als hub fungeert komen er veel mensen met de auto naar Bleizo om vandaar verder te reizen met de HSL, trein of Randstadrail. Voor de duur van de Olympische Spelen neemt de plaatswaarde toe.

Na de Olympische Spelen zal de plaatswaarde enorm terugzakken totdat het gebied weer een invulling heeft gekregen waarna het weer kan toenemen. Het ligt niet voor de hand dat de plaatswaarde van de Olympische Spelen ooit nog gehaald wordt.

6.5.6 Verwachte knoopwaarde

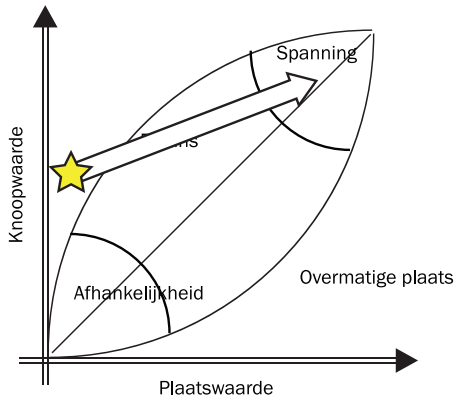
De knoopwaarde neemt gedurende de Spelen enorm toe omdat grote stromen bezoekers moeten worden vervoert van en naar Bleizo. De Randstadrail wordt verruild, er worden extra treinen ingezet en de HSL krijgt zelfs een tijdelijke halte om zo snel sporters en bezoekers te verplaatsen.

De knoopwaarde neemt echter na afloop van de Spelen af. De HSL halte verdwijnt en de extra treinen rijden niet meer. De verrailde Randstadrail richting Rotterdam Centraal blijft bestaan hetgeen de knoopwaarde niet doet terugzakken naar het oude niveau.

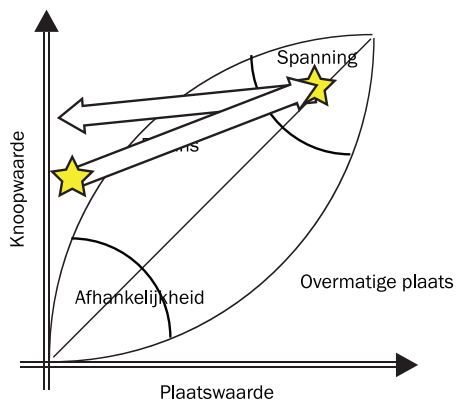
6.5.7 Conclusie

Bleizo kent in de ontwerpvariant Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen een grote samenhang in het netwerk met de overige steden die onderdelen van de Spelen huisvesten. De plek is in het netwerk complementair aan andere plekken. Door de samenhang tussen knoop en plaats, de knoop is onlosmakelijk verbonden met de plaats, neemt de meerwaarde toe en ontstaat er een hoge locatiesynergie. Dit blijkt ook uit de toegenomen metawaarden van Peek. Het wordt goed zichtbaar in het knoop-plaats model doordat ten tijde van de Spelen de knoopwaarde en de plaatswaarde enorm toenemen.

Het borgen van de Legacy is niet alleen vanuit economisch oogpunt van belang maar juist ook om de toegenomen knoopwaarde niet verloren te laten gaan met het verdwijnen van een groot deel van de plaatswaarde. De onderstaande beweging kan worden verwacht gedurende de Olympische Spelen. Na de Spelen neemt de positie van Bleizo weer een andere plek in die op dit moment nog wat lastig te bepalen bleek maar zowel de knoop als de plaatswaarde wordt hoe dan ook minder.



Figuur 35: De verwachte beweging van Bleizo tijdens de Olympische Spelen in het knoop-plaats model van Bertolini



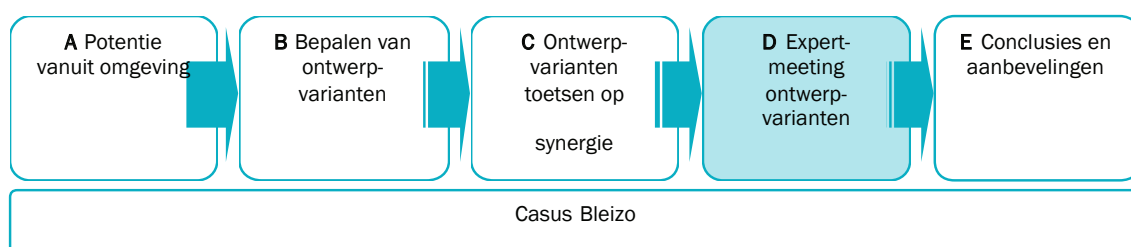
Figuur 36: De verwachte beweging van Bleizo na de Olympische Spelen in het knoop-plaats model van Bertolini

Hoofdstuk 7 Expertmeeting

“Gek eigenlijk dat we deze sessie niet veel eerder hebben gedaan”
(Egbert Stolk, Stedebouwkundige)

7.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk zijn de vier ontwerpvarianten getoetst op locatiesynergie en is de te verwachten beweging binnen het knoop-plaats model per ontwerpvariant weergegeven. In dit hoofdstuk staan de ontwerpvarianten wederom centraal maar ditmaal zijn ze getoetst door een aantal vakspecialisten die zich in hun dagelijkse praktijk bezighouden met de gebiedsontwikkeling Bleizo. In het onderzoeksmodel is dit stap D.

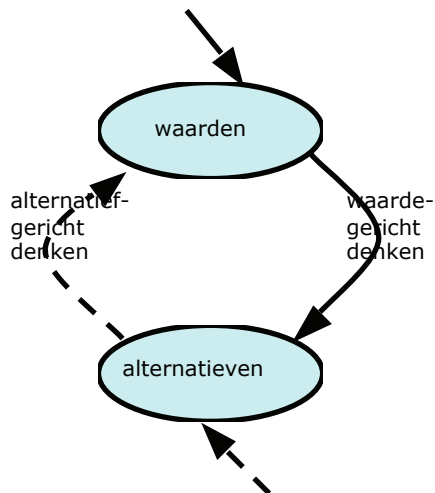


Figuur 37: Onderzoeksmodel.

De opzet van de expertmeeting is geïnspireerd door een bestaande methode. Deze wordt uiteengezet in paragraaf 7.2. De hierop volgende paragraaf, 7.3, geeft de stellingen weer. In paragraaf 7.4 wordt de uitvoering stap voor stap beschreven van zowel de plenaire bijeenkomst als de individuele gesprekken die erna hebben plaatsgevonden. De bevindingen worden per metawaarde weergegeven in 7.5. Tot slot volgt in paragraaf 7.6 de uitkomst van de extra vraag die de specialisten hebben ingevuld.

7.2 Methode en doel

De methode die is gebruikt is geïnspireerd door de dynamische benadering van probleemstructure-ring (Peek 2006: 305, naar bewerking van Corner e.a., 2001). Peek geeft aan dat bij de dynamische benadering niet zozeer het startpunt van belang is, als wel dat de cyclus meerdere malen moet worden doorlopen om te komen tot een goede afstemming van waarden of belangen enerzijds en alternatieven of mogelijkheden anderzijds.



Figuur 38: Dynamische benadering van probleemstructurering bewerking door Peek (ibidem naar Corner e.a. 2001)

De waarden in de dynamische benadering worden gevonden in de metawaarden van het locatiesynergiemodel centraliteit, transferkwaliteit, omgevingskwaliteit en intensiteit. De alternatieven in het model worden gevormd door de vier ontwerpvarianten. In de dynamische benadering van probleemstructurering stellen de deelnemers de alternatieven zelf op. In deze expertmeeting heb ik de ontwerpvarianten op hoofdlijnen bewust als alternatieven gebruikt. De ontwerpvarianten kennen al een bepaalde mate van samenhang met het gebied. In tegenstelling tot de dynamische benadering van probleemherstructurering is het proces slechts eenmaal doorlopen. Daarnaast bestond de groep uit vijf vakspecialisten hetgeen de uitkomsten van het onderzoek enigszins beperkt.

Het doel van de expertmeeting was tweeledig. Ten eerste om de specialisten de meerwaarde aan te laten geven per ontwerpvariant. Ten tweede om de wisselwerking tussen de deelnemers te stimuleren hen te laten ontdekken wat ze weten van elkaar en hoe de anderen tegen de synergie tussen knoop en plaats aankijken. De vakspecialisten werd gevraagd vooraf geformuleerde stellingen te waarderen op een schaal van 5 variërend van eens tot oneens. De stellingen zijn gebaseerd op de vier metawaarden.

Wanneer samenhang is gecreëerd en meerwaarde wordt gerealiseerd is er sprake van locatiesynergie. Door middel van de expertmeeting wil ik achterhalen in welke mate de vier ontwerpvarianten volgens de vakspecialisten voldoen aan de metawaarden centraliteit, transferkwaliteit, omgevingskwaliteit en intensiteit. Aan de hand hiervan formuleer ik aanbevelingen voor de praktijk

Naast de plenaire bijeenkomst hebben nog 5 vakspecialisten dezelfde presentatie individueel gekregen en de stellingen ingevuld. Bij de individuele sessies zijn de verschillen tussen de varianten per stelling onderling vergeleken. Deze vakspecialisten hebben uiteraard niet deelgenomen aan de discussie. Hun inbreng is wel verwerkt in het onderzoek. In bijlage II zijn de gebruikte formulieren terug te vinden en worden in de tabellen de totale uitkomsten van het onderzoek weergegeven. Achter elk formulier staan de bevindingen per ontwerpvariant per stelling. Waar gerefereerd wordt aan de discussie is alleen de mening van de deelnemers aan de expertmeeting meegenomen.

Het betrekken van deze vakspecialisten in het onderzoek kent zoals gesteld twee redenen. Ten eerste is de casus Bleizo leidend in deze scriptie en de mensen die dagelijks werken aan de gebiedsontwikkeling hebben de meeste kennis over het gebied. De beelden die zij hebben van de meerwaarde van de ontwerpvarianten geeft een beeld over hoe zij de gebiedsontwikkeling zien. Ten tweede is scheppen de ontwerpvarianten nieuwe inzichten op de alledaagse praktijk en kan de bijeenkomst de vakspecialisten inspireren om eens met andere ogen naar het gebied te kijken. Zo worden zij 'gedwongen' aan de hand van een aantal mogelijke invullingen na te denken over de

sterke en zwakke punten van het gebied en het knooppunt Bleizo maar ook over de kansen en de bedreigingen voor het gebied en het toekomstige multimodaal vervoersknooppunt. De wisselwerking tussen de theorie en de praktijk en tussen de specialisten onderling is ook van grote waarde. Men deelt kennis en ervaringen welke benut worden om na te denken over de synergiemogelijkheden tussen het gebied en het station Bleizo.

7.3 De stellingen

De stellingen zijn opgesteld vanuit de waarden centraliteit, transferkwaliteit, omgevingskwaliteit en intensiteit. Een uitvoerige omschrijving van deze begrippen is te vinden in paragraaf 3.4.1.

Centraliteit zegt iets over hoe centraal het station ligt in het netwerk maar ook als zelfstandige plek. De volgende stellingen hebben zich toegespitst op de waarde centraliteit:

- Het station Bleizo wordt belangrijker ten opzichte van andere stations op de NS lijn Den Haag-Gouda
- De waarde van de grond gaat stijgen door de invulling
- Het gebied rondom het station Bleizo wordt binnen 5 jaar enorm verdicht en intensiever bebouwd
- De ZoRo lijn wordt binnen 5 jr na realisatie van station Bleizo een lightrailverbinding
- In de toekomst zal de Intercity stoppen op Bleizo (nu slechts de sprintertrein)
- De HSL krijgt een halte op Bleizo

Transferkwaliteit gaat over de kwaliteit van de verplaatsingsketen. Een hoge transferkwaliteit betekent een veilige, betrouwbare, snelle, gemakkelijke en comfortabele overstap die als nuttig en prettig wordt ervaren. De volgende stellingen hebben zich gericht op de waarde transferkwaliteit:

- Een groot deel van de werknemers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo
- Een groot deel van de bezoekers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo
- De verblijfskwaliteit tijdens de overstap neemt toe
- Op station Bleizo parkeer je je auto om verder met het OV te reizen

Omgevingskwaliteit gaat over hoe men de verblijfskwaliteit in en rondom het station ervaart, het heeft direct invloed op de beslissing van mensen om in het gebied te verblijven. De kernbegrippen zijn de bebouwde omgeving, de onbebouwde omgeving, samenhang tussen bebouwde en onbebouwde omgeving en het imago van het gebied en het station. De volgende stellingen betreffen omgevingskwaliteit:

- De kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid op station Bleizo nemen toe
- De architectonische kwaliteit van de gebouwen in het gebied en op het knooppunt neemt toe
- De landschappelijke kwaliteit van het gebied Bleizo neemt toe
- Het imago van het gebied Bleizo neemt toe (passief)
- Het gebied Bleizo wordt als 1 locatie in de markt gezet, 'gebrand' (actief)

Intensiteit gaat over het doelgericht verblijven op het station en in het aangrenzende gebied, hoe de stationslocatie wordt gebruikt. De kernbegrippen hier zijn ontmoeten, werken, winkelen, onderwijs en leisure. De volgende stellingen gaan over de intensiteit:

- Men komt naar het gebied Bleizo toe om te verblijven (recreëren, winkelen, werken)
- Men gebruikt Bleizo alleen om in of over te stappen
- De parkeerplaatsen worden dubbel gebruikt door de diverse functies in het gebied
- De gebruikers van het gebied Bleizo zijn tussen 9 en 5 aanwezig
- Het gebied Bleizo wordt ook buiten werktijden gebruikt
- De omgeving van Bleizo profiteert van de bezoekers en werknemers van het gebied Bleizo

7.4 Uitvoering

7.4.1 Plenaire bijeenkomst

Op 7 juli 2010 zijn een aantal specialisten bij elkaar gekomen in het Bouwhuis in Zoetermeer. De expertmeeting duurde van 11.00 tot 13.30 uur.

De volgende vakspecialisten waren aanwezig:

- Harald van Antwerpen – beleidsmedewerker glastuinbouw, gemeente Lansingerland
- Bart Dronkert – adviseur vrijetijdseconomie gemeente Zoetermeer
- Henk Koorneef – bestemmingsplan jurist GR Bleizo
- Deepak Moella – adviseur milieu gemeente Lansingerland
- Egbert Stolk – stedenbouwkundige gemeente Lansingerland, parttime onderzoeker TU Delft

Daarnaast waren aanwezig:

- Gert Joost Peek – moderator, scriptiebegeleider, director research ING Realestate
- Martijn van Hoogenhuyze – scriptant, accountmanager bedrijven gemeente Lansingerland

Het verloop van de expertmeeting was als volgt:

1. Na een welkomstwoord en een korte presentatie waarin het doel van de meeting uiteen gezet werd zijn de vier ontwerpvarianten gepresenteerd aan de vakspecialisten. De ontwerpvarianten zijn beschreven conform de invulformulieren in bijlage II.
2. De aanwezigen kregen dertig minuten de gelegenheid om voor alle vier de ontwerpvarianten dezelfde 21 stellingen te waarderen. Zij hebben aangegeven of zij het 'helemaal oneens', 'oneens', 'niet eens, niet oneens', 'eens' of 'helemaal eens' zijn met de stellingen.
3. Tijdens een korte pauze, zijn de uitkomsten per ontwerpvariant opgeteld en in de inventarisatieschema's gezet. Hieruit was af te leiden hoe de vakspecialisten de stellingen ten opzichte van elkaar hebben gewaardeerd, bijv. twee specialisten zijn het eens met een stelling, één oneens en twee helemaal oneens. De grootste afwijkingen zijn uitgelicht en deze zijn als input gebruikt in de bespreking per ontwerpvariant. Tevens zijn in het schema 'Vergelijking ontwerpvarianten' de bevindingen per stelling tussen de ontwerpvarianten kort tegen elkaar afgezet. In dit overzicht werd genoteerd welke waardering in welke variant bij welke stelling het meest voorkwam. Bijvoorbeeld, bij Bleizo In De Praktijk zijn drie

- specialisten het 'eens' met stelling dat de waarde van de grond gaat stijgen, versus drie specialisten die het oneens zijn met deze stelling in de variant Olympische Spelen.
4. Na de pauze heb ik een korte presentatie gegeven van het begrip locatiesynergie en de vier metawaarden die tot de stellingen hebben geleid.
 5. De moderator heeft de discussie geleid door voor de meest afwijkende stellingen de specialisten die uiteenlopend geantwoord hadden te vragen om hun standpunt toe te lichten. De specialisten hadden weer beschikking over de door hun ingevulde formulieren zodat zij konden zien wat ze waar hadden ingevuld.
 6. Tot slot hebben de specialisten een formulier meegekregen met de vraag Kan tussen het multimodale vervoersknooppunt en het gebied Bleizo synergie plaatsvinden? Zij hebben dit ingevuld aan de hand van vier antwoorden.

7.4.2 Individuele gesprekken

De individuele gesprekken hebben na de expertmeeting plaatsgevonden. Deze specialisten waren helaas niet in de gelegenheid om de plenaire bijeenkomst bij te wonen. Zij hebben exact dezelfde presentatie gekregen waarna ook zij de stellingen hebben ingevuld.

De volgende specialisten zijn individueel benaderd:

- Jasper Feuth – procesmanager Masterplan Bleizo, GR Bleizo
- Nico Harkes – directeur Next Vastgoed, planeconoom GR Bleizo
- Rutger Meijer – projectsecretaris GR Bleizo, RO jurist gemeente Zoetermeer
- Ewald van Vliet – voorzitter Algemeen Bestuur GR Bleizo, burgemeester gemeente Lansingerland
- Linda Warmerdam – hoofd Economische Zaken gemeente Lansingerland

Het verloop van de individuele gesprekken was als volgt:

1. De vier ontwerpvarianten zijn gepresenteerd aan de vakspecialist.
2. De specialist heeft van alle vier de ontwerpvarianten dezelfde 21 stellingen gewaardeerd. Zij hebben aangegeven of zij het 'helemaal oneens', 'oneens', 'niet eens, niet oneens', 'eens' of 'helemaal eens' zijn met de stellingen.
3. Nadat de specialist de waarden had ingevuld zijn de uitkomsten van de verschillende ontwerpvarianten tegenover elkaar gezet in het schema 'Vergelijking ontwerpvarianten'. Dit gaf een overzicht van de waarde per ontwerpvariant.
4. De specialist kreeg een korte uiteenzetting van de metawaarden achter de stellingen en het hiermee samenhangende begrip synergie.
5. De waardering per stelling is besproken met de specialist, met name de opvallende overeenkomsten en verschillen. Tijdens dit gesprek zijn de ontwerpvarianten in verhouding tot elkaar bekeken.
6. Tot slot heeft iedere specialist een formulier mee gekregen met de vraag Kan tussen het multimodale vervoersknooppunt en het gebied Bleizo synergie plaatsvinden? Zij hebben dit ingevuld aan de hand van vier antwoorden.

Het bespreken van de stellingen op deze manier had tot gevolg dat sommige specialisten hun waardering nuanceerden en in enkele gevallen zijn stellingen in verhouding tot geplaatst waarna de specialist de waardering aanpaste. De resultaten van de individuele gesprekken zijn in de totalen van de resultaten van de expertmeeting meegenomen.

7.5 Bevindingen vakspecialisten

7.5.1 Centraliteit

De meeste vakspecialisten kunnen zich vinden in de stelling dat Bleizo als station belangrijker wordt ten opzichte van andere stations in de varianten Leisureland en als Onderdeel Van De Olympische Spelen. Dit komt volgens hen doordat deze varianten de hoogste bezoekersaantallen kennen die een investering in betere verbindingen rechtvaardigen. De helft van de specialisten is het eens met de komst van HSL halte op Bleizo in de variant Olympische Spelen met de nuance dat dit alleen geldt voor de duur van de Olympische Spelen. Bij het waarderen van de stellingen werd bij de ontwerpvariant als Onderdeel Van De Olympische Spelen telkens de nuancering tijdens en na de Spelen aangegeven. Een halte voor de InterCity wordt door negen van de tien specialisten verwacht voor de duur van de Spelen, voor Leisureland is zes van de tien specialisten het hiermee eens. Bij de variant Bleizo In De Praktijk en Permanente Floriade verschillen de meningen over een halte voor een InterCity. Het 'verrailen' van de ZoRo lijn wordt alleen door een meerderheid van specialisten verwacht in de Olympische Spelen variant. In de variant Bleizo In De Praktijk verwacht men dat met het huidige programma geld uitgetrokken gaat worden om de ZoRo lijn te 'verrailen'; zeven van de tien specialisten is het niet eens met de stelling.

Een waardestijging van de grond geschied volgens de meeste specialisten in de praktijk variant. Met een waardestijging bij Leisureland waren de helft van de specialisten het niet eens. Bij de bespreking van de stellingen bleek dat zij vraagtekens zetten bij de lage vastgoedwaarde van leisure en de conjunctuurgevoeligheid ervan. Ook is de helft het niet eens met de stelling dat de waarde stijgt in de variant als Olympische Spelen. Enkele specialisten gaven ten eerste aan het jaartal 2028 kostentechnisch niet reëel te vinden tenzij alle waarde voortijdig wordt afgeboekt. Ten tweede is het nog maar de vraag wat het gebied waard is na de Spelen, de zogenaamde legacy vindt men kwetsbaar. Als Permanente Floriade ligt de verwachting van waardestijging van de grond tussen de praktijk variant en de overige twee varianten in met vijf specialisten die het er niet mee eens, niet mee oneens zijn.

De stelling of het gebied verdicht en geïntensiveerd wordt binnen vijf jaar levert een divers beeld op. Het verdichten is een kenmerk van centraliteit ten opzichte van de nabije omgeving. De specialisten gaven bij de bespreking van de bevindingen aan moeite te hebben met de periode van vijf jaar. De een interpreteerde dit vanaf de opening van station Bleizo, de ander vanaf heden.

Uit de gesprekken en de discussie tijdens de expertmeeting bleek duidelijk dat in de ogen van de specialisten Bleizo gebaat is bij veel bezoekers. De specialisten verwachtten de meeste centraliteit in de ontwerpvariant Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen. Hier is de gemiddelde score het

hoogst. De nuancering is echter wederom dat dit geldt voor de duur van de Spelen. In deze variant wordt het station het meest belangrijk geacht ten opzichte van de andere stations in het netwerk. Hierna volgt Leisureland. Ook hier wordt een redelijke toename van het aantal verbindingen verwacht. Daarna volgt Bleizo als Permanente Floriade en tot slot Bleizo In De Praktijk. Een meerderheid van de specialisten verwacht echter dat bij de ontwerpvariant Bleizo In De Praktijk de waarde van de grond het meest gaat stijgen. Uit de standaarddeviatie, “...een indicator voor de spreiding van de getallen rondom het gemiddelde” (www.moaweb.nl), blijkt dat de specialisten het het minst eens waren over de meerwaarde van Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen op de voet gevolgd door Bleizo In De Praktijk. Dit laatste verbaast mij enigszins omdat de variant Bleizo In De Praktijk toch als de meest uitgekristalliseerde ontwerpvariant veronderstelt mag worden.

De centraliteit ten opzichte van het netwerk neemt het meest toe bij een zo groot mogelijke betekenis van de invulling.

7.5.2 Transferkwaliteit

Een meerderheid van de specialisten is het erover eens dat in de variant Bleizo als Leisureland en Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen het personeel met het openbaar vervoer naar Bleizo komt. Tijdens de bespreking bleek dat een aantal specialisten verwacht dat bij een thematische invulling meer jonge mensen en parttimers komen te werken op de locatie en deze eerder geneigd zijn om met het OV te komen omdat ze of een OV jaarkaart hebben of nog niet beschikken over een rijbewijs of auto. Bij de variant Bleizo In De Praktijk bleek dat de helft van de specialisten het niet eens is met de stelling. Het beeld bij Bleizo als Permanente Floriade levert vier specialisten op die het eens zijn en vier specialisten die het niet eens zijn met de stelling dat de werknemers met het openbaar vervoer komen. De meningen verschillen.

De stelling dat de bezoekers met het OV komen heeft men redelijk gelijkmatig ingevuld voor alle varianten. Bij elke ontwerpvariant is minstens de helft van de specialisten het eens of helemaal eens met de stelling. Een aantal neutraal en enkelen zijn het oneens. De meeste specialisten verwachten dat recreatieve bezoekers met het OV naar het gebied komen.

De verwachting van de verblijfskwaliteit tijdens de overstap is als volgt ingevuld: zes van de tien specialisten is het erover eens dat door de invulling van het gebied zoals Bleizo In De Praktijk het voorstelt, de verblijfskwaliteit toeneemt. Bij Leisureland zelfs zeven van de tien, Permanente Floriade vier van de tien en bij Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen vijf van de tien. Bij de Floriade variant zijn twee specialisten het oneens met de stelling. De uitleg van deze twee specialisten was dat men verwacht dat de Floriade in permanente vorm niet gaat werken en het dus een beetje een ‘dode boel’ wordt tijdens een overstap.

Slechts twee van de specialisten zijn het oneens met de stelling dat men op Bleizo parkeert om verder met het OV te reizen in de praktijkvariant, twee specialisten zijn het hier juist mee eens en de rest is het niet eens, niet oneens met de stelling. In de andere varianten zijn steeds vier of vijf specialisten het oneens met de stelling. Als reden hiervoor hebben de specialisten aangegeven dat

een bezoekersdoel eerder als einddoel wordt gebruikt en minder als overstapstation. Zij verwachten dat het station dan ook zo gebruikt wordt en in verhouding meer reizigers trekt die station Bleizo als einddoel hebben.

De transferkwaliteit levert niet een eenduidig beeld op. Aan de ene kant zijn de meeste specialisten het eens of helemaal eens met de stellingen over transferkwaliteit in de variant Bleizo In De Praktijk. Het gemiddelde is echter het hoogst bij Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen. Het aantal bezoekers en personeel dat het OV gebruikt wordt hoger gezien in de varianten waar de meeste reizigers verwacht worden. De verblijfskwaliteit wordt aan de fantasie van de expert overgelaten op dit abstractieniveau. De standaarddeviatie toont aan dat de waardering van de stellingen relatief dicht bij elkaar liggen wanneer er over transferkwaliteit gesproken wordt. De grootste afwijking ten opzichte van het gemiddelde is te vinden in de waardering van de stellingen in de variant Bleizo als Permanente Floriade.

De transferkwaliteit neemt toe naarmate er meer reizigers worden verwacht.

7.5.3 Omgevingskwaliteit

Over de omgevingskwaliteit wordt verschillend gedacht. Men is het redelijk eens met de stelling dat de architectonische kwaliteit van de gebouwen toeneemt bij de invulling van de diverse varianten. Sommige specialisten gaven in de toelichting aan dat zij de praktijk variant hoger waarderen dan de overige varianten. Dit komt volgens hen doordat de huur opbrengsten van kantoren en daarmee het investeringsvermogen van de ontwikkelaar hoger ligt dan bijvoorbeeld bij leisure. De specialisten geven aan de landschappelijke kwaliteit en kwaliteit van de openbare ruimte iets meer te waarderen in de ontwikkelingen die in één hand gehouden worden. De meeste specialisten zijn het eens met de stelling dat bij de Permanente Floriade de landschappelijke kwaliteit het hoogst is, daarna Leisureland en dan pas praktijk en Olympische Spelen.

Het imago van Bleizo neemt volgens negen specialisten toe in de invulling van het gebied als Leisureland en als Olympische Spelen. Als Floriade en in de praktijk zijn respectievelijk acht en zes specialisten het eens of helemaal eens met de stelling. Alle specialisten verwachten dat Leisureland het gebied actief 'brand' terwijl Bleizo In De Praktijk vijf specialisten kent die het oneens zijn met de stelling. Bij het bespreken van de stellingen is het gemixte programma van Bleizo In De Praktijk schuldig aan de verwachting dat het imago diffuser is minder makkelijk maar ook vooral minder actief 'gebrand' gaat worden.

De kwaliteit van het gebied wordt door een aantal specialisten het hoogst geacht wanneer de invulling van het gebied in één hand gehouden wordt. Het hoogste gemiddelde is te vinden bij Leisureland. De kwaliteit van de architectuur zou volgens een aantal specialisten hoger zijn wanneer er kantoren komen in plaats van leisurevoorzieningen of andere tijdelijke bouwwerken. Het imago doet het het best bij een thematische invulling en de verwachting is dat bij een dergelijke invulling het gebied ook het meest als één gebied wordt 'gebrand'. De standaarddeviatie is bij omgevingskwaliteit ten opzichte van andere metawaarden redelijk laag terwijl de gemiddelden relatief hoog zijn. Dit geeft aan dat men het over de omgevingskwaliteit naar verhouding eens is.

Omgevingskwaliteit lijkt het meeste toe te nemen wanneer de ontwikkeling in één hand gehouden wordt en de omgeving onderdeel uitmaakt van het doel van de bezoekers.

7.5.4 Intensiteit

Bij de Permanente Floriade en Leisureland waren alle specialisten het eens met de stelling dat men naar het gebied Bleizo komt om te verblijven. Bij Bleizo In De Praktijk waren dit er zeven en bij de Olympische Spelen zijn de meningen verdeeld. De specialisten gaven aan dat dit te maken heeft met de 'hub' functies zoals omschreven in de ontwerpvariant.

De verwachting dat het gebied buiten de reguliere werktijden wordt bezocht zegt iets over de complementariteit tussen functies. De stelling dat de gebruikers van het gebied tussen 9 en 5 aanwezig zijn wordt bevestigd door de helft van de specialisten in de praktijk variant en hierna door vier specialisten in de variant Bleizo als permanente Floriade. De meerderheid van de specialisten is het niet eens met de stelling in de variant als Leisureland en Olympische Spelen. Ook hier verschilt men van mening. De tendens is echter hoe hoger het recreatieve gehalte van de ontwerpvarianten hoe meer het gebied buiten kantooruren wordt bezocht en hoe intensiever het gebruik is.

Met de stelling dat de parkeerplaatsen dubbel worden gebruikt zijn zeven specialisten het eens in de praktijk variant, zes bij de Olympische Spelen, twee bij Floriade en één bij Leisureland. De stelling dat men Bleizo alleen gebruikt om in of over te stappen gaf de tendens weer die ook bij de P+R stelling naar voren kwam. De specialisten zijn het minder eens met de stelling naarmate het bezoekersdoel sterker wordt in hun ogen. Zo is bij de ontwerpvariant Bleizo als Leisureland niemand het hiermee eens.

De intensiteit is het hoogst in de varianten waar men verwacht dat de meeste mensen op gespreide tijdstippen zullen verblijven en zich verplaatsen. De gemiddelden en standaarddeviatie geven hier een afwijkend beeld. Dit komt doordat in tegenstelling tot de overige vragen in dit onderzoek twee van de vragen een hogere intensiteit kenden bij een beantwoording met 'oneens' of 'helemaal oneens'. De varianten met een thematische invulling zorgen voor gebruik tijdens andere momenten dan kantooruren. Het dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt het meest kansrijk gezien in de praktijkvariant doordat de mix van functies dit mogelijk maakt.

Intensiteit neemt het meeste toe wanneer veel mensen op verschillende momenten verblijven in het gebied en veel mensen zich verplaatsen via de knoop.

7.5.5 Algemene bevindingen

De bevindingen per metawaarde zijn hierboven uiteengezet. Hierbij is gebruik gemaakt van de gemiddelden van de waardering van de stellingen en de standaarddeviatie. Tijdens de discussie in de expertmeeting en de individuele besprekingen bleek dat ieders waardering sterk afhankelijk is van ieders interpretatie van de stelling maar zeker ook van ieders specialisme en kennisniveau.

In de onderstaande tabel zijn per metawaarde de gemiddelden en de standaarddeviaties uiteengezet. De spreiding in de waardering ten opzichte van het gemiddelde verschillen per meta-waarde en per ontwerpvariant.

	Centraliteit		Transferkwaliteit		Omgevingskwaliteit		Intensiteit	
	σ	μ	σ	μ	σ	μ	σ	μ
Bleizo In De Praktijk	1,26	2,7	0,83	3,18	0,9	3,28	1,09	3,32
Leisureland	1,11	3	0,88	3,33	0,96	4,04	1,29	3,17
Permanente Floriade	1,01	2,75	1	2,95	0,69	3,92	1,01	3,15
Onderdeel Van De Olympische Spelen	1,31	3,2	0,89	3,48	0,96	3,41	0,97	3,18

Tabel 9: standaard deviatie en gemiddelde van de uitkomsten metawaarden expertmeeting

In de expertmeeting en erna is getoetst welke meerwaarde de specialisten bij de verschillende alternatieven verwachten. De visie van de verschillende mensen komt niet overeen, er heersen over veel zaken verschillende opvattingen. Het uitspreken van de verschillen tussen de specialisten onderling helpt in het vinden van consensus en het bepalen van een gemeenschappelijke visie. Met de individuele sessies bleek het zinvol om de ontwerpvarianten ten opzichte van elkaar te positioneren. Ook dit leidde tot een nuancering van het beeld.

De expertmeeting bleek een geschikt middel om ambities uit te spreken, deze met elkaar te delen en vanuit een gezamenlijk blikveld verder te gaan. De meeste interessante punten vind ik de punten waar men het niet met elkaar eens is. Hierover zou nog eens een goed gesprek gevoerd kunnen worden. Met de woorden van Egbert Stolk, stedenbouwkundige werd afgesloten: “Gek eigenlijk dat we deze sessie niet veel eerder hebben gedaan”.

7.6 Extra Vraag

De extra vraag na de expertmeeting en de individuele gesprekken heeft geleid tot de volgende antwoorden en inzichten. De volgende open vraag met de aanzet tot vier antwoorden werd gesteld: “Kan tussen het multimodale vervoersknooppunt en het gebied Bleizo synergie plaatsvinden?”

De vier antwoorden beginnen met:

- Ja want het beste aan Bleizo is...
- Nee want het slechtste aan Bleizo is...
- Nee, tenzij...
- Ja, Mits...

Het eerste antwoord geeft de sterke punten in de ogen van de specialisten aan. Het tweede antwoord de zwakke punten. Het derde antwoord de kansen en het vierde antwoord de bedreigingen.

Kort samengevat zijn de antwoorden als volgt:

Ja want het beste aan Bleizo is...

... de voorgenomen functiemix in het gebied waardoor de knoop niet alleen tijdens kantooruren wordt gebruikt maar gedurende de hele dag en in het weekend. Hier speelt mee dat de routes de functies allemaal richting de knoop leiden en de afstanden niet te ver zijn.

... dat de kwaliteit van de openbare ruimte in het Concept Masterplan uitnodigt tot gebruik gedurende de hele dag en van overstapbewegingen overstapbelevingen maakt.

... dat het de aanknopingspunten uit de omgeving benut. De leisure en greenportfuncties geven het gebied een eigen uitstraling en onderscheiden het van bijvoorbeeld Zoetermeer Oost.

Nee want het slechtste aan Bleizo is...

... dat er niet gewoond kan worden.

... dat de manier van planeconomie bedrijven maakt dat het waarschijnlijk is dat er in de volgende planfasen het plan continu wordt uitgekleeft zodat er een zeer schraal plan/gebied ontstaat. Het gebied heeft niet de kwalitatieve uitstraling die nodig is om mensen te verleiden gebruik te maken van de multimodale knoop. Het plan hangt vast aan een aantal ‘dunne draden’ waaraan relatief hoge kosten zijn verbonden, indien deze niet worden gerealiseerd valt het concept (ofwel de vervoerswaarde) in het water.

... de ligging op de grenzen van meerdere overheden waardoor veel tijd en energie in de samenwerking gaat zitten en de geldstromen bij elkaar brengen lastiger is.

Nee, tenzij...

... het lukt om het gebied levendig te maken.

... om de samenhang tussen de deelgebieden te bewaken, het risico van het opknippen in deelgebieden is dat binnen de deelgebieden niet over de grenzen heen gekeken gaat worden.

... de bezoekers en werknemers worden verleid om met het openbaar vervoer te komen mbv mo-

biliteitsmanagement.

... een koppeling te maken is tussen leisure en de Greenport.

... er een echte publiekstrekker op Bleizo landt zoals het FOC.

Ja mits...

... het lef er is om op de 'juiste' klanten te wachten en niet om meters te maken de eerste de beste ondernemer wordt gefaciliteerd.

... de verbindingen naar de ruimere omgeving zeer uitnodigend zijn.

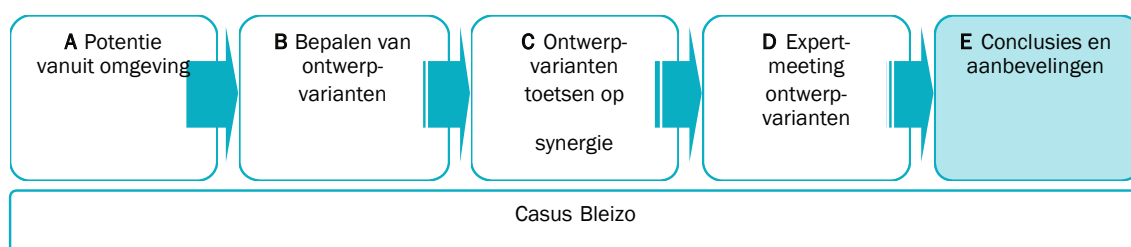
... de grote publiekstrekkingen niet parasiterend werken op de grondexploitatie van het gehele plangebied. Een leisure functie kan de vervoerswaarde (theoretisch) wel opkrikken maar is hier geen garantie voor als de kwaliteit van de verbindingen/openbare ruimte te wensen over laat (dan komt men wel met de auto...)

... er geen gewoon bedrijventerrein wordt aangelegd (dus kleine bedrijven waarvan er al honderden, zo niet duizenden, zijn. Denk aan bouwmarkten, tuincentra, etc.) maar een bijzonder programma wordt gerealiseerd.

Hoofdstuk 8 Conclusies en aanbevelingen

8.1 Inleiding

Na een inleiding in hoofdstuk één is in hoofdstuk twee de casus Bleizo uitgebreid toegelicht. In hoofdstuk drie is het theoretisch kader uiteengezet waarin een aantal modellen en begrippen zijn behandeld die in het verdere onderzoek zijn gebruikt. Hoofdstuk vier heeft het onderstaande onderzoeksmodel en de toetsingscriteria voor de ontwerpvarianten opgeleverd. Hierna zijn in hoofdstuk vijf naast de ontwerpvariant Bleizo In De Praktijk een drietal ontwerpvarianten bepaald aan de hand van de potenties vanuit de omgeving. In hoofdstuk zes is de locatiesynergie van de ontwerpvarianten bekeken. Op basis van de bevindingen is per variant de beweging van Bleizo in het knoopplaats model gevisualiseerd. Hoofdstuk zeven geeft de mening van een aantal specialisten omtrent de ontwerpvarianten in relatie tot de metawaarden. In het onderzoeksmodel rest stap E, de conclusies en aanbevelingen.



Figuur 39: Onderzoeksmodel.

In dit hoofdstuk worden de conclusies uiteengezet in paragraaf 8.2. In paragraaf 8.3 wordt de waarde van dit onderzoek voor de praktijk gegeven. Uit deze twee paragrafen volgen ten slotte de aanbevelingen in paragraaf 8.4

8.2 Conclusies

8.2.1 Doel- en vraagstelling onderzoek

Dit onderzoek vindt plaats tegen de achtergrond van het maatschappelijke thema van de verrommeling van het landschap. Door Van der Bijl is dit beeldend omschreven met de term 'tussenpudding'. Hij stelt dat de enige remedie hiertegen het creëren van nieuwe vormen van stedelijkheid is. De komst van het station biedt het gebied de kans de 'tussenpudding' te ontstijgen. Het doel van dit ontwerpende onderzoek is inzicht verkrijgen in hoe het gebied Bleizo de komst van een multimodaal vervoersknooppunt kan benutten.

De vraagstelling die hieruit voortkomt is: Hoe kan het gebied Bleizo, gebruik makend van het begrip locatiesynergie, de komst van een multimodaal knooppunt benutten?

In het verdere onderzoek is dit onderzocht aan de hand van vier ontwerpvarianten. De nulvariant is Bleizo In De Praktijk. De andere drie zijn Bleizo als Leisureland, Bleizo als Permanente Floriade en Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen. Nadat het onderzoek is uitgevoerd zijn de ontwerp-

varianten in een expertmeeting voorgelegd aan een aantal vakspecialisten die zich dagelijks met de gebiedsontwikkeling bezig houden.

8.2.2 Theoretisch kader

In het theoretisch kader zijn de modellen toegelicht die in het verdere onderzoek benut zijn. Ten eerste het locatiesynergiemodel van Peek. De methodiek achter locatiesynergie is gebruikt om de vier ontwerpvarianten te toetsen op hun samenhang en per variant de meerwaarde aan de hand van vier metawaarden te bepalen. Uiteindelijk stelt het model dat de meerwaarde ervaren dient te worden.

Het ervaren van de meerwaarde wordt uitgedrukt in de verwachting van de knoop- en plaatswaarde van Bleizo. Om per ontwerpvariant de beweging van Bleizo zichtbaar te maken wordt het knoop-plaats model van Bertolini gebruikt.

Tot slot zijn de gebruikersprofielen van Stolk gebruikt om de intensiteit van het gebruik visueel te maken.

In het theoretische kader is gebleken dat de potentie van de locatie Bleizo begrepen kan worden vanuit de ideeën van synergie. De komst van het multimodaal vervoersknooppunt kan worden benut door in het ontwerp van het gebied te streven naar samenhang vanuit de omgeving, tussen knoop en plaats en vanuit de schaalvoordelen van bijvoorbeeld clustering. Deze samenhang leidt als het goed is tot meerwaarde. De strategie die wordt gevoerd dient hier rekening mee te houden. De strategie leidt immers tot de programmatische invulling van het gebied rondom de knoop. Zoals is gebleken is het gebruikelijk dat door allerlei omstandigheden in de praktijk afgeweken kan worden van de vooraf bedachte strategie. Het is de kunst om vanuit samenhang te ontwerpen en hier de meerwaarde van te realiseren. Wanneer dit gebeurt treedt locatiesynergie op. Voor de casus Bleizo betekent dit dat de komst van het multimodaal vervoersknooppunt benut wordt wanneer knoop en plaats in balans komen.

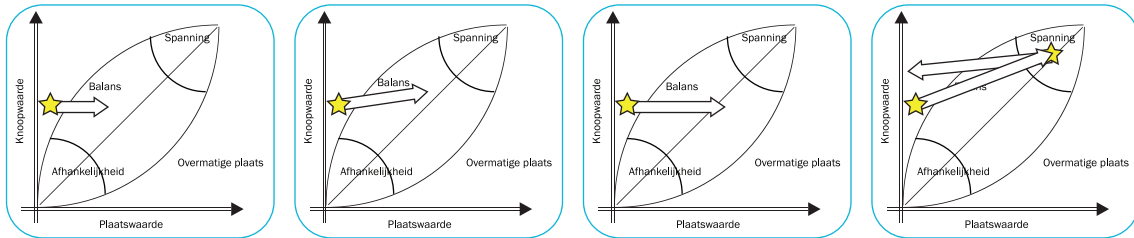
8.2.3 Conclusies bevindingen onderzoek en expertmeeting

Locatiesynergie ontstaat wanneer samenhang tussen het gebied Bleizo en de knoop Bleizo leidt tot meerwaarde en deze meerwaarde wordt ervaren in het gebruik. Het ervaren is moeilijk meetbaar omdat Bleizo nog niet fysiek bestaat. In dit ontwerpende onderzoek zijn daarom een aantal varianten bepaald die bijdragen aan het onderzoeken van de mogelijke samenhang en meerwaarde.

Samenhang begint bij het ontwerp. Het ontstaat wanneer rekening gehouden wordt met de kansen en sterke punten vanuit de omgeving op diverse schaalniveaus. Dit betreft het gebied Bleizo in zijn ruime omgeving, het station en het gebied maar ook de kansen tussen de functies onderling in het gebied. Het ontstaat wanneer functies complementair aan elkaar zijn. Het ontstaat ook als er bepaalde schaalvoordelen worden behaald.

Nadat de samenhang tussen knoop en plaats is gecreëerd wordt de meerwaarde gerealiseerd. De

meerwaarde ontstaat uit de samenhang van de diverse onderdelen van een station. Het uit zich in een toegenomen centraliteit, transferkwaliteit, omgevingskwaliteit en intensiteit. Het knoop-plaats model van Bertolini is gebruikt om de toegenomen meerwaarde te visualiseren voor alle ontwerpvarianten. De diagonaal is balans tussen knoopwaarde en plaatswaarde die idealiter nagestreefd wordt.



Figuur 40: De ontwerpvarianten in het model van Bertolini van links naar rechts: Bleizo In De Praktijk, Leisureland, Permanente Floriade en Onderdeel Van De Olympische Spelen

Bleizo In De Praktijk

Bleizo In De Praktijk houdt rekening met een aantal sterke punten uit de omgeving. Zo worden er directe verbindingen naar de leisure functies en naar het van Tuyllpark gelegd en wordt onderzocht of er aanknopingspunten zijn om het bedrijventerreingedeelte aan te laten sluiten op de greenport. De complementariteit tussen de diverse functies komt tot uiting in het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door de verschillende bezoekersmomenten van de leisure en de kantoren en P+R. Door de samenhang tussen de diverse onderdelen van het beoogde programma ontstaat er meerwaarde op een aantal aspecten. Bleizo zal centraal in het gebied liggen, ten opzichte van de overige stations is het enige bijzondere de grootschalige leisurevoorzieningen. De transferkwaliteit verandert naar verwachting niet door het programma, voor de omgevingskwaliteit bestaan ambitieuze plannen en de intensiteit is lastig op een plek waar niet gewoond mag worden. De meeste synergie-effecten worden veroorzaakt doordat de leisurefuncties meegenomen worden in het programma. Het uit zich in een toegenomen plaatswaarde.

Leisureland

Bleizo als Leisureland maakt gebruik van Zoetermeer als Leisurestad en geeft het imago van Zoetermeer een 'boost' door vanaf de A12 de leisure te laten ervaren. Uiteindelijk gaat ook het Van Tuyllpark onderdeel uitmaken van Leisureland. De clustering van allerlei activiteiten bevordert de samenhang tussen de diverse leisure initiatieven uit het Van Tuyllpark maar met name de samenhang in het gebied Bleizo. De entree komt tegenover het station te liggen. De meerwaarde wordt ervaren in de centraliteit van de plek ten opzichte van overige stations, Leisureland kent namelijk hoge bezoekersaantallen door de bijzondere invulling. De transferkwaliteit zal ook toenemen doordat er meer verbindingen komen om alle bezoekersstromen goed af te wikkelen. De omgevingskwaliteit wordt hoog doordat de bezoekers het gevoel moeten krijgen dat ze in een fijne omgeving zijn en de intensiteit van Bleizo neemt enorm toe door de grote hoeveelheden mensen die zich dagelijks in het gebied begeven en naar en van het gebied verplaatsen. Het ontwerp uit zich in een toegenomen plaats- en knoopwaarde.

Permanente Floriade

Bleizo als Permanente Floriade kent vergelijkingen met Leisureland maar hier is het thema een combinatie van een werkgebied en een toeristische functie. De innovatieve sector staat centraal in deze ontwerpvariant en er wordt aangesloten bij de wens van Greenport Nederland om een eigen gezicht te krijgen waar de zakelijke bezoeker terecht kan en de recreatieve bezoeker alle seizoenen welkom is. Met hotels, een universiteit en kantoren op de knoop en het fraaie gebied waar gewerkt wordt en dat tegen betaling bezocht kan worden, wordt de samenhang met de knoop gevonden. Samenhang met de omgeving wordt gevonden in de aansluiting op de greenport. In het gebied wordt volop gewerkt in de fraai ingepaste gebouwen waar de 'greentech' bedrijvigheid gehuisvest is. Het toeristisch-recreatieve karakter van de invulling past bij Zoetermeer als Leisurestad. De meerwaarde wordt ervaren in toegenomen centraliteit, de plek heeft een onmiskenbare identiteit. De transferkwaliteit en intensiteit zijn ongeveer gelijk aan Bleizo In De Praktijk. Met name de omgevingskwaliteit neemt toe doordat als Permanente Floriade de omgeving er fantastisch uit moet zien. De plaatswaarde neemt toe.

Onderdeel Van De Olympische Spelen

Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen maakt een sprong in de tijd. De samenhang is te vinden in twee nabijgelegen Olympische functies die bij de Spelen in 2028 hoogstwaarschijnlijk gebruikt worden en de centrale ligging in de Randstad en goede bereikbaarheid. De HSL wordt benut om middels een tijdelijke halte Bleizo als hub te laten fungeren tijdens de Spelen. In een hele hoge centraliteit door alle toegenomen verbindingen en de plek die Bleizo inneemt in het netwerk kan de meerwaarde ervaren worden. De transferkwaliteit neemt toe omdat dit een vereiste is bij de grote stromen bezoekers die deze variant met zich meebrengt. De omgevingskwaliteit wordt goed omdat de hele wereld kijkt naar de Olympische Spelen en de intensiteit van het gebied neemt gedurende de Spelen enorm toe. Dit uit zich in een sterk toegenomen plaatswaarde en knoopwaarde. Na de Spelen zakt met name de plaatswaarde enorm terug en de knoopwaarde wordt ook minder hoewel enkele verbindingen zullen blijven bestaan. Over de legacy moet goed worden nagedacht.

Expertmeeting

Tijdens de expertmeeting is de meerwaarde aan de hand van de vier metawaarden bepaald doordat vakspecialisten een aantal stellingen invulden. Het beeld dat hieruit naar voren komt is deels vergelijkbaar met de bevindingen die hierboven geschetst zijn. De meest interessante bevinding van de expertmeeting is echter dat de visie van de verschillende specialisten vaak totaal niet overeenkomt. Er heersen over veel zaken verschillende opvattingen. Het uitspreken van de verschillen tussen de specialisten onderling helpt in het bepalen van een gemeenschappelijke visie. De expertmeeting bleek een geschikt middel om achter elkaars gedachten en ambities te komen, deze met elkaar te delen en vanuit een gezamenlijk blikveld verder te gaan. Redenerend vanuit de metawaarden zijn dit de voornaamste bevindingen.

Centraliteit

Allereerst denkt een meerderheid dat de centraliteit stijgt naarmate de betekenis van de invulling het gebied overstijgt. In Bleizo in de Praktijk werd het ten opzichte van de overige varianten het laagst

gewaardeerd. Tevens waren de specialisten het niet erg eens met elkaar over de stellingen die centraliteit betroffen. Een toename in de centraliteit zou goed zijn voor Bleizo. Het moet echt een plek worden met een sterk imago. Hier moet in de praktijk nog aan gewerkt worden. Met drie verschillende invullingen, leisure, kantoor en bedrijventerrein wordt het imago van Bleizo diffuus.

Transferkwaliteit

De transferkwaliteit leverde minder discussie op en de specialisten zien de transferkwaliteit het hoogst gedurende de ontwerpvariant Olympische Spelen. De transferkwaliteit neemt toe naarmate er meer reizigers worden verwacht waardoor er meer verbindingen bij elkaar komen.

Omgevingskwaliteit

De omgevingskwaliteit bleek het hoogst in die varianten waar het gebied in één hand wordt gehouden. Enkele specialisten spraken uit bang te zijn dat de grondexploitatie leidend wordt en dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van het gebied.

Intensiteit

Intensiteit neemt het meeste toe wanneer veel mensen op verschillende momenten verblijven in het gebied en veel mensen zich verplaatsen via de knoop. Door leisurefuncties in het gebied toe te laten komen er ook op andere momenten dan tijdens de kantoortijden veel mensen naar het gebied. De specialisten vinden in zijn algemeenheid dat de meest bezoekersgerichte varianten de intensiteit het hoogst maken. Dit is een concreet aandachtspunt voor Bleizo want de specialisten verwachten, ondanks de leisurefuncties, niet zoveel van Bleizo in termen van levendigheid. Met name niet na kantooruren.

In het ontwerp van de drie varianten is rekening gehouden met de aanknopingspunten vanuit de omgeving. Dit creëert samenhang en dat leidt tot meerwaarde. Indien de meerwaarde ervaren wordt in het gebruik is locatiesynergie tot stand gekomen.

Het Concept Masterplan Bleizo streeft synergie impliciet na. In de mix tussen functies zoekt men naar samenhang en die wordt ook gevonden in met name de leisurefuncties. Mijns inzien zou het goed zijn wanneer nog bewuster op locatiesynergie gestuurd wordt. In paragraaf 8.4 doe ik hier een aantal aanbevelingen voor. Uit de expertmeeting bleek dat men veelal vanuit de eigen discipline opereert. Wanneer bewust op de samenhang tussen het gebied en het station vanuit een totaalbeeld van alle aanwezige functies gestuurd wordt, neemt de kans op meerwaarde toe. De meerwaarde zal zich manifesteren in een toename van de plaatswaarde. Wellicht op termijn ook in een toename van de knoopwaarde. Zoals het onderzoek heeft uitgewezen uit zich dit in locatiesynergie.

8.3 Waarde van dit onderzoek in de praktijk

Ik heb gemerkt dat gedurende dit onderzoek en de verdiepingsslag in de literatuur die daarbij hoort, ik veel meer bij de betekenis van de komst van een station ben gaan stilstaan. Natuurlijk is het een fysiek object in de ruimte waar infrastructurele stromen bij elkaar komen maar het betekent meer. Het is de kans de mono-functionele bedrijvigheid die dat deel van Zoetermeer en Lansingerland kenmerkt te doorbreken, aan te vullen met andere functies dan bedrijventerrein en volgens mij hiermee beter te maken.

Zoals het onderzoek ook laat zien zijn er meerdere manieren om tegen een station aan te kijken. Je kunt een station zien als een verbindingsschakel, als Overstapmachine, als een stedelijk centrum of als een ontmoetingsplek. Dit is afhankelijk van wie ernaar kijkt met welke ogen. Het is de kunst om alle vier de zienswijzen tegelijkertijd in genschouw te nemen. Een station is tenslotte niet één van de vier maar zoals Peek ook stelt, het is het allemaal tegelijk.

Dit merkte ik ook goed tijdens de expertmeeting en de gesprekken die ik erna nog heb gevoerd met de diverse mensen die zich in de dagelijkse praktijk met Bleizo bezighouden. Een ieder kijkt vanuit zijn eigen vakgebied en op zijn of haar eigen manier naar het multimodale vervoersknooppunt Bleizo en zoals de conclusies al hebben laten zien verschillen de meningen en gedachten over wat Bleizo nu eigenlijk is of zou moeten zijn soms behoorlijk. Door deze blikvelden van elkaar te verkennen, de verschillende visies te bespreken en van elkaar te leren ontstond mijn inziens een meer gedeeld doel, een soort 'common ground', een soort basis waar ondanks blijvende verschillen, iedereen het over eens is. Volgens mij begint hier synergie!

Ik hoop dat dit onderzoek, de geschetste methode om tot locatiesynergie te komen en mijn ontwerpvarianten inzicht en inspiratie hebben gegeven in de mogelijkheden om de komst van een multimodaal vervoersknooppunt te benutten. Ik ga ervan uit dat de plek meer waarde krijgt door de komst van het station en weet zeker dat het gebied Bleizo de 'tussenpudding' gaat ontstijgen en een 'praline' wordt.

8.4 Aanbevelingen

Tot slot formuleer ik een aantal aanbevelingen. Allereerst aanbevelingen over de methode van onderzoek en ten tweede aanbevelingen voor de verdere ontwikkeling van Bleizo.

- De expertmeeting is gehouden in een krap tijdsbestek met 5 deelnemers. Slechts enkele stellingen die erg uiteenlopend waren ingevuld, zijn onderwerp van discussie geweest. Tijdens deze interessante discussies bleek dat men dikwijls vaker op één lijn zat dan op basis van de gegeven score per stelling te verwachten was. Op sommige momenten was men het ook juist niet met elkaar eens. De uitkomsten worden genuanceerder wanneer meer tijd uitgetrokken was voor de discussie over de stellingen. Hierdoor komen de zaken waar men het over eens is boven drijven maar juist ook de zaken waarover men het niet eens is. Daar moet over gesproken worden. Sessies als deze verdienen meer tijd.
- De methodiek van de expertmeeting is gebaseerd op de dynamische benadering van probleemstructurering die tot doel heeft problemen op te lossen. Gezien het enthousiasme tijdens de expertmeeting kan deze volgens mij echter breder gebruikt worden. De expertmeeting bleek een goed middel om de specialisten te laten nadenken over hun ambities, deze met elkaar te delen en de mensen op één lijn te brengen door over de verschillen te praten. Uiteindelijk is het mijn verwachting dat de synergie groter wordt naarmate de mensen die het werk uitvoeren nut en noodzaak hiervan inzien. Door van tevoren bewust bezig te zijn met het creëren van locatiesynergie zal het resultaat beter zijn dan wanneer er pas over nagedacht wordt wanneer het station en het gebied zijn ingevuld. De investering in tijd voor dit soort sessies op het moment dat er nog geen vuiltje aan de lucht is weegt volgens mij niet op tegen de tijd, energie en geld die het kost om dit soort sessies te organiseren op het moment dat er problemen zijn.
- Een aanbeveling die samenhangt met de vorige is om een dergelijke sessie vroeg in het proces te organiseren. De invulling van de knoop is op masterplan-niveau gereed. Eventuele grote veranderingen van inzicht zijn nu moeilijker voor elkaar te krijgen dan aan het begin van het proces. Het verdient dus aanbeveling om op een vroeg moment te kiezen om synergieverhogende sessies te houden met de actoren binnen de gebiedsontwikkeling.

Aanbevelingen voor de gemeenschappelijke regeling Bleizo:

- Rekening houdend met de voorgaande aanbevelingen kan een sessie waarin beslissers aanwezig zijn voor Bleizo nuttig zijn. Ik denk aan de bestuurders van de beide gemeenten, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, de provincie Zuid-Holland, Ministerie van VWS, NS en ProRail.
- Gezien het feit dat de deelnemers aan de expertmeeting uiteenlopende meningen hebben lijkt het me goed om de medewerkers van het project Bleizo over locatiesynergie van gedachten te laten wisselen. Het beeld van wat Bleizo kan worden en zou moeten zijn kan hierdoor eenduidiger worden.
- In het door de gemeenteraad vast te stellen uitgiftebeleid is het verstandig om aan te sturen

op plaatswaarde door voor het bedrijventerreingedeelte het minimale aantal arbeidsplaatsen per hectare vast te stellen. Hierdoor wordt de kans dat ervan afgeweken wordt onder druk van de grondexploitatie kleiner. Uiteindelijk versterkt het de relatie tussen het station en het Bleizo

- Stuur in de uitwerking van het masterplan op samenhang en meerwaarde in de zin dat met alle vier de metawaarden (centraliteit, transferkwaliteit, omgevingskwaliteit en intensiteit) rekening wordt gehouden. Hiermee worden de kansen op locatiesynergie vergroot.
- Tracht het gebied Bleizo een sterke lading te geven door te zorgen voor een aansprekend herkenbaar 'brand' en een heldere identiteit waaraan men het gewenste imago kan ontleen. De attractiviteit van een sterk gebied voor ondernemers is groter dan wanneer er een diffuus beeld ontstaat over het feit dat meerdere bestemmingen op het gebied terecht kunnen komen.
- Besteed aandacht aan de spin-off van Bleizo naar de directe omgeving. Dit kan het station Bleizo succesvoller maken. In dit onderzoek is alleen rekening gehouden met het gebied Bleizo maar de in praktijk is de kans groot dat de aangrenzende bedrijventerreinen het gebied versterken doordat deze ook aanhaken op de komst van het multimodale vervoersknooppunt Bleizo.

Literatuurlijst

- Aken, J.E. van (2004), "The Field tested and Grounded Technological Rule as Product of Mode 2 Management Research"
- Bertolini, L. (1999), "Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands", Planning Practice & Research, Vol. 14, No. 2, 1999
- Bijl, van der R., Wiersma J. (2006), "Weg met de tussenpudding", Blauwe kamer 4
- BOG magazine (2009), "Vervoersknoop Bleizo krijgt vorm", Nummer 1, 2009, 12- 13, Koninklijke de Swart, Den Haag
- Broeke, A.M. van den, Brummelman, H.J., Martens, M.J., Bovenkerk, M., Ettema, D. (2002), "Kengetallen verkeer en vervoer ten gevolge van megacomplexen – achtergrond rapportage", Delft
- Buck Consultants International (2009), "Marktanalyse kantoren, laboratoria en bedrijfsruimte, Bleizo"
- CBS (2009), "De consument koopt graag via internet"
- Coevering, P. van de, Hoorn, A. van, Hilbers, H. (2009), "Programmaveranderingen op stationslocaties"
- Dam, K.C. van (2008), "Leisure & Gebiedsontwikkeling, Een theoretisch onderzoek naar het nut en de noodzaak van leisure in combinatie met retail als onderdeel van een gebiedsontwikkeling" Amsterdam
- Dijk, M. van (2009), "Locatietheorieën - Een historisch overzicht"
- Elba Media (2009) "Jaarboek Beste bedrijventerreinen 2009" Elba Media , Amersfoort
- Florida, R. (2002), "The Rise of the Creative Class" , Basics Books, New York
- Gemeente Lansingerland, gemeente Zoetermeer (2007), "Landschap als podium. Hoe maken we van station Bleizo een succes?"
- Gemeente Zoetermeer, afdeling Stadsontwikkeling (2008), "Transformatiestudie kantoren, quick scan functieverandering van kantoorlocaties Zoetermeer"
- Greenport Nederland (2008), "Excelleren, Visie 2040", Weemen, Haps
- Greenport Nederland (2010), "Greenport Nederland - Strategische agenda mainport 2010-2013. Denken en doen!" True Colours, Utrecht
- Goudappel Coffeng (2009), "Quick scan station Bleizo"
- Goudappel Coffeng (2010), "Verkeersonderzoek Bleizo"
- GR Bleizo (2010), "Concept Masterplan Bleizo, positionering, programma en ruimtelijk ontwerp voor een nieuw station in een nieuwe omgeving"
- Hoeven, van der F.(2005) "Een plat netwerk voor de Zuidvleugel" in Rooilijn nummer 8, 391-396
- IBIS (2010), "Inventarisatie bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Toelichting IBIS peildatum 1 januari 2010"
- Konz, W., Thillart C. van (2002) "Industriële symbiose op bedrijventerreinen"
- Lan-Z (2010), "Lansingerland Knooppunt voor hoogspanning", Nummer 1 juni 2010, 22-23 Spectrum Zoetermeer
- Lastdrager - Van der Woude, E., Bonnemayer L. (2008), "Regionaal openbaar vervoer,

Verbinden van mobiliteit en ruimtelijke inrichting: een methodische aanpak” Quantes, Rijswijk

- McNeill, J.R., McNeill, W.H. (2003), “Het menselijk web, de wereldgeschiedenis in vogelvlucht”, Het Spectrum, Utrecht
- Metz, T. (2002), Pret! Leisure en landschap, NAI Uitgevers, Rotterdam
- Mintzberg, H., Ahlstrand, B., Lampel, J. (1999), “Op strategie-safari. Een rondleiding door de wildernis van strategisch management”, Scriptum, Schiedam
- MIRT projectenboek 2010 (Bron MIRT projectenboek 2010, pg 186)
- Nieuwenbroek, M. (2003) “Bereikbaarheid van bedrijventerreinen”
- NOC*NSF (2009), “Olympisch Plan 2028, Heel Nederland naar Olympisch niveau plan van aanpak op hoofdlijnen.”, Em. de Jong, Baarle Nassau
- NS Reizigers (2010), “Notitie update vervoerwaardeberekening Bleizo”
- NVAf (2004), “10 Verdiepte redenen om te stoppen met de Floriade! AANKLACHT om te komen tot beëindiging van verspilling van collectief geld”
- NVM Bedrijfs Onroerend Goed (2009), “Het economisch belang van leisure en de rol van leisure in gebiedsontwikkeling. NVM BOG Leisuremarktonderzoek 2009” Thieme Media Groep, Rotterdam
- Olden, H. van (2010), “Uit voorraad leverbaar. De overgewaardeerde rol van bouwrijpe grond als vestigingsfactor bij de planning van bedrijventerreinen” GeoMedia, Utrecht
- Peek, G.J. (2006), “Locatiesynergie. Een participatieve start van de herontwikkeling van binnenstedelijke stationslocaties” Eburon, Delft
- Planbureau voor de Leefomgeving (2008), “Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto’s in een kilometerprijs.”
- Pol, P.M.J. (2002), “A renaissance of Stations, Railways and Cities, Economic Effects, Development Strategies and Organisational Issues of European High-Speed-Train Stations” DUP Science, Delft
- Provincie Zuid-Holland (2010), “Visie op Zuid-Holland, Ontwikkelen met schaarse ruimte, Provinciale Structuurvisie, 2 juli 2010”
- Stolk, E.H.(2005), “Onderste boven, ontwerpend onderzoek naar en de toepassing van 12 stedenbouwkundige prestatienormen - casus Almere Hout”
- Thiel S. Van (2009), “Bestuurskundig onderzoek, Een methodologische inleiding” Coutinho, Bussum
- Twynstra Gudde (2009), “Nationaal Kantorenmarkt Onderzoek 2009”, Amersfoort
- UitvoeringsAlliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling (2010) “Centrum- en Knooppuntontwikkeling ontrafeld. Aanbevelingen van de UitvoeringsAlliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling”
- Vaessens, B. (2004), “Synergie op stationslocaties. Bijdrage aan het Colloquium Vervoer splanologisch Speurwerk 2005, 24 en 25 november 2004, Antwerpen”
- Verlaat, J. Van’t (2009), “Syllabus Marktgerichte Productontwikkeling, module 2.2 Optimalisatie Planinhoud”
- VROM, NOC*NSF (2008), “Schetsboek ruimte voor olympische plannen, Bureau Nieuwe

- Gracht, Utrecht
- VROM-Raad (2009), “Acupunctuur in de hoofdstructuur”

Websites

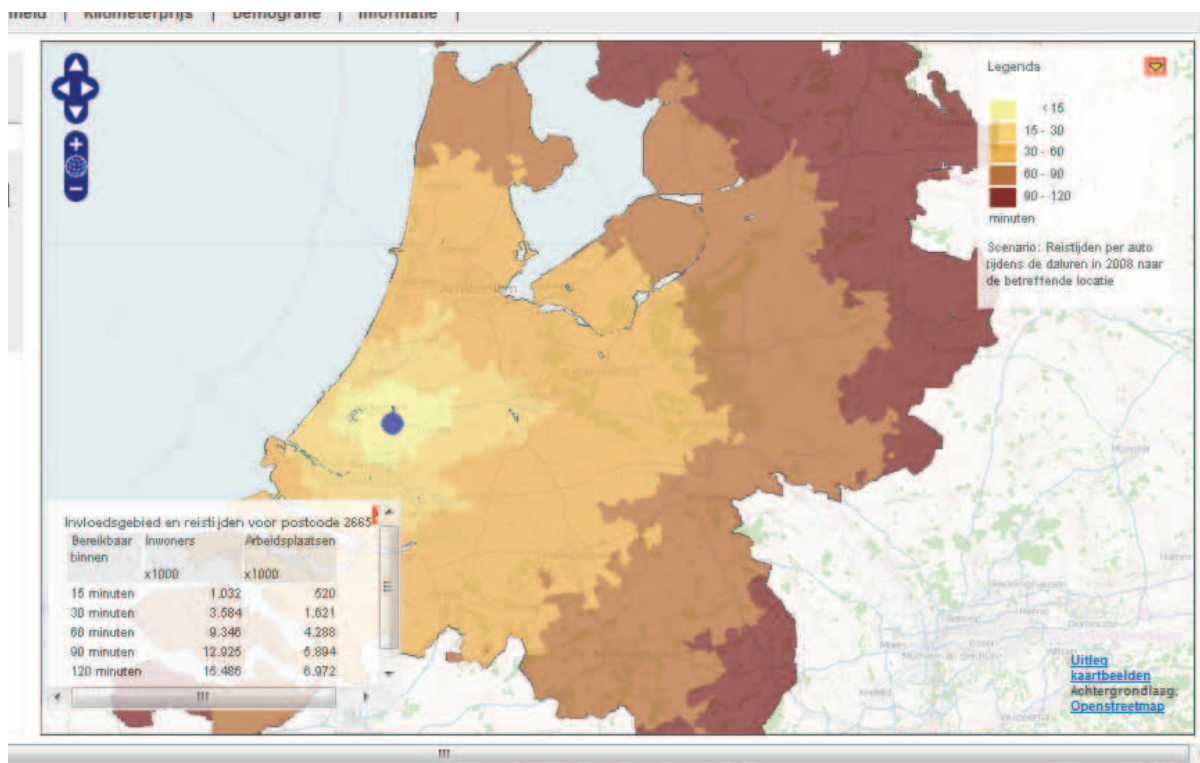
- Afbeelding - Disney Land Parijs
earth.google.com/intl/nl/
- Afbeelding - HSL tracé ter hoogte van Bleiswijk
www.nrc.nl/binnenland/article1885898.ece/Eurlings_houdt_hoop_op_snelle_komst_hsl
- Artikel - Akkoord over aanpak leegstand kantoren (25-05-2010)
www.vrom.nl
- Artikel – Bezetting Fyra ligt op 19 procent (16-12-2009)
www.treinreiziger.nl/actueel/bezetting_fyra_ligt_op_19_procent-142093
- Artikel - Intercity flitst Zoetermeer voorbij (28-03-2006)
www.zoetermeerov.nl/nieuws/nieuws.php?z1=887
- Artikel – Slim Shoppen is Hot (06-01-2010)
www.bataviastad.nl/nl/actueel/nieuws/67-slim-shoppen-is-hot
- Artikel - Stadsgewest Haaglanden investeert 40 miljoen euro in de ontwikkeling van treinstation Bleizo (14-04-2010)
www.ikcro.nl/maillinglist/archief/ikcro140410.html
- Artikel - Vernieuwing station Amsterdam Sloterdijk (27-10-2009)
www.blikopnieuws.nl/bericht/104569/Vernieuwing_station_Amsterdam_Sloterdijk.html
- Bedrijvenpark Prisma
www.bedrijvenparkprisma.nl
- Doelen Greenport Nederland
www.greenportsnederland.nl
- Efteling
www.efteling.com/NL/Over-de-Efteling/De-Efteling-en-haar-omgeving/Werkgelegenheid.html
- Gemeente Zoetermeer
www.zoetermeer.nl
- IBIS - Toelichting begrippen IBIS peildatum 1 januari 2010
www.bedrijvenlocaties.nl/werklocaties/default.aspx
- Metropolitan Agriculture
www.metropolitanagriculture.com/metroag/
- Milieutechnische belemmeringen Smits J. op basis van RIVM e.a. gegevens, 2010.
www.politiekactief.net/files/Geluidskaart%20voor%20Lansingerland%20100325.pdf
- Nieuwbouwwijk Oosterheem in Zoetermeer
www.oosterheem.org
- Olympische Spelen in Londen
www.london2012.com
- Overzicht bestuurlijke regio's Zuid-Holland
pzh.eyelocus.com

- Ruimtemonitor 2010 - arbeidsplaatsen per ha bedrijventerrein in Zuid-Holland
www.ruimtemonitor.nl/kennisportaal/default.aspx?menucomid=26&pid=34&id=4420&themeld=-1
- Stadsregio Rotterdam - uitleg bevoegdheden Stadregio's
www.stadsregio.info/#pagina=1007
- Stedenbaan
www.stedenbaan.nl
- Uitleg standaard deviatie
www.moaweb.nl/bibliotheek/digitaal-woordenboek/s/standaard-deviatie
- Voorbeeld paviljoen Floriade 2002
www.komplotmechanics.com
- Welkom in Zuid-Holland
www.zuid-holland.com/content/content.asp?menu=10308006400
- Wikipedia - definitie strategie
nl.wikipedia.org/wiki/Strategie

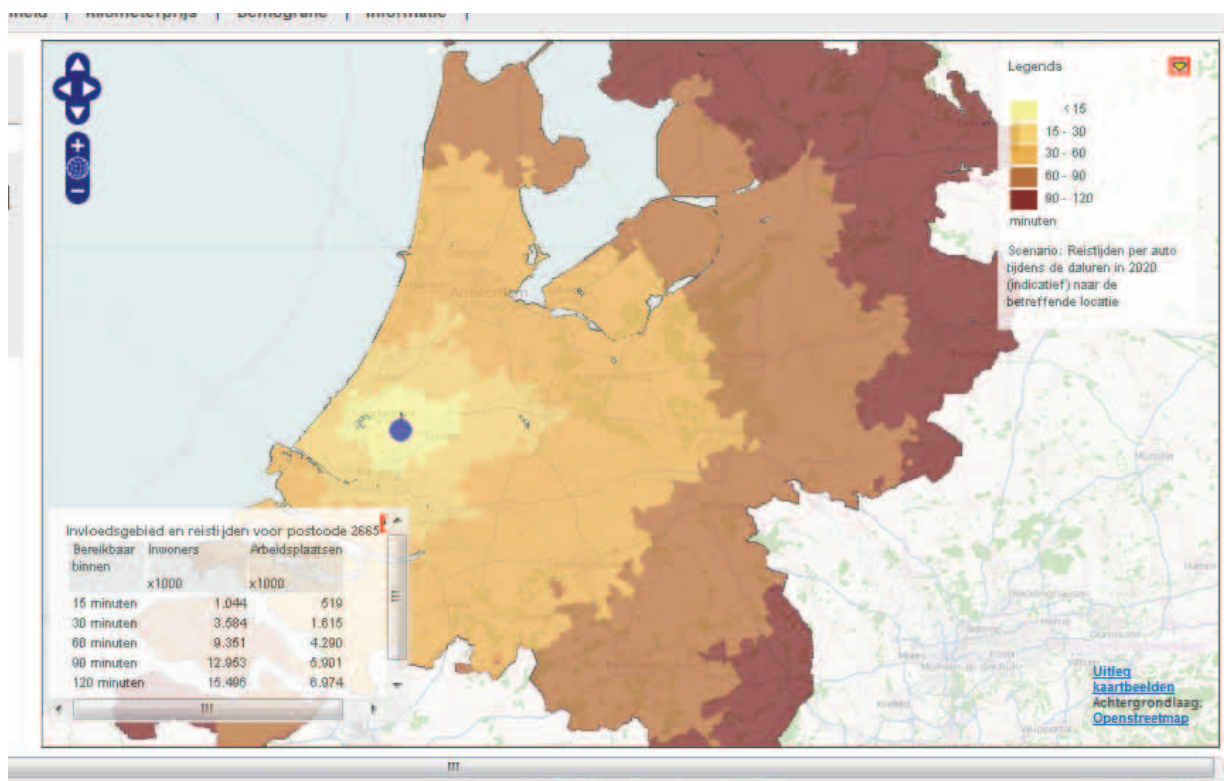
Presentaties

- Presentatie Lodewijk Lacroix, Programmadirecteur Stedenbaan, november 2009 Bouwhuis Zoetermeer
- Presentatie Buck Consultants International, metawaarden Peek, maart 2010, Lansingerland

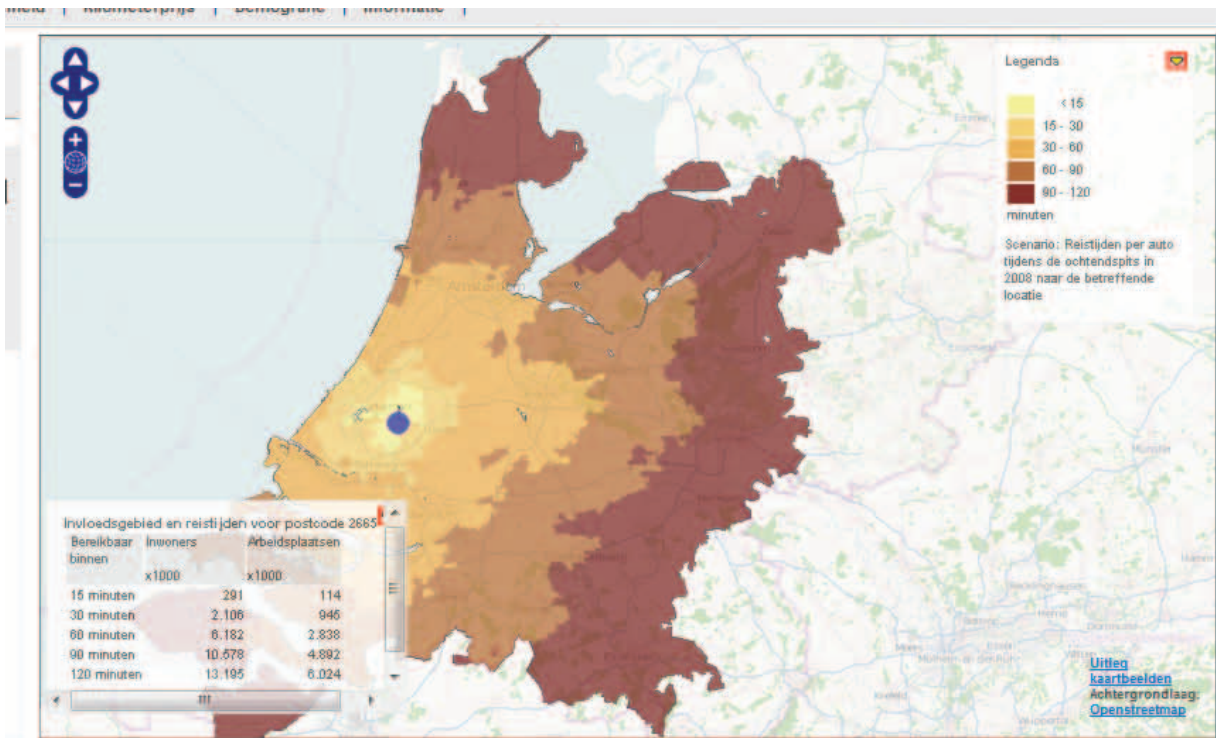
Bijlage I : Bereikbaarheid Bleizo



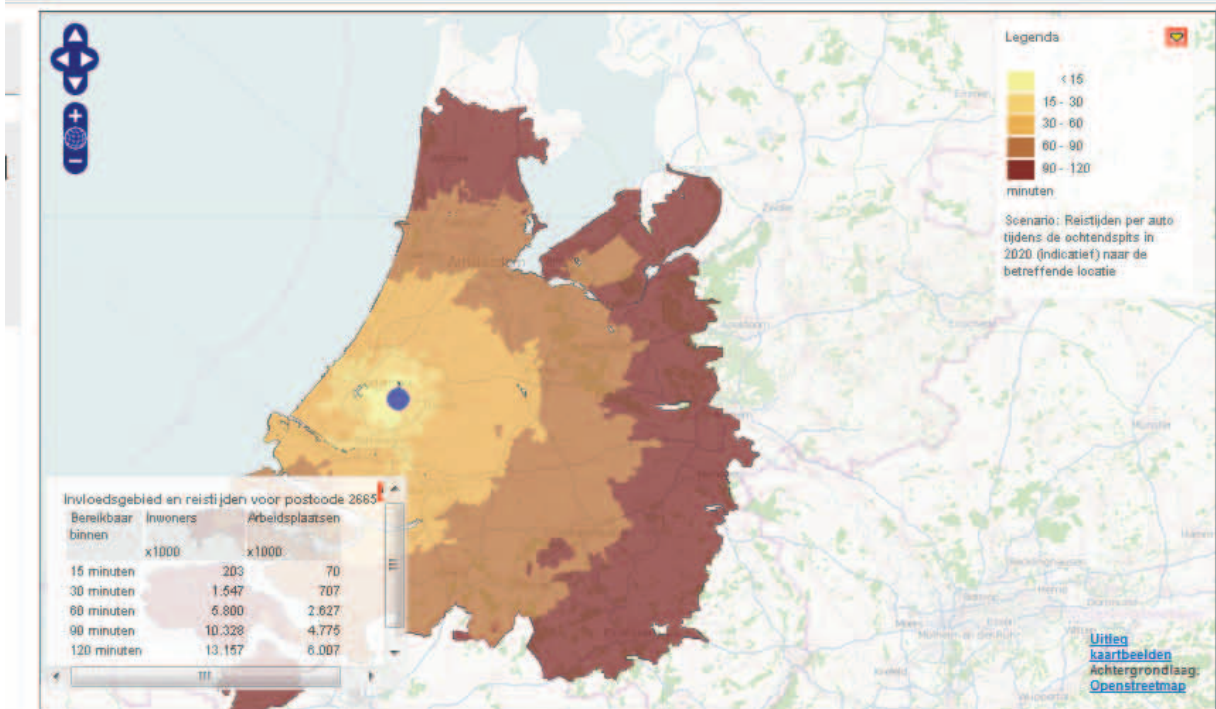
Bereikbaarheid in de daluren met de auto in 2008



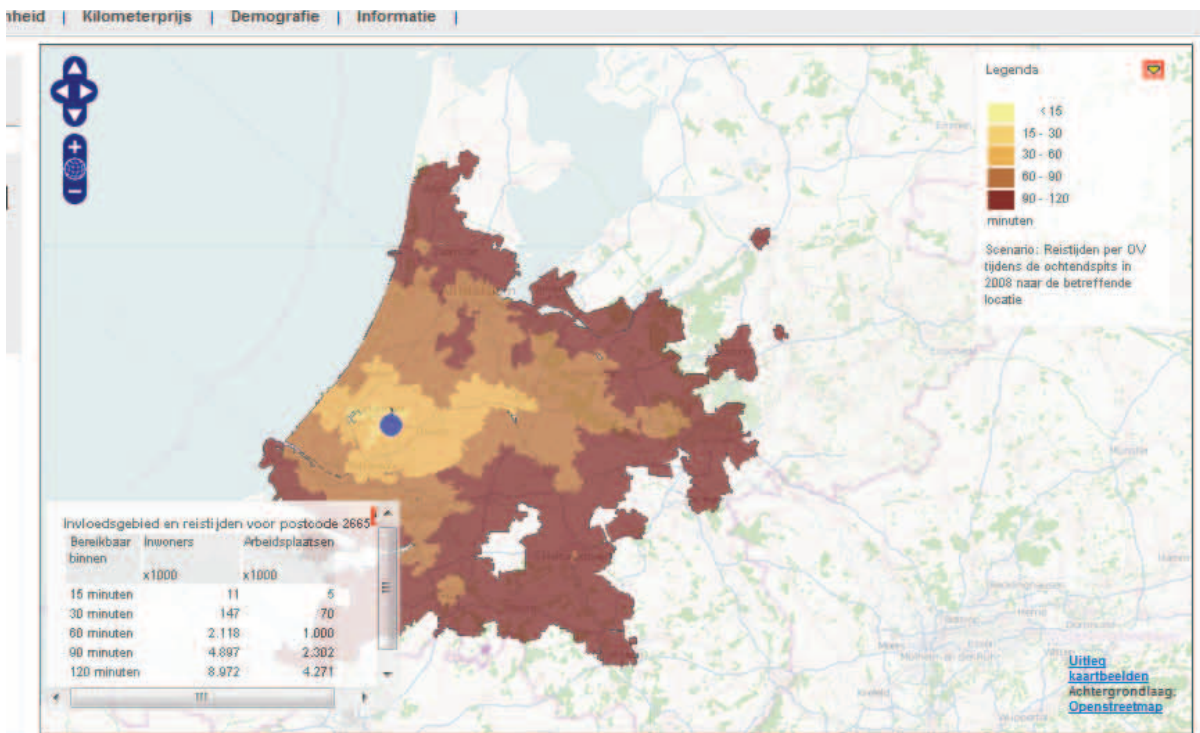
bereikbaarheid in de daluren in 2020 met de auto.



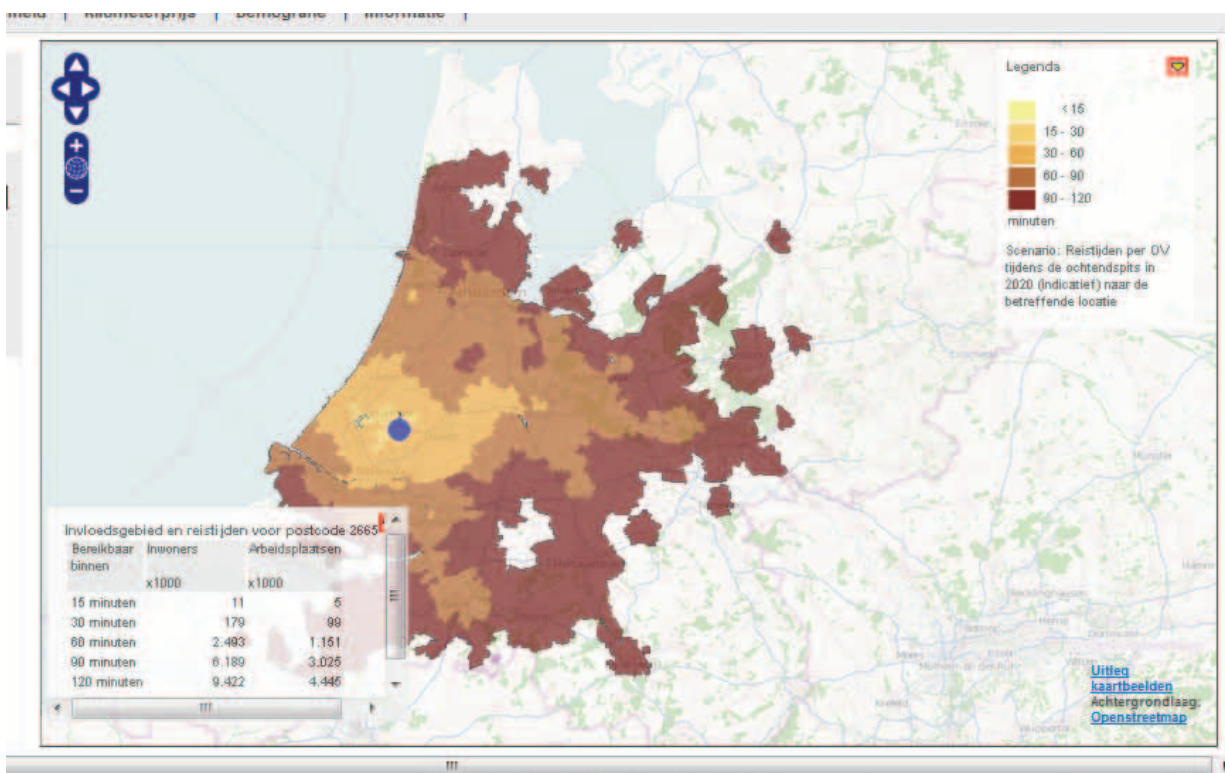
bereikbaarheid in de ochtendspits in 2008 met de auto



bereikbaarheid in de ochtendspits in 2020 met de auto



bereikbaarheid met het OV in de ochtendspits in 2008



bereikbaarheid met het OV in de ochtendspits in 2020

Bijlage II: Uitnodiging, formulieren en analyse expertmeeting

Uitnodiging Expertmeeting Bleizo

Locatie: Bouwhuis Zoetermeer
Adres: Zilverstraat 69, 2718 RP Zoetermeer
Datum: 07-07-2010
Tijdstip: 11.00 – 13.00 uur

Inleiding

In het kader van mijn afstudeeronderzoek voor de masteropleiding MCD onderzoek ik hoe het gebied Bleizo, waarin wonen niet mogelijk is, de komst van een multimodaal vervoersknooppunt kan benutten. De komst van het station geeft ons de kans om het gebied te onderscheiden van het gebied dat het geworden zou zijn zonder multimodaal vervoersknooppunt, gebieden die sommigen ook wel 'tussenpudding' noemen. Het is echter een bijzonder gebied. Bleizo ligt te midden van honderden hectaren bedrijventerreinen en kassen. Wonen is er in permanente vorm door alle milieutechnische beperkingen niet toegestaan. Hoe kunnen we de komst van het multimodale vervoersknooppunt dan toch benutten? Een vereiste hiervoor is dat er meerwaarde tussen het station en het gebied ontstaat. De meerwaarde ontstaat wanneer er synergie is tussen het gebied en het multimodale vervoersknooppunt.

Doel Expertmeeting

Om de meerwaarde te kunnen bepalen heb ik jullie hulp nodig. Samen met jullie wil ik de meerwaarde vinden door de synergie tussen de knoop en de plaats te bepalen van 4 ontwerpvarianten. De ontwerpvarianten heb ik bedacht met in het achterhoofd de aanknopingspunten vanuit het gebied, de aanwezige infrastructuur of de kansen vanuit de regio. De bevindingen worden gebruikt om aanbevelingen te doen over de mogelijkheden van het benutten van de komst van het multimodale vervoersknooppunt.

Werkwijze

De ontwerpvarianten worden uiteen gezet waarna jullie aangeven of je het eens bent met een aantal stellingen of niet. Dit doe je door per stelling een eens of oneens in te vullen. Hiermee krijg ik een beeld van de synergie-effecten die jullie verwachten tussen knoop en plaats per ontwerpvariant.

Na een korte pauze waarin Gert-Joost Peek, mijn begeleider en specialist in locatie-synergie, en ik de antwoorden analyseren geef ik een presentatie van de begrippen die ik hanteer in mijn scriptie. Gert-Joost leidt vervolgens een discussie over de bevindingen. Hierbij wordt ingegaan op de achtergrond van de antwoorden. Tot slot krijgen jullie een laatste vraag om in te vullen.

Programma

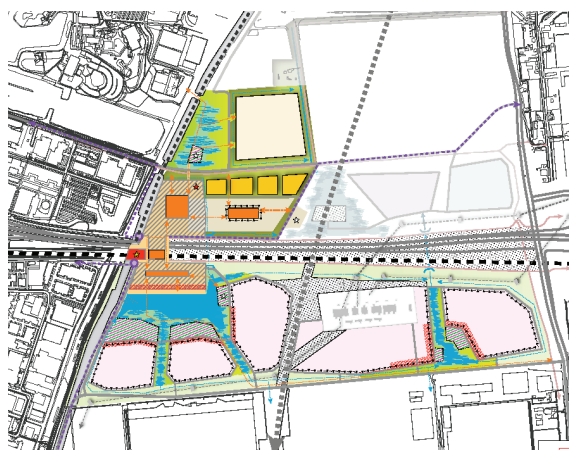
Het programma is als volgt:

11.00 - 11.30 uur	Welkomstwoord & uitleg ontwerpvarianten
11.30 - 12.00 uur	Invullen stellingen ontwerpvarianten
12.00 - 12.15 uur	Pauze
12.15 - 12.45 uur	Presentatie synergie & discussie uitkomsten stellingen
12.45 - 13.00 uur	Laatste vraag
13.00 uur	Afsluiting

Bleizo In De Praktijk

De huidige invulling zoals het masterplan voor ogen heeft dient als nulvariant. Deze gaat uit van 40.000 m² kantoren direct rondom en op de knoop, modern gemengde bedrijvigheid ten zuiden van de knoop waar wordt gedacht aan het thema greentech bedrijvigheid. Ten noorden van de knoop gaan we ervan uit dat de twee leisure initiatieven, Adventure World en het Factory Outlet Center gerealiseerd worden.

De scherven bedrijvigheid liggen in een groene omgeving met waterpartijen.



Bleizo In De Praktijk	1	2	3	4	5	Opmerkingen
Het station Bleizo wordt belangrijker ten opzichte van andere stations op de NS lijn Den Haag Gouda	1	2	2	5		
De waarde van de grond gaat stijgen door de invulling	1		2	5	2	
Het gebied rondom het station Bleizo wordt binnen 5 jaar enorm verdicht en intensiever bebouwd		3	5	1	1	
De ZoRo lijn wordt binnen 5 jr na realisatie van station Bleizo een lightrailverbinding	3	4	2	1		
In de toekomst zal de Intercity stoppen op Bleizo (nu slechts de sprintertrein)	1	4	3	1	1	
De HSL krijgt een halte op Bleizo	7	2			1	
Een groot deel van de werknemers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo		5	1	4		
Een groot deel van de bezoekers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo		3	2	5		
De verblijfskwaliteit tijdens de overstap neemt toe		1	3	6		
Op station Bleizo parkeer je je auto om verder met het ov te reizen		2	5	3		
De kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid op station Bleizo nemen toe		3	2	5		
De architectonische kwaliteit van de gebouwen in het gebied en op het knooppunt neemt toe			3	7		
De landschappelijke kwaliteit van het gebied Bleizo neemt toe		4	1	5		
Het imago van het gebied Bleizo neemt toe (passief)		1	3	4	2	
Het gebied Bleizo wordt als 1 locatie in de markt gezet, 'gebrand' (actief)		5	3	2		
Men komt naar het gebied Bleizo toe om te verblijven (recreëren, winkelen, werken)		1	2	6	1	
Men gebruikt Bleizo alleen om in of over te stappen	2	3	1	4		
De parkeerplaatsen worden dubbel gebruikt door de diverse functies in het gebied		1	2	5	2	
De gebruikers van het gebied Bleizo zijn tussen 9 en 5 aanwezig	1	3	1	5		
Het gebied Bleizo wordt ook buiten werktijden gebruikt		3	4	2	1	
De omgeving van Bleizo profiteert van de bezoekers en werknemers van het gebied Bleizo		3		5	2	

- 1 = helemaal oneens met de stelling
- 2 = oneens met de stelling
- 3 = niet eens, niet oneens
- 4 = eens met de stelling
- 5 = helemaal eens met de stelling

Centraliteit in Bleizo In De Praktijk

Het station Bleizo wordt belangrijker ten opzichte van andere stations op de NS lijn Den Haag Gouda

Van de specialisten zijn 5 het hiermee eens, 3 niet eens, niet oneens, 2 oneens en 1 helemaal oneens. Tijdens het bespreken van de antwoorden bleek dat de voorstanders met name de komst van de leisurevoorzieningen als onderscheidend ervaren. De specialisten die het hier niet mee eens zijn denken dat het station niet belangrijker wordt dan Zoetermeer oost en Zoetermeer CS.

De waarde van de grond gaat stijgen door de invulling

2 specialisten zijn niet eens, niet oneens, en 7 zijn het ermee eens. Interessant is de opmerking van degene die het niet eens was met de stelling, Nico Harkes, de financieel expert van Bleizo: "helaas stijgt grondwaarde nauwelijks door de komst van een station, wel door het veranderen van bestemming". De overige specialisten gaven aan dat zij verwachten dat de grond meer waard wordt dan de grond waard zou zijn als alleen door de auto ontsloten bedrijventerrein.

Het gebied rondom het station Bleizo wordt binnen 5 jaar enorm verdicht en intensiever bebouwd

De specialisten staan hier overwegend neutraal in, 3 maal oneens, 1 maal eens en 1 maal helemaal eens. De vijf jaar in de vraagstelling was voor velen een te korte termijn.

De ZoRo lijn wordt binnen 5 jr na realisatie van station Bleizo een lightrailverbinding

De specialisten verwachten overwegend dat dit niet gaat gebeuren. Zij gaven aan dat voordat dit gebeurt Bleizo echt een eindbestemming moet worden.

In de toekomst zal de Intercity stoppen op Bleizo (nu slechts de sprintertrein)

Hier zijn de meningen verdeeld. 2 specialisten zijn het hiermee eens, 5 oneens en 3 staan er neutraal in. In de discussie tijdens de expertmeeting gaf Bart Dronkert aan dat hij verwacht dat er wel degelijk een IC stop komt omdat dit station de leisure functies gaat ontsluiten waarvoor bij elkaar circa 4 miljoen bezoekers per jaar zullen komen. De kans om hier Bleizo mee te versterken is gigantisch, tot dusver gaat niemand met het OV naar leisure functies. De verwachting is dat met name Adventure World veel OV bezoekers genereert. Het factory Outlet center lijkt wat lastiger omdat de men daar met aankopen vandaan gaat. De anderen kunnen zich hier eigenlijk wel in vinden en hadden het belang van Leisure voor de verwachte vervoerswaarde niet zo voor ogen.

De HSL krijgt een halte op Bleizo

Dit wordt door 9 van de 10 specialisten niet verwacht.

Transferkwaliteit in Bleizo In De Praktijk

Een groot deel van de werknemers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo

Meningen min of meer verdeeld. 5 van de specialisten zijn het hiermee oneens, 4 eens en 1 expert is niet eens, niet oneens. Lastig in de vraag is wat een groot deel is. Navraag leert dat men wel verwacht dat er werknemers gebruik zullen maken van het OV maar schattingen zijn moeilijk te maken.

Een groot deel van de bezoekers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo

Hier is men iets positiever hetgeen met name door de leisure functies blijkt te komen. 5 eens, 2 niet eens, niet oneens en 3 oneens.

De verblijfskwaliteit tijdens de overstap neemt toe

De meeste specialisten zijn het hiermee eens, 6 maal, of hebben niet eens, niet oneens gekozen, 3 maal.

Op station Bleizo parkeer je je auto om verder met het OV te reizen

De meeste specialisten, 5, hebben niet eens, niet oneens gekozen. 2 zijn het hier niet mee eens, 3 wel. Dit zal ook afhangen van de drukte van de eindbestemming. Men verwacht met name reizigers richting de binnensteden van Den Haag en Utrecht en in mindere mate Rotterdam.

Omgevingskwaliteit in Bleizo In De Praktijk

De kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid op station Bleizo nemen toe

De meeste expert zijn het hiermee eens, 3 zijn het oneens en 2 zijn het niet eens, niet oneens. Wat van belang wordt gevonden is levendigheid op en rond het station.

De architectonische kwaliteit van de gebouwen in het gebied en op het knooppunt neemt toe
7 van de specialisten is het hiermee eens, 3 niet eens, niet oneens.

De landschappelijke kwaliteit van het gebied Bleizo neemt toe

5 van de specialisten zijn het hiermee eens, 4 oneens en 1 niet eens, niet oneens. Wat landschappelijke kwaliteit is, is persoonlijk en sommige specialisten gaven aan bedenkingen te hebben bij de landschappelijke kwaliteit van het bedrijventerrein gedeelte.

Het imago van het gebied Bleizo neemt toe (passief)

Van de specialisten is 1 het oneens met de stelling, 3 niet eens, niet oneens, 4 eens e, 2 helemaal mee eens. Tijdens de discussie gedurende de expertmeeting bleek dat diegene die het met deze stelling oneens was vond dat er 2 kilometer verderop al een Bleizo is [doelend op station Zoetermeer oost] en dat de kans groot is dat het "gewoon weer een kantorenlocatie wordt". De leisure specialist geeft aan dat de kans om het gebied een ander imago te geven zich met name bevindt op het vlak van de leisure. Deze mening werd gedeeld door de overige specialisten. In de individuele gesprekken bleek dat men het imago ten opzichte van het gebied als bedrijventerrein verwachtte te gaan stijgen.

Het gebied Bleizo wordt als 1 locatie in de markt gezet, 'gebrand' (actief)

Hiermee zijn 5 specialisten het oneens, 3 niet eens, niet oneens en 2 eens.

Intensiteit in Bleizo In De Praktijk

Men komt naar het gebied Bleizo toe om te verblijven (recreëren, winkelen, werken)

De meeste specialisten, 6, zijn het hiermee eens, 1 helemaal mee eens, 2 niet eens niet oneens en 1 oneens. Men gaf bij de individuele gesprekken aan dat men er of kwam werken of recreëren / winkelen in het FOC.

Men gebruikt Bleizo alleen om in of over te stappen

De meningen zijn verdeeld. 4 specialisten zijn het hiermee eens, 3 mee oneens en 2 helemaal oneens. 1 expert is het niet eens, niet oneens.

De parkeerplaatsen worden dubbel gebruikt door de diverse functies in het gebied

Op 1 expert na die het er niet mee eens is wordt de mening gedeeld door de 7 specialisten waarvan 2 het er helemaal mee eens zijn. 2 specialisten staan en neutraal in. Het bleek dat men verwacht dat de mix aan functies het mogelijk maakt om de parkeervoorziening te delen.

De gebruikers van het gebied Bleizo zijn tussen 9 en 5 aanwezig

5 specialisten zijn het hiermee eens, 1 niet eens, niet oneens, 3 oneens en 1 helemaal oneens. De specialisten die het er niet mee eens zijn geven aan dat de leisure voorzieningen juist ook buiten kantoortijden open zijn.

Het gebied Bleizo wordt ook buiten werktijden gebruikt

3 specialisten zijn het hiermee oneens, 4 staan er neutraal in, 2 zijn het ermee eens en 1 is het er helemaal mee eens. Ook hier geven de mensen die het ermee eens zijn aan dat de leisure voorzieningen buiten de reguliere kantoortijden gebruikt worden.

De omgeving van Bleizo profiteert van de bezoekers en werknemers van het gebied Bleizo

Hierover verschillen de meningen, 3 specialisten zijn het ermee oneens, 5 mee eens en 2 helemaal me eens. Egbert Stolk, stedenbouwkundige geeft aan dat er veel barrières zijn die het gebied afzonderen van de omgeving, dit zijn bijvoorbeeld de A12 en het dijklichaam van de lightrailverbinding. Daarnaast houden ondernemers op de bedrijventerreinen niet van veel verkeer. De glastuinbouw heeft ook weinig met het gebied. Hij ervaart dat in de praktijk het gebied aan de omgeving zal hangen met dunne verbindingen en dat hij ervaart dat zelfs deze al onder druk staan. Anderen verwachten dat bezoekers na een bezoek aan functies op Bleizo geneigd zullen zijn om de binnensteden ook te bezoeken. De vraag rijst wat met omgeving wordt bedoeld. Voor de discussies houden we hier Lansingerland en

Zoetermeer aan. Bart Dronkert geeft aan dat de werknemers van bijvoorbeeld het naastgelegen bedrijventerrein Rokkeveen zich vervelen tijdens de lunch en dat zij indien Bleizo goed ontworpen is hier zeker dankbaar gebruik van zullen maken. De komst van voorzieningen werkt naar zijn verwachting positief in de vestigingsplaatskeuze van ondernemers voor het omliggende gebied. Henk Koorneef (bestemmingsplan jurist) verwacht drukte alleen tijdens kantooruren.

Bleizo als Leisureland

Ontwerpvariant één is Bleizo als Leisureland. Het gebied wordt ten noorden en ten zuiden van de knoop (circa 60 ha) ingevuld met leisurevoorzieningen zoals in en outdoor attracties in combinatie met retail. Uiteindelijk groeit het samen met het Van Tuylpark uit tot een pretpark met één centrale entree, de knoop, waar men vanuit heel Nederland en daarbuiten een dagje of meerdere dagen uit kan gaan.



Bleizo als Leisureland	1	2	3	4	5	Opmerkingen
Het station Bleizo wordt belangrijker ten opzichte van andere stations op de NS lijn Den Haag Gouda		1	2	6	1	
De waarde van de grond gaat stijgen door de invulling	1	4	3	2		
Het gebied rondom het station Bleizo wordt binnen 5 jaar enorm verdicht en intensiever bebouwd		4	4	2		
De ZoRo lijn wordt binnen 5 jr na realisatie van station Bleizo een lightrailverbinding	1	3	2	2	2	
In de toekomst zal de Intercity stoppen op Bleizo (nu slechts de sprinter)		3	1	5	1	
De HSL krijgt een halte op Bleizo	3	2	4		1	
Een groot deel van de werknemers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo			3	7		
Een groot deel van de bezoekers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo		2	3	5		
De verblijfskwaliteit tijdens de overstap neemt toe		1	2	6	1	
Op station Bleizo parkeer je je auto om verder met het ov te reizen	1	4	3	2		
De kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid op station Bleizo nemen toe		2	2	5	1	
De architectonische kwaliteit van de gebouwen in het gebied en op het knooppunt neemt toe		1	3	3	3	
De landschappelijke kwaliteit van het gebied Bleizo neemt toe		2	1	4	3	
Het imago van het gebied Bleizo neemt toe (passief)			1	4	5	
Het gebied Bleizo wordt als 1 locatie in de markt gezet, 'gebrand' (actief)				3	7	
Men komt naar het gebied Bleizo toe om te verblijven (recreëren, winkelen, werken)				4	6	
Men gebruikt Bleizo alleen om in of over te stappen	3	5	2			
De parkeerplaatsen worden dubbel gebruikt door de diverse functies in het gebied	1	4	4	1		
De gebruikers van het gebied Bleizo zijn tussen 9 en 5 aanwezig	3	3	3	1		
Het gebied Bleizo wordt ook buiten werktijden gebruikt				7	3	
De omgeving van Bleizo profiteert van de bezoekers en werknemers van het gebied Bleizo		3		6	1	

1 = helemaal oneens met de stelling

2 = oneens met de stelling

3 = niet eens, niet oneens

4 = eens met de stelling

5 = helemaal eens met de stelling

Centraliteit in Bleizo als Leisureland

Het station Bleizo wordt belangrijker ten opzichte van andere stations op de NS lijn Den Haag Gouda

De meeste specialisten zijn het hiermee eens, 6, en helemaal mee eens, 1. 2 zijn het niet eens, niet oneens met de stelling en 1 is oneens.

De waarde van de grond gaat stijgen door de invulling

Men antwoord hier oneens, 4 maal, 1 maal helemaal oneens, 3 maal niet eens en 2 specialisten zijn het er wel mee eens. Een aantal specialisten heeft aangegeven dat de waarde van leisuervastgoed niet vast is en dat het conjunctuur gevoelig is. In de praktijk ervaart Zoetermeer dit ook met enkele grootte leisure voorzieningen binnen de gemeente.

Het gebied rondom het station Bleizo wordt binnen 5 jaar enorm verdicht en intensiever bebouwd

4 specialisten zijn het hiermee oneens, 2 niet eens, niet oneens en 2 zijn het hiermee eens. De 5 jaar in de vraagstelling is een te korte termijn in de verwachting van de meeste specialisten.

De ZoRo lijn wordt binnen 5 jr na realisatie van station Bleizo een lightrailverbinding

Hierover verschilt men van mening; 1 helemaal oneens, 3 oneens, 2 niet eens, niet oneens, 2 eens en 2 helemaal eens. In de discussie tijdens de expertmeeting gaf Harald van Antwerpen (beleidsmedewerker glastuinbouw) aan een railverbinding niet te verwachten binnen 5 jaar maar bij Bleizo als Leisureland verwacht hij wel op termijn een rechtstreekse verbinding vanaf Rotterdam Centraal. Daarnaast geeft hij aan dat de ZoRo bus flexibeler is dan een railverbinding en dat de glastuinbouw die zich bevindt in het gebied waar de ZoRo lijn doorheen komt meer baat heeft bij een busverbinding. Henk Koorneef (bestemmingsplan jurist) geeft aan dat er genoeg vervoerswaarde moet zijn en dat hiervoor de knoop echt een bestemming moet worden. Gert-Joost Peek (moderator)vraagt naar het bezoekers aantal van Disney World. Men schat in 10 miljoen per jaar. Deepak Moella (beleidsmedewerker milieu) geeft aan dat hij verwacht men 's morgens aankomt en 's avonds weer weg gaat en dat men de vervoerswaarde van dagrecreatie niet moet overschatten. Men is het er echter over eens dat wanneer de termijn van 5 jaar wordt losgelaten de lightrailverbinding de buslijn kan vervangen wanneer Leisureland er zou komen.

In de toekomst zal de Intercity stoppen op Bleizo (nu slechts de sprintertrein)

Ook hier zijn de meningen verdeeld; 3 oneens, 1 niet eens, niet oneens, 5 specialisten zijn het ermee eens en 1 is het er helemaal mee eens. Uit de individuele gesprekken bleek dat men een IC stop wel verwacht als Leisureland enkele miljoenen bezoekers per jaar gaat trekken. Er is immers geen pretpark zo dicht op een station gebouwd.

De HSL krijgt een halte op Bleizo

Dit wordt door 5 specialisten niet verwacht, 4 gaven niet eens, niet oneens aan. 1 expert gaf aan dat indien het echt een Disney Land zou worden een HSL stop vanzelf zou komen.

Transferkwaliteit in Bleizo als Leisureland

Een groot deel van de werknemers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo

Hier zijn 7 specialisten het over eens, 3 niet eens, niet oneens. De achterliggende gedachte is dat er veel jonge mensen uit de regio in Leisureland komen werken. Men verwacht dat jonge mensen eerder met het OV komen.

Een groot deel van de bezoekers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo

Een aantal specialisten is het hiermee eens of staat hier neutraal tegen over, 2 oneens omdat men "toch wel met de auto gaat". De voorstanders gaven aan dat een OV ontsloten pretpark wellicht een nieuwe doelgroep aanboort.

De verblijfskwaliteit tijdens de overstap neemt toe

De meeste specialisten, 7, zijn het hiermee eens, niet eens, niet oneens, 1 oneens.

Op station Bleizo parkeer je je auto om verder met het OV te reizen

De meningen lopen uiteen; 1 helemaal oneens, 4 oneens, 3 niet eens, niet oneens en 2 eens. Specialisten gaven aan dat een bezoekersdoel eerder als einddoel wordt gebruikt dan als transferpunt.

Omgevingskwaliteit in Bleizo als Leisureland

De kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid op station Bleizo nemen toe

Van de specialisten waren 5 het ermee eens, 1 helemaal mee eens, 2 niet eens, niet oneens en 2 het oneens.

De architectonische kwaliteit van de gebouwen in het gebied en op het knooppunt neemt toe

Hier gaven de specialisten het volgende aan; 3 helemaal mee eens, 3 mee eens, 3 niet eens, niet oneens en 1 oneens. Opvallend was dat in de gesprekken de specialisten die het oneens of niet eens, niet oneens waren met de stelling aangaven dat leisure voorzieningen dikwijls niet de investeringskracht hebben om de fraaiste gebouwen neer te zetten.

De landschappelijke kwaliteit van het gebied Bleizo neemt toe

Men is het hier overwegend mee eens; 3 helemaal mee eens, 4 mee eens, 1 niet eens, niet oneens 2 en 2 oneens. Dezelfde argumenten als bij de stelling hierboven werden genoemd.

Het imago van het gebied Bleizo neemt toe (passief)

Hier zijn 9 van de 10 het over eens, 1 expert gaf aan het hiermee niet eens, niet oneens te zijn.

Het gebied Bleizo wordt als 1 locatie in de markt gezet, 'gebrand' (actief)

De specialisten zijn het eens en helemaal eens met de stelling. De verwachting is dat één gebied zich zeer sterk zal 'branden'.

Intensiteit in Bleizo als Leisureland

Men komt naar het gebied Bleizo toe om te verblijven (recreëren, winkelen, werken)

Hiermee is iedereen het eens. Tijdens de expertmeeting gaf Bart Dronkert (adviseur vrijetijdseconomie) aan dat recreatiewoningen in deze variant een onderdeel uit moet maken van het park zodat meerdaags bezoek mogelijk is. Harald van Antwerpen (beleidsmedewerker glastuinbouw) geeft aan dat je daar altijd met de auto heen gaat omdat men veel spullen meeneemt naar een recreatiewoning. Volgens Henk Koorneef (bestemmingsplan jurist) is een tijdelijke woonfunctie ondanks de bekende milieubelemmeringen geen probleem zolang het maar geen permanent wonen is.

Men gebruikt Bleizo alleen om in of over te stappen

De meningen zijn verdeeld. De meeste specialisten zijn het hiermee oneens, 2 niet eens, niet oneens.

De parkeerplaatsen worden dubbel gebruikt door de diverse functies in het gebied

De meeste specialisten zien met de komst van Leisureland het dubbelgebruik afnemen; 1 helemaal oneens, 4 oneens, 4 niet eens, niet oneens en slechts 1 eens.

De gebruikers van het gebied Bleizo zijn tussen 9 en 5 aanwezig

De specialisten zijn het hier overwegend niet mee eens; 3 helemaal oneens, 3 oneens, 3 niet eens, niet oneens en 1 eens.

Het gebied Bleizo wordt ook buiten werktijden gebruikt

Hier is iedereen het mee eens of zelfs helemaal mee eens.

De omgeving van Bleizo profiteert van de bezoekers en werknemers van het gebied Bleizo

De meningen zijn verdeeld. 3 specialisten zijn het hiermee oneens, 6 mee eens en 1 helemaal mee eens. De een geeft aan dat men heel gericht naar een dergelijk park toekomt en men daarna in de regel direct naar huis gaat terwijl de ander zegt altijd wat in de buurt te gaan eten na een bezoek aan de een dergelijk park. Ewald van Vliet (voorzitter algemeen bestuur) geeft aan dat de binnenstad van Lelystad profiteert van de bezoekers van het Factory Outlet center omdat een aantal een bezoek aan het FOC combineren met een bezoek aan de binnenstad.

Bleizo permanente Floriade

De tijdelijke Floriades om de 10 jaar worden te duur. Daarnaast is er (inter)nationale behoefte om de Greenport een gezicht te geven. Ontwerpvariant twee maakt Bleizo het gebied waar de hele greentech sector zich presenteert aan bezoekers vanuit de hele wereld, zowel zakelijk als recreatief in- en outdoor. Men kan zich verbazen over de innovatieve sector en kennis nemen van de nieuwste technieken op het gebied van duurzame voedselproductie, bloemen en planten. Daarnaast wordt hier gewoon gewerkt en worden mensen opgeleid aan de Greenport University. Minder groot dan de tijdelijke Floriades maar wel permanent.



Bleizo als Permanente Floriade	1	2	3	4	5	Opmerkingen
Het station Bleizo wordt belangrijker ten opzichte van andere stations op de NS lijn Den Haag Gouda		2	4	3	1	
De waarde van de grond gaat stijgen door de invulling		2	5	3		
Het gebied rondom het station Bleizo wordt binnen 5 jaar enorm verdicht en intensiever bebouwd	1	3	4			
De ZoRo lijn wordt binnen 5 jr na realisatie van station Bleizo een lightrailverbinding	3	1	4	2		
In de toekomst zal de Intercity stoppen op Bleizo (nu slechts de sprintertrein)	1	2	4	2	1	
De HSL krijgt een halte op Bleizo	3	4	2	1		
Een groot deel van de werknemers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo	1	3	2	4		
Een groot deel van de bezoekers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo		3	2	4	1	
De verblijfskwaliteit tijdens de overstap neemt toe	1	1	4	4		
Op station Bleizo parkeer je je auto om verder met het ov te reizen	1	4	4	1		
De kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid op station Bleizo nemen toe			3	6	1	
De architectonische kwaliteit van de gebouwen in het gebied en op het knooppunt neemt toe		1	3	4	2	
De landschappelijke kwaliteit van het gebied Bleizo neemt toe			1	6	3	
Het imago van het gebied Bleizo neemt toe (passief)			2	7	1	
Het gebied Bleizo wordt als 1 locatie in de markt gezet, 'gebrand' (actief)			2	6	2	
Men komt naar het gebied Bleizo toe om te verblijven (recreëren, winkelen, werken)				10		
Men gebruikt Bleizo alleen om in of over te stappen	2	5	2	1		
De parkeerplaatsen worden dubbel gebruikt door de diverse functies in het gebied	1	4	3	2		
De gebruikers van het gebied Bleizo zijn tussen 9 en 5 aanwezig	1	2	3	4		
Het gebied Bleizo wordt ook buiten werktijden gebruikt		2	2	6		
De omgeving van Bleizo profiteert van de bezoekers en werknemers van het gebied Bleizo		1	2	6	1	

- 1 = helemaal oneens met de stelling
- 2 = oneens met de stelling
- 3 = niet eens, niet oneens
- 4 = eens met de stelling
- 5 = helemaal eens met de stelling

Centraliteit in Bleizo als permanente Floriade

Het station Bleizo wordt belangrijker ten opzichte van andere stations op de NS lijn Den Haag Gouda

Het beeld is wisselend; 2 oneens, 4 niet eens, niet oneens, 3 mee eens en 1 helemaal mee eens.

De waarde van de grond gaat stijgen door de invulling

Men antwoord hier 2 oneens, 5 niet eens, niet oneens en 3 eens.

Het gebied rondom het station Bleizo wordt binnen 5 jaar enorm verdicht en intensiever bebouwd

De specialisten zijn hier niet zo positief, dit blijkt bij navraag met name door de termijn van 5 jaar te komen; 1 helemaal oneens, 2 oneens en 6 niet eens, niet oneens.

De ZoRo lijn wordt binnen 5 jr na realisatie van station Bleizo een lightrailverbinding

De meningen verschillen, men is het hier overwegend niet mee eens; 3 helemaal niet mee eens, 1 oneens, 4 niet eens, niet oneens en 2 eens. In de individuele gesprekken bleek dat enkele specialisten geen fiducia hebben in de Floriade. De enige manier waarop een Floriade niet meer kost dan het oplevert is wanneer de tentoonstelling als kwartiermaker voor latere gebiedsontwikkeling fungeert. Een goed voorbeeld bevindt zich enkele kilometers verderop waar de wijk Rokkeveen West op het voormalig Floriade terrein van Zoetermeer is gebouwd.

In de toekomst zal de Intercity stoppen op Bleizo (nu slechts de sprintertrein)

Hier zijn de meningen precies verdeeld; 1 helemaal oneens, 2 oneens, 4 niet eens, niet oneens, 2 eens en 1 helemaal eens.

De HSL krijgt een halte op Bleizo

Dit wordt niet waarschijnlijk geacht; 3 helemaal oneens, 4 oneens, 2 niet eens, niet oneens en 1 eens.

Transferkwaliteit in Bleizo als permanente Floriade

Een groot deel van de werknemers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo

De meningen van de specialisten zijn verdeeld; 1 helemaal oneens, 3 oneens, 2 niet eens, niet oneens en 4 eens.

Een groot deel van de bezoekers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo

4 specialisten zijn het ermee eens, 1 helemaal mee eens, 2 niet eens, niet oneens, 3 specialisten zijn het oneens met de stelling. Tijdens de expertmeeting is de discussie gevoerd over de komst van bezoekers met het OV. Deze discussie ging met name over de bezoekers van de Floriade. Dit zijn volgens de specialisten in de regel wat oudere mensen maar ook gezinnen met kinderen. Het feit dat je erheen gaat en niet perse met iets terugkomt maakt het reizen met het OV mogelijk. In Zoetermeer waren er destijds busladingen vol met dagjesmensen en de trein werd ook goed gebruikt. Of een Permanente Floriade gaat werken weet men niet. In Venlo zijn veel zakelijke congressen. Harald van Antwerpen (beleidsmedewerker glastuinbouw) denkt dat de Floriades om de 10 jaar georganiseerd blijft worden in die gebieden waar de tentoonstelling als vliegwiel fungeert voor latere ontwikkelingen. Bleizo als gezicht van de greenports vindt hij kansrijk. Gert-Joost Peek verwijst naar de oude Flevohof voordat dit Walibi en later Six Flags werd. De combinatie tussen zakelijk bezoek en een bepaalde vorm van leisure zien de specialisten wel als meerwaarde voor het station en de bezoekers van Bleizo

De verblijfskwaliteit tijdens de overstap neemt toe

De meningen verschillen met 2 helemaal oneens, 2 oneens, 4 niet eens niet oneens en 4 eens. Tijdens de individuele gesprekken bleek dat specialisten verwachten dat het station toch wat los staat van de rest van het gebied in deze opzet.

Op station Bleizo parkeer je je auto om verder met het OV te reizen

De meningen lopen uiteen waarbij 5 specialisten het oneens zijn met de stelling, 4 niet eens niet oneens en 1 eens.

Omgevingskwaliteit in Bleizo als permanente Floriade

De kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid op station Bleizo nemen toe
Men is hier overwegend positief; 3 niet eens, niet oneens, 6 eens en 1 helemaal mee eens.

De architectonische kwaliteit van de gebouwen in het gebied en op het knooppunt neemt toe
Ook hier kunnen de meeste specialisten zich vinden; 1 oneens, 3 niet eens, niet oneens, 4 eens en 2 helemaal mee eens.

De landschappelijke kwaliteit van het gebied Bleizo neemt toe
Men is het hier overwegend mee eens, 1 expert is het niet eens, niet oneens met de stelling.

Het imago van het gebied Bleizo neemt toe (passief)
Op 2 niet eens, niet oneens is iedereen het hier over eens.

Het gebied Bleizo wordt als 1 locatie in de markt gezet, 'gebrand' (actief)
Ook hier kunnen de specialisten zich vinden in de stelling, 2 staan er neutral in de rest is het ermee eens.

Intensiteit in Bleizo als permanente Floriade

Men komt naar het gebied Bleizo toe om te verblijven (recreëren, winkelen, werken)
Hiermee is iedereen het eens.

Men gebruikt Bleizo alleen om in of over te stappen
De meeste specialisten zijn het; oneens 2, helemaal oneens 5, niet eens, niet oneens 2 en eens 1. Diegene die het oneens zijn zien Bleizo meer als einddoel van een reis.

De parkeerplaatsen worden dubbel gebruikt door de diverse functies in het gebied
De meningen zijn verdeeld met een neiging naar oneens; 1 helemaal oneens, 4 oneens, 3 niet eens, niet oneens en 2 eens.

De gebruikers van het gebied Bleizo zijn tussen 9 en 5 aanwezig
De meningen zijn verdeeld; helemaal oneens 1, 2 oneens, 3 niet eens, niet oneens en 4 eens. Bij de verschillende specialisten verschilt het beeld van Bleizo als Floriade. De een ziet het echt als bezoekersdoel, de ander als werklocatie waar recreatieve bezoekers en zakelijke bezoekers komen.

Het gebied Bleizo wordt ook buiten werktijden gebruikt
2 specialisten geven aan het hiermee oneens te zijn, 2 staan er neutraal in en 6 zijn het eens met de stelling.

De omgeving van Bleizo profiteert van de bezoekers en werknemers van het gebied Bleizo
De meeste specialisten, 7, zijn het hiermee eens of helemaal mee eens. 2 niet eens, niet oneens en 1 oneens. Tijdens de individuele gesprekken bleek dat de parallel werd getrokken tussen deze ontwerpvariant en Leisureland.

Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen

Ontwerpvariant 3 is Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen in 2028. Deze variant gaat uit van een slechte markt waardoor er voorlopig geen behoefte is aan het gebied. Hierdoor komt Bleizo in aanmerking voor de Olympische Spelen. Dutch Water Dreams en de olympische roeibaan naast de Rotte zijn directe aanknopingspunten. Er komen nog meer (tijdelijke) sporthallen bij. Naast de festiviteiten op het Bleizo gebied wordt de plek gebruikt als locatie om de auto te parkeren en snel de hele Randstad met het ov te bereiken. Hiermee wordt het ook een draaischijf binnen de Olympische Spelen.



Bleizo als onderdeel v/d Olympische Spelen	1	2	3	4	5	Opmerkingen
Het station Bleizo wordt belangrijker ten opzichte van andere stations op de NS lijn Den Haag Gouda			4	5	1	
De waarde van de grond gaat stijgen door de invulling	2	3	3	2		
Het gebied rondom het station Bleizo wordt binnen 5 jaar enorm verdicht en intensiever bebouwd	4	2	1	3		
De ZoRo lijn wordt binnen 5 jr na realisatie van station Bleizo een lightrailverbinding	2	1	1	3	3	
In de toekomst zal de Intercity stoppen op Bleizo (nu slechts de sprintertrein)	1			7	2	
De HSL krijgt een halte op Bleizo	1	2	2	2	3	
Een groot deel van de werknemers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo			4	5	1	
Een groot deel van de bezoekers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo			4	4	2	
De verblijfskwaliteit tijdens de overstap neemt toe			5	3	2	
Op station Bleizo parkeer je je auto om verder met het ov te reizen	1	3	4	2		
De kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid op station Bleizo nemen toe			3	6	1	
De architectonische kwaliteit van de gebouwen in het gebied en op het knooppunt neemt toe		2	1	7		
De landschappelijke kwaliteit van het gebied Bleizo neemt toe		1	5	3	1	
Het imago van het gebied Bleizo neemt toe (passief)	1			7	2	
Het gebied Bleizo wordt als 1 locatie in de markt gezet, 'gebrand' (actief)	1		2	6	1	
Men komt naar het gebied Bleizo toe om te verblijven (recreëren, winkelen, werken)	1		4	4	1	
Men gebruikt Bleizo alleen om in of over te stappen	1	7		1	1	
De parkeerplaatsen worden dubbel gebruikt door de diverse functies in het gebied		1	3	6		
De gebruikers van het gebied Bleizo zijn tussen 9 en 5 aanwezig		7	2	1		
Het gebied Bleizo wordt ook buiten werktijden gebruikt			4	6		
De omgeving van Bleizo profiteert van de bezoekers en werknemers van het gebied Bleizo			3	6	1	

- 1 = helemaal oneens met de stelling
- 2 = oneens met de stelling
- 3 = niet eens, niet oneens
- 4 = eens met de stelling
- 5 = helemaal eens met de stelling

Centraliteit in Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen

Het station Bleizo wordt belangrijker ten opzichte van andere stations op de NS lijn Den Haag Gouda

De meeste specialisten zijn het hiermee eens, 2 staan er neutraal in. Tijdens de individuele gesprekken en de expertmeeting bleek dat men constant schakelde tussen de paar weken van de Olympische Spelen en de Paralympics en de invulling na de Olympische Spelen. Na ed spelen neemt het belang van het station Bleizo weer af.

De waarde van de grond gaat stijgen door de invulling

De meeste specialisten verwachten niet dat de komst van een deel van de Spelen de grond meer waard laat worden; 2 helemaal oneens, 3 oneens, 3 niet eens, niet oneens en 2 eens. Diegenen die het hier niet mee eens zijn denken dat de legacy alsnog moeilijk in te vullen zal zijn als er al die jaren geen behoefte aan het terrein is geweest.

Het gebied rondom het station Bleizo wordt binnen 5 jaar enorm verdicht en intensiever bebouwd

Deze stelling roept vragen op. Is dit vijf jaar nadat de Spelen zijn afgelopen? De meningen liepen uiteen van helemaal oneens 4, oneens 2, niet eens, niet oneens 1 en 3 eens.

De ZoRo lijn wordt binnen 5 jr na realisatie van station Bleizo een lightrailverbinding

Een verschil van mening; 2 helemaal oneens, 1 oneens, 1 niet eens, niet oneens, 3 eens en 3 helemaal mee eens. Uit de individuele gesprekken bleek dat een aantal specialisten verwachten dat dit een goede aanleiding zou zijn. Anderen denken dat het voor die ene maand de investering niet waard is. 6 van ed tien zijn het er wel mee eens.

In de toekomst zal de Intercity stoppen op Bleizo (nu slechts de sprintertrein)

Alle specialisten zijn het erover eens dat tijdens de Spelen de IC een stop krijgt. 1 expert heeft helemaal oneens ingevuld omdat hij de vraag zo interpreteerde dat er na de Olympische spelen nog een IC halte zou zijn. Over een stop gedurende de Spelen is hij het eens.

De HSL krijgt een halte op Bleizo

In de ontwerpvariant zit een tijdelijke HSL halte. De stelling wisselend beantwoord; 1 helemaal oneens, 2 oneens, 2 niet eens, niet oneens, 2 eens en 3 helemaal mee eens. Tijdens de expertmeeting is een discussie gevoerd over deze stelling. Enkele specialisten kunnen zich, los van de technische haalbaarheid van ene tijdelijke stop, wel vinden in een stop gedurende de Spelen maar erna houdt je deze volgens sommigen nooit vast. In Engeland wordt al heel goed nagedacht over de legacy van het gebied en alleen op die manier zou er al naar toe gewerkt kunnen worden om iets van Bleizo te maken nadat de sporters zijn vertrokken. De aanwezigheid van Schiphol direct aan de HSL biedt in de ogen van de voorstanders grote kansen. Henk Koorneef (bestemmingsplan jurist) merkt op dat het aardige aan deze variant is dat het grootste deel van je gebiedsontwikkeling door andere partijen wordt betaald.

Transferkwaliteit in Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen

Een groot deel van de werknemers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo

Tijdens de Olympische Spelen zijn de werknemers vaak ook onbezoldigde vrijwilligers naar de mening van de specialisten geneigd om met het OV te komen; 4 niet eens, niet oneens, 5 eens en 1 helemaal eens.

Een groot deel van de bezoekers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo

De specialisten zijn het overwegend eens met de stelling; 2 helemaal mee eens, 4 mee eens, 4n niet eens niet oneens.

De verblijfskwaliteit tijdens de overstap neemt toe

De meeste specialisten zijn het hiermee eens; 3 of helemaal mee eens, 2 en 5 specialisten zijn het niet eens, niet oneens met de stelling.

Op station Bleizo parkeer je je auto om verder met het OV te reizen

De meningen lopen uiteen; 1 helemaal oneens, 3 oneens, 4 niet eens, niet oneens, 2 eens. Bij de vraag om het antwoord uit te leggen vertelden de specialisten dat zij Bleizo als einddoel zagen en niet als transferpunt in deze variant.

Omgevingskwaliteit in Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen

De kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid op station Bleizo nemen toe

De meeste specialisten zijn het hiermee eens; 6 maal, 1 maal helemaal mee eens en 3 maal niet eens niet oneens.

De architectonische kwaliteit van de gebouwen in het gebied en op het knooppunt neemt toe

Men is het hier overwegend mee eens, 7 keer, 1 keer niet eens, niet oneens en 2 keer oneens.

De landschappelijke kwaliteit van het gebied Bleizo neemt toe

Men is het hier 1 maal mee oneens, 5 maal niet eens niet oneens, 3 maal eens en 1 keer helemaal mee eens.

Het imago van het gebied Bleizo neemt toe (passief)

Hier is iedereen het over eens op 1 expert na. Deze meldt dat hij verwacht dat het imago na de Spelen juist tegen je kan werken omdat het een doods en stil gebied kan worden waar ondernemers zich niet willen vestigen.

Het gebied Bleizo wordt als 1 locatie in de markt gezet, 'gebrand' (actief)

De specialisten geven het volgende aan: 1 helemaal oneens, 2 niet eens, niet oneens, 6 eens en 1 helemaal mee eens. De expert die het hier niet mee eens was verwacht dat de branding van de Olympische Spelen in 2028 zich of op Rotterdam of op Amsterdam richt. Als voorbeeld wordt Beijing gegeven. Veel mensen denken dat de Spelen alleen daar plaatsvonden maar een aanzienlijk deel van de Spelen hebben in Qingdao, Shanghai en Hong Kong plaatsgevonden.

Intensiteit in Bleizo als Onderdeel Van De Olympische Spelen

Men komt naar het gebied Bleizo toe om te verblijven (recreëren, winkelen, werken)

De meeste specialisten zijn het hiermee eens of helemaal mee eens, 5 maal of niet eens, oneens, 5. 1 specialist is het hier helemaal mee oneens.

Men gebruikt Bleizo alleen om in of over te stappen

7 specialisten zijn het hiermee oneens, 1 is het er helemaal mee oneens. Slechts 1 is het er mee eens en 1 is het er helemaal mee eens. Ook hier is in de individuele gesprekken aangegeven dat het met name als bezoekersdoel wordt gaat fungeren.

De parkeerplaatsen worden dubbel gebruikt door de diverse functies in het gebied

Men gaf 6 maal aan het hier mee eens te zijn, 3 maal niet eens niet oneens en 1 expert was het oneens met de stelling.

De gebruikers van het gebied Bleizo zijn tussen 9 en 5 aanwezig

Hier gaf men aan het 7 maal oneens te zijn, 2 maal niet eens, niet oneens en 1 maal mee eens. Een van de specialisten stelde dat dit af zou hangen van het tijdstip dat de wedstrijden worden gehouden.

Het gebied Bleizo wordt ook buiten werktijden gebruikt

Hier is men het 6 maal mee eens en 4 specialisten gaven aan het er niet mee eens, niet mee oneens te zijn. Ook dit hangt volgens één van specialisten af van de openingstijden en geldt gedurende de Spelen.

De omgeving van Bleizo profiteert van de bezoekers en werknemers van het gebied Bleizo

Op 3 specialisten na die niet eens, niet oneens hebben ingevuld, zijn 6 specialisten het hierover eens en 1 is het er helemaal mee eens.

Inventarisatieschema's	1	2	3	4	5	Opmerkingen
Het station Bleizo wordt belangrijker ten opzichte van andere stations op de NS lijn Den Haag Gouda						
De waarde van de grond gaat stijgen door de invulling						
Het gebied rondom het station Bleizo wordt binnen 5 jaar enorm verdicht en intensiever bebouwd						
De ZoRo lijn wordt binnen 5 jr na realisatie van station Bleizo een lightrailverbinding						
In de toekomst zal de Intercity stoppen op Bleizo (nu slechts de sprintertrein)						
De HSL krijgt een halte op Bleizo						
Een groot deel van de werknemers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo						
Een groot deel van de bezoekers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo						
De verblijfskwaliteit tijdens de overstap neemt toe						
Op station Bleizo parkeer je je auto om verder met het ov te reizen						
De kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid op station Bleizo nemen toe						
De architectonische kwaliteit van de gebouwen in het gebied en op het knooppunt neemt toe						
De landschappelijke kwaliteit van het gebied Bleizo neemt toe						
Het imago van het gebied Bleizo neemt toe (passief)						
Het gebied Bleizo wordt als 1 locatie in de markt gezet, 'gebrand' (actief)						
Men komt naar het gebied Bleizo toe om te verblijven (recreëren, winkelen, werken)						
Men gebruikt Bleizo alleen om in of over te stappen						
De parkeerplaatsen worden dubbel gebruikt door de diverse functies in het gebied						
De gebruikers van het gebied Bleizo zijn tussen 9 en 5 aanwezig						
Het gebied Bleizo wordt ook buiten werktijden gebruikt						
De omgeving van Bleizo profiteert van de bezoekers en werknemers van het gebied Bleizo						

Vergelijking Ontwerpvarianten	Praktijk	Leisureland	Floriade	Olympische Spelen
Het station Bleizo wordt belangrijker ten opzichte van andere stations op de NS lijn Den Haag Gouda				
De waarde van de grond gaat stijgen door de invulling				
Het gebied rondom het station Bleizo wordt binnen 5 jaar enorm verdicht en intensiever bebouwd				
De ZoRo lijn wordt binnen 5 jr na realisatie van station Bleizo een lightrailverbinding				
In de toekomst zal de Intercity stoppen op Bleizo (nu slechts de sprintertrein)				
De HSL krijgt een halte op Bleizo				
Een groot deel van de werknemers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo				
Een groot deel van de bezoekers komt met het openbaar vervoer naar het gebied Bleizo				
De verblijfskwaliteit tijdens de overstap neemt toe				
Op station Bleizo parkeer je je auto om verder met het ov te reizen				
De kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid op station Bleizo nemen toe				
De architectonische kwaliteit van de gebouwen in het gebied en op het knooppunt neemt toe				
De landschappelijke kwaliteit van het gebied Bleizo neemt toe				
Het imago van het gebied Bleizo neemt toe (passief)				
Het gebied Bleizo wordt als 1 locatie in de markt gezet, 'gebrand' (actief)				
Men komt naar het gebied Bleizo toe om te verblijven (recreëren, winkelen, werken)				
Men gebruikt Bleizo alleen om in of over te stappen				
De parkeerplaatsen worden dubbel gebruikt door de diverse functies in het gebied				
De gebruikers van het gebied Bleizo zijn tussen 9 en 5 aanwezig				
Het gebied Bleizo wordt ook buiten werktijden gebruikt				
De omgeving van Bleizo profiteert van de bezoekers en werknemers van het gebied Bleizo				

Laatste vraag

Kan tussen het multimodale vervoersknooppunt en het gebied Bleizo synergie plaatsvinden?

Ja want het beste aan Bleizo is...

Nee want het slechtste aan Bleizo is...

Nee, tenzij...

Ja, mits...

Alle antwoorden dienen ingevuld te worden.