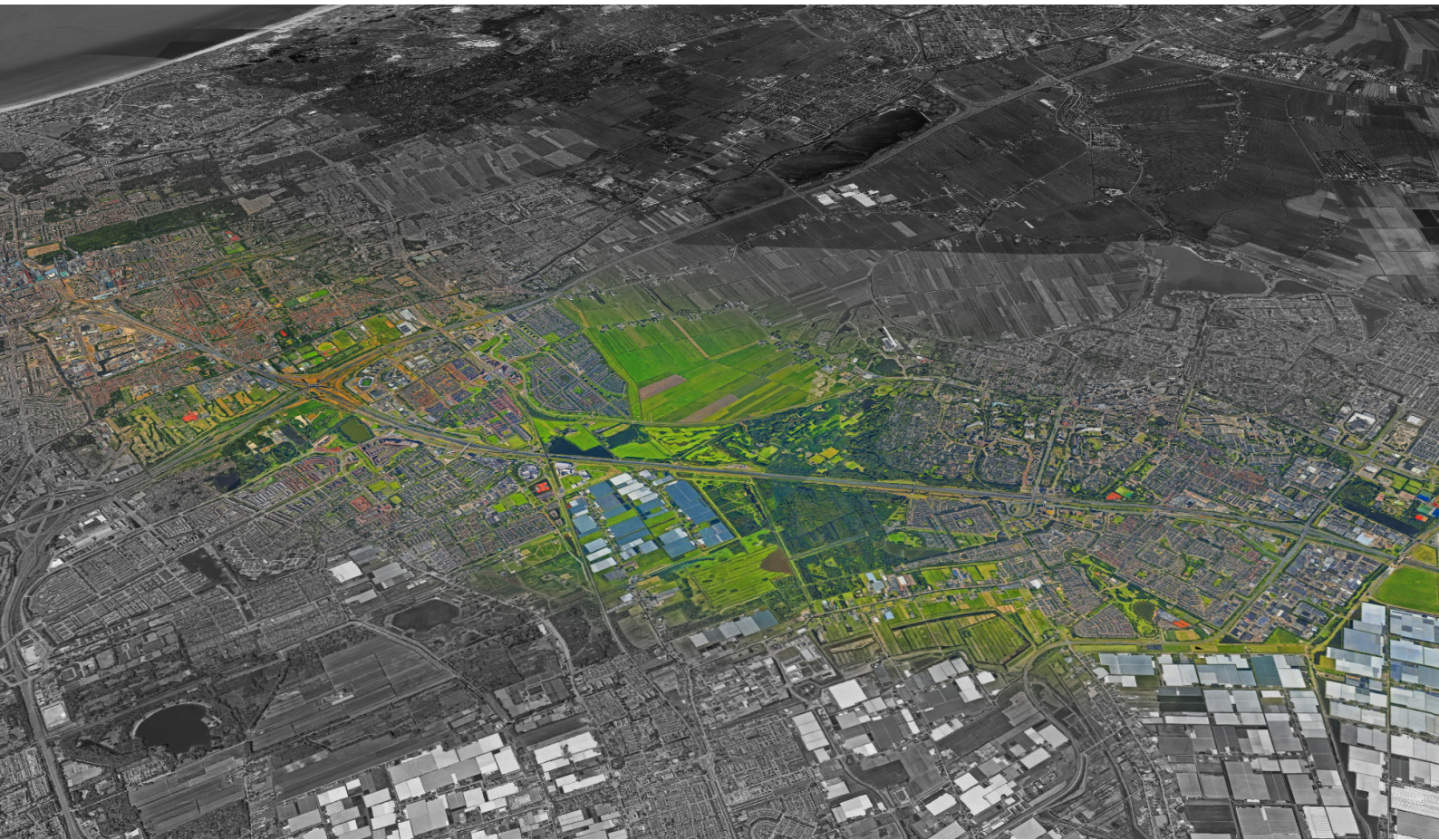


Stedelijke (Ring)wegen & Ruimtelijke ontwikkeling

Gebiedsontwikkeling A12- en spoorwegzone



Inhoud

Opgave	1
Brede welvaart en nabijheid	3
Ambitiedocument – gerichte waarde ontwikkeling	5
Huidige situatie en plannen tot 2040	6
Uitdagingen en kansen 2040-2075	9
Agglomeratiekracht	11
Uitwerkingslocatie: Zoetermeer	12
Uitwerkingslocatie: Den Haag	18
BIJLAGE: Waardenkader	23

Opgave

De A12 zone is het eerste werktraject van het Kennis- en innovatieplatform Stedelijke Snelwegen & Ruimtelijke ontwikkeling (SSRO). De initiatiefnemers van het platform (Ministerie IenW, Deltas, Infrastructure and Mobility Initiative (DIMI) TU Delft, Leerstoel Gebiedsontwikkeling TU Delft en Vereniging Deltametropool) hebben een aanpak ontwikkeld voor locaties nabij drukke (snel)wegen binnen een sterk verdichte stedelijke omgeving. De A12- en spoorwegzone in de MRDH (Malieveld tot Rotte of kust tot Gouda) verbindt en doorsnijdt een groot gebied met verschillende locaties. In deze studie worden voor de periode 2040-2075 het ontwikkelingspotentieel van het gebied en de condities hiervoor in kaart, beeld, en cijfers gebracht en worden concrete aanknopingspunten en randvoorwaarden aangereikt voor verdere ontwikkeling.

In het gebied strijden veel opgaven om de schaarse ruimte: de woningbouwopgave, de bedrijfsterreinenopgave, de mobiliteitsopgave, de klimaatopgave, de energietransitieopgave, de watermanagementopgave, de sociaal maatschappelijke en de sociaal economische opgave. Dat ruimtegebrek wordt mogelijk nog nijpender na 2040. Deze opgaven spelen in tijden van grote transitie, zoals de energietransitie, de mobiliteitstransitie, de digitale transitie en de transitie richting circulaire economie. Het streven naar economische welvaart maakt intussen plaats voor het streven naar brede welvaart. Veel transitie zijn vastgelegd in wettelijke kaders en Europese richtlijnen, zoals het Klimaat en Energie Akkoord, de Kader Richtlijn Water, de Green Deal en No Net Landtake. Deze kaders en richtlijnen werken bijvoorbeeld door in reductieopgaven voor CO₂, NO_x, en fijnstof, maatregelen voor het tegengaan van hittestress en het voorzien in waterberging en afvoer, maar ook in bijvoorbeeld opgaven voor natuurherstel. Bij elkaar hebben ze een grote invloed op gebiedsontwikkeling en gebiedsreconstructie, stedelijke transformatie en verdichting, het tegengaan van versnippering en barrièrewerking, waardeontwikkeling, waardebehoud en beperking van schaderisico's.

Voor de private en particuliere investeringen hebben de transitieopgaven in potentie grote impact op de ontwikkelwaarde en vastgoedwaarde en de noodzaak om schaderisico's te beperken. Door opgaven te combineren en zo werk met werk te maken, kunnen opbrengsten geoptimaliseerd en risico's beperkt worden. Bij grote infrastructurele opgaven van netwerkbeheerders kan de-risking plaatsvinden door fasering. Tenslotte zijn er ook belangrijke fondsen die bij kunnen dragen aan de noodzakelijke investeringen, zoals het Klimaat- en Energiefonds, het Stikstoffonds en het Mobiliteitsfonds.

Ontwerpend onderzoek op basis van waardenbenadering

Door middel van ontwerpend onderzoek verkennen we de toekomst en ballen dit samen tot een overzichtelijk palet van relevante ontwikkelrichtingen. Zo ontstaat een beeld van wat "we zouden kunnen willen". Voor dit ontwerpend onderzoek hebben we drie ontwikkelrichtingen geschetst waarvan we er voor twee deelgebieden elk een hebben uitgewerkt.

Over deze ontwikkelrichtingen en de twee deeltuitwerkingen kan je het met elkaar praten, het maatschappelijk debat voeden en het bestuurlijke gesprek voeren. Daarbij kunnen die toekomstbeelden best een beetje prikkelen en schuren. Dat hoort erbij, want de verschillende belangen liggen niet automatisch op een lijn.

Het gaat er ook helemaal niet om, om zo snel mogelijk een van de toekomstbeelden te kiezen als leidraad voor de komende generaties. Helemaal omdat we maar liefst 50 jaar vooruit kijken.

We hebben nog even de tijd om dat gesprek te voeren over wat nu precies de opgaven zijn en in hoeverre die wel of niet met elkaar te combineren zijn.

Samen met de gemeenten Den Haag, Leidschendam- Voorburg en Zoetermeer is in een werktraject van zes maanden onderzocht hoe hier op het snijvlak van infrastructuur en omliggend stedelijk weefsel waarde gecreëerd kan worden: zowel economische als maatschappelijke waarde. Brede welvaart en leefbaarheidseffecten waren daarbij belangrijke noties verbonden met een gezonde, inclusieve, duurzame en toekomstbestendige leefomgeving.

In de eerste fase van dit werktraject zijn de uitgangspunten voor het ontwerpend onderzoek vastgelegd in het 'Ambitiedocument Gebiedsontwikkeling A12- en spoorwegzone'. Deze is als bijlage toegevoegd. De overkoepelende ambitie voor het ontwerpend onderzoek is daarin als volgt geformuleerd:

“Een A12- en spoorwegzone die bijdraagt aan een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving die economisch, ecologisch en sociaal-cultureel dynamisch en veerkrachtig is.”

In het ambitiedocument zijn verschillende waarden benoemd onder de noemers 'economische waarden', 'ecologische waarden' en 'sociaal-culturele waarden'. Ze laten zich goed samenvatten onder de noemer van brede welvaart.

Economische waarden

1 (toenemende) druk op autoverkeer	2 De A12 is een barrière voor lokaal verkeer	3 'Missing links' voor lokaal verkeer	4 Onbereikbaarheid als instrument modal shift	5 Ontvlechtingsopgave	6 Slechte belevingswaarde rond station
7 Kansen voor regionale voorzieningen	8 Verkeersstroom van de stad spreiden	9 Spoorverdubbeling Koningsdijk	10 Verbetering samenhang omgeving knooppunt	11 Bereikbaarheid van onderwijscluster	12 Samenhang tussen stedelijke gebieden
13 Samenhang Mandelabrug en verdichting	14 Achterland als deel (mobiliteits) puzzel	15 Verdichten winkelen en stations	16 Verdichten bedrijventerreinen	17 Samenhang Lansingerland	18 Functiemenging
19 Verbinding campus Siemsterrein + omgeving	20 OV verbinding naar Rotterdam (ZoRo lijn)	I Zonne-energie op geluidsschermen*	II Zonne-energie op land*	III Gebiedsontwikkelingen Blijzand-West*	IV Verdoezing zorgt voor slechte RK*

Ecologische waarden

21 Ecologische verbinding over A4 en langs A12	22 Ruimte voor waterberging	23 Ecologische verbinding over de A12	24 Verbondenheid van de groenblauwe slinger	25 Waterbergend vermogen kan beter	26 Waterkwaliteit
27 Groenstructuur van de stad	28 Ecologische barrière	29 Luchtvervuiling, geluid, trillingen	30 Ruimte voor waterberging		

Sociale en culturele waarden

31 Sociale problematiek, wel cohesie	32 Gemengde buurt, veel aanbod	33 Publieke ruimte werkt hier goed	34 Kwalitatieve publieke ruimte nog te maken	35 Hoe is verbinding voor de Mall in te passen	36 Stedelijke 'achterkanten' verbeteren
37 Verkeersonveiligheid op fietspaden	38 Voorstedelijke kwaliteit en cohesie	39 Extra oversteken Vliet nodig	40 Goede voorzieningen, maar slecht verbonden	41 'Weeskindje' ligt los van rest van Voorburg	42 Coherente woonbuurt
43 Wat is de relatie tot de stad zonder A12?	44 Knooppunt spoor-A12 heeft mogelijkheden	45 Veel groen in de omgeving	46 Verbinden buitengebieden met de stad	47 Bereikbaarheid in en rond stations	48 Bereikbaarheid en kwaliteit voetgangers
49 Stad ten zuiden van A12 beter bereikbaar	50 Verbinden van groen in de stad	51 Plekken voor ontmoeting	52 Mooie nieuwe brug met kwaliteit	53 sociaal-culturele voorzieningen Palenstein	54 Frequentie van de trein is te laag
55 Investeren in fietsnetwerk	56 Missende sociale veiligheid en gezondheid	57 Voorzieningen Meerzicht, Oostelheem	58 Slechte verbindingen naar de Rotte		

Brede welvaart

Hoe dragen onze plannen bij aan: sociale inclusie en cohesie, aan economische veerkracht en innovatie, aan klimaatbestendigheid en ecologische corridors? Om er maar eens een aantal uit te lichten. Wij herkennen deze waarden en de opgaven die daaruit voortvloeien. Ze komen sterk overeen met de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties.

Wat ons opvalt is dat al deze waarden (en daaruit voortvloeiende opgaven) niet los van elkaar gezien kunnen worden, maar elkaar sterk beïnvloeden. En dat er een zekere hiërarchie in zit: pas als we de 'biosphere' (klimaat en natuur) in een gezonde balans hebben, kunnen we werken aan een sociale maatschappij en van daaruit aan een florerende economie. En niet andersom.

In onze ogen struikelen we als land al geruime tijd van de ene naar de andere crisis, zonder ook maar een van de opgaven structureel op te lossen. We onderscheiden vijf systemen die momenteel allemaal uit balans zijn en/of waarvan kringlopen niet zijn gesloten.



Klimaat

Water, lucht, bodem

Het klimaat in balans: tegengaan (verdere) klimaatverandering, gebalanceerde waterkringloop, gezondere lucht, water en bodem. Voorkomen van overlast door extreem weer en meer ruimte voor natuurlijke oplossingen met een meervoudige betekenis. Zoals een singel niet alleen langer water weet vast te houden, maar ook een mooie woonplek en wandelroute oplevert.



Natuur

Flora, fauna, voedsel

Veerkrachtige ecosystemen en herstel van biodiversiteit voor een gezondere leefomgeving voor mens, plant en dier. Een leefomgeving die bovendien klimaatadaptief is. Dus liever een schaduwrijke boom voor de deur dan een airco binnen.



Mensen

Sociaal, economie, demografie

Sociale en economische (eco-)systemen die kansengelijkheid, sociale cohesie en diversiteit bevorderen, en voortdurende economische verduurzaming en vernieuwing stimuleren. Door mensen in staat te stellen hun dagelijks leven dichtbij huis te organiseren, in plaats van steeds verder van huis te gaan werken. Dat is zeker voor kwetsbare groepen, die veelal een kleinere actieradius hebben, cruciaal. In economisch opzicht gaat het om ontmoetingskansen tussen 'denkers' en 'doeners' te vergroten.



Grondstoffen

Bouwmaterialen, apparaten, spullen

De grondstoffenkringloop sluiten door het gebruik te vermijden van maagdelijke materialen en landschappen. Het zo lang mogelijk vitaal houden en blijven gebruiken van gebieden, gebouwen en materialen. Door in ze te investeren en goed onderhoud te plegen. En door de inzet van hernieuwbare en herbruikbare grondstoffen en materialen.



Techniek

Energie, mobiliteit, installaties

Verminderen van de afhankelijkheid van technische systemen, waaronder mobiliteit, energie en alles 'met een stekker'. Want deze apparaten zijn meestal slechts een oplossing voor een ééndimensionaal probleem. Hebben we echt een bladblazer nodig?

Nabijheid

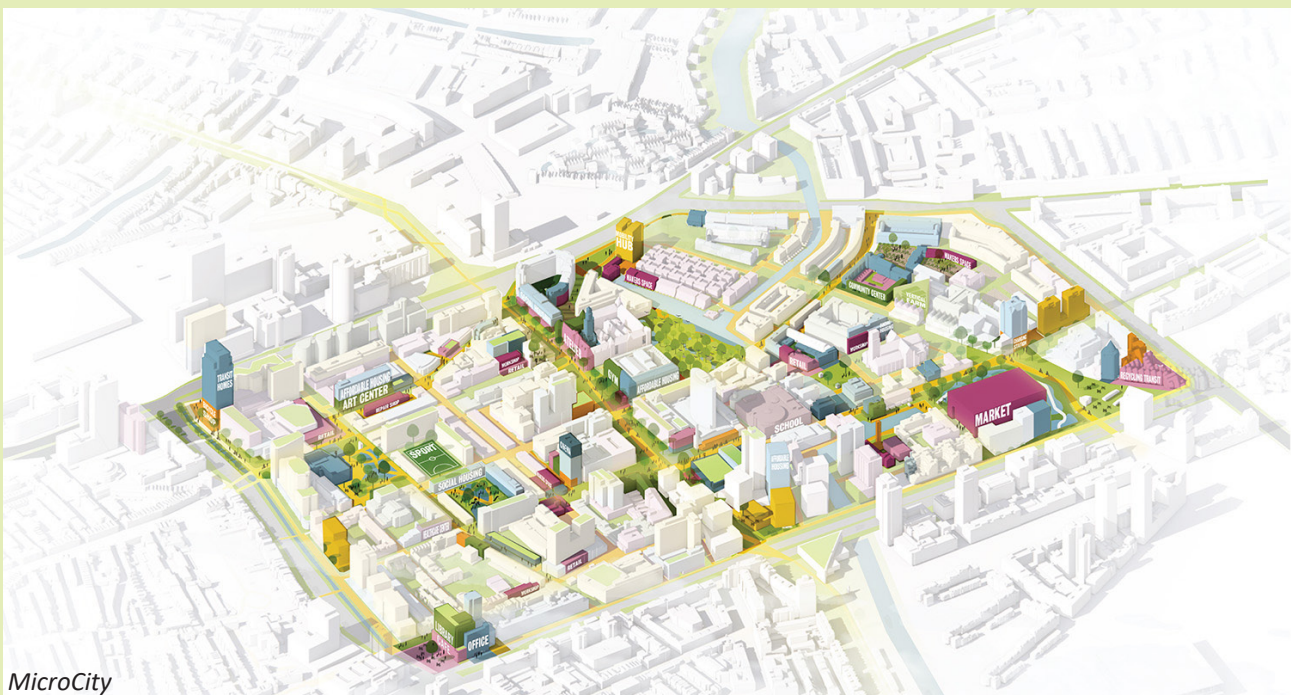
Er is een heel praktisch middel om deze vijf systemen meer in balans te brengen en aan al onze maatschappelijke opgaven tegelijk te werken en dat is 'Nabijheid': oftewel werken aan de 15-minuten-stad. Kort door de bocht houdt dat in dat we veel meer mensen in staat stellen om hun dagelijks leven dichtbij huis te organiseren. Niet omdat het moet, maar omdat het kan. Dit sluit buitengewoon goed aan op de meegegeven waarden vanuit de bestuurders en de filosofie van brede welvaart. Daarom werken zowel De Zwarte Hond als Venhoeven CS aan deze Nabijheid, de 15-minuten-stad of de MicroCity. Drie begrippen die toch vooral synoniem van elkaar zijn.

Dit gaat natuurlijk over minder energiegebruik en het verkleinen van onze klimaatvoetafdruk. Maar belangrijker dan dat het is ook goed voor kansengelijkheid en sociale mobiliteit.

Tegelijkertijd is het voor veel praktisch geschoolden lastig om passend werk te vinden en te klimmen op de sociale ladder. Al was het maar omdat werk de stad wordt uitgedrukt. Maar ook door schaalvergroting van onderwijs en ander (maatschappelijke) voorzieningen komen deze voor de meeste mensen verder van huis te liggen. Daar hebben vooral kwetsbare groepen last van, omdat in het algemeen, hun actieradius kleiner is.

Dat is niet alleen schrijnend voor deze groep zelf, maar ook voor de maatschappij als geheel. Veel bedrijven staan te springen om (meer) mensen maar kunnen ze niet vinden. Zelfs de belastingbetaler betaalt er de prijs voor; letterlijk.

Ook bij gezondheidsverschillen blijkt de (directe) leefomgeving een belangrijkere rol te spelen dan eerder gedacht. Vanwege enerzijds de toegang tot opleiding, werk en inkomen en anderzijds een gezonde leefomgeving met schone lucht, weinig (geluids-)overlast, voldoende groen die het koel en droog houdt en uitnodigt tot voldoende bewegen. Infrastructuur speelt daarin vaak een dubbele rol. In de lengterichting legt het vaak bovenregionale verbindingen, maar lokaal leidt het in de dwarsdoorsnede tot barrièrevorming, geluidsoverlast en luchtvervuiling. Helaas profiteren de haves bovengemiddeld van de bovenregionale verbindingen en worden de have-nots bovengemiddeld belemmerd door de lokale hinder. Deze segregerende factor van infrastructuur is al een opgave op zich. Maar er spelen meer opgaven die we hieraan willen en kunnen koppelen.



Ambitiedocument – gerichte waarde ontwikkeling

Vanuit een waarden-workshop kregen we van de bestuurders van de betrokken gemeenten drie waardensets mee: economische waarden, ecologische waarden en sociaal-culturele waarden. Deze waarden namen we als uitgangspunt en keken 50 jaar vooruit naar 2075. De meeste van ons zijn dan al overleden. Maar toch is het zinvol en leuk hierover na te denken. Niet om deze plannen morgen uit te voeren, maar om te beseffen dat we best veel invloed hebben en zaken structureel kunnen veranderen en beïnvloeden. Dit ontwerpend onderzoek prikkelt de gedachten, voedt de discussie en opent deuren naar nieuwe mogelijkheden. Vanuit de meegegeven waarden kijken we ook anders naar wat hedendaagse problemen zijn. Niet lang geleden vonden we files op de A4 problematisch en werden er plannen voor verbreding gemaakt. Maar door de aangereikte bestuurlijk bril van brede welvaart bekeken is het problematischer dat een kind van acht niet zelfstandig naar school kan lopen of fietsen.

We werken daarom aan een gezondere leefomgeving met minder geluid en een verbeterde luchtkwaliteit. Met meer actieve beweging, zoals lopen en fietsen. Meer kansengelijkheid en zelfredzaamheid, ook voor kwetsbare groepen, inclusief kinderen. Dat kunnen we bereiken dankzij verdichting in een goede functiemix. Want uit promotieonderzoek van Roland Kager van Studio Bereikbaar blijkt dat meer verdichting en functiemenging van onze steden leidt tot meer nabijheid. Dat wil zeggen: meer keuze om de hoek. Verdichting zorgt er voor dat er voldoende scholen, supermarkten, sportclubs, stageplekken en stations op loop- en fietsafstand vanuit huis te vinden zijn. Dat leidt er toe dat mensen hun mobiliteitsgedrag geleidelijk aanpassen.



Dit cruciale inzicht benutten we voor onze strategie. Dankzij locatiespecifieke verdichtingsstrategieën met een gebalanceerde mix van wonen, werken, voorzieningen en vergroening, worden de condities voor een ander mobiliteitsgedrag geschapen. Hierdoor wordt een systeemverandering in de mobiliteit van de Zuidvleugel in gang gezet. Dit leidt tot een trendbreuk en uiteindelijk een daling van het autobezit en het aantal afgelegde kilometers per dag. Het is niet zo dat we hier nog mee moeten beginnen. Deze trend is al zo'n twee decennia aan een geleidelijke opmars bezig vanuit het hart van de grote steden naar buiten toe. Hiermee wordt het al decennia uitdijende Daily Urban System geleidelijk een halt toe geroepen, en kan dit zelfs wat compacter worden.

Met deze ontwikkelingen ontstaat een meer polycentrische verstedelijking, van metropolitane, stedelijke en zelfs dorpse centra in dit deltalandschap. Dankzij deze structurele verandering kan het aandeel lokaal verkeer op de A12 sterk worden teruggedrongen; doordat er aantrekkelijkere

alternatieven zijn: thuiswerken, fietsen, OV, andere autoroutes en andere reismomenten dan middenin de spits. Uiteraard vergt dit ook investeringen in deze alternatieve vervoerswijzen om deze aantrekkelijk genoeg te maken: hoofdfrequentier OV, fijnmazigere en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes, een goed ICT-netwerk voor meer thuiswerken en aantrekkelijke leefomgevingen om hele dagen in door te brengen.

Dit pakket samen verleid meer mensen en stelt ze in staat hun dagelijks leven dichtbij huis te organiseren. Doordat barrières worden geslecht en groenblauwe netwerken aan elkaar worden geregen. Omdat er een fijnmazig netwerk voor fietsers, voetgangers en ecologie ontstaat. Voor allerlei zaken is en blijft de auto een noodzakelijk vervoermiddel. Maar er is geen doorgaand verkeer meer dwars door de stad. De auto is ook niet langer de dominante vervoerswijze en eigen autobezit is niet meer normaal. Dit betekent minder stilstaande auto's, meer deelauto's, deelbusjes, meer hubs, meer ruimte openbare ruimte voor verblijf, groen, water, ecologie, spel en sport. Door op deze wijze te werken aan nabijheid creëren we de condities om aan de drie meegegeven waarden concrete invulling te geven.

Vooruitblikken door terug te kijken

Voor het ontwerpend onderzoek kijken we 50 jaar vooruit, naar 2075. Om daarin te oefenen beginnen we door 50 jaar terug te kijken, naar 1975. Zodat we ons beter realiseren wat er allemaal in 50 jaar veranderen kan.

In 1975 is de Utrechtse Baan nog niet geopend. Zoetermeer heeft slechts 41 duizend inwoners. Er is nog geen Stadslijn (1977). Je mag parkeren op het Binnenhof. In de auto zijn sinds 1 juni gordels voorin verplicht (achterin duurt dat nog 17 jaar). Op je werk heb je pen en papier. Nog geen scherm te bekennen. De telefoon zit aan een touwtje. Je mag wel overal roken, maar als je zwanger bent is de kans groot dat je je baan kwijt raakt. Fietsen doet trouwens vrijwel niemand; veels te gevaarlijk. Per jaar komen 3 duizend mensen om in het verkeer, onder wie veel kinderen. Sinds een paar jaar vraagt Pressiegroep Stop de Kindermoord daar aandacht voor. Het is het begin van een wederopstanding van de fiets.

Binnensteden worden autoluw gemaakt en Nederlanders omarmen de fiets weer, nadat de auto die in de naoorlogse periode had verdreven. Pas in 1978 wordt het eerste rode fietspad als 'demonstratie route' aangelegd, dwars door Den Haag van Nieuw-Waldeck, via het centrum naar Mariahoeve.

Huidige situatie en plannen tot 2040

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is afgesproken om tot 2040 circa 170.000 woningen te bouwen in 8 gemeenten langs de 'Oude Lijn' (de spoorlijn Leiden-Dordrecht) waarvan 70.000 in Haaglanden en 100.000 woningen op goed bereikbare, binnenstedelijke plekken binnen de acht gemeenten. Dit is goed voor tweederde van de totale woningbouwopgave van 250.000 woningen in Zuid-Holland. Het worden kwalitatief hoogwaardige locaties met een mix aan wonen en werken, duurzaam en klimaatadaptief.

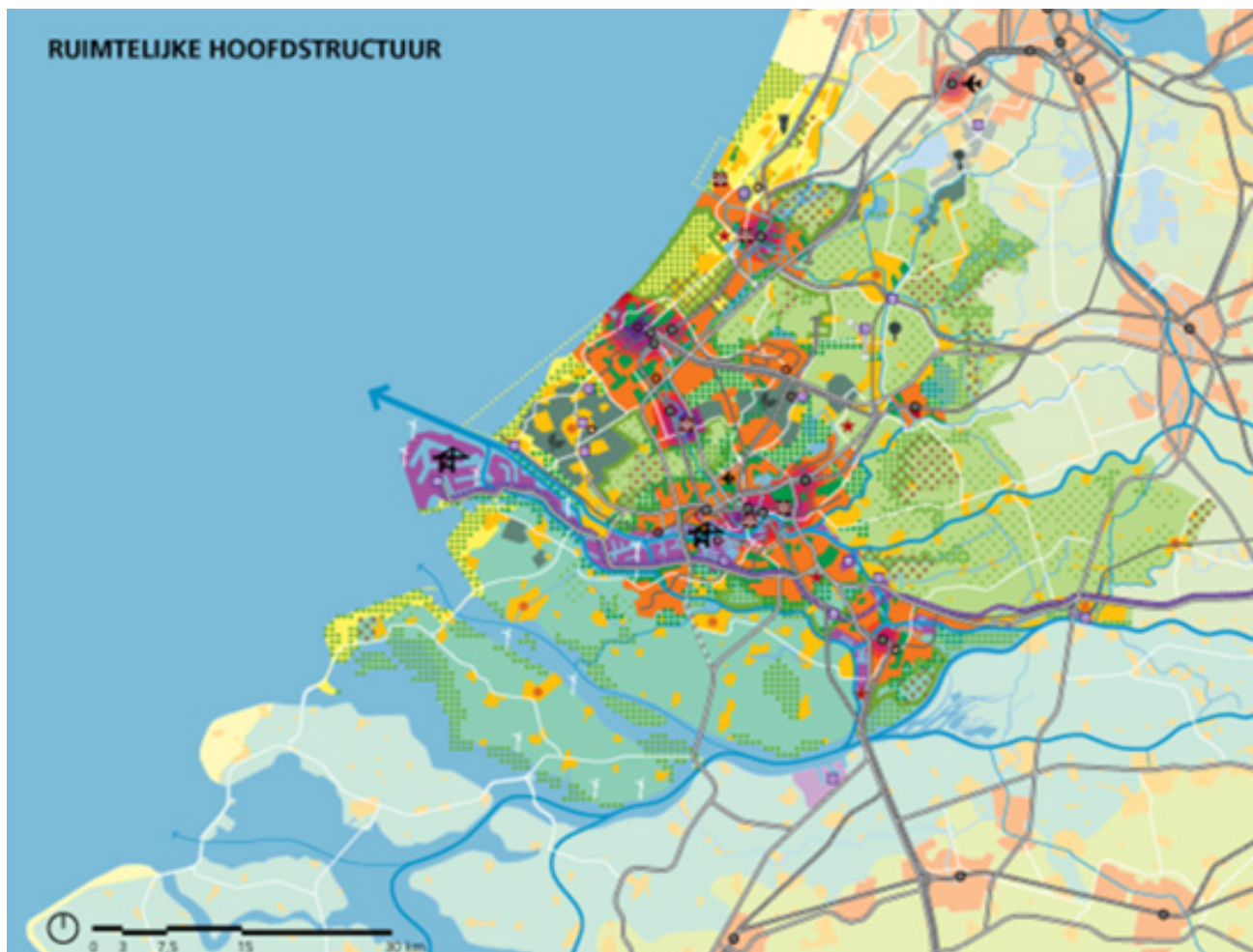
Voor de periode na 2030 is nog niet geheel duidelijk waar de verstedelijking plaatsvindt. In samenwerking met partners in de regio en met het Rijk zijn er al afspraken gemaakt. Deze zijn vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord met de Verstedelijkingsalliantie, de Woondeal Zuidelijke Randstad en het Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). De Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland 2021 -2040 uit 2021 bouwt voort op deze afspraken.

In de NOVI staat het versterken van de omgevingskwaliteit centraal. Dat wil zeggen dat alle plannen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu, klimaat en duurzaamheid gemaakt moeten worden. De NOVI hanteert daarbij de volgende afwegingsprincipes die ook doorvertaald zijn in de uitgangspunten van de Verstedelijkingsstrategie:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies,
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal, en
- Afwentelen wordt voorkomen.

De Verstedelijkingsstrategie vertaalt dit in de volgende uitgangspunten:

- Versterken van de structuur van Zuid-Holland
- Bij voorkeur bouwen binnen bestaand stads- en dorpsgebied
- Bouw georiënteerd op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), versterk de langzaam vervoersrelaties
- Nieuwe woningbouwplannen bestaan in principe voor 50% uit betaalbare woningen
- Verschillende ruimtevragers binnen de verstedelijking worden integraal gezien
- Benut het netwerk van stedelijke centra en knooppunten
- Bouw toekomstbestendig, houd rekening met bodemdaling en klimaatadaptatie, vitale dorpen en verstedelijking, functiemenging, economische toplocaties, gezonde verstedelijking, energietransitie, circulair en natuurinclusief bouwen
- Realiseer in samenhang met het stedelijk netwerk robuuste en klimaatadaptieve recreatie- en natuurgebieden.



MoVe

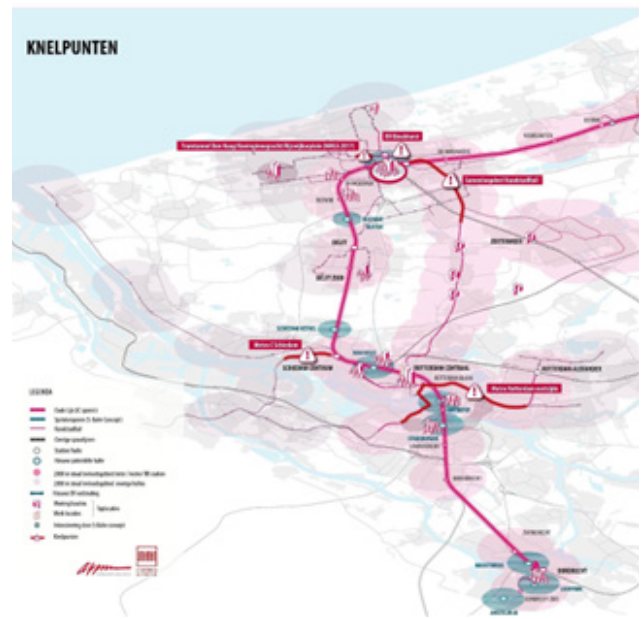
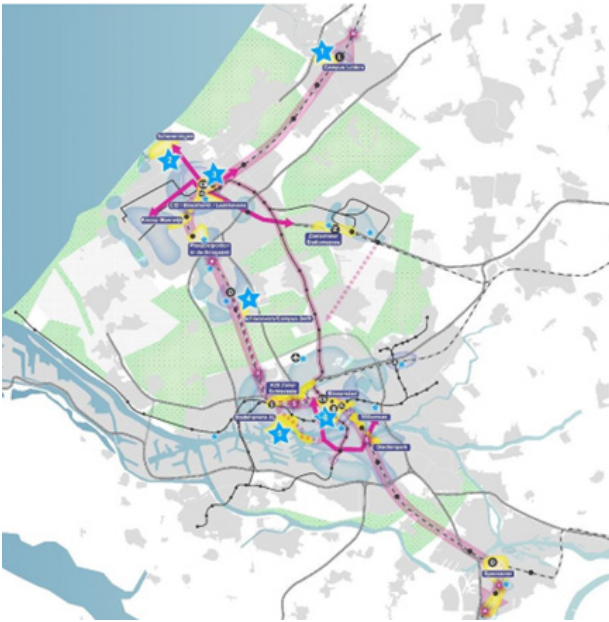
De opgaven waar de Zuidelijke Randstad de komende jaren voor staat zijn groot: een betere verkeersdoorstroming, de regionale woningbouwopgave van 250.000 woningen, verbeteren van de agglomeratiekracht en het verduurzamen en verbeteren van de mobiliteit. De klimaatopgave vraagt ook om snelle acties net als de realisatie van de leefbare stad en regio van morgen. Eén van de hoofdconclusies van MoVe is dat stedelijke verdichting langs hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) - de Oude Lijn en RandstadRail in het bijzonder - het meest bijdraagt aan het versterken van de agglomeratiekracht in de Zuidelijke Randstad. Hiermee wordt ruimte bespaard en nabijheid versterkt. Zonder ingrepen in het OV-systeem komt de versterking van de bereikbaarheid van de toplocaties en daarmee de agglomeratiekracht de komende decennia verder onder druk te staan. Het is daarom essentieel om een lange termijn strategie te ontwikkelen voor de Schaa sprong OV. Hiervoor is een adaptieve ontwikkelstrategie gemaakt met als doel:

- Bijdragen aan het versterken van de agglomeratiekracht en oplossen van knelpunten in de regio Rotterdam – Den Haag door een integrale benadering van en samenhangende besluit en over verstedelijking én bereikbaarheid;
- Door toekomstbestendig verbeteren van duurzame mobiliteit (OV en fiets/lopen) in en van de regio Leiden- Rotterdam – Den Haag –Dordrecht vergroten van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (gezondheid en optimaal gebruik van de schaarse openbare ruimte in de steden).
- Door adaptief te programmeren en relevante ontwikkelingen te monitoren zorgen dat bestuurders het juiste besluit op het juiste moment kunnen nemen en er passende investeringen worden gedaan. In Contouren Toekomstbeeld OV 2040 (februari 2019) is vastgelegd dat het versterken van het stedelijk/regionaal OV in relatie tot de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen in de werkplaats Metropolaan OV en verstedelijking verder dient te worden uitgewerkt, waarbij een S-Bahn concept de eerste te onderzoeken ontwikkelrichting is op de Oude Lijn. Deze adaptieve ontwikkelstrategie, waarvan de hoofdlijn tevens is besproken in het Strategisch BO MIRT van 23 mei 2019, geeft daar invulling aan.

Uitgangspunten

- Alle voorgenomen OV en fiets maatregelen (zoals opgenomen in bijvoorbeeld het fietsplan PZH, Visie Ruimte en Mobiliteit, Uitvoeringsagenda MRDH, programma hoogfrequent spoor (PHS)) tot 2025 zijn uitgevoerd. Woningen tot 2040 in de provincie Zuid-Holland - minimaal 170.000 woningen binnen de 8 gemeente van de Verstedelijkingsalliantie te realiseren, waarvan minimaal 70.000 woningen in 13 gemengde woon-werkgebieden rond HOVknoppunten.
- De OV-bereikbaarheid wordt in samenhang met bovengenoemde stedelijke verdichting en bijpassende ruimtelijke inrichting – en in het bijzonder parkeerbeleid – gemonitord, stapsgewijs ontwikkeld en ter besluitvorming aan bestuurders voorgelegd: frequenter, betrouwbaarder, meer kwaliteit, met goede transfer/knoppunten met fietsvoorzieningen.
- De afspraken uit de adaptieve ontwikkelstrategie vormensuiker de basis voor het op te stellen integrale Verstedelijkingsakkoord (dat voorgelegd wordt in het BO MIRT nov 2019).

De scope van de adaptieve ontwikkelstrategie bestaat uit de OV Oude Lijn: de spoorlijn van Leiden tot en met Dordrecht, en de Randstadrail (Lijn 3/4 en metro), gekoppeld aan de verstedelijkingslocaties van de gemeenten in het invloedsgebied van deze lijnen (zie figuur hieronder). Onder verstedelijking wordt verstaan woningen en arbeidsplaatsen. In de kaarten in dit document zijn de woningen en arbeidsplaatsen weergegeven die aan specifieke locaties zijn toe te wijzen. Echter de adaptieve ontwikkelstrategie gaat over alle woningen en arbeidsplaatsen die binnen de scope worden toegevoegd.



*Adaptieve Ontwikkelstrategie 02-09-2019 - MoVe
Ontwikkeling Zuidelijke Randstad, knelpunten tot 2040*

Uitdagingen en kansen MRDH, Den Haag, Voorburg, Zoetermeer 2040-2075

Over de uitdagingen voor de MRDH en met name Den Haag, Voorburg en Zoetermeer in de periode 2040-2075 is nog weinig in beleidsdocumenten vastgesteld. Daarom is voor dit ontwerp onderzoek uitgegaan van het eerder genoemde 'Ambitiedocument Gebiedsontwikkeling A12- en spoorwegzone' met daarin een overzicht van hotspots, waardenkader en ambities. Uit dit overzicht blijkt dat er na 2040 nog veel knelpunten en ambities overblijven, al dan niet in combinatie met voortgaande bevolkingsgroei. Belangrijke speerpunten zijn het verbeteren van de brede welvaart en het versterken van de agglomeratiekracht in de MRDH en aangrenzende gemeenten. Hiermee kunnen de verschillende kernen zich tot één sterke agglomeratie ontwikkelen met meer mogelijkheden op het gebied van opleidingen, werkgelegenheid, leefbaarheid, natuur, recreatie en voorzieningen. Hiermee kunnen veel van de ambities uit het waardenkader gerealiseerd worden.

Hotspots Waardenkader

Voorburg

Voorburg ligt van oorsprong los van van Den Haag, en dankzij de A12 en het spoor scheidt het zich nog steeds af van de grote stad. Bewoners waarderen de luwte die dat biedt, maar aan deze 'voorkant' is de kwaliteit van de openbare ruimte niet overal goed, en niet gezond. Daarnaast verschillen de wijken qua bewonerssamenstelling en woningaanbod.

Binckhorst

Er zijn grote plannen voor de Binckhorst - van bedrijventerrein naar een levendige stadswijk met hoge dichtheid. Maar betekenen al die woningen ook net zoveel verkeer? En wat voor soort verkeer? Een toplocatie als deze vraagt om een goede inbedding in de stad en herstructurering van de lokale verbindingen: de verbindingen over de A12 missen dan.

Vlietzone

De A12 ligt daar haaks op de landschapsstructuur parallel langs de kust. Een belangrijke groenblauwe ader als de Vliet is bovendien ook nog eens de achtertuin van Den Haag en kent veel cultuurhistorie (Huygens' Hofwijck), maar er is ook veel verrommeling in de buurt en druk vanuit de stad. Bedrijvigheid in de buurt heeft ook perspectief nodig.

Prins Clausplein

Het Prins Clausplein is van groot belang voor het snelwegennet, maar ook een grootschalige barrière alle richtingen uit. Den Haag heeft in de verre toekomst dit gebied aangewezen als verdichtingslocatie voor de stad, maar het is nu al lastig om groenblauwe verbindingen hier te bewerkstelligen. Wat is hier het toekomstperspectief?

Stationsgebied Zoetermeer

De A12 en het spoor vormen een harde scheiding in de stad. Dat maakt van het station een cruciale plek om de twee te verbinden, maar er is momenteel weinig kwaliteit in deze letterlijke overbrugging. De verbindingen over de A12 en het spoor en de verbindingen met de andere wijken en het centrum hebben een kwaliteitsslag nodig.

A12 in het landschap

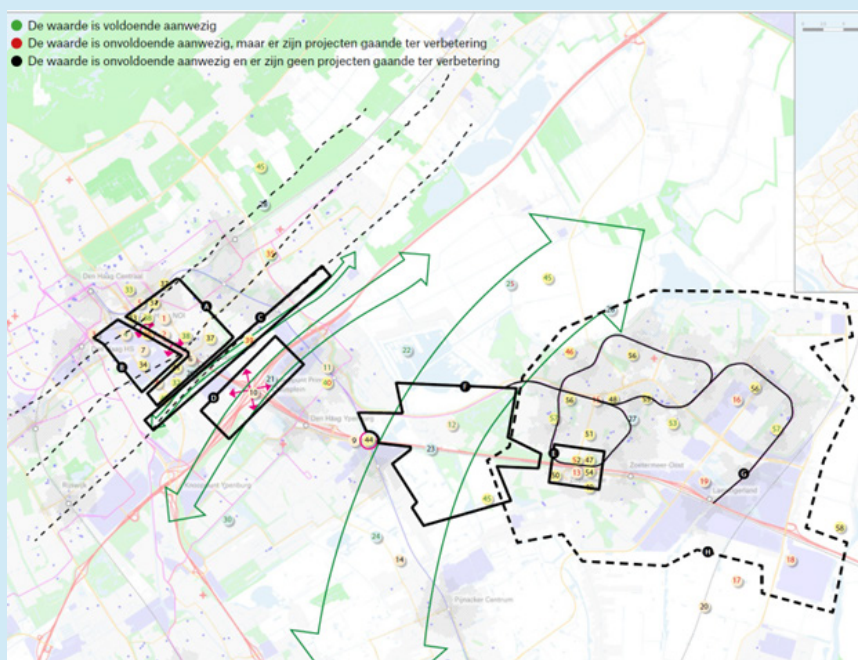
Er is maar een klein deel tussen Den Haag en Zoetermeer waar de A12 niet in het bebouwd gebied ligt. Waar de A12 het landschap doorkruist liggen belangrijke uitloopgebieden voor Zoetermeer, een belangrijke ecologische verbinding. Mocht de A12 worden beschouwd als ontwikkelas, dan is de openheid van het landschap in dit deel een belangrijke factor om te overwegen.

Randstadrail Zoetermeer

Het lightrailnetwerk van Zoetermeer is op enkele plekken ingehaald door verdere verstedelijking en de autocultuur in de stad. Enkele haltes dreigen zelfs opgeschort te worden. Het OV systeem van de stad is aan herziening toe, evenals verbindingen naar bijvoorbeeld Rotterdam.

Zoetermeer en omgeving

Zoetermeer, ooit ontwikkeld als groeikern, krijgt meer verstedelijkingsdruk. Daarmee is in de wijken een kwaliteitsslag nodig in openbare ruimte, stedelijk groen en mobiliteit. Het gaat daarmee over het uitbouwen van een functioneel en gemengd stadscentrum, maar ook om verbindingen naar het buitengebied zoals de Rotte.

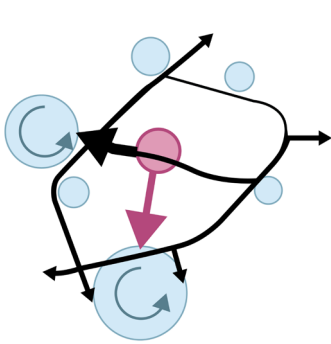


Agglomeratiekracht en brede welvaart in de regio versterken met betere netwerken op alle schaalniveaus

Om de vele ruimteclaims uit het ambitedocument een plek te kunnen bieden en zelfs ruimte te bieden voor verdere bevolkingsgroei na 2040, is het zo efficiënt mogelijk benutten van bestaande en nieuwe infrastructuur cruciaal. Dit geldt voor de hoofdinfrastructuur van weg en spoor, het onderliggend wegennet, de lightrail verbindingen van Randstadrail en de busverbindingen, maar ook voor de fiets- en voetgangersverbindingen.

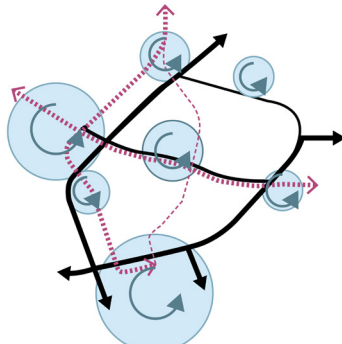
Voor de hoofdinfrastructuur geldt dat deze beter benut kan worden door de knooppuntontwikkeling langs de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht uit te breiden met knooppuntontwikkeling rond NS stations langs de A12 en stations van Randstadrail in Zoetermeer. Op basis van deze ontwikkeling worden intercitystatus voor station Zoetermeer en frequentieverhoging richting Den Haag kansrijke opties.

Met de aanleg van de ZoRo lijn ontstaat een sterke impuls voor agglomeratieontwikkeling in de MRDH en omliggende gemeenten. Veel banen, woningen en voorzieningen in de agglomeratie worden dan multimodaal bereikbaar voor alle inwoners uit de regio. Knooppuntontwikkeling rond de stations van de ZoRo lijn garandeert daarbij ook een goede exploitatie van die lijn.



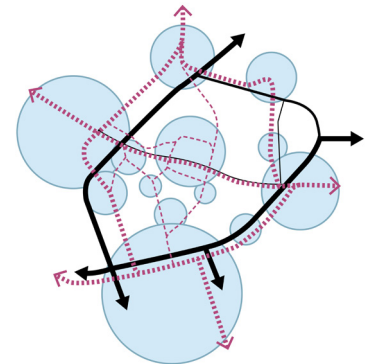
2024

- Beperkte agglomeratiekracht MRDH
- Zwaartepunt arbeidsmarkt Den Haag en Rotterdam
- Zware pendel
- Veel hiaten in OV netwerk MRDH



2040

- Balans arbeidsmarkt MRDH
- Nabijheidsprincipe in stedelijke kernen
- Goede verbinding Oude-lijn, Koningscorridor en ZoRo-lijn
- Verbeteren Krakeling



2070

- Veel agglomeratiekracht MRDH
- Sterk OV-netwerk MRDH
- Weinig pendel

Bereikbaarheid, nabijheid en brede welvaart versterken met MicroCity en 15-minuten-stad

Op de lagere schaalniveaus van onderliggend wegennet en buurten liggen grote kansen om nabijheid te realiseren. Dubbel grondgebruik en het mengen van wonen, werken en voorzieningen op buurtniveau maakt lopen en fietsen naar bestemmingen tot een aantrekkelijk alternatief en ontlast de hoofdinfrastructuur. Met deze ontwikkelingen ontstaat potentieel veel ruimte om de ambities na 2040 realiseerbaar te maken.

Groeipotentie 2040-2075: scenario's en switch opties

Helaas worden grote delen van het stedelijk weefsel en belangrijke langzaam-verkeersroutes in Den Haag en Zoetermeer doorsneden door de infrastructuur van A12-en spoorwegzone, waardoor woningen, banen en allerlei voorzieningen onbereikbaar worden voor het langzaam verkeer. Zonder stevige ingrepen blijft deze zone een grote barrière voor effectieve agglomeratieontwikkeling. De huidige A12-en spoorwegzone neemt overigens zelf ook heel veel ruimte in. In combinatie met de milieuruimte die de zone vergt zijn de verdichtingsmogelijkheden beperkt.

Zoetermeer 2024-2075

Tot 2040 zullen er in de MRDH ca 250.000 extra woningen bij komen. Hoe deze groei doorzet na 2040 is sterk afhankelijk van klimaat, economische en demografische ontwikkelingen. Het is daarom van belang om nu keuzes te maken die na 2040 verschillende scenario's mogelijk maken en een goede basis leggen voor leefbaarheid en brede welvaart.

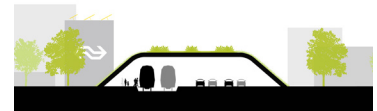
Het huidige beleid speelt hier al grotendeels op in met onder andere knooppuntontwikkelingen en aandacht voor verbetering van het openbaar vervoer. Dit beleid zetten we dan ook door en versterken middels een drietal strategische interventies:

- Multimodaal mobiliteitssysteem en nabijheid maakt ruimte voor ambities waardenkader
- Verbeter Randstadrail Krakeling met gerichte knooppuntontwikkeling, versterkt OV Zoetermeer
- Bereid realisatie ZoRo-lijn voor en versterk met ontwikkeling knooppunten agglomeratiekracht MRDH

Met deze interventies wordt er gewerkt aan de leefbare steden van nu en in de toekomst. Na 2040 wordt er op basis van klimaat, economische en demografische ontwikkelingen een keuze gemaakt uit een van de onderstaande drie scenario's of een combinatie ervan.

Scenario 1:

Beperkte economische groei en beperkte modal shift | Pleistermodel



In dit scenario worden delen van de A12 overkluist. Het voordeel van dit model is dat deze gefaseerd uit kan worden gevoerd en financieel een minder grote impact heeft dan de andere modellen. Het grote nadeel van dit model is dat de barrière werking nog sterk aanwezig zal zijn. Dit deel van de A12 ligt op maaiveld hoogte waardoor er trappen en hellingen ontstaan van meer dan zes meter hoog om het spoor en de weg te overbruggen.

Scenario 2:

Sterke economische groei en beperkte modal shift | landelijk verkeer + OV onder- en bovengronds



Met een sterke economische en demografische groei ontstaat er druk op de leefbaarheid rondom de A12. De modal shift zal in dit scenario beperkt zijn wat betekent dat het landelijk verkeer nog steeds gebruik maakt van de A12 corridor. In dit scenario zijn de baten dan ook voldoende aanwezig om de A12 en het spoor ondergronds te plaatsen. Op maaiveld ontstaat ruimte voor een aantrekkelijke stadsboulevard met een ruimtereservering voor een tram, lightrail of zelfrijdend OV.

Scenario 3:

Sterke economische groei en sterke modal shift | stadsboulevard + ondergronds OV

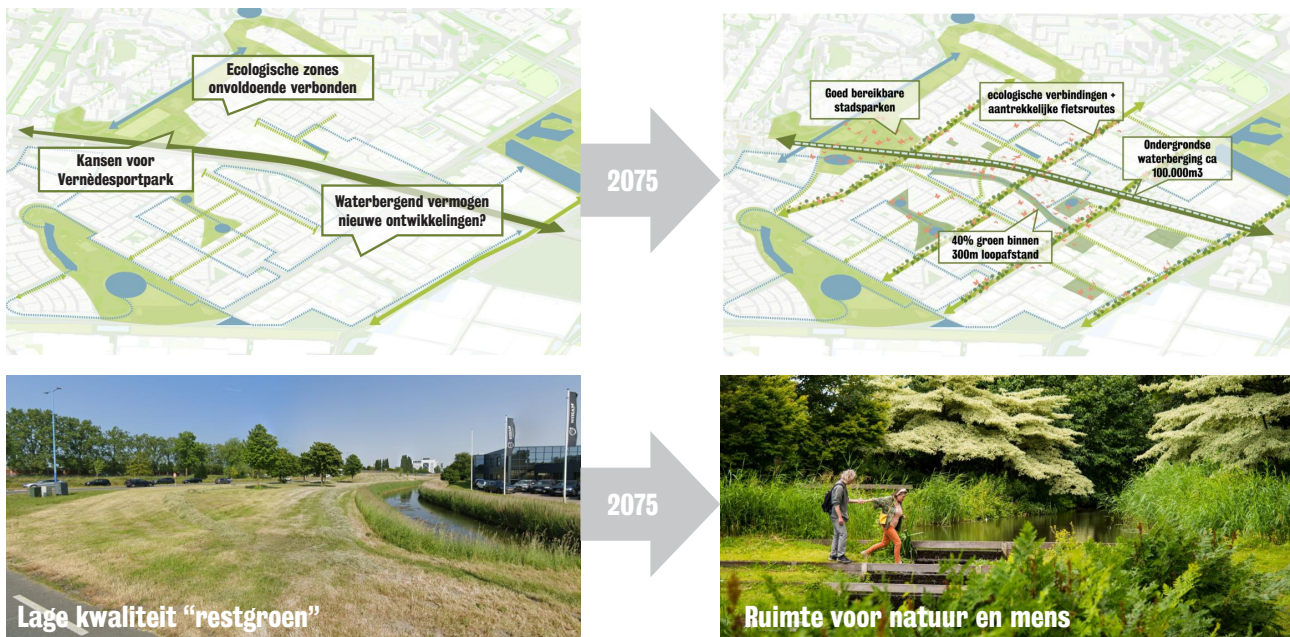


Scenario 3 is gebaseerd op scenario 2, maar gaat uit van een sterke modal shift. Daarmee zal het landelijk verkeer op worden gevangen in corridor hubs waardoor het verkeer sterk zal afnemen. De tunnel is dan volledig ingericht voor het OV en het maaiveld wordt het domein van de voetganger en fietser met op derde plaats het lokale verkeer.

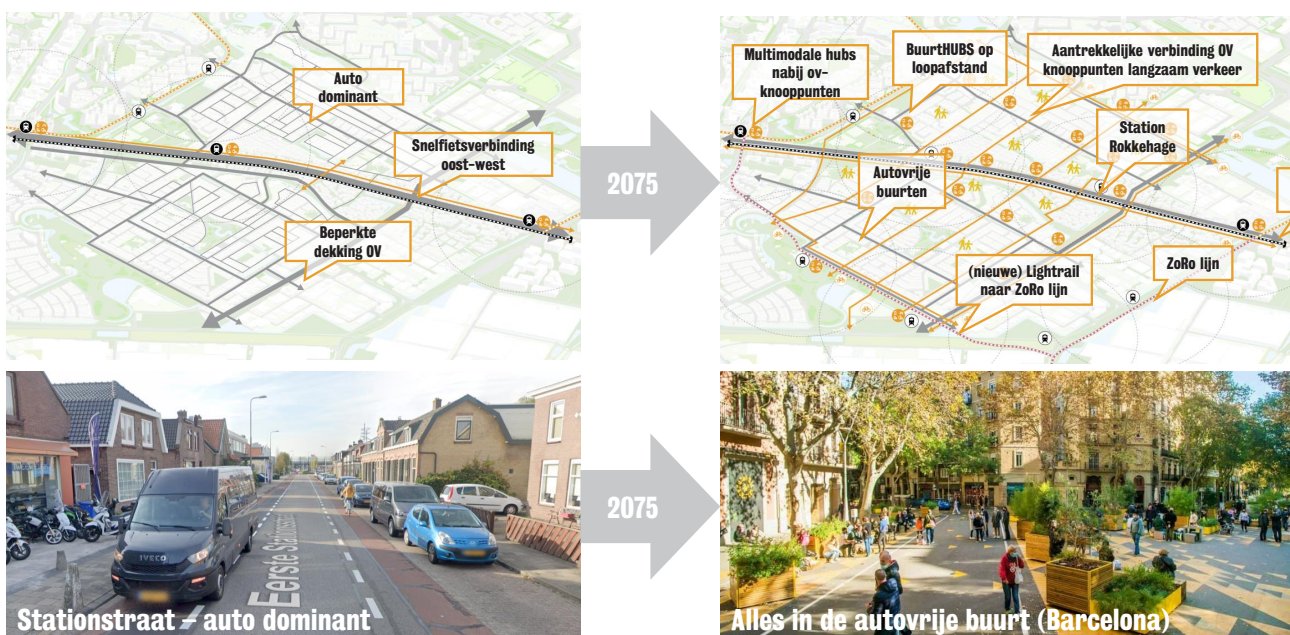
Strategische interventies 2040-2075

In de uitwerking van het deelgebied Zoetermeer zijn wij uitgegaan van sterke economische- en demografische ontwikkelingen. Daarbij ontstaan kansen voor een aantal strategische interventies om van de A12 zone een leefbare en gezonde stad te maken. Deze strategische interventies zijn onderverdeeld in vier thema's; duurzame bereikbaarheid en mobiliteit, ecologische waarden, culturele waarden en de vitale en gemengde stad.

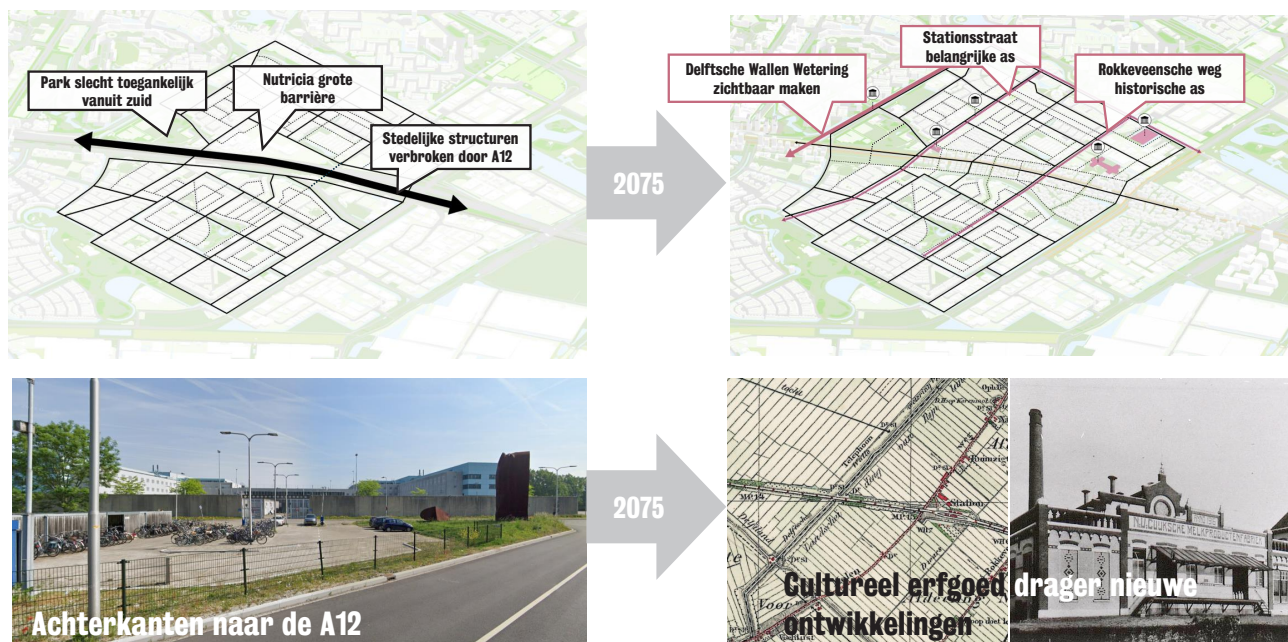
Ecologische waarden nu en in de toekomst



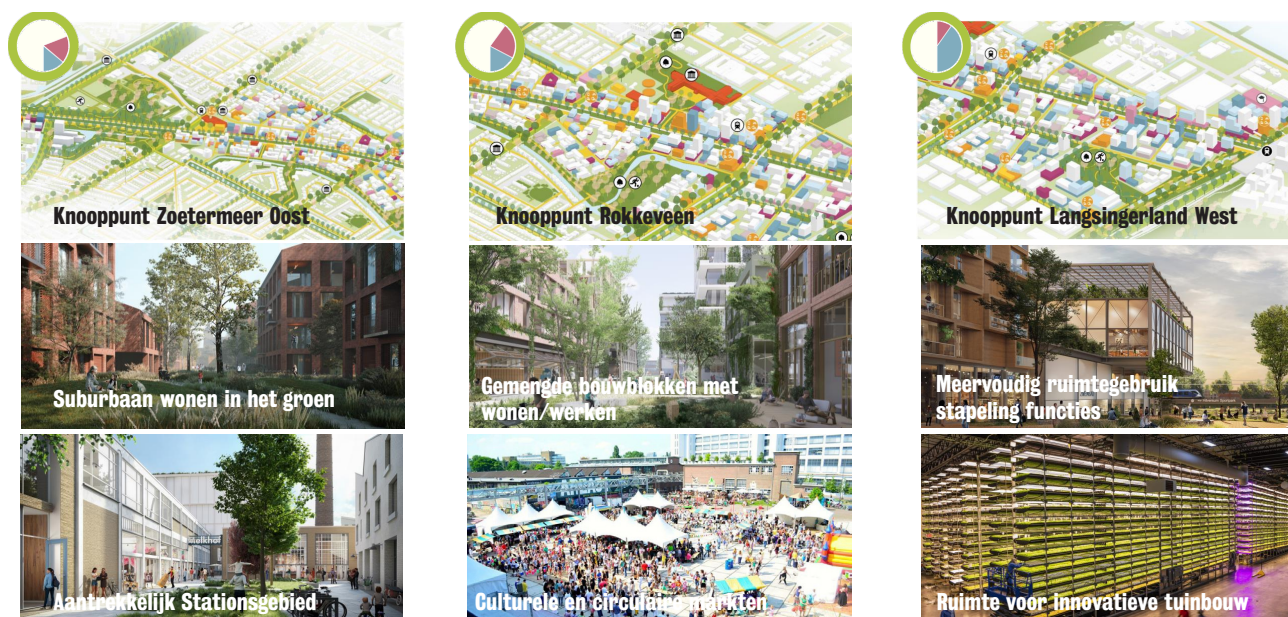
Bereikbaarheid nu en in de toekomst



Culturele waarden nu en in de toekomst



Vitale en gemengde stad in de toekomst



Van Zuidweg...



... naar Zuidpark.



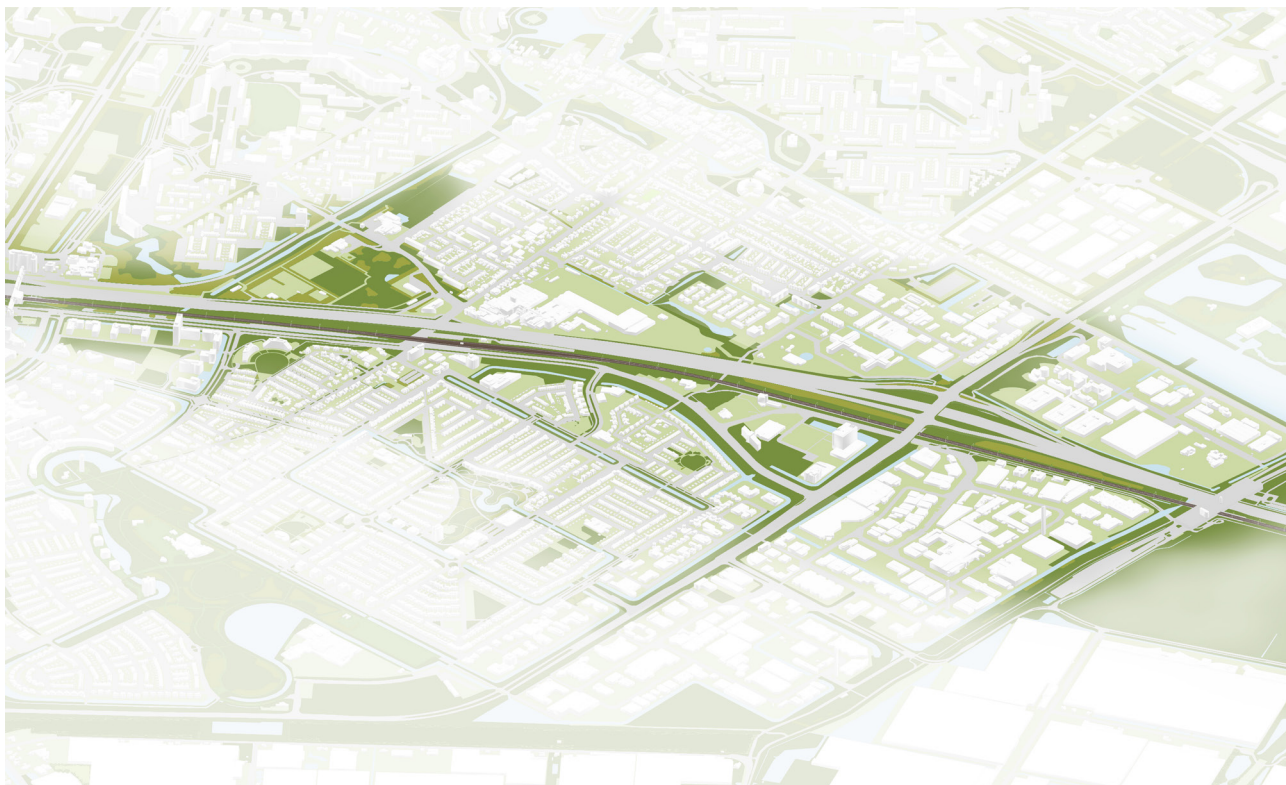
Van barrière voor het station...



... naar aantrekkelijk ontmoetingsplein.



Van A12- en spoorzone...



... naar een gezonde en leefbare stad.



1km² :

CA 15.000 WONINGEN | 650.000M² WERKEN | 300.000M² VOORZIENINGEN | 350.000M² GROEN

ONTWIKKELPAD – EEN ONTWIKKELLING IN ETAPPES LANGS DE DIVERSE ZONES

CID en Binckhorst

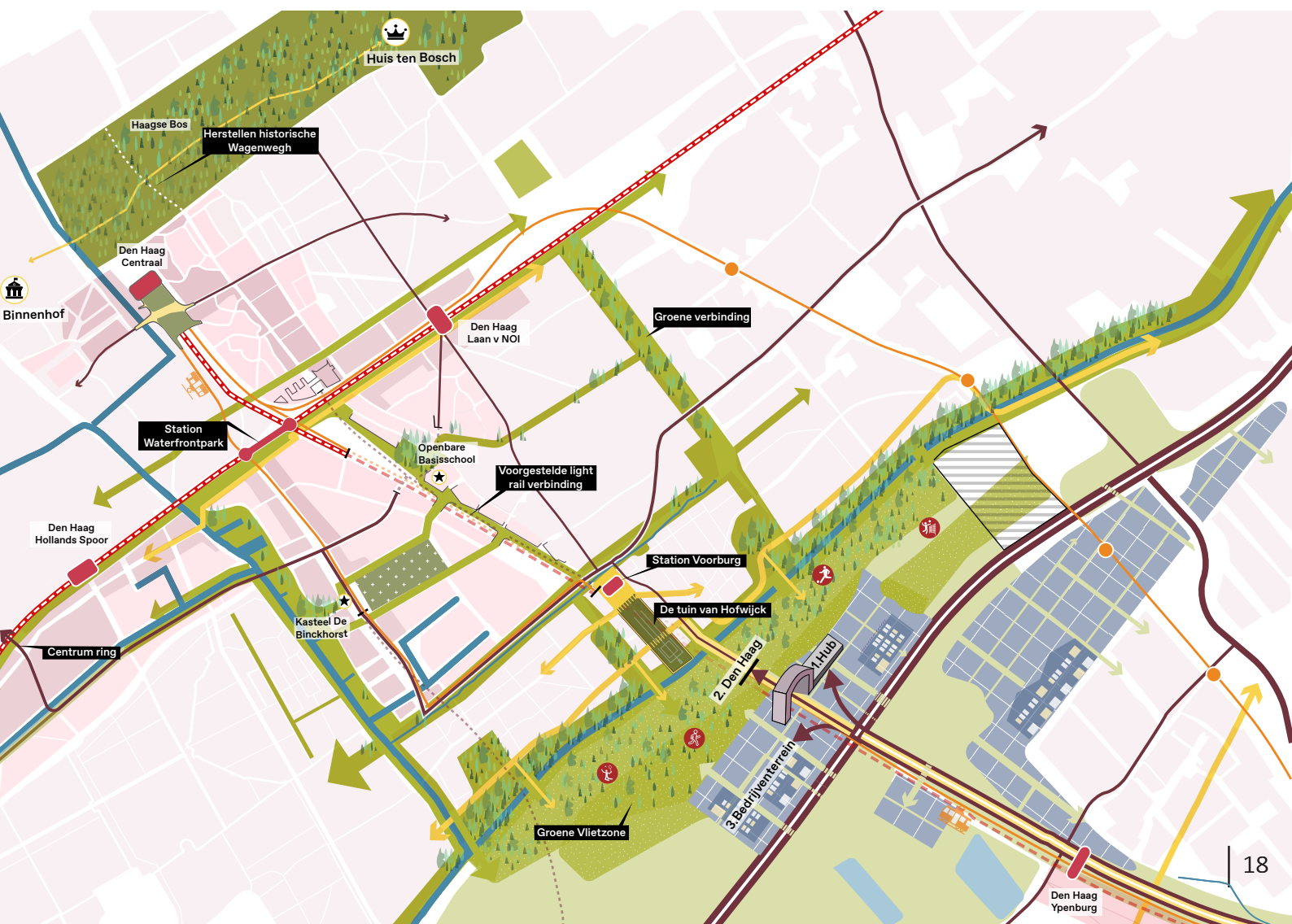
Al zeker sinds begin deze eeuw is er in de hoogstedelijke gebieden in Nederland een modalshift gaande waarin er steeds meer gewandeld en gefietst wordt en de auto een kleinere rol heeft. Bovendien wordt dankzij de voortdurende verdichting van onze steden het aantal mensen dat in deze hoogstedelijke gebieden woont en werkt steeds groter.

Deze filosofie sluit aan op vigerende plannen voor onder meer het Central Innovation District (CID, met 20 duizend woningen en meer dan 20 duizend banen) rond de stations van CS, HS en NOI. En uiteraard de verstedelijkingsstrategie langs de hele Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht.

De Gemeenteraad van Den Haag heeft als voorwaarde gesteld dat die verdichting alleen mag plaatsvinden als er tegelijk ook 16 hectare groen bijkomt. Dat is alleen haalbaar als de (stilstaande en rijdende) auto een andere rol krijgt. Daarmee komt die ruimte vrij.

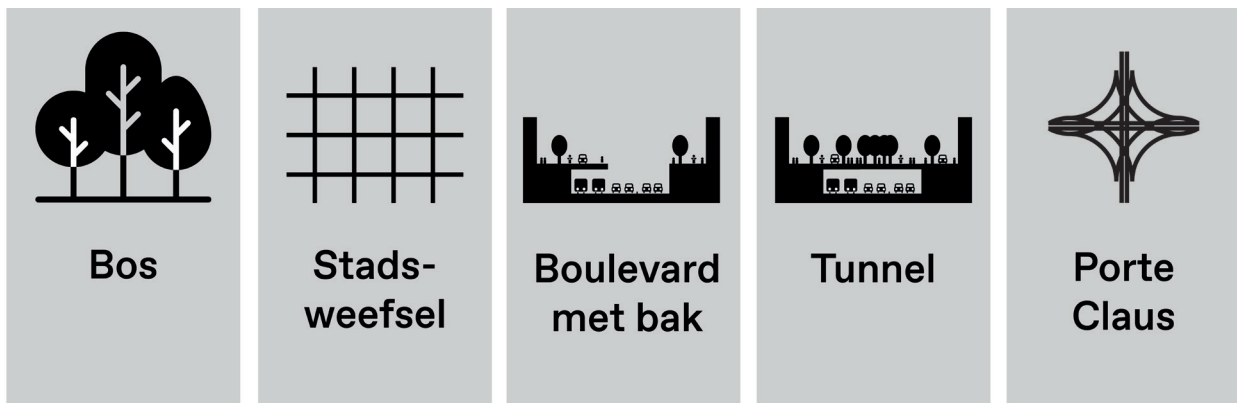
Binnen de plannen van het CID is ook vastgesteld dat op termijn doorgaand verkeer niet langer door het centrum van de stad mag. Daarvoor zijn ook voldoende alternatieven met de N14, Lozerlaan en Beatrixlaan.

Tegelijkertijd worden op de Binckhorst nu al 5 duizend woningen gebouwd en er wordt hard gewerkt aan plannen voor een Trekvliepark en om het aantal nieuwbouwwoningen minstens te verdubbelen.



Fasering

De ontwikkelstrategie van dit ontwerpend onderzoek bouwt voort op deze lopende plannen en trends. En breidt deze als een olievlek uit (al is die metafoor in een post-fossiel tijdperk buitengewoon ongelukkig): de (hoog)stedelijkheid met de bijkomende mobiliteitstransitie en nabijheidsvoordelen breidt zich van het centrum van Den Haag geleidelijk uit richting Leidschendam-Voorburg, de Vliet en het Prins Clausplein. Vanuit die strategie is het vanzelfsprekend om aanpassingen aan de A12 en het spoor in deze zelfde beweging van west naar oost te maken.

**Etappe 1 Haagse Bos**

Het is goed voorstelbaar om te beginnen met het herstel van de historische relatie tussen Hofvijver en Haagse Bos. Door de A12 in te korten en het mogelijk te maken dat Koningin Amalia straks op haar Gouden Fiets vanuit Paleis Ten Bosch naar de Ridderzaal rijdt voor de jaarlijkse troonrede. De weg die ook haar betovergrootvaders ooit aflegden.



Etappe 2 Stedelijk weefsel

Het stedelijk weefsel van het Beatrixkwartier, Bezuidenhout en Binckhorst absorbeert het bestemmingsverkeer en leidt deze voor het grootste deel naar buurthubs, van waar men lopend of eventueel met een deelfiets zijn bestemming bereikt.

Vertrekkend vanuit Den Haag CS duiken treinen na de kruising met de Oude Lijn een tunnelbak in tot voorbij het Prins Clausplein. Het huidige spooremplacement wordt verplaatst naar Leidschendam en eventueel Zoetermeer Oost. Het emplacement zelf wordt herontwikkeld tot een gemengd stuk stad en draagt bij aan de aanhechting van het groen-stedelijk weefsel van Den Haag op dat van de Binckhorst en dat van Voorburg.



Etappe 3 Groene boulevard met bak

Vanaf het Voorburgse Corbulopark vormen spoor en weg één infrabundel die onderdeel uitmaakt van een groene stedelijke boulevard. Het doorgaande rail- en wegverkeer ligt verdiept in een bak. Het lokale verkeer, inclusief voetgangers en fietsers, bevindt zich op maaiveld, in een groene setting tussen gebouwen van vier tot twaalf lagen.

Her en der kruist een langzaamverkeer de bak met een stedelijk vormgegeven kunstwerken, net zoals de Ring Groningen op dit moment in de stad wordt ingepast.

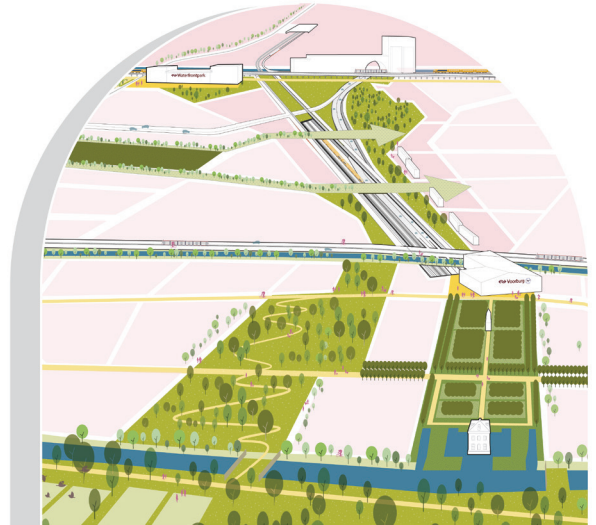
Het overige verkeer op de voormalige A12 wordt al eerder afgevangen op de City Ring, die in twee stappen vergroot wordt: allereerst met de aansluiting van de tot groene stadsboulevard getransformeerde A12 op de huidige City Ring van de Neherkade-Mercuriusweg. In een tweede fase wordt de functie van City Ring verplaatst naar de Maanweg.

Waar de Binckhorstzijde een grootstedelijke uitstraling krijgt, ligt de nadruk aan de Voorburgse zijde meer op behoud en aanheling van de stad.

Etappe 4 Huygens tuin & tunnel

Verder oostwaards voegt het wegverkeer zich met het OV vanaf de kruising met de Maanweg in een tunnel. Hier komt ook het vernieuwde ondergrondse station Voorburg. Met daar bovenop de Huygens Tuin, die in oude luister hersteld wordt en de overgang markeert van het metropolitane milieu van het Haagse CID en Binckhorst naar het historische en kleinschaligere Voorburg.

De HOV-lijn die sinds de jaren 2030 van Den Haag CS via de Binckhorst en Voorburg richting Ypenburg loopt gaat vanaf station Voorburg ook ondergronds. Deze tunnel met spoor- en wegverkeer maakt een elegante kruising met de Vliet mogelijk, vergelijkbaar met de Rotte-kruising van de A16. Na de Vliet sluit het op de netwerken van het Prins Clausplein aan.



Etappe 5 Porte Claus

De A4 blijft een belangrijke (inter)nationale route die de Amsterdamse regio verbindt met Antwerpen en verder. Voor de Haagse regio komen er, in analogie met Parijs, een aantal portes waar men het snelwegsysteem verlaat en via een stedelijke boulevard in de stad belandt.

Bij het Porte Claus, het voormalige Prins Clausplein, heeft de automobilist drie keuzes als men voor de richting Den Haag kiest:

1. naar een bestemming op het vernieuwde bedrijventerrein met insteekhaven, waar zwaardere stadsverzorgende functies een plek hebben gevonden.
2. parkeren in de hub en de reis vervolgen met een deelfiets (Park & Bike) of het OV. De HOV-Binckhorstlijn heeft hier een belangrijke halte en brengt mensen in 10 minuten naar Den Haag CS.
3. doorrijden naar Voorburg of het centrum van Den Haag.

De herontwikkeling van A12- en spoorwegzone westelijk van het Prins Clausplein staat tamelijk onafhankelijk van de ontwikkeling ten oosten ervan. Waar in het Haagse deel er al sprake is van hoogstedelijke ontwikkeling die de mobiliteitstransitie op gang brengt, moet die verdichting in het Zoetermeerse deel nog starten.



Visiekaart A12- en spoorzone

Bijlage Waardenkader

Bereikbaarheid

Nabijheid tot en toegankelijkheid van woon- en werklocaties en voorzieningen

- Er is een duidelijk onderscheid tussen de regionale en lokale bereikbaarheid langs de A12.
- De regionale oost-westverbinding is goed, terwijl de lokale noord-zuidverbinding tekortschiet.
- Tussen Den Haag en Voorburg zijn er opvallende scheidingen, met knelpunten bij enkele knooppunten in Den Haag.
- In Zoetermeer is de vervoerswaarde van het Stadslijn-tracé beperkt. De interregionale verbindingen zijn suboptimaal (geen Intercity-status van het station, een onvolledige uitbreiding van de Stadslijn naar Rotterdam). Bovendien beïnvloedt de sterke autocultuur van de stad de vraag naar en het aanbod van openbaar vervoer binnen Zoetermeer. Dit vormt een behoorlijke mobiliteitspuzzel.

Economische balans

Een evenwichtige benadering van bedrijvigheid langs de A12

- In het groene hart, langs de Vliet en langs het Prins Clausplein zijn er groene corridors die robuust moeten blijven, wat beperkingen oplegt aan de bedrijvigheid en moet worden meegenomen in de mobiliteitsopgaven langs de A12.
- Er wordt gepleit voor een aansluiting tussen economische vooruitgang en het behoud van cultuurhistorische plekken. Een voorbeeld van deze spanningen is waar het spoor en de A12 de tuin van Huygens Hofwijck afsnijden. Er is een oplossing nodig waarbij beide locaties optimaal tot hun recht kunnen komen.

Economische waarden

Te beginnen bij economie. Met de ingezette koers vinden meer mensen kansen op werk nabij. Dankzij de ontwikkeling van mixed-use gebieden bevinden een groot deel van deze banen zich in levendige en aantrekkelijke setting. Die conform het STOMP-principe multimodaal bereikbaar zijn. Dat helpt allemaal bij het aantrekken en vasthouden van talent.

Naast regulier werk, wordt werk rond economische thema's geclusterd. Zoals rond Den Haag CS (ministeries & verwante universitaire faculteiten uit Leiden en Delft), HS (HBO en telecom) en NOI (The Hague Security Delta & nationaal bedrijfsleven). Door de uitwisseling tussen 'denkers' & 'doeners', tussen onderwijs (MBO-HBO-WO), onderzoek en ondernemers (start-up, MKB, multinational), tussen regionale en partijen van buiten krijgt de economie van Haaglanden de kans zich permanent te vernieuwen en te verduurzamen. Zodat het veerkrachtig de toekomst tegemoet kan zien.

Economische netwerkversterking

Vorming van een veerkrachtige economische regio

- Hoe kunnen de economische profielen van Den Haag (sectoren ICT en veiligheid), Zoetermeer (ICT en data), en de A12 (logistiek) zich versterken?
- De nadruk ligt op het versterken van de economie op meerdere schalen. Dit omvat de groei van de kenniseconomie, zoals onderwijsclusters in o.a. Leidschenveen en de integratie van logistiek in en rond steden voor een effectieve samenhang.
- In Zoetermeer wordt gewerkt aan een verbeterde samenhang rond de Mandelabrug en Lansingerland. Verdere inspanningen zijn nodig in de omgeving van het Prins Clausplein en bij het knooppunt A4-A12.

Lokale economie

Voorzieningen ter versterking van de lokale en complementaire economie

- Om de lokale economie te versterken, ligt de focus op diversificatie van werkgelegenheid binnen de lokale arbeidsmarkt.
- In Zoetermeer wordt gewerkt aan het behouden van een 1:1 verhouding tussen werkgelegenheid en wonen, wat in het licht van de huidige groeiopgave de facilitering van werk in de wijken noodzakelijk maakt.
- Daarnaast is het stimuleren van lokale initiatieven, waaronder lokale repair cafés, zoals benoemd in het gebied tussen Den Haag Centraal en Prins Clausplein van belang.

Vestigingskwaliteit

Ruimte voor wonen, werken en leren

- Gezien de woningnood en ruimtebeperking is een zekere mate van verdichting essentieel. De regio Den Haag nadert zijn ruimtelijke grenzen, maar er bestaan nog mogelijkheden voor stadsontwikkeling langs de snelweg. De locatie waar de A12 de stad binnenkomt, biedt kansen voor stedelijke ontwikkeling. In Zoetermeer zijn er mogelijkheden rond de Mandelabrug, in de wijkcentra van Zoetermeer-West en op de bedrijfsterreinen in Zoetermeer Noordoost.
- De integratie van wonen, werken en leren in gebieden zoals tussen Zoetermeer - Oost en Lansingerland biedt kansen voor multifunctioneel ruimtegebruik, oftewel een functie-mix.

Keuzevrijheid in vervoersmodaliteiten

- Er zijn verschillende behoeften en het is belangrijk afhankelijkheden te verminderen. In Zoetermeer, specifiek in de Vinex-wijk Oosterheem richting Rotterdam, is deze keuzevrijheid beperkt tot enkel busvervoer. Daarnaast hangt de keuzevrijheid in Zoetermeer niet alleen af van het aanbieden en faciliteren van infrastructuur, maar ook van het in evenwicht brengen van de auto-georiënteerde cultuur met gebruik van andere modaliteiten.

Innovatie

Kansen benutten voor economische groei en circulariteit

- In het gebied Den Haag – Prins Clausplein werd gesproken over het ontwikkelen van broedplaatsen als ruimtes voor innovatie.
- Tussen het Prins Clausplein en De Rotte werd gesproken over de mogelijkheid om de bestaande infrastructuur, zoals de A12, te benutten voor alternatieve energie en watertransport.

Ecologische waarden

Verdichting moet gepaard gaan met vergroening. Omdat de stad aantrekkelijk moet worden en blijven voor mens, dier en plant. Gelukkig gaan biodiversiteitsherstel en meer kansengelijkheid behoorlijk goed hand in hand. Door barrières te slechten helpen we ecologie en langzaam verkeer. Uiteraard kunnen we met meer vegetatie en water nieuwe habitats creëren, die bovendien bestaande habitats beter met elkaar verbinden. Maar het helpt ook bij het creëren van een veerkrachtige leefomgeving, waar ecosysteemdiensten het stedelijk leven prettiger en gezonder helpen maken: koeler, klimaatbestendig, schonere lucht, een fijnmaziger netwerk van aantrekkelijke langzaamverkeersroutes.

In de nieuwe ontwikkelingen zorgen we er voor dat diverse soorten er een 'bed & breakfast' vinden. Dus niet alleen nestkasten voor vogels en vleermuizen, maar ook fourageergebieden in de nabijheid. Want ook de actieradius van de meeste fauna is vrij beperkt. Zeker onderin de voedselketen.

Ecologische corridors tussen verschillende groen en blauwe milieus dragen bij aan het vergroten van de soortenrijkdom, voorkomen inteelt en vergroten het draagvlak voor soorten bovenin de voedselpiramide. De ontwikkelstrategie beperkt zich niet alleen tot het stedelijk weefsel. Ook in het landschappelijk gebied creëren we ecologische corridors parallel en over de A12 heen. Maakt de otter op deze manier zijn opwachting in Haaglanden?

Leefbaarheid

De aantrekkelijkheid en leefkwaliteit van de omgeving

- De economische waarde van een aantrekkelijke omgeving wordt erkend. In Zoetermeer is de Mandelabrug een sleutelsymbool voor de verbinding van de stadsdelen aan weerszijden van het spoor en A12 en heeft dus aantrekkingskracht voor het gebied.
- De gezondheid van de leefomgeving is eveneens cruciaal voor de leefbaarheid en heeft een economisch aspect door zorgkosten en arbeidsongeschiktheid. Voor Zoetermeer is het essentieel om stadsdoorsnijding te vermijden, waarbij bedrijventerreinen en milieuzonering een rol spelen. Verbetering van de luchtkwaliteit is ook belangrijk voor gebieden zoals langs de A12 bij Leidschendam- Voorburg.

Samenhang

Sociaaleconomische samenhang ter bevordering van sociale gelijkheid en adaptieve economische veerkracht

- Sociaaleconomische ontwikkeling moet niet nagelaten worden. In Zoetermeer is er een aantal sociaaleconomische kwetsbare plekken zoals in wijken in de buurt van Oosterheem.
- Ook is de invloed van toekomstige veranderingen in het industriële karakter van Rotterdam relevant voor de verbinding met Zoetermeer en het sociaaleconomische karakter van de regio.

Groenstructuur

Voldoende groen en groenstructuur in de diverse omgevingen

- Groen en groenstructuren in Zoetermeer vervullen diverse rollen. De stadsparken bieden volop recreatiemogelijkheden. Daarnaast draagt het groen op verschillende plekken bij aan de aantrekkelijkheid van de omgeving, hoewel de exacte ecologische impact onduidelijk blijft in verhouding tot de hoeveelheid.
- Langs de A12 ontbreekt het aan groene zones in het bebouwd gebied aan de kant van Den Haag; hier is een duidelijke behoefte aan verbetering van de groenstructuur.

Ecologische verbindingen

Groene of ecologische corridors in belang van ecologische robuustheid

- Het versterken van de ecologische verbinding langs de Vliet in noord-zuidrichting is van belang om deze groenblauwe ader te behouden temidden van de ruimtelijke druk vanuit Den Haag.
- De Groenblauwe Slinger, een ecologische verbindingszone van Midden-Delfland tot ten westen van Zoetermeer via Pijnacker/Berkel en Rodenrijs, verdient meer gedetailleerde mapping. Bovendien zouden de ecologische verbindingen van Zoetermeer naar Voorburg en over de A4 naar Leidschendam beter in kaart gebracht kunnen worden en om een samenhangend versterkend netwerk te vormen.

Klimaatbestendigheid

Ecologische veerkracht ten opzichte van onzekerheden zoals klimaatverandering

- Het aanpakken van hittestress en wateroverlast in binnensteden is cruciaal. Deze worden veroorzaakt door bebouwing, verharding en klimaatverandering. Verdichting moet gepaard gaan met vergroening en waterberging.

Milieukwaliteit

Gezondheid van het natuurlijke milieu

- Ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en om tot ruimtelijke ontwikkeling te komen is er aandacht nodig voor verbetering van de luchtkwaliteit langs de A12 en vermindering van fijnstof, vooral veroorzaakt door banden en remmen. Er zijn plekken in het gebied die 50-80% boven de WHO-norm liggen qua luchtkwaliteit.
- Ook de impact van geluid en licht langs snelwegen en in stedelijke gebieden vereist aandacht.

- Het behouden en verbeteren van bodemkwaliteit en biodiversiteit is cruciaal om het verlies van biodiversiteit en de daaruit voortvloeiende negatieve gevolgen te compenseren.

Waterbalans en –beheer

Behoud van waterkwaliteit en realiseren van waterberging

- In het gebied Den Haag Centraal – Prins Clausplein wordt gezocht naar ruimte voor waterberging in een watersysteem dat beter voorbereid moet zijn op klimaatverandering. Het combineren van waterbergingsprojecten met ondertunneling biedt wellicht mogelijkheden.
- In Zoetermeer bestaat al een goede capaciteit voor waterberging tussen de Stompwijkse Vaart en De Nieuwe Driemanspolder, naast de potentie rondom de Meerpolder. Het behoud van de waterkwaliteit van onder andere de Zoetermeerse Plas is ook van belang.

Sociale en culturele waarden

Met een omgeving die we verdichten in een mix van wonen, werken en voorzieningen creëren we de ruimtelijke condities voor meer kansengelijkheid. Zodat we de kracht van de (super)diversiteit van onze samenleving beter benutten. Door te sturen op ‘samenhangende diversiteit’ beogen we diversiteit in elk gebied op een manier die complementair is aan zijn omgeving. Een mix van mixen: van functies, van sociale klassen en van leefmilieus met verschillende kwaliteiten. Zodat het geheel op meerdere wijzen sterker is dan de som der delen. Dat levert een veerkrachtige metropoolregio op.

Voor wie we dit eigenlijk doen?: voor iedereen natuurlijk. Wie dichtbij huis werkt profiteert sowieso. Meer opleidingen, meer banen, meer kansen voor inkomstenstijging en kansen om het dichtbij te zoeken. Maar zelfs wie verder weg werkt ontdekt voordelen: meer ruimte in het vervoerssysteem.

Toegankelijkheid & inclusie

Toegankelijkheid voorzieningen en kwaliteiten omgeving voor bewoners met verschillende behoeften.

- Dit omvat zowel de toegankelijkheid van vervoersmiddelen, zoals trams met gelijkvloerse instap, als de efficiëntie van het totale vervoersnetwerk. Een specifieke behoefte langs de route Zoetermeer-Den Haag, bij het Prins Clausplein, is de uitbreiding van fietsdoorgangen. In het vergrijsde Voorburg dient de afstemming tussen demografie en voorzieningen nader onderzocht te worden.
- De diversiteit in voorzieningen is essentieel voor de keuzevrijheid van verschillende doelgroepen, waaronder cultuur-, educatie-, sport-, en recreatievoorzieningen en woon-werk aanbod. Voorburg staat bekend als een toegankelijke locatie voor starters, die echter daarna verhuizen naar grotere steden. In Bezuidenhout is er een toename van nieuwe bewoners van buiten het gebied, terwijl in de Binckhorst de nadruk ligt op het behouden van werkgelegenheid om bewoners aan te trekken en te behouden.
- In Zoetermeer is er een goede basis voor sport en beweging, maar het behoud van deze faciliteiten, i.e. parken moet verder worden geborgd. De nabijheid en functie-mix van voorzieningen in de stad vraagt om aandacht en zou in Zoetermeer met weekly urban systems kunnen worden gewaarborgd.

Identiteit

Herkenbare identiteit en cultuurhistorische kwaliteit

- Identiteit van de Randzone Den Haag en A12. Deze gebieden worden verschillend ervaren: als achterkant vanuit Den Haag en als voorkant vanuit Voorburg, waarbij Voorburg zijn identiteit ontleent aan cultuurhistorische waarden. De aanwezigheid van de snelweg werpt daar een schaduw over.
- De treinstations, variërend van 24-uurs stations zoals Centraal en HS tot het forenzen

station Laan van NOI, beïnvloeden ook sterk de lokale identiteit. Een betere integratie van stations met andere vervoersmodaliteiten is nodig, met name bij CS, dat tegen 2070 een verdubbeling van gebruikers verwacht en een metropolitaanse upgrade vereist. Station Voorburg wordt belangrijker door de ontwikkeling van de Binckhorst, hoewel de huidige belevingswaarde laag

- is. Langetermijnplanning, zoals de herstructurering van station Voorburg in het kader van de Koningscorridor, is essentieel.
- De A12, gezien als ‘ceremoniële route’, biedt kansen voor korte en langetermijnverbeteringen: van het toevoegen van kwaliteit tot een heroverweging als stedelijke weg. Er moet worden nagedacht over de noodzaak van autoverkeer in de stad.
- De oriëntatie van achterkanten van gebouwen naar de snelweg en groene ruimtes rond het centraal station, zoals het Malieveld en Haagse Bos, benadrukt de complexiteit van stedelijke identiteit.
- De cultureel-historische verhouding van Den Haag – Leiden in tegenstelling tot Zoetermeer - Den Haag komt tot uiting in de verbindingen tussen deze steden.
- In Zoetermeer bezitten oudere locaties zoals de Oudelint/Dorpstraat een aanzienlijke cultuur-historische waarde.
- Diversiteit in identiteiten, zoals in Voorburg, hangt vaak samen met de verblijfsduur en herkomst van de bewoners.

Sociale cohesie & ontmoeting

Mogelijkheden voor kwalitatieve ontmoeting en deelname voor bewoners met verschillende achtergronden en leefstijlen ter bevordering van gemeenschappelijkheid

- In Leidschendam Noord en Voorburg Noord is behoefte aan meer ontmoetingsplekken.
- In Zoetermeer is er behoefte aan een ruimtelijke inrichting die de leef-cultuur en sociale cohesie bevordert.

Sociale veiligheid

Het vertrouwd en beschermd voelen in de omgeving

- In Voorburg wordt vooral onder de verhoogde infrastructuur, een verminderd gevoel van veiligheid ervaren.
- Sociale veiligheid in het verkeer: de perceptie van veiligheid op fietspaden varieert - afhankelijk van het tijdstip - met name in gebieden waar auto's niet kunnen komen. Overdag worden deze paden als veilig ervaren door de afwezigheid van auto's, terwijl ze 's avonds juist als onveilig worden beschouwd vanwege de afwezigheid van verkeer en verminderde sociale controle.
- Sociaaleconomische veiligheid: in Zoetermeer zijn er enkele achterstandswijken met een hoge concentratie sociale huurwoningen. Diversiteit in woningaanbod, ruimtelijke spreiding van sociale huurwoningen, het versterken van de sociaal-economische status van bewoners en het verbeteren van de leefbaarheid van de buurten zijn belangrijke aandachtspunten.

Eigenheid & cultuur

Mogelijkheid zich te hechten, voortbouwen op bestaande kenmerken

- Met een stadsontwerp gericht op bewoners met auto en in veel gevallen parkeren voor de deur, heeft Zoetermeer een sterke autocultuur. Voor de toekomst van Zoetermeer als gezonde stad is het belangrijk om daarin een cultuuromslag te bewerkstelligen. Daarvoor is de ontwikkeling van een toegankelijk en laagdrempelig, multimodaal mobiliteitssysteem noodzakelijk dat mensen minder autoafhankelijk maakt, terwijl het betere bereikbaarheid garandeert.

Rust en ruimte

Welbevinden door het gevoel van rust en ruimte

- Er is veel potentie voor openbare ruimten, pleinen of parken rondom de A12, bijvoorbeeld in de Rivierenbuurt. In de Binckhorst ontbreken momenteel nog dergelijke ruimtes.
- Achter geluidschermen is ruimte voor ‘woonenclaves’ die rust kunnen bieden.

Schoonheid

Aantrekkelijke kwaliteiten in de omgeving

- In Zoetermeer is het waarborgen van aantrekkelijke en schone locaties, zoals de Mandelabrug, van belang, ook voor de lokale trots.
- Aantrekkelijke en mooie locaties kunnen ook bijdragen aan het gevoel van veiligheid, met name bij bushaltes en andere knooppunten van vervoersmodaliteiten.

Hoofdambitie:

Een A12- en spoorwegzone die bijdraagt aan een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving die economisch, ecologisch en sociaalcultureel dynamisch en veerkrachtig is.

Deze hoofdambitie is onder te verdelen in de volgende 9 deelambities.

1. Transformatie van de snelweg- en spoorinfrastructuur: van een gebiedsvreemde mobiliteitsinfrastructuur tot een inrichting die zich verhoudt tot haar omgeving en de kwaliteiten ervan versterkt.
2. Verbetering van de bereikbaarheid te voet, per fiets en met openbaar vervoer en het verminderen van de behoefte van inwoners om een eigen auto te bezitten en gebruiken. Er moet bijzondere aandacht zijn voor de vervoersbewegingen die vandaag unimodaal met de auto worden uitgevoerd.
3. Verlaging van de druk van het gemotoriseerd verkeer op de inrikker naar de stad.
4. Waardering van het cultuurhistorisch erfgoed en de bijzondere architectuur in het gebied.
5. Benutting van de A12- en spoorzone voor de ontwikkeling van aantrekkelijke en gemengde woon-, werk- en leeromgevingen met stedelijk karakter en divers woningaanbod. Daar hoort een bijdrage bij aan de nationale en regionale opgaven rond woningbouw, werklocaties en kwaliteit van leven in het gebied.
6. Bijdrage van ruimtelijke ingrepen in het gebied aan de versterking van het regionale groen-blauwe netwerk en van de ecosysteemdiensten die het levert.
7. Behoud en creatie van ruimte voor innovatieve en toekomstbestendige economische activiteiten in gemengde woon- en werkomgevingen en ontwikkeling van de A12-zone tot een ruggengraat voor zowel kwalitatieve maakindustrie als kenniseconomie.
8. Ontwikkeling van voorzieningen en inrichting van de openbare ruimte met oog op meer ontmoetingsmogelijkheid en sociale samenhang tussen inwoners, daarbij belang hechtend aan ruimte voor rust in de stedelijke omgeving.
9. Verbetering van het functioneren van de stations (met name de overstap tussen modaliteiten) alsook van hun veiligheid en aantrekkelijkheid.