

An aerial photograph of a landscape, likely a coastal or riverine area, with a pink overlay. A blue line, possibly representing a waterway or boundary, runs diagonally across the image. The text is overlaid on the image.

ONTWERPEND ONDERZOEK STAD X LAND X SNELWEG TUSSENSTAND



ONTWERPEND ONDERZOEK STAD X LAND X SNELWEG TUSSENSTAND

Dit boekje is de documentatie van de tussenstand van het ontwerpend onderzoek stad x land x snelweg. Na de start op 02 oktober 2025 hebben de ontwerpteams en de projectgroep veel stappen gezet. We zijn er nog niet, maar het is belangrijk om alle informatie goed in te kunnen zetten voor de laatste eindsprint. Zo zorgen we samen voor een geslaagd eindproduct. Daarnaast komt er nu een fase waarin betrokken organisaties om reacties worden gevraagd.

De documentatie van de tussenstand helpt om alle informatie op een rijtje te zetten voor die eindsprint en voor betrokken organisaties om goed op de hoogte te zijn en te kunnen reageren. Daarnaast zetten we de tussenstand in om een stip op de horizon te zetten voor de afronding. Tenslotte gebruiken we deze documentatie als ondersteuning om richting te bepalen van het kennis en innovatieplatform Stedelijke Snelwegen en Ruimtelijke Ontwikkeling en daarmee de bredere kennisontwikkeling van het integraal ontwikkelen van stedelijke snelwegen.

Veel plezier.

Vera Kuipers
Vereniging Deltametropool
Projectleider stad x land x snelweg A12

This booklet documents the interim status of the stad x land x snelweg design research. The project group has made significant progress. We are not finished, but are making this interim document to effectively utilize all available information for the final sprint. This way, we ensure a successful end product. Additionally, in the next phase organizations will be more involved for their feedback.

The interim status documentation helps to organize all information for the final sprint and enables involved organizations to stay well-informed and respond properly. Furthermore, we are using the interim status to point our eyes towards the completion. Finally, we are using this documentation to support the development of Stedelijke Snelwegen en Ruimtelijke Ontwikkeling, and thereby the broader knowledge development regarding the integrated development of urban highways.

INHOUD INDEX

1	AANLEIDING	06
	intent	
2	CONTEXT	12
	context	
3	METHODE + RESULTAAT	20
	method + results	
	TEAM	74
	REFERENTIES	78
	BIJLAGEN	80



Fig 1: Luchtfoto van het gebied
[Luchtfoto Actueel Ortho 25cm Infrarood, PDOK, 2025]

aanleiding

intent

introductie stedelijke snelwegen

Vanaf de start van de bouw van snelwegen na de tweede wereldoorlog ontstond binnen decennia een geraffineerd verdicht stedelijk netwerk. Met als gevolg: meer autokilometers en bereikbaarheidsproblemen voor alle modaliteiten, milieuproblematiek en radicale afname van biodiversiteit. Met de druk op de woningbouw, worden die problemen alleen maar groter. Ook brede welvaart, de optelsom van alles wat van invloed is op het welzijn van mensen, komt daarmee door deze snelwegzones meer en meer onder druk te staan.

De typische problematiek van snelwegzones, zoals aanhoudende files, zijn daarboven niet altijd gediend van een mobiliteitsoplossing. Als gekeken wordt naar specifieke stedelijke snelwegen, spelen ruimtelijke en maatschappelijke opgaven een nog grotere rol.

Dit ontwerpend onderzoek komt met een nieuwe aanpak om verschillende aspecten van ruimtelijke kwaliteit op te halen en via backcasting in een valuecase te plaatsen: ontwerpend ontwikkelen. In de komende pagina's staat de huidige tussenstand van het onderzoek.

From the start of motorway construction after the Second World War, a sophisticated, densely populated urban network emerged within decades. The result: more kilometres travelled by car and accessibility problems for all other modes of transport, environmental issues and a radical decline in biodiversity. With the pressure on housing development, these problems are only getting worse. Broad prosperity (brede welvaart), the sum of everything that influences people's well-being, is also coming under increasing pressure from these motorway zones. The typical problems of motorway zones, such as persistent traffic jams, are not always served by a mobility solution. And from the perspective of urban motorways, spatial and social challenges play an even greater role. This design research shows a new approach to use the different aspects of spatial quality and place them in a valuecase through backcasting: design & development. On the next pages the interim results of the design research are spread.

kaart 1
Infrastructuurlandschap van Zuid Holland
Infrastructure Landscape of South Holland

In deze context hebben logistieke ruimten zoals snelwegen de neiging om monofunctionele ruimten te creëren die grote ruimtelijke claims uitoefenen en landschappen fragmenteren, maar ze bieden ook de mogelijkheden om het ontwerp van de logistieke ruimte (infrastructuurlandschap) en de leefruimte (stedelijke gebieden) te integreren.

In this context logistical spaces like highways have a tendency to create monofunctional spaces which exert large spatial claims and fragment landscapes, but also they presents the opportunities to integrate design of the logistical space (infrastructure landscape) and the lived space (urban areas)

- stedelijk gebied
- bedrijfterreinen
- water
- glastuinbouw
- stedelijk groenstructuur
- wind op zee
- trein-gemend
- trein-goederenvervoer
- metro
- tram
- vaarweg
- warmte regionale leidingen
- warmte hoofdnet
- CO2 leidingen
- aardgasleidingen
- overigeleidingen
- hoofdspanningnet-bovengrond
- hoofdspanningnet-ondergrond
- laagspanningnet
- electriciteitcentrales
- wind turbines
- hoogspanningstations

0 10km

N



onderzoeksvraag

Hoe kan voor de A12 —het deel van Malieveld in Den Haag tot de Rotte in Rotterdam, de stedelijke snelwegzone— een ontwikkelperspectief worden gevormd via lange termijn verstedelijkingsscenario's?



fig 2: de Vlietzone met A12/A4 Prins Clausplein rechts en Leidschendam-Voorburg links
[bron: Haags Milieucentrum en KB - Landschapsarchitectuur, 2009]

How can a development perspective be formed for the A12 — the section from Malieveld in The Hague to the Rotte in Rotterdam, the urban motorway zone — using long-term urbanisation scenarios?

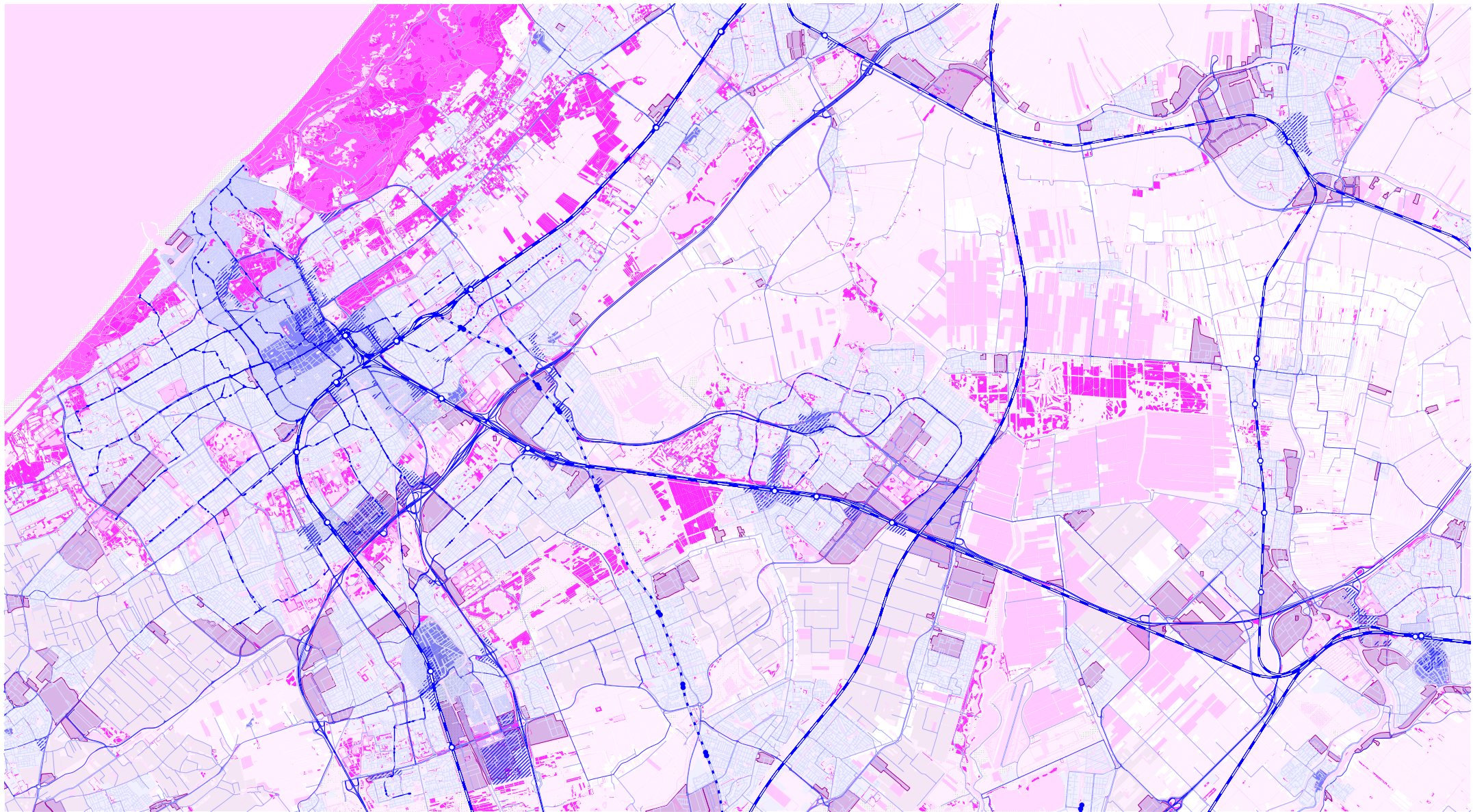
context

waar staan we

Één van de doelen van deze fase is het koppelen aan beleid en daarnaast ruimtelijk en financieel een verdiepingsslag maken ten opzichte van de resultaten van de eerste fase. Daardoor kunnen we de ontwikkelende tak van het 'ontwerpend ontwikkelen' beter uitwerken. Daarvoor moeten we nu nog aandacht hebben voor het uitzoeken van investeringsbereidheid bij stakeholders en coalitievorming en inschatting van de financiële effecten van de ontwerpmaatregelen.

De ambities en uitgangspunten uit de vorige fase gelden nog steeds, maar vroegen om een nauwkeurigere definitie en verdere ruimtelijke uitwerking. Daar is de laatste periode veel aandacht voor geweest en de resultaten daarvan staat in deze tussenstand.

One of the goals of this phase is to link to policy. Furthermore, to deepen spatial and financial scope. This process allows us to better elaborate the developmental side of 'design-based development'. To this end, we must now focus on assessing stakeholder willingness to invest and coalition building. The ambitions and principles from the previous phase still apply, but require a more precise definition and further spatial elaboration. Much attention has been paid to this recently, and the results of this are presented in this interim report.



kaart 2
Basiskaart A12 context
 Base map A12 context

- | | | | |
|--|--|-----------------|---------------|
| ■ Historisch centrum, historische kern | ■ akkerland | — Trein | ○ Trein halte |
| ■ Stedelijk centrumgebied | ■ grasland | — Metro | ● Metro halte |
| ■ Steden en dorpen | ■ bos: naaldbos | — Tram | ● Tram halte |
| ■ Glastuinbouwgebied | ■ duin | — autosnelweg | |
| ■ Recreatiegebied | ■ Water | — regionale weg | |
| ■ Bedrijventerreinen | ■ Stedelijke groenstructuur (indicatief) | — hoofdweg | |
| ■ Kantoorlocaties | | — lokale weg | |

0 2km N

reflectie op eerste fase

Vanuit de resultaten uit de eerste fase wordt verder gewerkt. Maar hierop is een goede reflectie nodig. Welke onderdelen moeten verder uitgewerkt worden, of sloegen achteraf toch de plank mis? Een puntsgewijze samenvatting:

- Het effect van de regionale mobiliteitsstructuur op de nationale schaal moet heroverwogen worden.
- Intermodaliteit op regionale schaal biedt veel kansen.
- Het ontwerpen vanuit nabijheid was een belangrijk onderdeel: de micro/15 min stad. Vooral voor Zoetermeer heeft dat grote gevolgen.
- Het ondergrond leggen van de A12 werd afgewezen, maar pleisters plakken kan contextueel sterk toegepast worden.
- Verdichting van Zoetermeer heeft met name kansen door transformatie van de A12.
- Te weinig aandacht voor het potentie van het landschap.
- Meer aandacht voor ontwerpen in de doorsnede, zowel dwars- als lengtedoorsneden om de inpassing en technische haalbaarheid scherp te krijgen.
- Het gaat niet om een uitvoerbaarplan maar om grip te krijgen op de potentie van (deel)gebieden, zowel technisch als strategisch.



fig 3: Strategische ingrepen op hoofdlijnen A12 Den Haag

Work will continue based on the results from the first phase. However, this requires careful consideration. A summary:

The effect of the regional mobility structure on a national scale needs to be considered; Intermodality on a regional scale offers many opportunities; Emphasis on designing proximity: the micro/15-minute city. This has major consequences for Zoetermeer in particular; Bringing the A12 motorway underground was rejected, but plastering can be applied contextually; The capacity of Zoetermeer A12 section offers opportunities for densification; Underdeveloped potential of landscape conditions; More design in cross- and longitudinal sections, to refine the integration and technical feasibility; Not making a plan execute, but understanding the potential of (sub)areas, both technically and strategically.

aanpalende processen

Naast de SWOT analyse zijn er ook belangrijke andere beleidsprocessen die belangrijke contextuele informatie bevatten die voeding heeft geboden voor de processen van de ontwerpteams. Naast de omgevingsvisies zijn een aantal daarvan als volgt:

- De Koningscorridor
- Ontwikkeling station Ypenburg/Voorburg
- Ontwikkeling Bleizo
- Zoetermeer & Lansingerland onderzoek overkluizing A12
- Binckhorst ontwikkeling
- Huygenstunnel
- ZoRo lijn
- Landschapspark Rotte
- Hortiscience campus

Hiervan is -waar beschikbaar- in de bijlage van deze tussenstand extra documentatie van toegevoegd. Deze bijlages zijn allemaal vertrouwelijk en alleen voor intern gebruik bij het ontwerpend onderzoek beschikbaar gesteld. Helaas kan deze informatie dus (nog) niet op deze wijze gedeeld worden met belanghebbenden van stad x land x snelweg onderzoek.

In addition to the SWOT analysis, there are other relevant policy processes containing key contextual information that has provided input for the design teams' processes. Besides the Omgevingsvisies, a number of these are as follows: The Koningscorridor, Development of Ypenburg/Voorburg station, Development of Bleizo, Binckhorst development, Zoetermeer study on A12 covering and the ZoRo line.

Where available, additional documentation regarding these have been added to the appendix of this report. These appendices are all confidential and have been made available solely for internal use within the design research. Unfortunately, this information cannot (yet) be shared in this manner with stakeholders of the city x country x highway research.

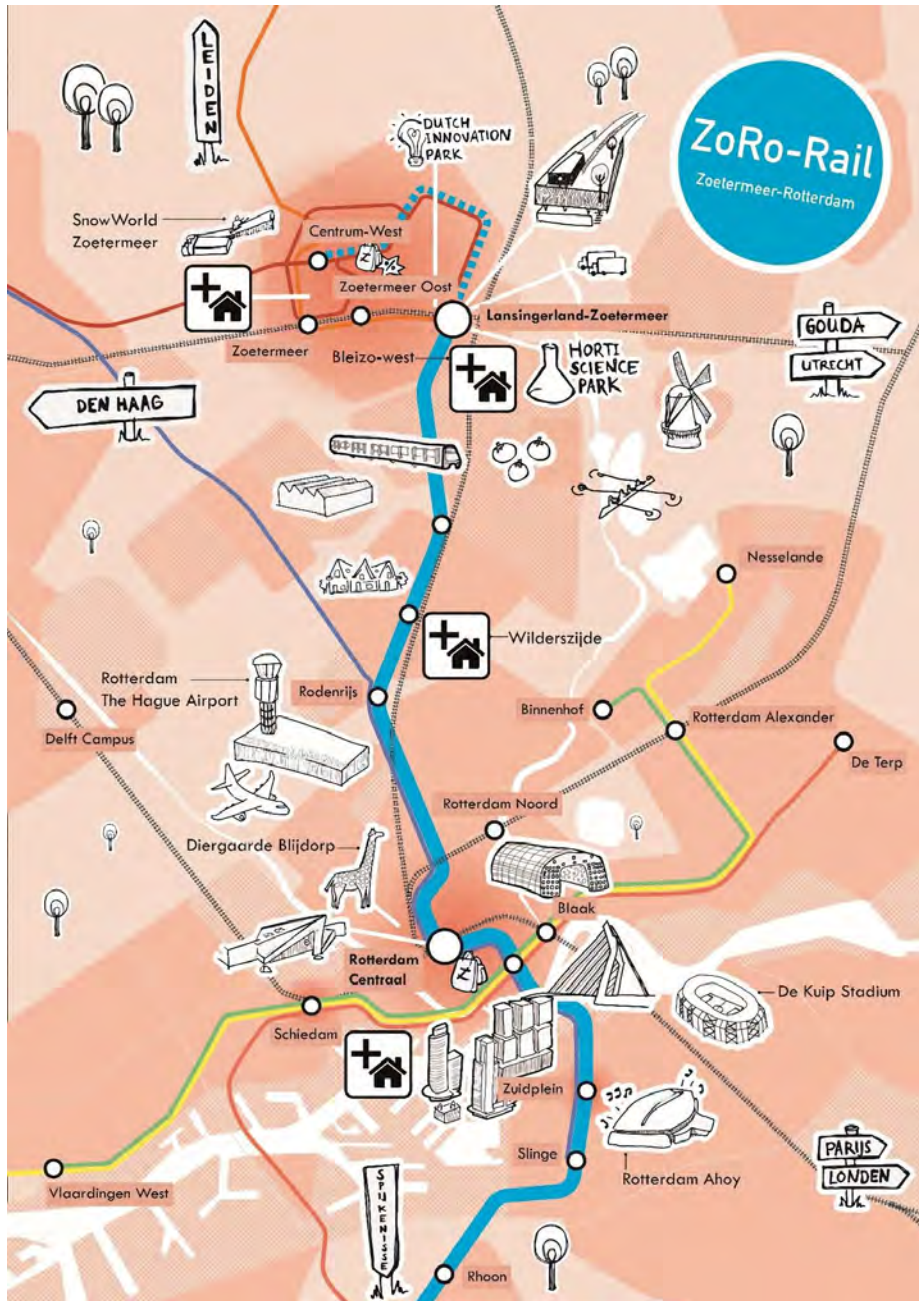


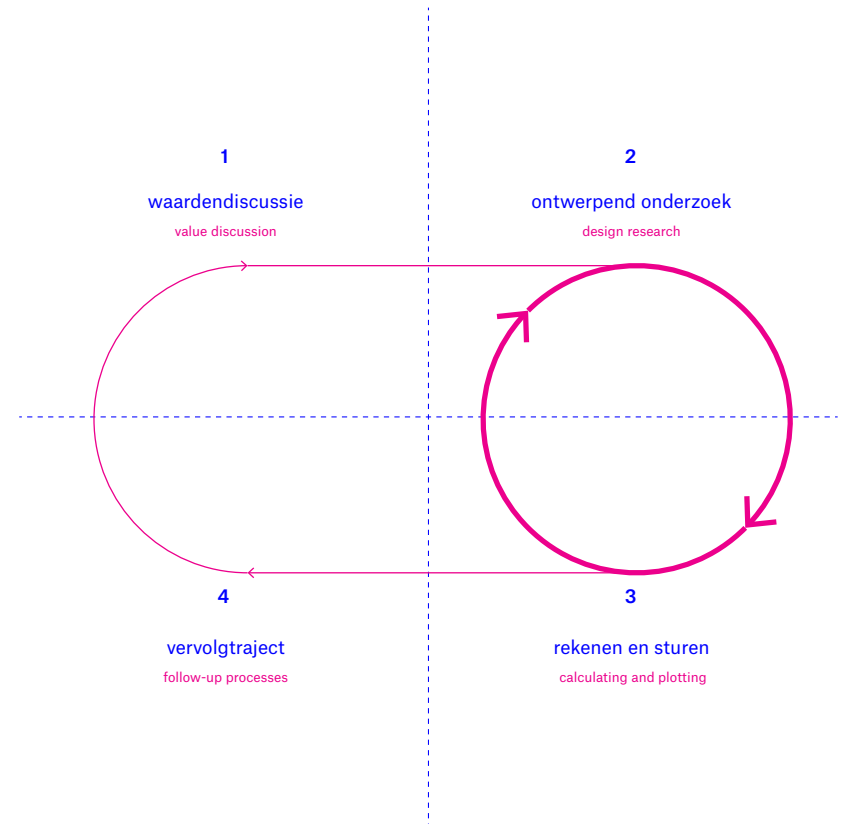
fig 4: illustratie van de toekomstige ZoRo-Rail - De Tweede Kamer

methode en resultaat

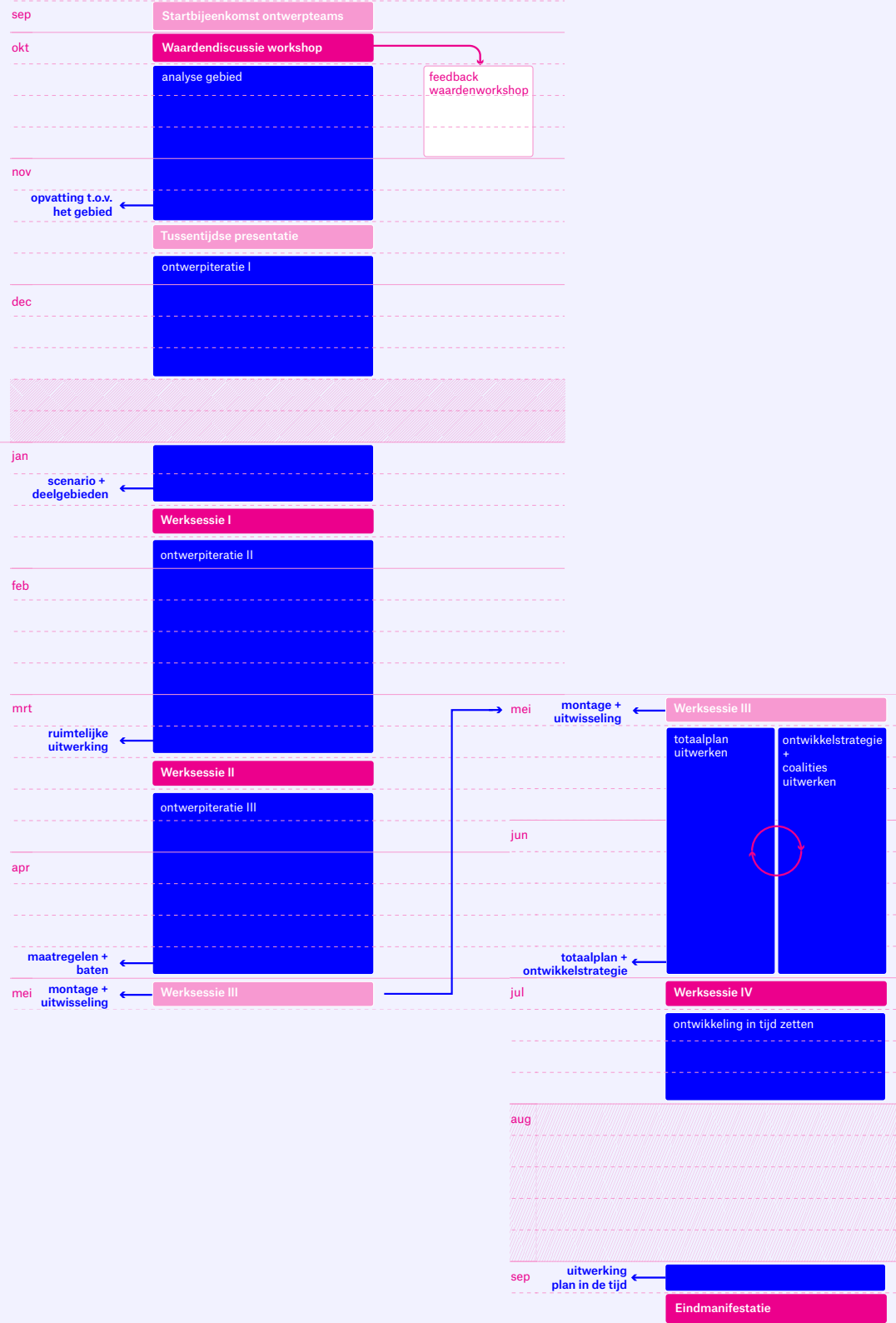
method and result

ssro-methodiek

Dit ontwerpend onderzoek is onderdeel van een groter programma van het kennis- en innovatieplatform Stedelijke Snelwegen en Ruimtelijke Ontwikkeling. Dit proces bestaat uit 4 iteratieve stappen, met kleinere iteraties tussen de stappen. Het ontwerpend onderzoek zoals in deze casus is ingericht, bevat zowel het ontwerpend onderzoek als de reken&stuur cyclus.



This design research is part of a larger process initiated by knowledge- and innovation platform Stedelijke Snelwegen en Ruimtelijke Ontwikkeling (SSRO). This process consists of four iterative steps, with smaller iterations within the steps.



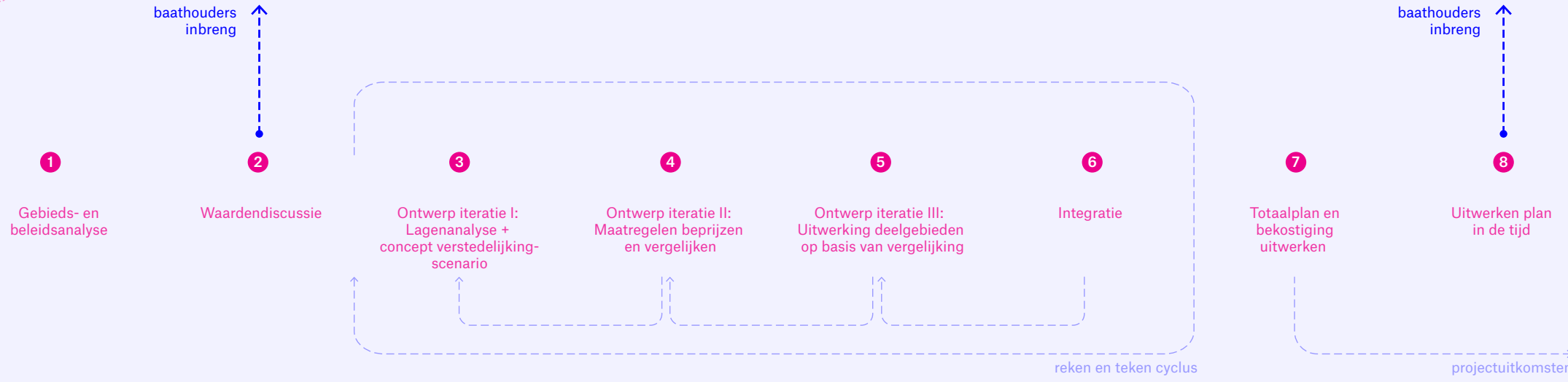
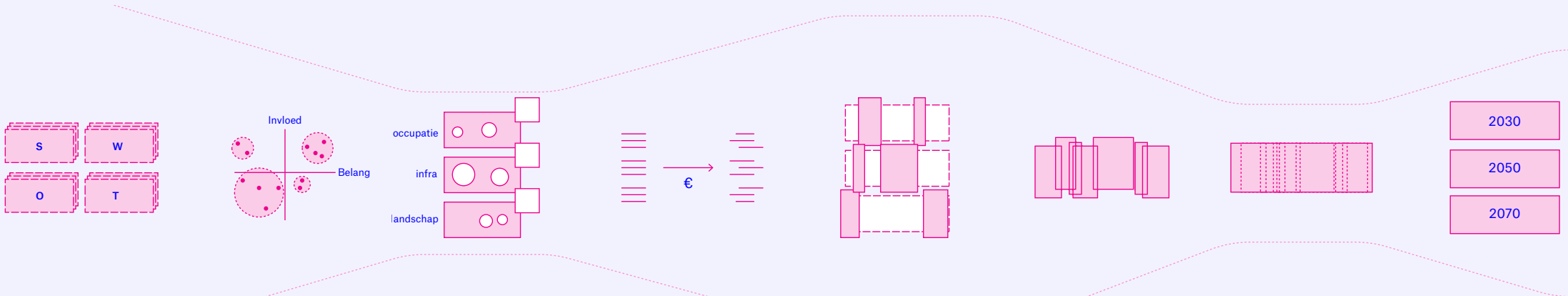
structuur

Zoals bij de opening van de open oproep aangegeven zijn er een aantal vastgestelde eindproducten. In het schema hiernaast zijn die globaal in de tijd uiteengezet. De eindproducten zijn:

- Deelname van minimaal 1 teamlid tijdens de waardendiscussie op 09 oktober van 14:00 – 17:00 in Zoetermeer
- Een analyse van het volledige projectgebied van de Rotte tot Malieveld
 - met zicht tot 2075
 - met een opvatting over het gebied en/of de opgave
- Minimaal één verstedelijking of ontwikkelscenario's voor een nader te bepalen deelgebied of de gehele A12 zone
 - per scenario een visualisatie van de toekomstige situatie in 2075
 - per scenario doorsnede(s) en een kaart
 - per scenario een ontwikkelingsvoorzet met mogelijke investerende partijen en een suggestief tijdsplan
 - beschrijving van de mobiliteitseffecten van het scenario op regionale schaal
- Een reflectie op de vergelijking van het eigen scenario met de andere scenario's binnen het ontwerpend onderzoek en hoe deze vergelijking wel of niet heeft geleid tot andere keuzes, ruimtelijk of methodisch
- Een verdiepende ruimtelijk en financiële uitwerking van een deel van het scenario
- Reflectie met baathouders op het scenario en de bewijsvoering
 - uitgeschreven conclusies
 - beeld of tekst over minstens 1 alternatieve uitwerking die daarin naar voren is gekomen
- Aanwezigheid van minimaal één teamlid bij publiek presentatiemoment, momenteel gepland op 17 september 2026
 - geannoteerd PDF-bestand van de eindpresentatie, geschikt voor dit publieke presentatiemoment en die op zichzelfstaand begrijpelijk is (zonder aanwezigheid van teamleden) en door de projectpartners openbaar gebruikt kan worden.

De blauwe onderdelen van het proces worden intern door de ontwerpteams zelf georganiseerd. De roze vlakken worden door de projectorganisatie gepland met inbreng van de ontwerpteams.

- Analysis of the entire A12 zone, with a perspective on 2075 and a perspective on the area
- Urbanisation scenario for a sub-area, including visualisations of the future situation
- Comparison with scenarios from the other design teams
- Integration and elaboration of the scenarios through 'Design-based development'
- Reflection with stakeholders on the effect of design measures
- Annotated finale presentation in PDF format suitable for the general public



werksessie met baathouders

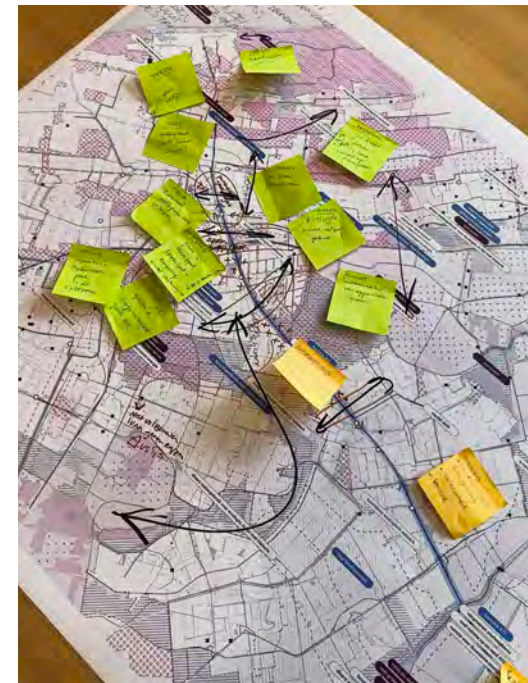


fig 5: foto's van tijdens de waardendiscussie, door Vereniging Deltametropool

waardendiscussie

Als start van het ontwerpend ontwikkelen is zo vroeg mogelijk de gewenste ruimtelijke kwaliteit van het ontwerpgebied besproken met de baathouders. Hiervoor wordt de Ruimtelijke Kwaliteit Matrix van P. Hooimeijer gebruikt, zie hiernaast de opzet daarvan. De invulling van de matrix helpt om kwaliteitsaspecten gezamenlijk te inventariseren en prioriteren. Zo ontstaat een gesprek waarin uiteenlopende partijen, met ieder hun eigen taal en perspectief, tot gedeelde ambities kunnen komen.

Door deze discussie bereiken we ook scherpere over verschillende belangen, vanuit maatschappelijk/waarde oogpunt maar ook vanuit het oogpunt van de individuele deelnemende partijen. Dit kan dan een eerste stap zijn naar het gesprek over investeringsbereidheid van deze partijen. De ingevulde matrix vormt vervolgens een waardenkader van waaruit het ontwerp start.

28



fig 6: Matrix ruimtelijke kwaliteit
[bron: Hooimeijer, P., et al., Kwaliteit en meervoud, 2001]

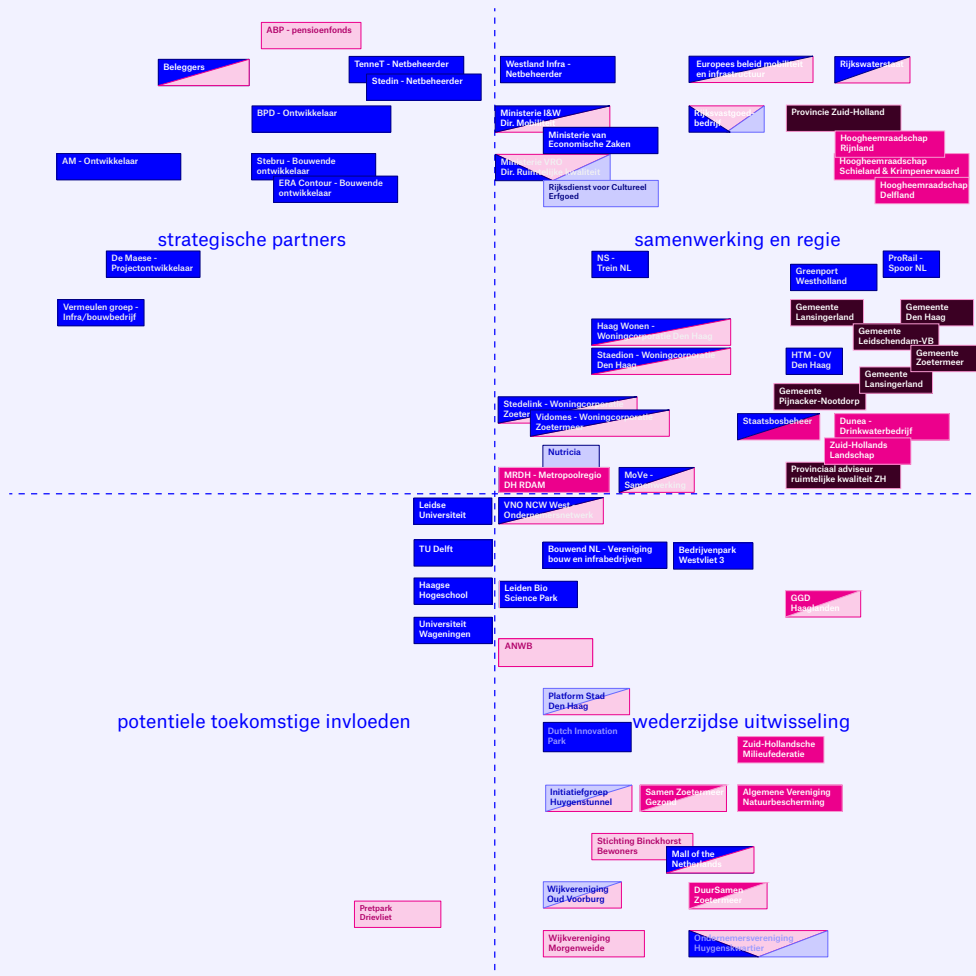
29

At the beginning of process to come to the design development, the desired spatial quality of the area is discussed with the stakeholders. For this purpose, the Spatial Quality Matrix by P. Hooimeijer is used; see the structure of this matrix on the right. Filling in the matrix helps to jointly identify and prioritise quality aspects. This creates a dialogue in which diverse parties, each with their own language and perspective, can arrive at shared ambitions. This discussion also allows us to gain clarity about different interests, from a social/value perspective but also from the perspective of the individual participating parties. This can then be a first step towards a conversation about these parties' willingness to invest. The completed matrix then forms a value framework from which the design starts.

belang / invloed kwadrant

Als onderdeel van de waardendiscussie is een belang/invloed kwadrant uitgewerkt, per type belang. Tijdens de waardediscussie zijn deze kwadranten verder aangevuld en bijgewerkt. Deze zijn vervolgens per belang vergeleken worden met de bijhorende ruimtelijke kwaliteitsaspecten voor dat belang. Er is nu naar boven gekomen wie potentiële probleemhouders of juist baathouders zijn en bij wie gezocht moet worden naar investeringsbereidheid.

Hiernaast staat de ingevulde belang/invloed kwadrant. Essentieel hierbij was de gezamenlijke overeenkomst over de invulling van dit kwadrant, waarbij de stakeholders zelf en gezamenlijk de posities van de organisaties hebben bepaald.



belang



fig 7: Belang/invloed matrix A12 zone
[bron: Hooimeijer, P., et al., Kwaliteit en meervoud, 2001]

As part of the value discussion, an interest/influence quadrant was developed for each type of interest. During the value discussion, these quadrants were further supplemented and updated. Subsequently, they were compared per interest with the corresponding spatial quality aspects for that interest. It has now become clear who the potential problem holders or beneficiaries are, and where investment willingness should be sought.

The completed interest/influence quadrant is shown alongside.

SWOT analyse

Naast deze belang/invloedmatrix en ruimtelijke kwaliteit matrix is samen met de projectgroep ook een SWOT (sterkte, zwaktes, kansen en bedreigingen) analyse van het gebied opgesteld. De gekozen perspectieven staan direct in relatie met de Ruimtelijke Kwaliteitsmatrix en is daardoor gebruikt om de waardenkader verder in te vullen.

De input van de SWOT komt vanuit een ruimtelijke analyse door Vereniging Deltametropool, diepgaande reflectie tijdens de waardendiscussie door de stakeholders en losse gesprekken en discussies met de projectgroep en individuele projectpartners. Alle op het moment betrokken partijen hebben de kans gekregen op deze kaarten en statements te reageren, waardoor de SWOT-analyse een gedragen uitgangspunt is geworden.

strengths

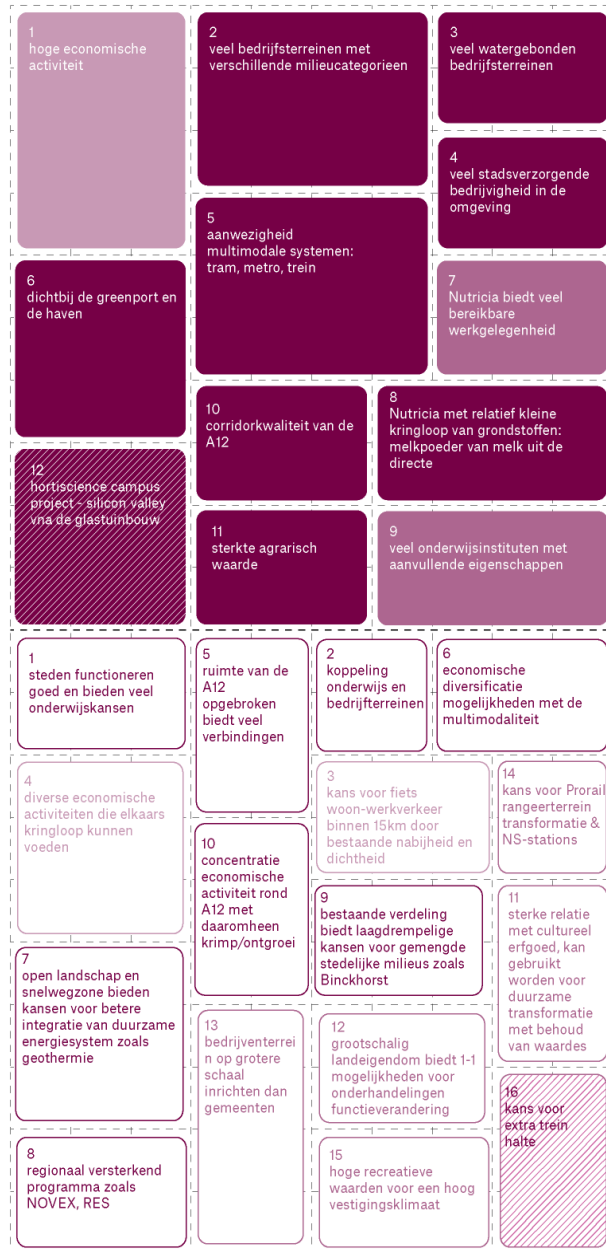
weaknesses

opportunities

threats

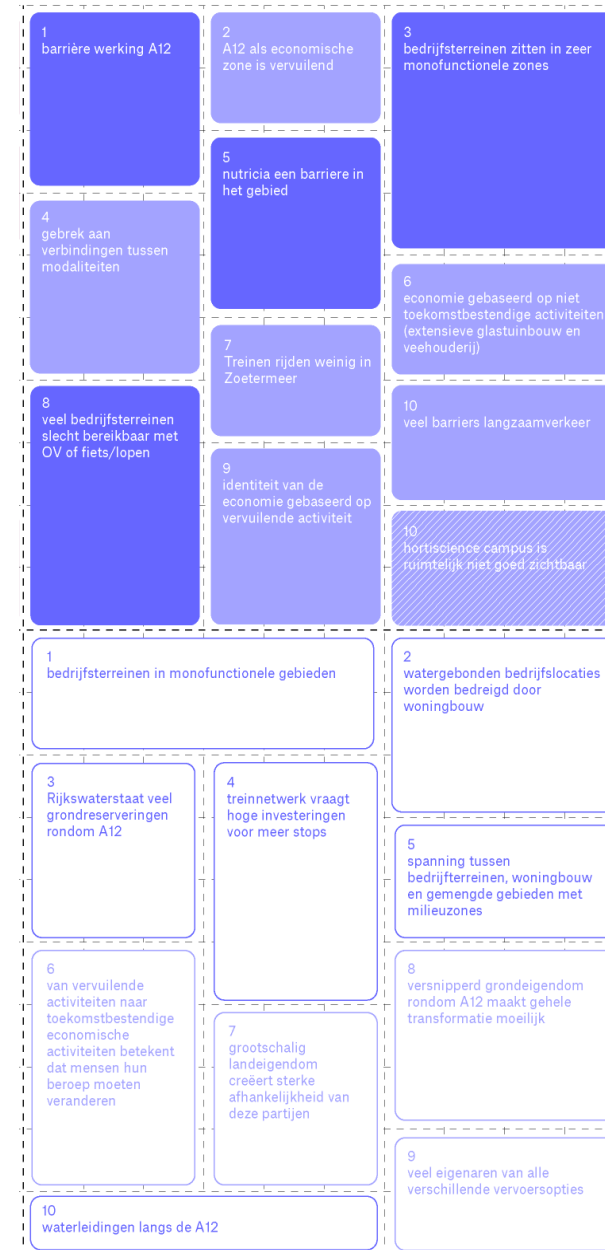
In addition to the previous brief reflection on the results from the first phase, a SWOT analysis of the area was also drawn up in collaboration with the project group. The chosen perspectives are directly related to the Spatial Quality Matrix and can therefore be used to draw up the value framework during the value discussion. The input for the SWOT analysis comes from a spatial analysis by the Deltametropolis Association and individual conversations and discussions with the project group and individual project partners. All parties currently involved have had the opportunity to respond to these maps and statements, making the SWOT analysis a widely supported starting point.

strengths

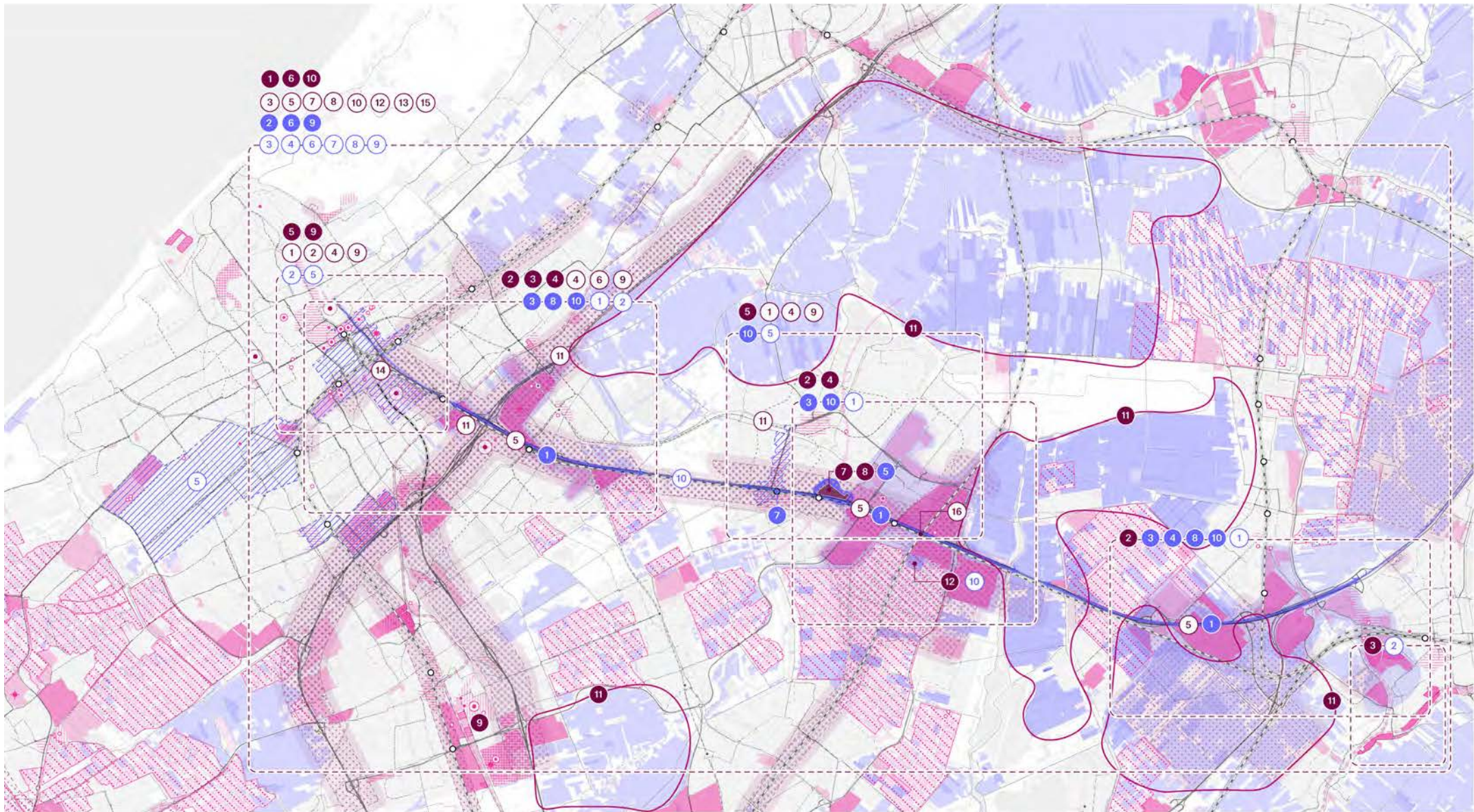


opportunities

weaknesses



threats



kaart 3
SWOT kaart - economie
SWOT map - economy

- S Strength
- O Opportunity
- W Weakness
- T Threat

0 2km

N

- | | | | | |
|---|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ hoge milieucategorie ■ lage milieucategorie ■ watergebondenbedrijven ■ greenport ■ kantoorlocaties ■ campussen ■ NOVEX grootschalige woningbouwlocaties | <ul style="list-style-type: none"> ■ grasland ■ bouwland ■ glastuinbouw ■ RES zoekgebied wind ■ RES zoekgebied zon ● zoeklocatie geothermie | <ul style="list-style-type: none"> ● universiteit ● HBO ● MBO + data center | <ul style="list-style-type: none"> ● trein — metro — tram — bus | <ul style="list-style-type: none"> — snelweg — regionale weg — hoofdweg — lokale weg — hoofdrietsnetwerk — vaarweg — Rotterdamsebaan |
|---|---|---|---|--|

strengths

1 hoge dichtheid treinnetwerk met veel stations	2 veel energie bij lokale partijen	3 de regio is een compleet daily urban system
4 aanwezigheid multimodale systemen: tram, metro, trein	5 ZM: goede bereikbaarheid woningen met auto	
8 kwalitatief openbare ruimte	6 diverse woonmilieus	7 ruimtelijk geaccumuleerde infra rond A12 met daardoor hoge mate van sociaal culturele verbindingen

1 koppeling onderwijs en bedrijfterreinen	2 nieuwe HOV lijnen zoals de Vlietlijn en Koningscorridor	
3 ruimte van de A12 biedt opgebroken veel verbindingen	4 NS Stations Zoetermeer, Ypenburg, Voorburg beter exploiteren	5 steden hebben veel en diverse onderwijskansen
7 regionaal fiets en OV netwerk kan recreatie snel veel toegankelijker maken	6 kans voor woningbouwontwikkeling door al geaccumuleerde infrastructuur rond A12	
8 nieuwe vormen woon/werkverkeer	9 toekomstige kans HOV via Binckhorst via Voorburg naar Zoetermeer. Ook evt nieuwe halte bij ADO	10 Zo-Ro rail tussen Rotterdam en Zoetermeer en HOV bus tussen Zoetermeer Lieden in verkenning fase

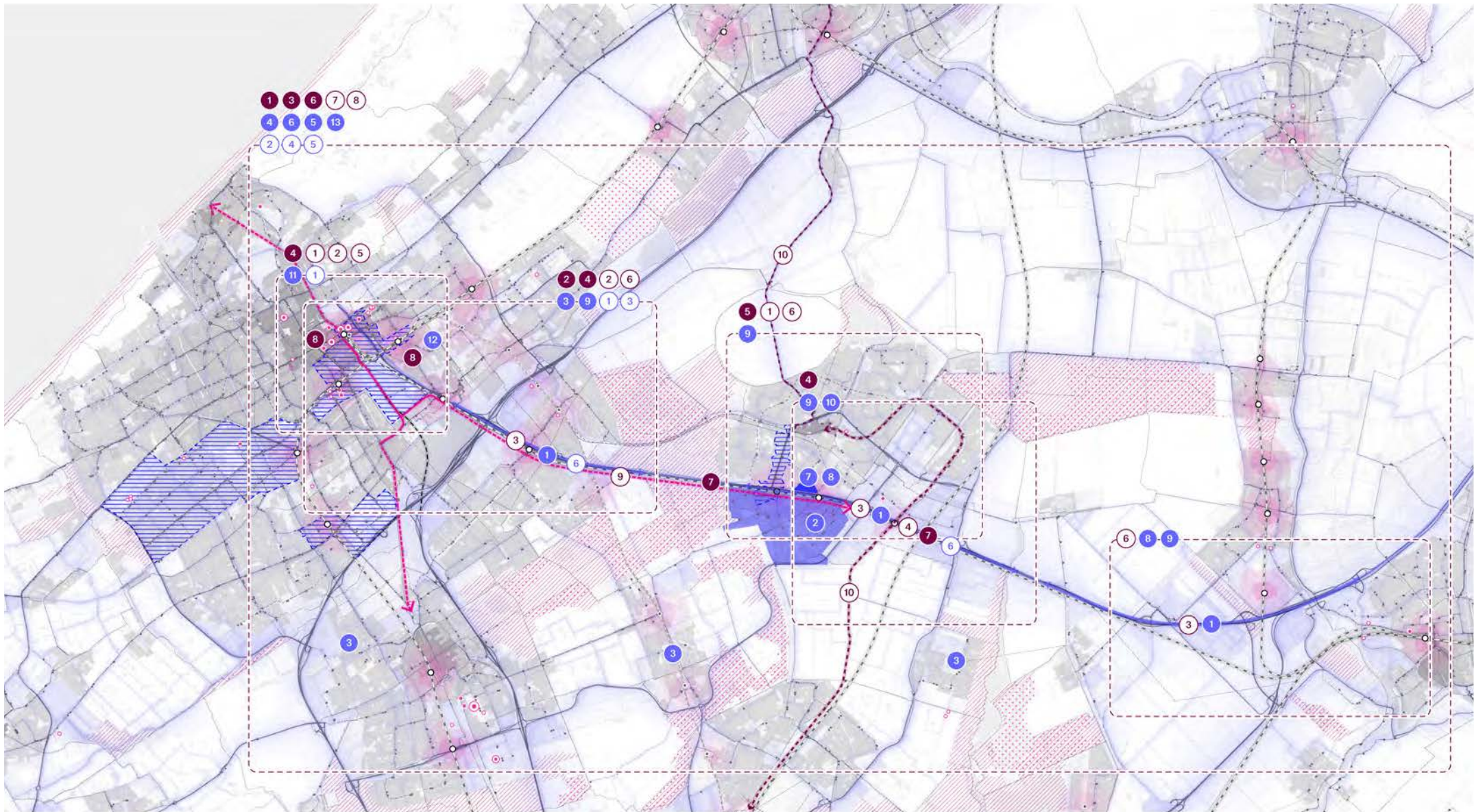
opportunities

weaknesses

1 barriere werking van de A12	2 ZM: sociale isolatie door barriere A12, zoals Rokkeveen	3 veel bedrijfterreinen slecht bereikbaar met OV of fiets/lopen	
4 geluid, licht en andere vervuiling in recreatie en woongebied	5 veel barrières langzaam- verkeer	6 gebrek aan verbindingen tussen modaliteiten	
7 ZM: vernedespark slecht bereikbaar	8 ZM: treinen rijden weinig	12 slecht lopen voor slechtzienden in Voorburg	
9 ZM: gebrek aan stoepen voor beloopbaar heid	10 ZM: gebrek aan gemengde gebieden	11 DH: gebrek aan ruimte voor woningbouwontwik keling	13 Fietsverbindingen over/onder de A12 met roltrap is ontoegankelijk voor fietsers

1 DH: toename woningnood zonder ruimte om te ontwikkelen	2 sportvoorzieningen zijn slecht bereikbaar en worden als onveilig routes ervaren	
3 bewoners hebben een sterk idee wat er met de regio moet gebeuren	4 veel gebieden dreigen te verouderen (bouwjaar en onderhoud)	
6 spoor blijft fysieke (+geluid) barriere	5 van vervuilende activiteiten naar toekomstbestendige economische activiteiten betekent dat mensen hun beroep moeten veranderen	

threats



kaart 4
SWOT kaart - sociaal
 SWOT map - social

- S Strength
- O Opportunity
- W Weakness
- T Threat

0 2km

N

- | | | | | |
|--|---|---|---|---|
| binnenstad | 5 min lopen (trein, metro) | ○ universiteit | ○ trein | --- Koningscorridor |
| stadswijk | 10 min lopen (trein, metro) | • HBO | --- metro | --- Vlietlijn |
| woonwijk | recreatiegebied | ○ MBO | --- tram | --- Rotterdamsebaan |
| dorp | regionale recreatie (RODS) | | --- bus | --- ZoRo Rail |
| NOVEX grootschalige woningbouwlocaties | | | --- snelweg | --- Zoetermeer- Leider |
| | | | --- regionale weg | --- HOV (verkenning fa |
| | | | --- hoofdweg | |
| | | | --- lokale weg | |

strengths



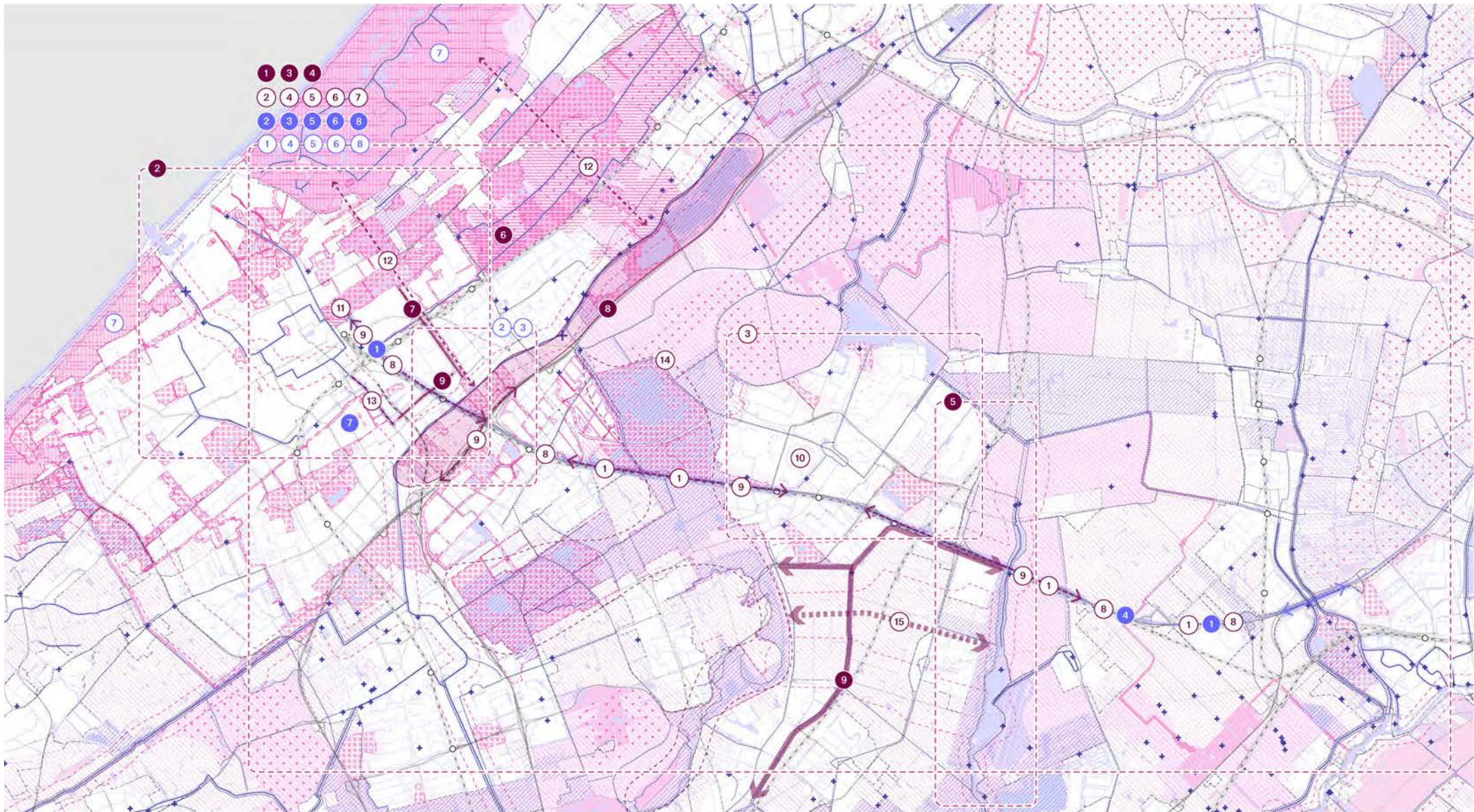
opportunities

weaknesses



threats

fig 11: SWOT grid- ecologie



kaart 5
SWOT kaart - ecologie
SWOT map - ecology

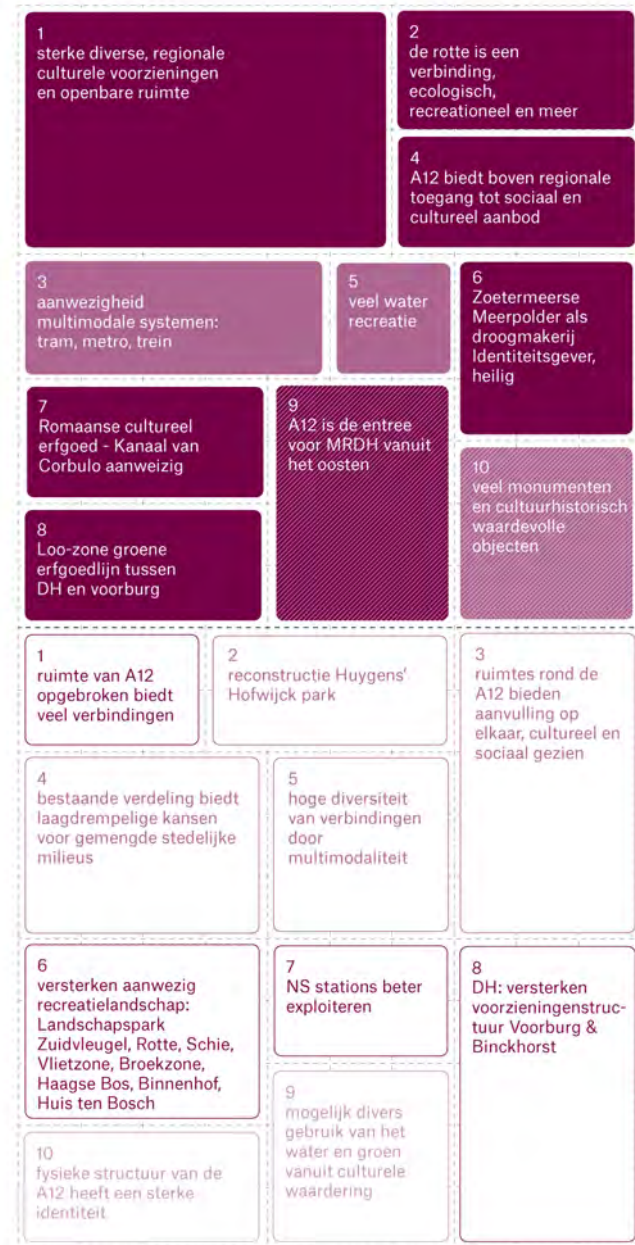
- S Strength
- O Opportunity
- W Weakness
- T Threat

0 2km

N

- | | | | |
|--|---|---|--|
| natura 2000 | zoekgebied klimaat en water | — hoofdwaterring | — snelweg |
| NNN natuurgebied | landschapspark Zuidvleugel | --- poldersysteem | — regionale weg |
| NNN watergebied | weidevogelgebied | --- rivierdijk | — hoofdweg |
| NNN ecologische verbinding | duin- en strandlandschap | + gemaal | — lokale weg |
| stedelijk hoofd groenstructuur | recreatie gebied | | — hoofd fietsnetwerk |
| groene buffer | stedelijk gebied | | ○ trein |
| strandwallen | water | | — metro |
| | | | — Rotterdamsebaan |

strengths



opportunities

weaknesses



threats

ontwerpend onderzoek

Na de SWOT werksessie met stakeholders en het invullen van zowel de belang/invloed matrix als de ruimtelijk kwaliteit matrix, kan het ontwerpend onderzoek echt beginnen. Als eerste product wordt een lagenanalyse gemaakt van het hele gebied, gespiegeld aan de ruimtelijke kwaliteit matrix en met het vizier op 2075. Op basis daarvan worden verstedelijkingsscenario's uitgewerkt, met een focus op ontwerpmaatregelen. Deze worden vervolgens gekoppeld aan de baathouders uit de belang/invloed matrices en uiteengezet in de tijd.

Deze scenario's worden door de verschillende ontwerpteams uitgewerkt en onderling vergeleken, zodat er meer inzicht ontstaat in de verschillende kansen en beperkingen. Het uiteindelijke doel van het ontwerpend onderzoek is een haalbaar en innovatief toekomstbeeld voor de A12-zone te schetsen: een visie waarin ontwerp, uitvoerbaarheid en langetermijn perspectief hand in hand gaan.

Once the spatial quality matrix has been built, the design research starts. The first thing is to make a layer analysis of the whole area, based on the spatial quality matrix and looking ahead to 2075. Based on this, urbanisation scenarios are drafted, focusing on design interventions. These are then linked to the stakeholders in the interest/influence matrices and they are set out over time. As there are multiple scenarios developed by multiple design teams, they are compared with each other, providing greater insight into the varying opportunities and limitations. The ultimate goal of the design research is to sketch a feasible and innovative vision for the future of the A12 zone: a vision in which design, feasibility and long-term perspective go hand in hand.



fig 13: Prins Clauslaan - 1967, 1985, 2000
[bron: Haags Gemeentearchief: Jan Stageman, Leo van der Kleij]

polyfern x bura x goudappel

De resultaten van het werk van polyfern, bura & goudappel begint vanuit bodem & water, naar mobiliteit en dan occupatie, zie figuur 14. Uit hun analyse nemen ze het volgende vertrekpunt:

- De delta verandert als gevolg van klimaatverandering.
- De delta van de toekomst is bepalend voor de economie en de samenleving.
- De A12-zone staat in dienst van de economie en de samenleving.
- Gezien de toekomst onzeker is, twee extremen als landschappelijke onderlegger: Snelle klimaattransitie vs Vertraagde klimaattransitie

Hierin bouwen ze voort op de ruimtelijke analyse van het gebied waarin typen knopen en catchment areas van de A12 naar boven zijn gekomen, zie figuur 15.

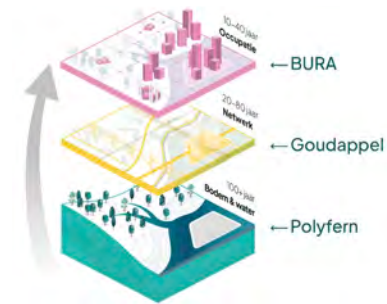


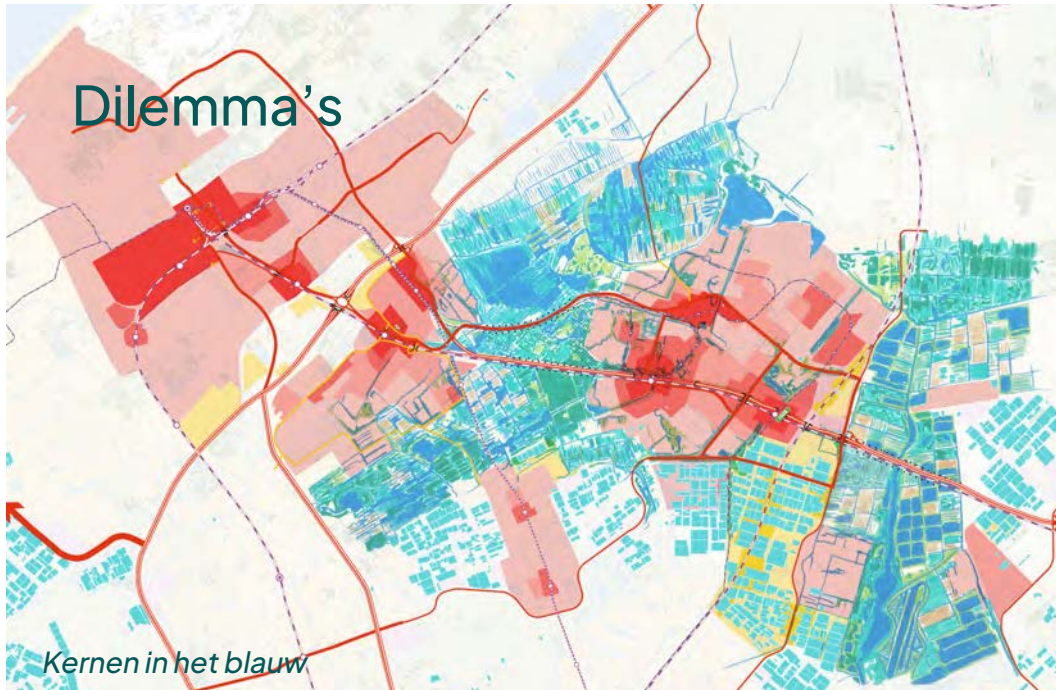
fig 14: volgorde van team polyfern x bura x goudappel

fig 15: knopen en catchment areas analyse



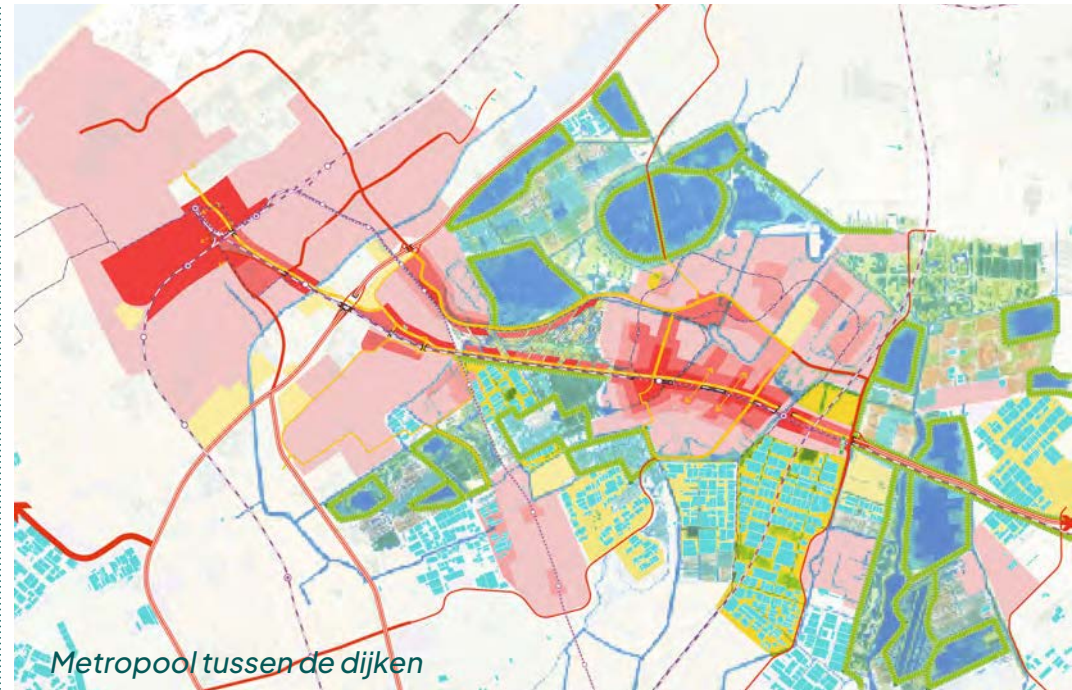
wereldbeelden

In het onderzoek komen ze op twee wereldbeelden: (1) kernen in het blauw en (2) metropool tussen de dijken. Deze zijn uitvoerig besproken in de bijlage waarin alle resultaten van dit team uiteengezet zijn. Hier alleen de laatste conclusies over de thema's met de dilemma's die aan zowel de projectgroep als stakeholders voorgelegd kunnen worden. In de bijlage het volledige resultaat tot nu toe.



- Vraagt veel van grondbezitters in het gebied (vernatten van landbouwgrond, verplaatsing van glastuinbouw, etc.)
- Buiten de kom is een snelweg zeer ruimte-efficiënt en logische keuze
- Het wegensysteem is weinig innovatief: vraagt traditioneel veel geld voor bruggen en tunnels en bouwt voort op de huidige manier van mobiliteitsdenken
- Vraagt om collectieve en integrale aanpak van wateropgave maar laat andere opgaven bij verschillende gemeentes liggen.
- Economisch perspectief voor de regio; blijft het een woonstad-werkstad dynamiek?

fig 16: dilemma's scenario's



- Vraagt veel van grondbezitters in het gebied (vernatten van landbouwgrond, verplaatsing van glastuinbouw)
- Stedelijke uitbreiding tussen Zoetermeer en Den Haag zorgt voor nog meer barrièrewerking binnen het bestaande ecologische netwerk
- Dit mobiliteitsscenario vraagt radicaal verandering in denken en verplaatsingsgedrag
- Waterbestendigheid, verstedelijking en mobiliteit worden op-gaven over de gemeentegrenzen. Organisatorische schaal-sprong nodig.
- Economisch perspectief voor de regio, wat gaat er gebeuren op de bedrijfslocaties en hoe verhoudt zich dat tot andere rol A12?

Bright startte het onderzoek vanuit een systematische blik op de A12 waarbij mobiliteitsrevoluties ingezet worden om uiteenlopende scenario's voor het gebied te schetsen. Per revolutie wordt gekeken naar de ruimtelijke uitwerking: effect op corridor en andere aandachtsgebieden zoals parkeren, stationslocaties, knooppunten en woninglocaties. Via backcasting worden de ruimtelijke uitwerkingen terug gebracht naar relevante keuzes voor nu, met bijpassende stakeholders.

fig 17: mobiliteitsrevoluties

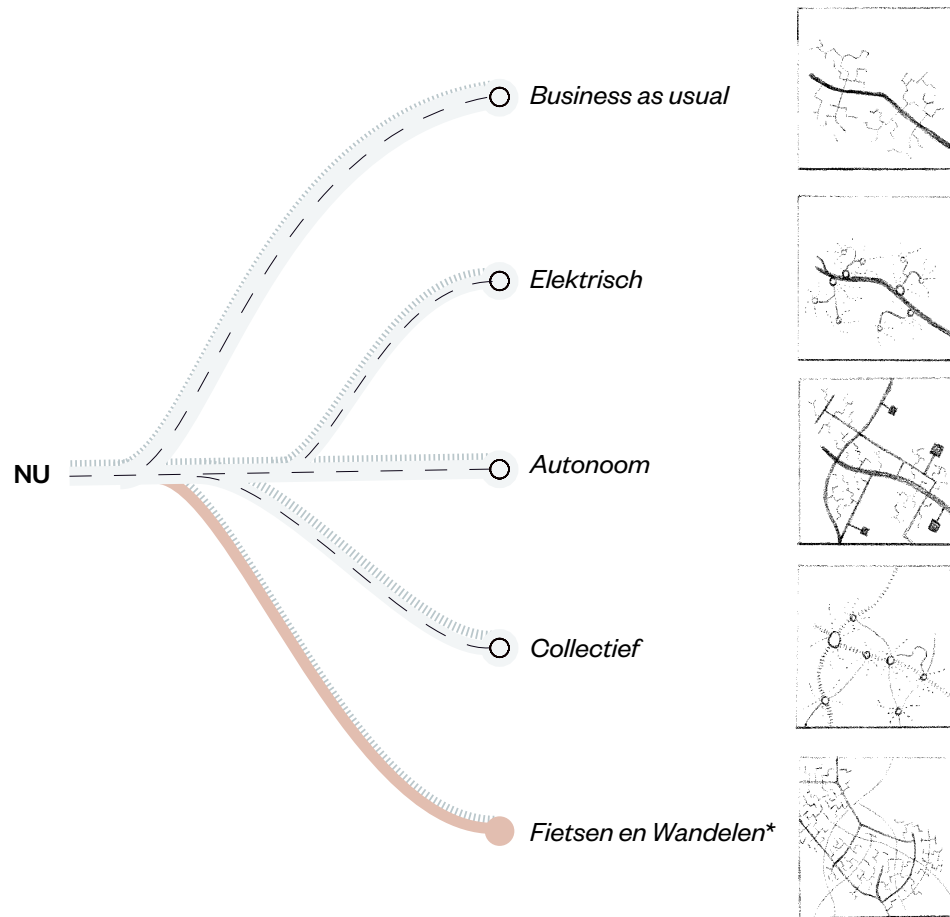
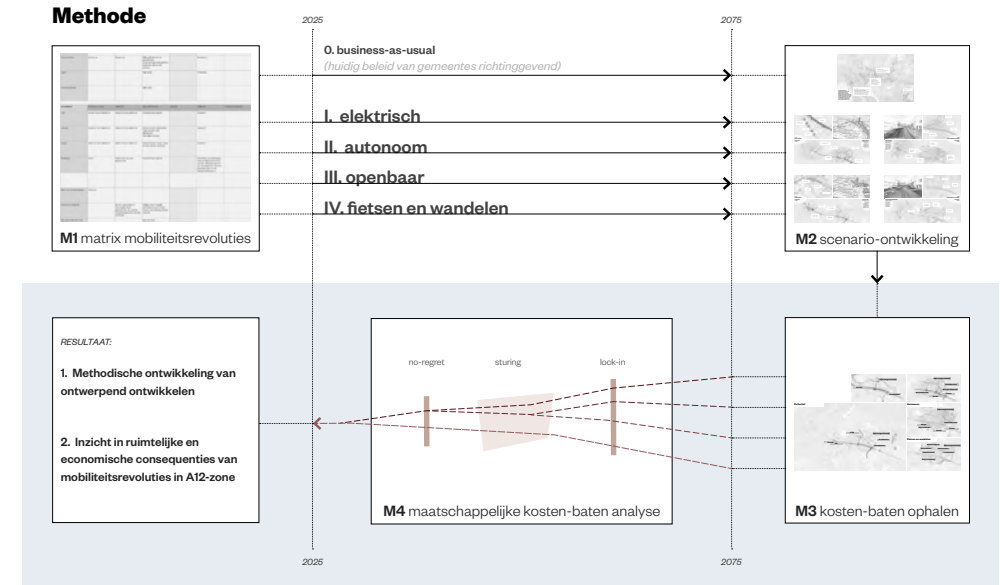


fig 18: methode van bright via revoluties & backcasting naar het gewenste resultaat



mobiliteitsrevoluties

De ruimtelijke uitwerkingen van de mobiliteitsrevoluties zijn gestoeld op de invulling van een matrix waarin algemene trends, veranderingen in vervoerssystemen, gezondheid, verkeersmotieven, aansluiting op bestaande overheidsdocumenten en het gebruikersperspectief geplot worden ten opzichte van de verschillende revoluties. Dit heeft de uitkomsten op deze pagina's opgeleverd. Hierna wordt een analyse uitgevoerd welke expliciete en latente belangen van actoren in deze zone verbonden zijn aan deze ruimtelijke consequenties.

Ten slotte wordt bevraagd hoe rekenen en tekenen kan worden ingezet als gezamenlijk verkenninginstrument om deze consequenties en belangen met elkaar te verbinden.

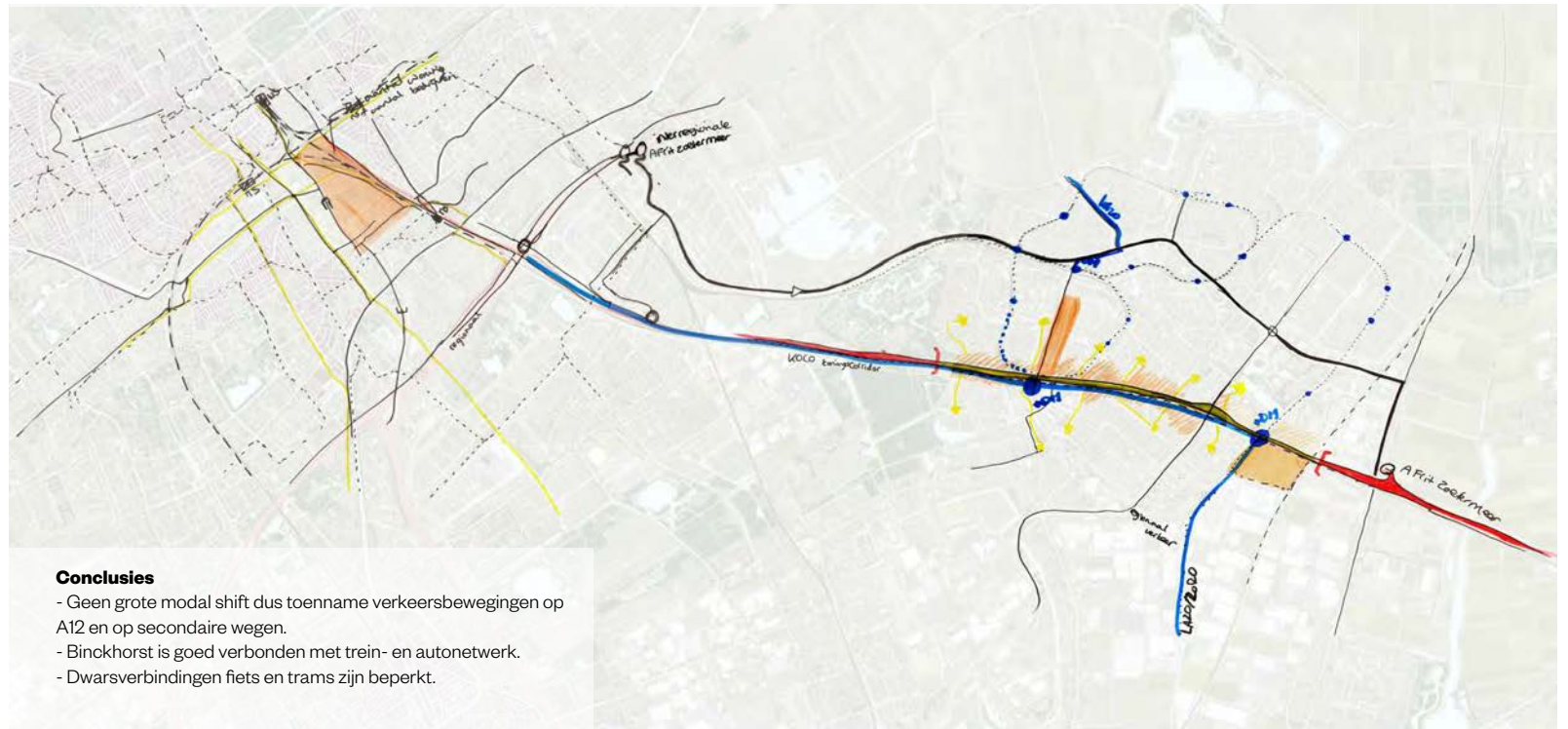
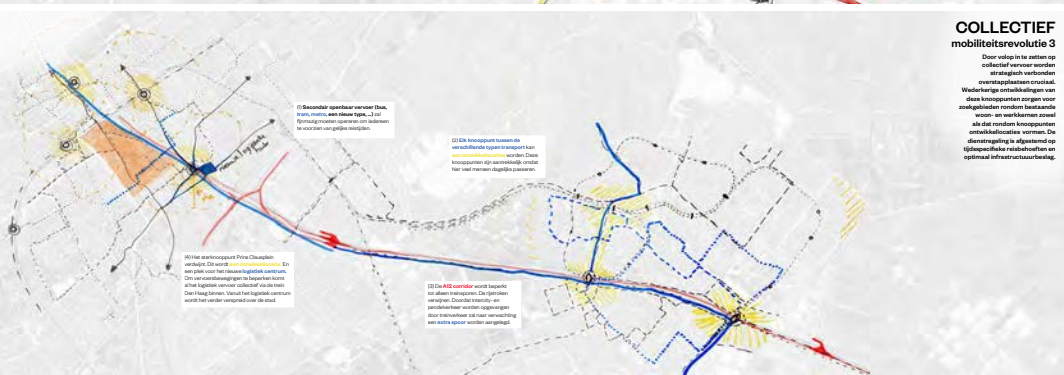
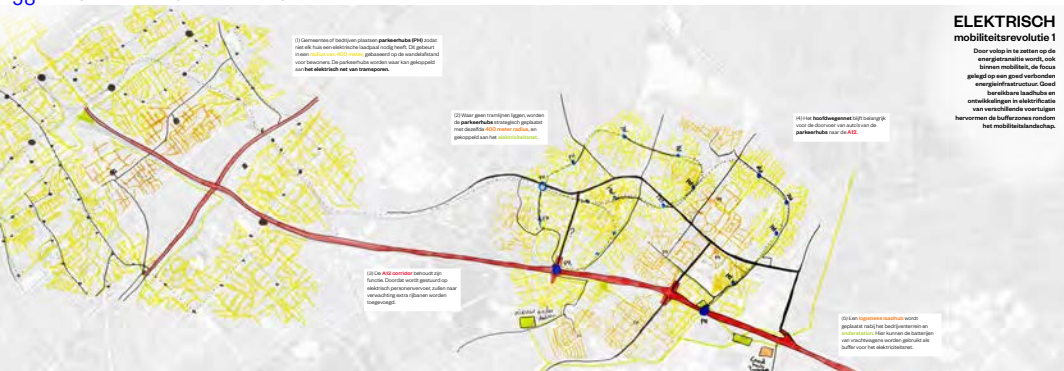


fig 19: ruimtelijke uitwerkingen per mobiliteitsrevolutie



investeringslogica's

Per revolutie zijn er verschillende investeringslogica's. Zijn er vele kleinschalige investeringen nodig, door weinig actoren (bijvoorbeeld met name de lokale overheid) en zijn de investeringen vooral publiek of commercieel? Op deze pagina zijn de antwoorden op deze vragen weergegeven en aan de rechterkant welke actoren daar relevant voor zijn.

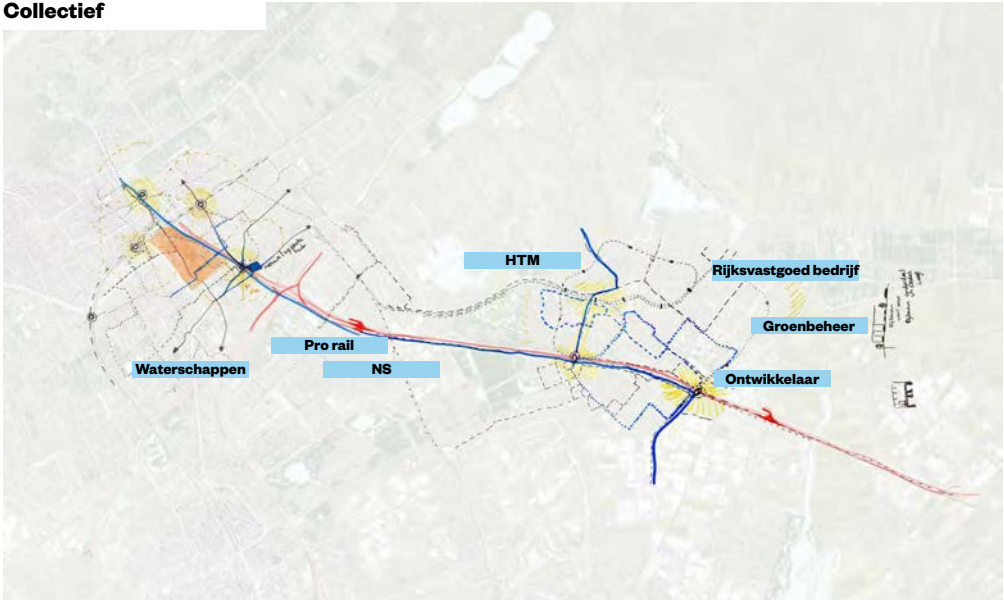
In de bijlage meer informatie over dit onderzoek.

Actoren op kaart

Algemene actoren

Ministeries	TLN
Rijksdiensten	Zorg
Provincie ZH	GGD
Gemeentes	Evenementen
I'M BINCK	DHL
BLF	PostNL
Hogescholen	

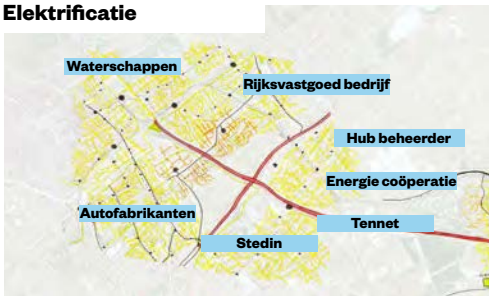
Collectief



Business as usual



Elektrificatie



Autonoom

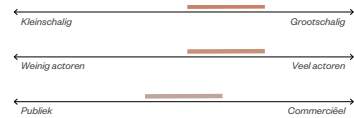


Fietsen en wandelen



fig 20: overzicht actoren per gebied en type investeringen per revolutie

Elektrisch



Uitleg
Urgentie van netcongestie laat **ontwikkelaars** mee betalen aan zowel mobiliteit als energievoorzieningen.

In hoogstedelijke gebieden doen ze voorinvesteringen en dienen ze als exploitant. In middenstedelijke gebieden doen **overheid en netbeheerders** de voorinvestering en zijn **ontwikkelaars en lokale ondernemers** verhuurders.

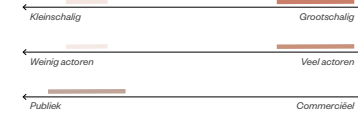
Autonoom



Uitleg
In dit scenario werkt de marktlogica volledig door, maar ontstaat wel ontwikkelruimte op straatniveau.

Zowel kosten als baten liggen bij de **aanbieders** van software en **producenten** van autonome auto's. De **overheid** kan als marktheers hierop inspelen, maar faciliteert vooral de marktlogica. **Omwoners** hebben zowel baten (comfort en bereikbaarheid), maar ook negatieve effecten (weinig sociale interactie, onveiligheid).

Collectief



Uitleg
Grote miljardeninvestering nodig met volledige mkba en complex politiek proces om dit goed mogelijk te maken.

Daarnaast: kleine investeringen helpen al veel om huidige stationsplekken fijne plekken te maken en daarmee openbaar vervoer te stimuleren, zoals beheerders per stationslocatie, graffiti verwijderen.

De kosten worden gedragen door **overheid, publiek-private partijen, ontwikkelaars, aanbieders openbaar vervoer**. De baten komen bij **ontwikkelaars, huiseigenaren, omwoners, gezondheidszorg, etc.**

Wandelen en fietsen



Uitleg
De investering zit in autovrije woonstraten, snelfietsroutes, verdichten, lokale voorzieningen, en transformatie openbare ruimte. Veel kleine investeringen zijn nodig, met veel verschillende actoren.

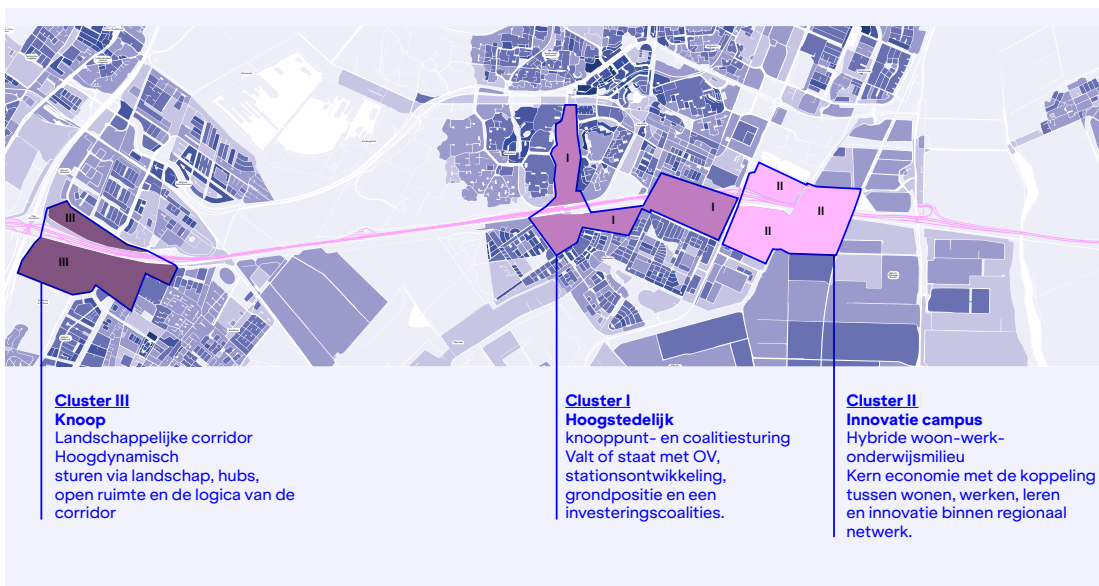
Kosten zijn vanuit **overheid**, maar ook vanuit **ontwikkelaars, lokale ondernemers en maatschappelijke voorzieningen**.

Baten liggen bij elk die voordeel heeft bij een levendige, lokaal-gerichte stad: **lokale ondernemers, omwoners, gezondheidszorg, woningzoekenden, milieu-organisaties, etc.**

taller x citymaker x move mobility

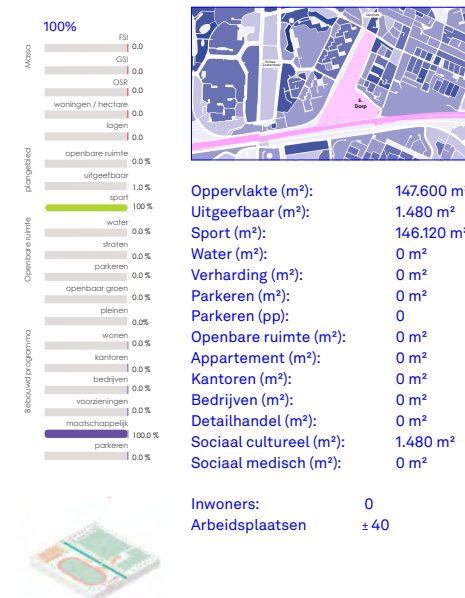
Het team van taller, citymaker & move mobility heeft er nadrukkelijk voor gekozen om geen opvatting over het gebied te formuleren maar digitale modellen te gebruiken om alternatieven aan te bieden aan de opdrachtgevers en zo gewenste scenario's door te kunnen rekenen. Ze richten zich in die modellen met name op de invulling van 'leefmilieus': de verhouding van verdichting, ruimtegebruik, woonmilieus en de mobiliteitsimpact. De invulling van de digitale modellen kan gebruikt worden als nulmeting voor de andere teams. Daarnaast kunnen de modellen gebruikt worden om de effecten van de andere scenario's op vergelijkbare manier te testen en een tool om na afronding van deze fase meer te kunnen gebruiken. Uiteindelijk is gekozen voor 3 specifieke clusters waarin de gelaagdheid van deze leefmilieus het meest tot uiting komt.

fig 21: clusters voor nadere bepaling leefmilieus



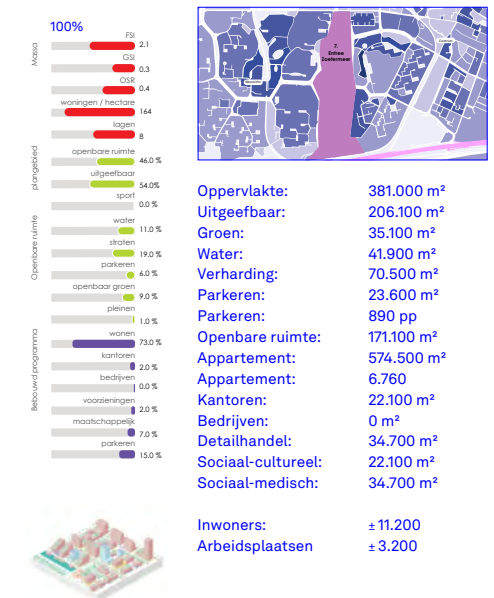
6. Dorp (Zoetermeer)

Sport



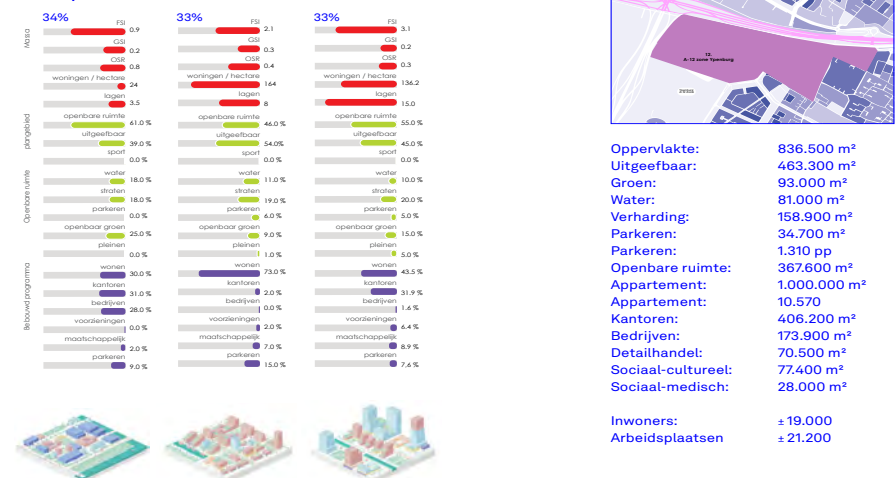
7. Entree Zoetermeer

Hoogstedelijk mix



12. A-12 zone Ypenburg

Innovatiecampus
Hoogstedelijk mix
Knoop



taller x citymaker x move mobility

Per scenario heeft het team gekeken naar de specifieke maatregelen, effecten en bijhorende baten en baathouders. Hieronder staat het voorbeeld voor Cluster 1: Zoetermeer Centrum. In de bijlage staan de uitwerkingen van de andere clusters.

fig 22: uitwerking van de maatregelen, effecten, baten en baathouders voor cluster 1: Zoetermeer Centrum.



volgende stappen

Van maatregel naar maximale impact

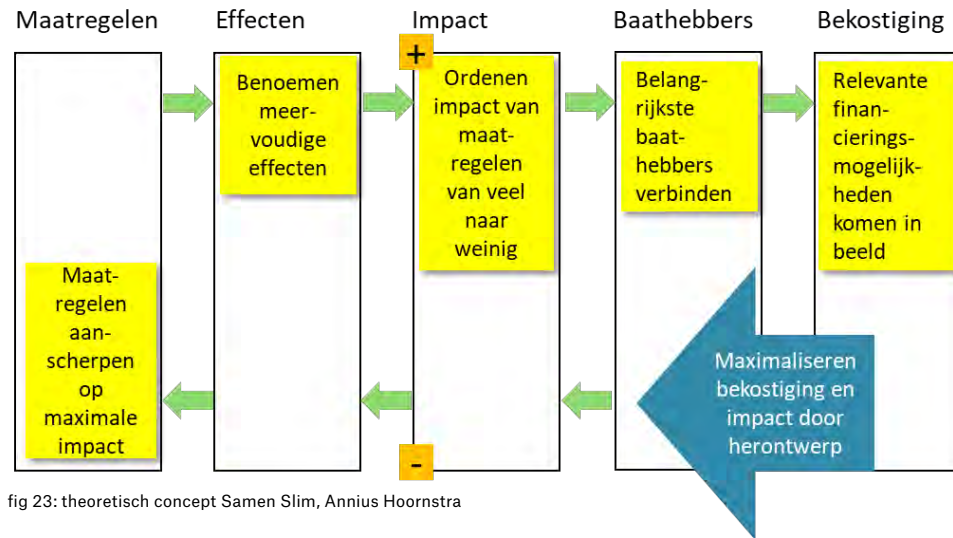


fig 23: theoretisch concept Samen Slim, Annus Hoorstra

Deze resultaten zijn allemaal in gezamenlijkheid met stakeholders en lokale overheden gemaakt. Dit is echter nog te weinig om de stap te kunnen zetten van ontwerpend onderzoek naar ontwerpend ontwikkelen. Komende maanden (mei - juli 2026) zullen er in kleinere gremia gesprekken plaats vinden over deze resultaten. In die gesprekken wordt geprobeerd om agenda's met betrekking tot de scenario's op een lijn te brengen, of erachter te komen waarom dat niet mogelijk is. Daarbij hoort ook een mogelijke beprijzing van de maatregelen. Niet per se met getallen, maar ook bijvoorbeeld met verhoudingen tussen maatregelen en maatschappelijke opbrengsten.

Vorbereidend op deze denkwijze is de projectgroep door twee experts meegenomen in coalitievorming en alternatieve ontwikkelstrategieën voor dergelijke ingrijpende ruimtelijke ingrepen. Deze twee experts komen van Populytics (Martijn de Vries) en The Positive Lab (Annus Hoorstra). In de bijlagen zijn hun presentaties te zien.

Hiervoor worden door alle ontwerpteams voor hun relevante deelgebieden uitgewerkt: die zijn afhankelijk van de opvattingrichting die ze hebben gekozen en verschillen dus in schaalniveau en type uitwerking.

These results were all produced collaboratively with stakeholders and (local) government bodies. However, these results are still insufficient to make the step from design research to designing development. In the coming months (May - July 2026), discussions regarding these results will take place in smaller groups, and attempts will be made to align stakeholder agendas regarding the scenarios, or to determine why this is not possible.

To prepare for this, the project group was guided by two experts in coalition building and alternative methods for pricing rare spatial interventions. These two experts come from Populytics (Martijn de Vries) and The Positive Lab (Annus Hoorstra). Their presentations can be viewed in the appendices, and the key conclusion on this page.

collectief verhaal

Tijdens de afgelopen werksessies zijn de drie opvattingen van de ontwerpteams uitgekomen op een collectief verhaal waarin ze elkaar onderling beïnvloeden.

De 2 wereldbeelden van polyfern, bura & goudappel vormen de twee uitersten die bepalen op welke manier het gebied zich ontwikkelt: meegaand met klimaatverandering of zich er tegen verzet, en met grote economische groei of economische stabiliteit. Die twee wereldbeelden bepalen waarom mensen zich verplaatsen in 2075. Hier voor moeten nog een aantal cruciale plekken aangewezen worden waar de verschillende wereldbeelden met name naar boven komen, bijvoorbeeld rond de Vlietzone en het Prins Clausplein.

Met de antwoorden waarom mensen zich in 2075 verplaatsen volgens de twee uiterste wereldbeelden gaat bright het kwalitatieve onderzoek naar het effect van die type verplaatsingen plotten. Hiermee ontstaat ook een beeld van in welke verhoudingen de revoluties in de wereldbeelden zullen optreden. Die resultaten bepalen vervolgens ook economische randvoorwaarden omdat er heldere kaders zijn voor de ontwikkeling van elk van de revoluties. Vervolgens worden in de leefmilieus en met de mobiliteitsmeter van taller, citymaker & move mobility hier kwantitatieve data aan gekoppeld, maar sturen die ook in de resultaten van de leefmilieus en randvoorwaarden die uit de move mobility meter komen. Deze relaties zijn weergegeven in het linker schema.

The coming phase will bring together the 3 perspectives on the area into a collective narrative. The 2 worldviews of polyfern, bura & goudappel form the two extremes that show how the area can develop: adapting to climate change or resisting it, and with significant economic growth or economic stability. These two worldviews determine why people will move in 2075. To this end, a number of crucial locations still need to be identified where the differences between the effects of these worldviews particularly emerge, for example around the Vlietzone and the Prins Clausplein.

Using these differences regarding why people will travel in 2075 according to the two extreme worldviews of polyfern, bura & goudappel, bright will plot the qualitative research into the effect of these types of travel in the mobility revolutions. Subsequently, quantitative data will be linked to the types of leefmilieus and with the mobility meter by taller, citymaker & move mobility.

68

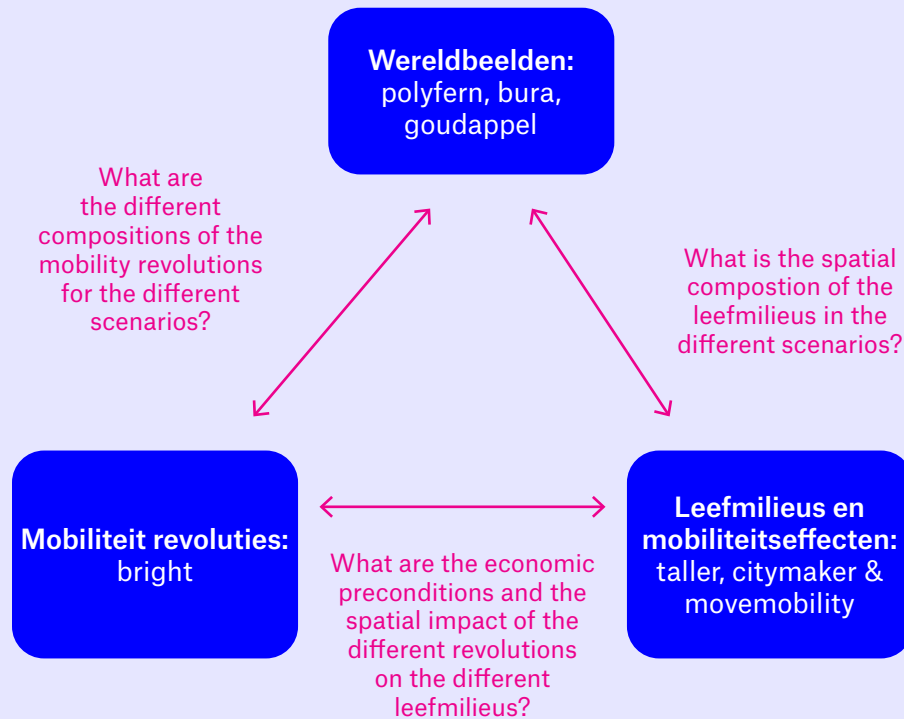


fig 24: Relaties tussen de verschillende onderzoekslijnen

69

uitwerkingen perspectieven

Naast deze relatie, waarvan de puzzel in juni gezamenlijk gelegd zal worden, werken de ontwerpteams aan uitwerking van hun perspectieven.

Dit onder andere op het gebied van 'zoom-ins', de relatie met elkaar, de stakeholders en het inpassen van de ruimtelijke uitwerkingen in de tijd. Bij het uitwerken van de ruimtelijke maatregelen in de tijd, gaat het om grote stappen. Hoe ziet het gebied er in de verschillende scenario's uit over 20 jaar, en vervolgens over 50 jaar?

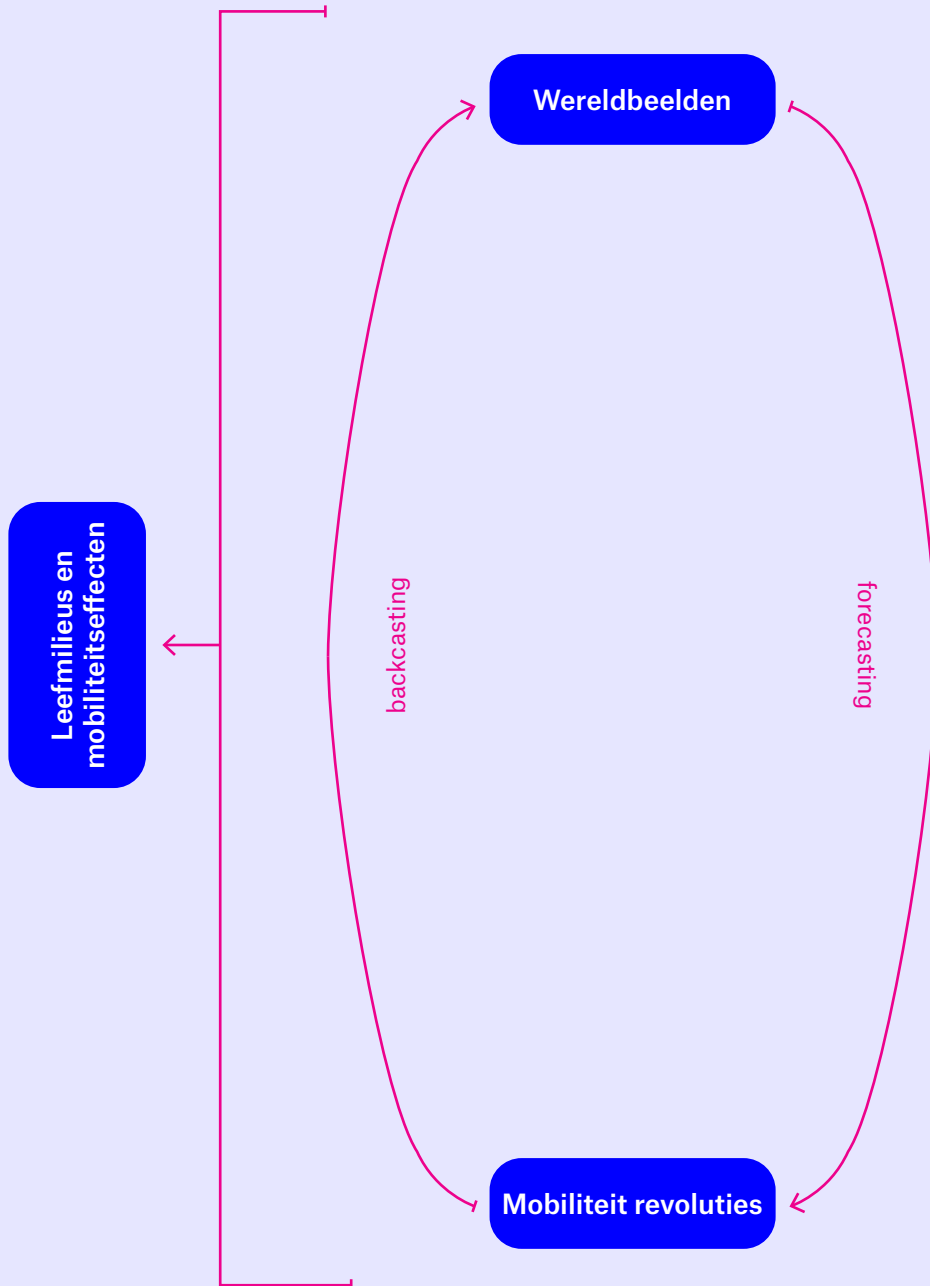


fig 25: Relaties tussen de verschillende onderzoekslijnen 2

In addition to this relation, which will be put together jointly in June, the design teams are working on elaborating on their perspectives.

This involves, among other things, 'zoom-ins', the relationship with each other and the stakeholders, and integrating the spatial elaborations into the timeline. Elaborating on the spatial measures over time involves major steps. What will the area look like in the various scenarios in 20 years, and subsequently in 50 years?

eindmanifestatie

Dit ontwerpend onderzoek rondt zichzelf af op 17 september 2026 tijdens de eindmanifestatie met een openbaar debat over de relevantie van de resultaten. De resultaten tot nu toe bieden daar voeding voor en moeten komende maanden verdiept worden samen met de stakeholders.

De eindmanifestatie is een laatste moment waarop de onderzoeksresultaten van commentaar worden voorzien om een maand later door de ontwerpteams opgeleverd te worden.



fig 26: schets aanleg Utrechtsebaan in het nieuws, 1973
[bron: geheugen van Bezuidenhout]

This design research concludes on September 17, 2026, during the final event with a public debate on the relevance of the results. The results obtained so far provide material for this and must be explored in greater depth together with the stakeholders in the coming months. The steps to be taken regarding this have been described in the preceding pages.

The final event is the last opportunity to provide feedback on the research results so that they can be delivered by the design teams a month later.

team

Vera Kuipers / Projectleider / Vereniging Deltametropool
Paul Gerretsen / Agent / Vereniging Deltametropool
Kirthan Shekar / Ontwerpend Onderzoeker / Vereniging Deltametropool
Jutta Hinterleitner / zelfstandige
Marcel Hertogh / TU Delft - Delft Deltas, Infrastructures & Mobility Initiative (DIMI)
Dico de Boer / Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Michel Duinmayer / Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Riikka Tuomisto / Gemeente Den Haag
Sjoerd Krijnen / Gemeente Den Haag
Don de Greef / Gemeente Leidschendam-Voorburg
Pim Felix / Gemeente Leidschendam-Voorburg
Richard den Blanken / Gemeente Zoetermeer

Lucas van der Velden / Provincie Zuid-Holland
Jurre Baijards / Provincie Zuid-Holland

Sven Hoogerheide / Taller Architects
Berend Hoffmann / Citymaker
Henk Tromp / Move Mobility
Jorrit Noordhuizen / Polyfern
Jorne van de Water / Polyfern
Floris van der Zee / Bura
Geert Das / Bura
Lesley de Vries / Goudappel
Gerjan Streng / Bright
Thijs van Spaandonk / Bright
Lotte de Koning / Bright
Karim Jaspers / Bright



Vera Kuipers
Vereniging Deltametropool
vera.kuipers@deltametropool.nl



Paul Gerretsen
Vereniging Deltametropool
paul.gerretsen@deltametropool.nl



Kirthan Shekar
Vereniging Deltametropool
kirthan.shekar@deltametropool.nl



Jutta Hinterleitner
zelfstandige
info@juttahinterleitner.nl



Sven Hoogerheide
Taller Architects
sven@tallerarchitects.com



Berend Hoffmann
Citymaker / Common affairs
berend.hoffmann@commonaffairs.nl



Henk Tromp
Move Mobility
htromp@movemobility.nl



Lesley de Vries
Goudappel
ldvries@goudappel.nl



Marcel Hertogh
TU Delft DIMI
M.J.C.M.Hertogh@tudelft.nl



Dico de Boer
Ministerie van IenW
dico.de.boer@minienw.nl



Michel Duinmayer
Ministerie van IenW
michel.duinmayer@minienw.nl



Sjoerd Krijnen
Gemeente Den Haag
sjoerd.krijnen@denhaag.nl



Jorrit Noordhuizen
Polyfern
jorrit@polyfern.nl



Jorne van de water
Polyfern
jorne@polyfern.nl



Floris van der zee
Bura
floris@bura.city



Geert Das
Bura
geert@bura.city



Riikka Tuomisto
Gemeente Den Haag
riikka.tuomisto@denhaag.nl



Don de Greef
Gem. Leidschendam-Voorburg
d.de.greef@leidschendam-voorborg.nl



Pim Felix
Gem. Leidschendam-Voorburg
p.felix@leidschendam-voorborg.nl



Richard den Blanken
Gemeente Zoetermeer
r.den.blanken@zoetermeer.nl



Karim Jaspers
Bright
karim@thecollective.org



Gerjan Streng
Bright
gerjan@bright.coop



Thijs van Spaandonk
Bright
thijs@bright.coop



Lotte de Koning
Bright



Lucas van der Velden
Provincie Zuid-Holland
ln.vander.velden@pzh.nl



Jurre Baijards
Provincie Zuid-Holland
j.baijards@pzh.nl

referenties



link naar projectpagina

Afslag Meerwaarde - Tekenen en Rekenen aan Brede Welvaart in Stedelijke Snelwegzones

Bleizo-West: Memo Stand van zaken project Bleizo-West - Q2 2026

Gebiedsontwikkeling A12- en spoorwegzone / DZH, VenhoevenCS

Handout SSRO Binckhorst 26feb2026 (vertrouwelijk, als bijlage toegevoegd)
HOV-corridor Zoetermeer-Rotterdam Eindrapport regionale verkenning 2021

Koningscorridor Pechakucha (vertrouwelijk, als bijlage toegevoegd)

Omgevingsvisie Den Haag
Omgevingsvisie Leidschendam-Voorburg
Omgevingsvisie Zoetermeer
Omgevingsvisie Rijswijk
Omgevingsvisie Lansingerland
Omgevingsvisie Zuidplas
Omgevingsvisie Zuid Holland

NOVEX Zuidelijke Randstad
NOVEX Groene Hart

Regionale Energie Strategie - Rotterdam Den Haag
pMIEK Zuid Holland 2.0
Schone Energie voor Den Haag - Ontwerp Stedelijk Energieplan
Transitievisie warmte Den Haag

Natuurbeheerplan Zuid Holland 2025
Landschapspark Zuidvleugel

Nieuwe Haagse Werkkaart, Bura
Méér visie en regie op de doorontwikkeling van de Binckhorst, Bura
MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg / UNed , Arcadis, Posad Maxwan
Cooldown CID - Een groen stadsbos voor het CID / Posad Maxwan

Opendata portal Zuid Holland
Opendata Geoinformatie portal Gemeente Den Haag
Opendata Gemeente Zoetermeer
Wijkatlas - Leidschendam-Voorburg

bijlagen

1. Polyfern, Bura & Goudappel ordner
2. Bright ordner
3. Taller, Citymaker & MoveMobility ordner
4. Presentatie Samen Slim en de A12
5. Presentatie Participatieve Waarde Evaluatie en de A12
6. Handout SSRO Binckhorst — [vertrouwelijk](#)
7. Koningscorridor Pechakucha — [vertrouwelijk](#)
8. Rapport DKE brede welvaartwaardering mobiliteitsbeleid uitgebreid — [vertrouwelijk](#)

vereniging
delta —
metropool

 TU Delft | Deltas, Infrastructures &
Mobility Initiative



Ateliermeester
Vereniging Deltametropool

Project Partners
TU Delft - Delft Deltas, Infrastructures & Mobility Initiative
Stichting Kennis Gebiedsontwikkeling
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Gemeente Den Haag
Gemeente Leidschendam-Voorburg
Gemeentee Zoetermeer
Provincie Zuid-Holland



Kennis- en Innovatieplatform
Stedelijk Snelwegen en Ruimtelijk Ontwikkeling
Ontwerpend ontwikkelen voor maatschappelijke en economische waardecreatie