



*Duurzame
Mobiliteit
in
BleiZo*

Denise Kuiper
Gina de Waal
Jason O'Shea

Frank Jansen
Harm Speksnijder
Laszlo Teunissen

Climate and Environment
Cohort 10-11

Duurzame mobiliteit in BleiZo

De Groene Overstap

*Een adviesrapport met aanbevelingen
betreffende duurzaamheid
voor het nieuw te ontwikkelen
station en stationsgebied
BleiZo*

Denise Kuiper,
Frank Jansen,
Gina de Waal,
Harm Speksnijder,
Jason O'Shea en
Laszlo Teunissen.

Opleiding Climate and Environment
Cohort 10-11
Haagse Hogeschool
15-06-2011

Voorwoord

Voor u ligt een rapport over mogelijke maatregelen, die u als projectgroep BleiZo kunt realiseren om de mobiliteit in het BleiZo gebied te verduurzamen. Deze opdracht is gemaakt om te laten zien waar verbeterpunten liggen om een milieuvriendelijker BleiZo in te richten en hoe hierdoor ook het imago van BleiZo wordt versterkt.

Dit rapport is samengesteld door eerstejaars studenten van de opleiding Climate en Environment aan de Haagse Hogeschool. Wij hebben oog voor duurzaamheid en houden in alle aspecten rekening met het milieu. Wij, studenten, voeren allerlei duurzame projecten uit in opdracht van organisaties en bedrijven en proberen op deze manier onze inzichten en kennis te verspreiden. Met het project rond BleiZo hebben we als doel om een mobiliteitsvisie te ontwikkelen voor het stationsgebied BleiZo. Deze visie is duurzaam en houdt rekening met het milieu, waardoor het imago van BleiZo wordt versterkt.

Als schrijvers van dit verslag, willen we graag onze leraren en gastdocenten bedanken voor alle hulp en informatie die ze ons gegeven hebben. Ook willen we de projectgroep BleiZo bedanken voor hun hulp en de toegezonden documenten. In het bijzonder willen we onze coach Peter Blonk bedanken, voor zijn nuttige adviezen tijdens de diverse coaching (werkoverleg) momenten.

Samenvatting

Er zijn diverse manieren om duurzamere mobiliteit te realiseren. In dit onderzoek hebben wij gekeken naar die manieren welke haalbaar zijn; en niet alleen duurzaam zijn maar ook de werkomgeving verbeteren.

Het nieuwe werken.

Een van de mogelijkheden is om bij bedrijven die zich in BleiZo willen vestigen zich “het nieuwe werken” te laten realiseren. Het nieuwe werken is een middel wat de kantoorruimten efficiënter benut door mensen ook de mogelijkheid tot thuiswerken te bieden, hiernaast voorkomt het nieuwe werken de vraag naar mobiliteit in de spits doordat men bijv. halve dagen op kantoor doorbrengt.

Om het nieuwe werken te realiseren zullen de toekomstige werkgevers zelf moeten investeren; om bedrijven hiertoe over te halen kunnen zij kijken naar de resultaten behaald door grote werkgevers als de KPN en Getronics; deze blijken zeer rendabel te zijn geweest.

Beperken vraag naar mobiliteit.

Ook moet gekeken worden naar het beperken van de vraag naar autoverkeer. Door BleiZo autoluw in te richten ontstaat een schonere, rustigere en veiligere werk- en recreatieomgeving.

De investeringen om dit te realiseren zijn klein. Deels zijn deze voor verantwoordelijkheid van de werkgroep BleiZo; denk hierbij aan het afsluiten van de kern.

De overige investeringen liggen bij de bedrijven en betreffen lagere investeringen dan de kosten benodigd bij een normale start van een bedrijf; hierbij kan men denken aan het verstrekken van OV-abonnementen i.p.v. leaseauto's.

Doordat BleiZo autoluw wordt is het noodzakelijk om een alternatief vervoerssysteem binnen BleiZo te realiseren, dit is haalbaar door een voorbeeld te nemen aan een organisatie als het HaagsWerkBedrijf(gesubsidieerde arbeid) of eventueel een huursysteem voor fiets of step.

Door het aantal P+R plaatsen te vergroten biedt men ook aan derden (buiten BleiZo) de mogelijkheid om duurzamer mobiel te zijn. De investering hiervoor is mogelijk door de besparingen op parkeerplaatsen behaald door eerdere maatregelen.

Communicatie.

Om van BleiZo een succes te maken ook met betrekking tot het P+R aanbod is het noodzakelijk goed te communiceren. Er zijn diverse onderdelen waarbij BleiZo aandacht moet besteden aan communicatie; zo moet er van te voren duidelijk gemaakt worden dat BleiZo autoluw wordt.

Ook moet het voor buitenstaanders duidelijk worden dat er een groot aanbod van P+R plaatsen is; denk hierbij aan bewegwijzering en reclame.

Om mensen aan te sporen tot het carpoolen zal er ook gewerkt kunnen worden aan een applicatie / digitaal medium waardoor duidelijk is welke mensen er allemaal van en naar BleiZo reizen om het samen reizen/carpoolen te bevorderen.

Leefbaarheid.

Aangezien BleiZo in een mobiliteitsknoop ligt zal er veel mobiliteit zijn. Om de BleiZo omgeving toch interessant te houden voor werkgevers/-nemers en recreanten moet er gekeken worden naar een groene/blauwe inrichting waarbij de aangename werk- en recreatieomgeving centraal staat.

Door het investeren in groen en water ontstaat naast een schonere, rustigere en mooiere omgeving ook een rustgebied voor dieren. Hiermee wordt het imago van duurzaam BleiZo extra bevordert.

De investeringen in bijvoorbeeld groene gevels kan men bij de toekomstige bedrijven leggen door dit te verplichten in de ontwerprichtlijn voor BleiZo. En als men de recreatieve kant van de groene/blauwe inrichting gaat benutten kan eventueel ook aanspraak gemaakt worden op subsidie uit het groene hart (2 vliegen in een klap).

Conclusie.

Er zijn veel mogelijkheden om de mobiliteit te verduurzamen. Als men kijkt naar mogelijkheden te realiseren door projectontwikkelaars blijkt het aantal mogelijkheden al gauw af te nemen.

Door middel van kleine investeringen kan echter al gauw een grote besparing worden gerealiseerd en ook nog eens de aantrekkelijkheid van het gebied toenemen.

Wel is het belangrijk hierbij te communiceren met betrokkenen en verder te kijken dan enkel binnen het plangebied.

Door het aanpassen van de parkeerbalans naar aanleiding van de verwachte besparingen middels de door ons gekozen maatregelen zal de vraag naar parkeerplaatsen afnemen met: 1475 parkeerplaatsen. Door 500 extra P+R plaatsen te realiseren blijft er een besparing over van 975 parkeerplaatsen = €9.750.000,00

Inhoudsopgave

H1. Inleiding	7
H2. Het Nieuwe Werken	9
2.1 Wat is het nieuwe werken?	9
2.2 BleiZo & het Nieuwe Werken	9
2.3 Voordelen en kansen.....	9
2.3.1 Besparingen:	11
2.4 Nadelen en moeilijkheden.....	11
H3. Mobiliteit	12
3.1 Maatregelen te treffen vanuit werkgroep BleiZo.....	12
3.2 Maatregelen te treffen vanuit toekomstige bedrijven binnen BleiZo.	13
3.3 Voordelen te halen uit deze maatregelen voor BleiZo.	13
3.4 Voordelen te halen uit deze maatregelen voor bedrijven.....	14
3.5 Aangepaste parkeerbalans.	14
H4. Communicatie	15
4.1 Manieren	15
4.2 Carpoolen.....	15
4.3 P+R	16
4.4 Belanghebbenden/ investeerders:	16
H5. Leefbaarheid.....	17
5.1 Groen	17
5.2 Water.....	18
5.3 Geluid.....	19
H6. Conclusie.....	22
Bronnenlijst	23
Bijlagen	24
Parkeerbalans aangepast model	24
Toelichting aangepast parkeerbalans.	27

H1. Inleiding

Aanleiding

In Februari 2008 tekenden de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer de bestuursovereenkomst BleiZo (Bleiswijk-Zoetermeer). Hierin spraken beide gemeenten af op gelijkwaardige voet te zullen werken aan de ontwikkeling van het BleiZogebied, uitgaande van de inrichtingvisie 'Landschap als Podium'. Dit gebied wordt een stationsgebied met daaromheen bedrijven en andere activiteiten en het ligt over en naast de A12. Naar aanleiding van deze overeenkomst heeft de projectorganisatie BleiZo een masterplan BleiZo gemaakt met hierin de maatregelen die ze willen nemen. De projectorganisatie BleiZo wil graag een bijdrage leveren aan een duurzame wereld en wil zich uniek in de kaart zetten door zich te richten op duurzaamheid. Met dit onderzoek willen wij de mogelijkheden laten zien die genomen kunnen worden om een duurzamer gebied te ontwikkelen in BleiZo en te proberen om zo veel mogelijk mensen naar het gebied te trekken, zodat het winstgevend wordt.

Uitgangssituatie

Er is een masterplan met een aantal maatregelen die de projectorganisatie BleiZo wil gaan nemen. De projectorganisatie BleiZo werkt samen met het stadsgewest Haaglanden, stadsregio Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, TenneT, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Prorail en de NS. Er zijn dus verschillende belangen in dit project; verschillende bedrijven voor het openbaar vervoer, bedrijven die zich gaan vestigen in het gebied en de mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer en de parkeergelegenheid. Het is een uitdaging om rekening te houden met de verschillende partijen en hun eigen belangen, maar met ons onderzoek hebben wij een zo goed mogelijke balans gemaakt voor de verschillende partijen.

Doelstelling

Het openbaar vervoer moet een goede verbinding hebben met het gebied BleiZo, zodat er veel mensen met het openbaar vervoer naar het gebied kunnen komen. Wij zouden graag zien dat mensen met het openbaar vervoer naar het gebied zullen gaan of dat de mensen hun auto parkeren aan het rand van het gebied en dan verder gaan met het openbaar vervoer (P+R). Dus de overstap van het parkeren naar het openbaar vervoer moet soepel en makkelijk verlopen en financieel gunstig zijn, om de mensen op deze manier te verleiden om met het openbaar vervoer te gaan.

De ontwikkeling van het stationsgebied maakt ook optimaal gebruik van groene en waterrijke elementen in het gebied. Er wordt geprobeerd zoveel mogelijk planten, bomen en gras te plaatsen in het gebied. Hierdoor heeft het gebied een groene uitstraling en bevordert de luchtkwaliteit.

In het gebied BleiZo is het de bedoeling dat er zo min mogelijk auto's komen. Hierdoor is er een gezonde en veilige werkomgeving voor de werknemers die werken in het gebied BleiZo. Door de combinatie weinig auto's, geluidswallen en groene gevels, is het ook een geluidsarm gebied.

Het Gebied BleiZo ligt in de buurt van het Greenport center en diverse Leisure activiteiten. Hierdoor willen bedrijven, die te maken hebben met de Greenport, zich vestigen in het gebied BleiZo. Het gebied BleiZo zoekt innovatieve en duurzame bedrijven die een relatie hebben met de Greenport. Hierdoor komen er innovatieve bedrijven met hun eigen identiteit in een goed vervoersknooppunt te liggen.

Wij zouden ook graag zien dat de bedrijven het nieuwe werken introduceren en er dus faciliteiten voor gerealiseerd moeten worden.

Visie

Onze visie voor het gebied BleiZo is als volgt:

BleiZo wordt een duurzame, groene “werk- en kennis haven”, welke goed bereikbaar, groen, schoon, geluidsarm en veilig is. Een plek waar mensen graag willen verblijven.

P+R in combinatie met wachttijden van minder dan 7 minuten om over te stappen op het openbaar vervoer.

Parkeren op een goed bereikbare parkeerplaats met een reistijd van minder dan 7 minuten om op het werk binnen BleiZo te komen.

Een groen imago waar iedereen deel van is.

Structuurbeschrijving

Wij hebben gekozen om te beginnen met het nieuwe werken in het 2e hoofdstuk, omdat dit de piek momenten in het gebied kan beïnvloeden en tot betere doorstroom kan leiden. Het nieuwe werken heeft ook invloed op de mobiliteit, denk bijvoorbeeld aan parkeren en vervoersmiddelen binnen BleiZo. Dit onderwerp vindt men dan ook terug in het 3e hoofdstuk.

Bij het nieuwe werken en mobiliteit speelt communicatie een belangrijke rol daarom is communicatie ons 4e hoofdstuk. Als er een goede communicatie is, komen de mensen eerder naar het gebied toe. Om de mens en natuur in evenwicht te houden en de leefbaarheid op peil te houden hebben we het 5e hoofdstuk hier aan gewijd.

H2. Het Nieuwe Werken

Het nieuwe werken, voor sommigen een hype, voor anderen is er geen twijfel dat dit de toekomst is.

2.1 Wat is het nieuwe werken?

De ontwikkeling van informatie- en communicatietechnologie heeft het mogelijk gemaakt dat iedereen zonder beperkingen met iedereen kan communiceren. De opkomst van interactieve (sociale) virtuele netwerken, ook bekend als 'Web 2.0', heeft verstrekkende gevolgen voor hoe medewerkers, leidinggevend en de buitenwereld met elkaar omgaan.

Gekoppeld hieraan is de nieuwe generatie, die is opgegroeid in de digitale wereld en andere voorkeuren heeft als het gaat om werk, werkomgeving en uitvoering van werk. Zij zijn gewend aan virtueel samenwerken, kennis delen en zijn gemakkelijk te interesseren voor uitdagende werkzaamheden. De andere kant is dat ze zo weer weg zijn als het werk minder boeiend en uitdagend is. Ook zijn ze minder bereid om zich aan de organisatiecultuur aan te passen. De vraag is hoe organisaties moeten inspelen op nieuwe vormen van sociale ICT en veranderende voorkeuren van de medewerkers. Wat moet er veranderen? Veel organisaties zijn nog traditioneel, hiërarchisch en bureaucratisch georganiseerd. In de nieuwe organisatie moeten kenmerken als regelruimte, zelfsturing en vertrouwen meer nadruk krijgen in tegenstelling tot de huidige organisatievormen waarin controle, regels, starheid en structuren centraal staan. De achterliggende gedachte is dat anders organiseren het werk voor medewerkers zinvoller, leuker en uitdagender maakt en daardoor de productiviteit stijgt.

2.2 BleiZo & het Nieuwe Werken

Omdat BleiZo een totaal nieuwe werkomgeving moet worden, waar sowieso al andere plannen op tafel liggen dan in een standaard, "oude", werkomgeving, is dit ideaal om meteen van start te gaan op een nieuwe manier. Een nieuwe manier die ook bijdraagt aan de verduurzaming van de mobiliteit binnen BleiZo, iets waar naar gestreefd wordt binnen BleiZo. De drukke verkeersstromen die nu de "spits" veroorzaken, leiden tot veel hinder voor automobilisten en verlengt hun reistijd. Dit zorgt voor chagrijnige werknemers en zal ook de productiviteit het eerste uur niet bevorderen. Wanneer het nieuwe werken vanaf het begin in BleiZo wordt ingevoerd, zit er niemand vast geroest aan een oud systeem, draagt het bij aan het imago en de files in en rondom BleiZo zullen zo beperkt mogelijk worden. Ook de parkeerfunctie heeft hier voordeel mee. Kantoren met werktijden van negen tot vijf staan overdag propvol en zijn doodstil zodra de laatste werknemer weg is om half zes. Door middel van de invoer van het nieuwe werken wordt deze parkeerruimte efficiënter gebruikt, niet iedereen is dezelfde tijd op kantoor en het kantoor is op variabele tijden beschikbaar als werkruimte. De één is nu eenmaal productiever in de ochtend en de ander in de avond.

2.3 Voordelen en kansen

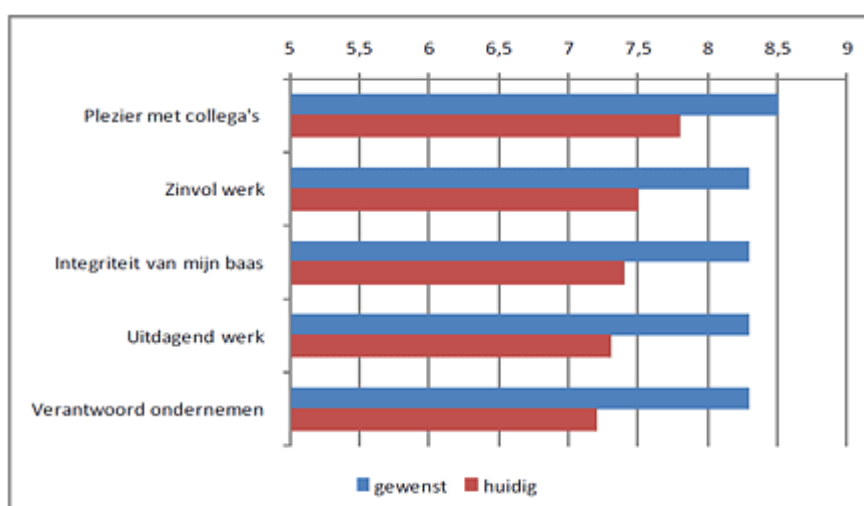
De organisaties die zijn gestart met het nieuwe werken, verwachten belangrijke voordelen te behalen uit de invoering. Voordelen op het gebied van prestatie-verbetering, samenwerking, benutten van kennis, klanttevredenheid, werkgeversimago en duurzaam ondernemen. Tegelijk voorzien zij een verlaging van de huisvestings-kosten, reis- en verblijfkosten en ICT-kosten. Anders werken beïnvloedt namelijk ook de rol van "het kantoor". Het biedt uitdaging voor zowel werknemer als vastgoed-beheerders. Er zijn mogelijkheden te zien om het vastgoed beter te benutten en daarmee in kosten te dalen. De gemiddelde kantoorbezetting ligt in Nederland onder de 50%. De tijd dat er dus daadwerkelijk iemand achter een bureau zit, ligt dus nog lager, *Zie figuur 1.*

Kosten kantoorgebouw

	kWh elektriciteit	m3 gas	kg CO2	Kosten	bezettingsgraad	Ruimtegebruik
Traditioneel kantoorgebouw / m2	hoger	hoger	hoger	lager	Max. 60%	18.6 m2
HNW kantoorgebouw / m2	minder	minder	minder	iets hoger	70%	12 - 15 m2

Figuur 1

Ook verwachten zij efficiënter te kunnen werken en een lager verzuim naar verloop van tijd te kunnen realiseren. De Factor 4 index (F4I) is door Boer & Croon NeXstrategy en Microsoft Nederland ontwikkeld als meetinstrument voor Het Nieuwe Werken. In de index zijn vier verschillende factoren van productiviteit opgenomen, waarmee getoetst kan worden of een organisatie klaar is op een andere manier te gaan werken. *Figuur 2.*



Figuur 2

Het nieuwe werken kan ook zeker bijdragen aan het flexibiliseren van plaats en tijd waarop gewerkt kan en mag worden. Dat maakt het mogelijk voor werknemers om minder en op andere tijdstippen te reizen, wat de piekmomenten op zowel de weg als in het OV beperkt en verdeeld over de hele dag.

Ook thuis werken is één van de nieuwe mogelijkheden bij het nieuwe werken. Iets waar volgens een onderzoek van *KPN* de meeste werknemers gebruik van maken:

- 30% blijft op zelfde tijden werken
- 20% gaat 's avonds werken
- 62% gaat thuis werken

Zo kan ook iedereen zelf bepalen op welke tijdstippen er gewerkt wordt. De één is nu eenmaal productiever in de ochtend en de ander in de avond.

2.3.1 Besparingen:

Dit levert ook enkele besparingen op in euro's :

©KPN & Getronics

- 10.000 medewerkers met Lease-auto kregen ConferenceCard voor tele- en webconferencing
- 1/6 van de vergaderingen binnen KPN op afstand

Besparing van:

- 10,7 miljoen euro op reiskosten
- 16,1 miljoen euro op reistijd
- 538.000 uur reistijd
- 36,9 miljoen kilometer
- 5,3 kiloton CO2-uitstoot

Maar ook besparingen in m2 's:

Bij een organisatie met 1300 werknemers gaat 15% hiervan meer thuis werken. Dit geeft de mogelijkheid om met 200 werkplekken minder toe te kunnen, à 10.000 €/j, oftewel €2 M besparing per jaar. Maar het biedt een organisatie ook de mogelijkheid om met dezelfde hoeveelheid plekken maar liefst met 390 werknemers te groeien.

Zo kan er dus met het ruimtegebruik in BleiZo gespeeld worden. Omdat de ruimte hier toch aardig beperkt is door alle leidingen (tennet) etc. kan men dit gebied toch nog aanbieden aan een groot aantal werknemers.

De spitsstromen van deze vele werknemers is en blijft ook beperkter, omdat nu ook iedereen zijn eigen flexibele werktijden kan bepalen. Niet iedereen verplaatst zich dus op hetzelfde tijdstip in of uit BleiZo, maar het verkeer verdeelt zich over de dag. Ook het thuiswerken is in dit systeem een optie en reizen niet is niet meer nodig.

2.4 Nadelen en moeilijkheden

Waar zit de moeilijkheid? Het blijkt lastig om initiatieven te introduceren in organisaties die nog langs traditionele wegen zijn georganiseerd. Volledig vertrouwen op een bottom-up benadering werkt niet. Sturing van bovenaf blijft nodig om het van de grond te krijgen. Ook is er een gevoeligheid bij het management te constateren. Zij vinden het lastig om de controle los te laten en volledig te vertrouwen op het werk van anderen. Verandering van locatie en vestiging blijkt vaak te worden gebruikt als aanleiding.

Medewerkers moeten wennen. Zij moeten zoeken naar een nieuwe balans tussen werk en privé als gevolg van de vervagende grenzen. Tevens blijkt dat er zoiets bestaat als een virtueel optimum. In samenwerking is het essentieel dat mensen elkaar zo nu en dan zien. Alles op afstand regelen en organiseren werkt niet.

Voor BleiZo is hier dus geen sprake van dit risico. Wanneer er vanaf het begin gewerkt wordt via de nieuwe methode in een nieuw kantoor, is er dus geen sprake van oude gebruiken. Natuurlijk zullen er wel werknemers zijn die de gebruiken van het oude werken gewend zijn, maar een nieuwe werkomgeving biedt kansen om deze overstap tot een succes te brengen. Risico's zitten ook in de vrije beschikbaarheid van informatie. Bedrijfskritische informatie ligt mogelijk sneller op straat. Bij veel organisaties staan wet- en regelgeving nogal eens in de weg. Dat geldt met name bij banken en overheidsinstellingen. Duidelijk is dat niet iedere organisatie op dezelfde manier kan werken. De eigenheid van organisaties maakt dat er geen 'one size fits all' mogelijk is.

H3. Mobiliteit

Hier wordt ingegaan op de te nemen maatregelen vanuit de werkgroep BleiZo en vanuit de toekomstige bedrijven binnen BleiZo om de mobiliteit binnen BleiZo te verduurzamen en daarmee een betere werkomgeving (vestigingsklimaat) te realiseren.

3.1 Maatregelen te treffen vanuit werkgroep BleiZo

BleiZo autoluw inrichten.

- Afsluiten kern middels verwijderbare obstakels om toegang voor hulpdiensten, mindervalide en laden en lossen mogelijk te maken.
- Geen parkeerplaatsen in de kern toestaan, ook niet bij bedrijven, maar wel een mogelijkheid tot laden en lossen bieden.

Milieuzone inrichten om schoon verkeer voor laden en lossen te bevorderen.

- Buiten werktijden laden en lossen.
- Hiermee wordt het risico op ongelukken tussen zwaar en licht vervoer beperkt, omdat deze groepen niet tegelijkertijd aanwezig zullen zijn.
- Enkel schone voertuigen toelaten (deze eisen worden 1 juli 2013 ingevoerd).
- Euro klasse IV of hogere motor.
- Andere brandstof dan diesel. [1]

Meer P+R plaatsen t.p.v. het podium realiseren.

- Dit is haalbaar door een afname in de kosten voor aanleg van parkeerplaatsen, zoals onderbouwd in de gewijzigde parkeerbalans.

Parkeerplaatsen voor werknemers BleiZo aan de rand eventueel onder de HSL.

- Dit is goedkopere grond aangezien deze geen tot weinig ander doel kan dienen.

Zoeken naar een vervoerder of combinatie van vervoerders binnen BleiZo welke ook interessant is/zijn voor recreanten.

- Fietstaxi bedrijf (eventueel realiseerbaar als arbeidsplaats voor uitkeringsgerechtigden / kansarmen).
- OV-fietsen (een door de NS beheerd verhuur concept, dit is abonnementsgebonden á €10/jaar en men betaalt voor de duur van het gebruik).
- Stepverhuur (een soortgelijk systeem als bovenstaande).

Eisen stellen waarmee het gebruik van een van de bovenstaande vervoermiddelen haalbaar wordt.

- Het moet een goede aansluiting bieden met het O.V. De reis van het O.V. naar de bestemming binnen BleiZo mag maximaal 7 minuten duren.
- Men moet droog met bagage op plek van bestemming kunnen komen.
- Het moet een duurzaam vervoersmiddel zijn.
- Duurzaam qua uitstoot.
- Duurzaam qua levensduur.
- Duurzaam bij de realisatie (materiaalgebruik).

3.2 Maatregelen te treffen vanuit toekomstige bedrijven binnen BleiZo.

OV-abonnementen aanbieden i.p.v. leasewagens.

- Deze zijn over het algemeen goedkoper zelfs al mogen gebruikers onbeperkt reizen, wat weer voor meer tevreden werknemers zorgt.
- Vermindert vraag naar dure parkeerplaatsen.
- Verbeter mogelijkheid om over te stappen op het “nieuwe werken”.

Parkeergeld niet vergoeden.

- Vermindert kosten.
- Vermindert vraag naar parkeren.

Het nieuwe werken toepassen.

- Hiermee wordt de vraag naar Mobiliteit waarschijnlijk groter (er is een afname in benodigde oppervlakte dus er kunnen meer werknemers op het zelfde stuk grond en er is een hogere bezetting) maar wordt het gemakkelijker om voor het openbaar vervoer te kiezen. Hier wordt verder op ingegaan in hoofdstuk 2.

3.3 Voordelen te halen uit deze maatregelen voor BleiZo.

Onderscheidend imago van duurzaam BleiZo.

Vermindering belasting wegens BleiZo.

- Vermindert kosten onderhoud.
- Vergemakkelijkt eventueel onderhoud.

Geluidsreductie.

- Creëert een aangename omgeving om in te werken en in te recreëren.
- Vermindert investeringen benodigd voor geluidsarm asfalt.

Verbetering luchtkwaliteit.

- Creëert een aangename omgeving om in te werken en in te recreëren.

Veiligere omgeving.

- Bevordert de recreatie.
 - Meer vraag naar horecagelegenheden
 - Meer aanbod van toevallig voorbijkomend winkelend publiek (met name interessant voor het FOC).
 - Meer vraag naar openbaar vervoer.

3.4 Voordelen te halen uit deze maatregelen voor bedrijven.

Kostenbesparing OV-abonnement t.o.v. leaseauto.

Geluidsreductie.

- Creëert een aangenamere omgeving om in te werken.
- Vermindert investeringen benodigd voor geluidsisolerende gebouwen.

Veilige omgeving waar werknemers graag verblijven in vrije uren.

- Zorgt voor rust wat weer bijdraagt aan een hogere productiviteit.

Buitensport mogelijkheden i.p.v. fitnesszaal.

- Voorkomt investeringen in het aanleggen van sportgelegenheden.

Hogere productiviteit van +8% (=40minuten).

- Minder reistijd
- Minder ziekteverzuim
- Ongestoord kunnen werken [2]

Aantrekkelijkere werkgever.

- Interpolis 1996 = 6,1 (werd in) 2009 = 8,4
- Microsoft 2005 = 5,5 (werd in) 2009 = 8,3 [2]

3.5 Aangepaste parkeerbalans.

Kostenbesparing door afname parkeerplaatsen: €9.750.000,00

Door het realiseren van een goede verbinding met het openbaar vervoer en daar op aansluiten vervoer binnen BleiZo kunnen 1475 parkeerplaatsen minder gerealiseerd worden. Wel adviseren wij om 500 extra P+R plaatsen te realiseren. Hierdoor is de vraag naar openbaar vervoer groter en zal de NS eerder overgaan tot het investeren in BleiZo.

Uiteindelijk zijn er 975 parkeerplaatsen minder nodig wat een besparing oplevert van €10.000,00 (per parkeerplaats) * 975 (parkeerplaatsen) = €9.750.00,00

H4. Communicatie

Het is belangrijk om mensen en bedrijven te benaderen. Hier moet men zo vroeg mogelijk mee beginnen, anders zal men te laat zijn met het vinden van de juiste investeerders. Bijvoorbeeld bedrijven die op zoek zijn naar parkeergelegenheid en kijken of zij hun werknemers willen laten parkeren in BleiZo en daarna met het O.V naar hun werk laten gaan.

Wanneer je deze communicatie links laat liggen, zal de visie die de projectgroep BleiZo heeft mislukken en zal ook het NS station wegblijven, doordat er een te kleine vraag is naar openbaar vervoer. Communicatie om te informeren, maar ook om te betrekken. Communicatie om te laten zien dat het project de inspanning waard is en zijn vruchten afwerpt en communicatie om uitleg en perspectief te geven als het ergens misgaat. Bij de opzet van een communicatieaanpak voor een groot project moet er in veel gevallen gekeken worden door een praktische bril, als het gaat om wat er moet gebeuren.

4.1 Manieren

De manier hoe deze informatie communicatie stroom in gang gezet kan worden, zal bijvoorbeeld als volgt kunnen gaan: men kan mensen en bedrijven benaderen door ervoor te zorgen dat de website BleiZo boven in de Google resultatenlijst komt.

Flyeren is een eenvoudige en goedkope manier om informatie rond te brengen, maar dit dient wel te gebeuren op de plekken waar de potentiële klanten komen. Een goede manier om er achter te komen wat er speelt bij mensen is door het houden van een enquête. Hierop kan worden ingespeeld door te kijken naar wat de behoeften zijn van de belanghebbenden en daar de juiste vorm van informatie verstrekken op toepassen. [1]

4.2 Carpoolen

Mensen laten carpoolen is een goede maatregel om het file probleem tegen te gaan, wanneer mensen samen naar het werk gaan betekent dit dat er minder auto's op de weg komen en het file probleem wordt gereduceerd.

Maar hoe krijgt men de mensen zo ver dat ze gaan carpoolen?

Het grootste probleem is dat de mensen gewoon weg niet weten met wie ze zouden kunnen carpoolen. Om die reden denken wij aan een carpool-applicatie die hen laat weten welke mensen bereid zijn om te gaan carpoolen. De mensen kunnen dan zien waar die mensen die bereid zijn om te carpoolen heen gaan en van waar zij komen.

Het "van A naar B" zou dan kunnen worden verwerkt in de applicatie bijvoorbeeld.

Zo kunnen de mensen door simpele en concrete communicatie gebruik maken van carpoolen. Dit zorgt voor een betere communicatie binnen het carpoolen en toename hiervan.

Voordelen deelauto en carpoolen: [2]

- Kan geld opleveren.
- Goed voor het milieu.
- Sneller reizen dankzij de carpoolstroken op de snelweg.
- U kunt met de deelauto gewoon naar zakelijke afspraken.
- Makkelijk te regelen, ook online.

4.3 P+R

Om te zorgen voor betere communicatie wat P&R betreft, zou er een promotiecampagne gestart kunnen worden, om de bezoekers te informeren over park & ride. Zorg voor een goede bewegwijzering naar de parkings. Hiervoor dient u toestemming te vragen bij de lokale autoriteiten, bevoegd voor officiële verkeersborden. [3]

4.4 Belanghebbenden/ investeerders:

De belanghebbenden kunnen worden overtuigd om te investeren omdat er bijvoorbeeld voor de NS meer reizigers komen en dat zal het economische belang vervullen. Ieder die belang heeft bij zijn of haar duurzame imago zal er baat bij hebben als de communicatie goed verloopt. Dit versterkt hun imago. Er zullen minder klachten ontstaan en iedereen zal het erover hebben hoe soepel alles verloopt op BleiZo en hoe comfortabel het reizen is.

Voor de gemeente zal betere communicatie ook goed bevallen. Bijvoorbeeld bij P+R als daar beter wordt gecommuniceerd voor de automobilist en het voor hen duidelijk is waar hij of zij gebruik kan gaan maken van P+R. Dit zal de fileproblematiek verminderen. De reiziger zal er veel baat bij hebben als hij of zij goed geïnformeerd wordt over de overstap die hij of zij kan maken in BleiZo, en ook door middel van websites en informatieborden hier op gewezen wordt.

H5. Leefbaarheid

5.1 Groen

Het gebied BleiZo is onderdeel van het nationaal landschap "het groene hart" en BleiZo ligt centraal in het groene hart en kan ingericht worden als verbindingszone tussen groengebieden. De gemeente Zoetermeer wil ook graag die verbindingen met elkaar realiseren/houden (dit blijkt uit de groene kaart voor Zoetermeer).

Door het aanleggen van een groenzone als geluidswal creëert men rustplekken voor met name vogels aangezien het een verder afgesloten gebied is.

Doordat het onderdeel is van het nationaal landschap "het groene hart" is er mogelijk subsidie voor de recreatieve kant binnen het project. Door middel van het aanleggen van een oppervlaktewater en groenzones, welke ook kunnen dienen als recreatiemogelijkheid, kan misschien aanspraak worden gemaakt op deze subsidie.

Het is nodig om de bodemkwaliteit te verbeteren in het gebied van BleiZo om de gewenste infrastructuur en utiliteitsbouw mogelijk te maken. De bodem in het gebied van BleiZo is op dit moment nog niet geschikt om op te bouwen. Dit komt door de draagkracht van de grond en deze is nu nog niet voldoende om de gemaakte bouwplannen op te realiseren. Er kunnen grondverbeteringen toegepast worden en er zal ook met een gesloten grondbalans gewerkt moeten worden.

Een aantal manieren hiervoor zijn technieken ter vermindering of voorkoming van zetting, gewapende grondtechnieken, injectietechnieken, mechanische grondmenging of paalmatrassen. Paalmatrassen betekent het vervangen van niet-draagkrachtige grond (bijvoorbeeld klei en veen) door zand, soms tot de aanwezige zandlaag die voldoende draagkracht geeft (mits deze niet te diep ligt).[1]

Er kan bijvoorbeeld ook zand gestort worden, zodat de bodem goed bouwklaar gemaakt kan worden. Een andere nog duurzamere oplossing is om gebruik te maken van de mogelijkheden die er zijn (dit is helaas niet haalbaar).

Door veel groen in het gebied te integreren, ontstaat er een betere luchtkwaliteit.

Als er groen langs de wegen aanwezig is, in vorm van groene geluidswallen en tussen de bedrijven, kunnen plekken met groen ook zorgen voor een mogelijkheid voor het personeel om in de pauze te lunchen en te ontspannen.

De producten die in het gebied BleiZo verbouwd worden, kunnen afgezet worden naar de lokale horeca of een andere lokale bestemming krijgen. De volgende belanghebbenden kunnen hier een onderdeel van worden:

Een inkoop afdeling van een grote restaurant keten.

Een restaurant dat op zoek is naar goede verse producten die vanuit dit gebied worden getransporteerd. Hierin hebben de restaurants die in de buurt aanwezig zijn verse producten en hebben de mensen die het verbouwen in het gebied vaste klanten, kunnen deze verder uitbreiden en werken aan een goede vaste relatie.

Een groente en fruit leverancier als 'ZON fruit & vegetables'.

'ZON fruit & vegetables' is een leverancier met een bekende naam. Als je een bekende naam aan het gebied kan verbinden, geeft dit een vertrouwde uitstraling.

Ze kunnen verse producten vanuit het gebied kopen, verwerken en deze direct transporteren naar hun klanten.

Een tuincentrum, dat bekend wil staan / staat om de biologische benadering.

Als je bij hen komt om je tuin te laten doen (en alle producten die je er koopt), weet je zeker dat het biologisch is. Hierdoor krijgt het gebied een groener imago en een duurzame naam, omdat er een tuincentrum is met een biologische benadering.

5.2 Water

Vergroting hoeveelheid oppervlakte water.

Groen en water in en rondom de bebouwde omgeving hebben, wordt zeer gewaardeerd. Bomen, planten en oppervlakte water verbeteren de leefbaarheid in de bebouwde omgeving en verbeteren en hiermee dus de waarde van de omgeving en maken het dus aantrekkelijker voor bijvoorbeeld, bedrijven om zich te vestigen. Bomen, planten en water zuiveren de lucht en voeren het regenwater af.

Allemaal positieve voordelen in een verhard gebied.

- Een waterplein kan een optie bieden. Dit zou gerealiseerd kunnen worden op het stationsplein. Wanneer de reizigers het station uit komen kunnen zij meteen genieten van een natuurlijk en aangenaam stadsbeeld. Ook ligt het gebied onder NAP en is een waterplein dus een goed idee in verband met waterberging.
- Binnen het gebied kan extra ruimte gecreëerd worden voor waterberging door bestaande watergangen te verbreden, nieuw open water aan te leggen (vijvers, slootjes, etc.) of door gedempt open water weer te openen. Ook kan gebruik gemaakt worden van flauw oplopende oevers en een flexibel beheer van het waterpeil met behulp van geautomatiseerde stuwen.
- Omdat er veel fietsroutes door het gebied zullen worden aangelegd, is het wel zo fijn dit door een zo aangenaam mogelijk gebied te doen. Water en haar bewoners, zoals vogels, bieden rust in de omgeving en geven een landelijke sfeer.

Kortom, oppervlakte water in het gebied biedt rust en een aangename omgeving en heeft daarnaast ook nog eens een waterbergende eigenschap. Wanneer regen op verhard oppervlak terecht komt, wordt dit door middel van regenpijpen, goten en putten zo snel mogelijk naar het riool afgevoerd. Dit is voor de waterzuiveringbedrijven ongunstig en kan bijdragen aan het uitdrogen van de bodem daar het regenwater hier niet mee in contact kan komen. Wanneer water uit verhard gebied naar een waterberging kan vloeien, dringt het vanuit hier langzaam de bodem in.

5.3 Geluid

Om geluid te verminderen moet er gekeken worden naar de overdracht. Aan de voornaamste bron, de snelweg en de HSL kan weinig verandert worden. Deze bronnen kunnen niet verandert worden, omdat het een te complex probleem is. Deze problemen zijn alleen vanuit het rijk op te lossen. Er zijn wel verschillende oplossingen die de overdracht verminderen, zo zijn er geluidswallen, groene gevels en milieuzones die toegepast kunnen worden. Geluidshinder zorgt vaak voor veel overlast, vooral tijdens het werk. Wanneer bedrijven interesse hebben om zich te vestigen in BleiZo, moet ook het leefklimaat in orde zijn. Wanneer ze merken dat er veel geluidshinder is, zullen ze zich niet willen vestigen, waardoor de investeringen in BleiZo weg blijven.

Geluidswallen

Er zijn verschillende manieren om geluidswallen aan te brengen. Het beste is wanneer dit op een duurzame manier gebeurt. Dit kan door afval te gebruiken om de geluidswal te maken (voorbeeld uit de ladder van Lansink) en daar een rij bomen voor te planten. De reden hiervoor is het aangezicht en de integratie in het gebied. Of om de geluidswal direct van groen te voorzien, bijvoorbeeld door middel van klimop. Wanneer het niet mogelijk is om een geluidswal te maken, kan er ook gekeken worden naar een bomenrij. Dit absorbeert al een klein gedeelte van het geluid en verbetert de leefomgeving door het groene karakter. Wel moet er gekeken worden of het haalbaar is om bomen te planten langs de HSL, de bladeren mogen geen overlast geven wanneer het herfst wordt. Zo zou er gekeken kunnen worden naar bomen, waarvan de bladeren niet of nauwelijks uitvallen.[1]

Groene gevels

De groene gevels kennen al een lange geschiedenis in de vorm van klimplanten. Naast deze vorm van grondgebonden groene gevels bestaan er ook niet-grondgebonden systemen. Een groene gevel heeft onze voorkeur in vergelijking met een geluidswal. Wanneer er een geluidswal wordt geplaatst, zal BleiZo minder zichtbaar zijn vanaf de snelweg en zo ook minder bekend worden. Wanneer ze het gebied zien met de groene gevels, zullen ze gelijk een link leggen tussen groen en duurzaamheid. Dit zal er weer voor zorgen dat het imago van BleiZo wordt versterkt..

Er zijn volop ontwikkelingen rondom deze systemen.

Bij de verschillende systemen worden bewuste keuzes gemaakt voor de plantensoorten. Er wordt onder andere rekening gehouden met de oriëntatie, winterharde plantsoorten, wintergroen of niet, groeisnelheid en onderhoud. Net als bij de groene daken, geldt ook bij de gevelsystemen met een beperkte dikte van het substraat een afgestemde plantenkeuze.[2]

Bij de grondgebonden systemen staan de wortels van de planten in de volle grond en maken gebruik van de bouwkundige gevel om naar boven te klimmen. Klimplanten met zelfhechtende wortels maken gebruik van de achterliggende gevel om naar boven te klimmen. Andere klimplanten, slingerplanten, rankplanten en leiplanten, maken gebruik van een klimhulp die aan de gevel is bevestigd. Hiervoor zijn verschillende uitvoeringen mogelijk, onder andere met staaldraden, staalrasters en middels houten constructies.

Deze vormen van groene gevels zijn eenvoudig en brengen weinig investerings- en onderhoudskosten met zich mee, de kosten zijn (+/- €100,-/m²) [3].

De zelfhechtende planten zijn niet overal toepasbaar, omdat deze in sommige gevallen de achterliggende constructie kunnen aantasten. Het onderhoud van klimplanten bestaat vooral uit het geleiden van de planten om te voorkomen dat deze op ongewenste plekken gaan groeien. [3]

De niet-grondgebonden systemen zijn altijd voorzien van een irrigatiesysteem. Er zijn van deze systemen vele varianten op de markt zijn en deze ontwikkeling volop in beweging. Is. Doordat het systeem uitgevoerd wordt met een irrigatiesysteem en eventuele extra constructieve voorziening worden opgenomen, kunnen de kosten van dergelijke systemen flink oplopen (+/- €400,-/m²). Het onderhoud is ook vrij intensief, met name in het begin. Vaak wordt er door de uitvoerende partij een onderhoudscontract afgesloten. Alleen op deze manier geven zij garantie op een 'groene gevel'. Een voordeel van deze systemen kan zijn, dat de gevel redelijk snel dekkend begroeid is en dit geen jaren duurt.[4]

Groene daken hebben veel voordelen. Hieronder zijn er een paar genoemd. Er zijn echter nog veel meer voordelen.

- Groene daken verminderen de belasting van het rioolstelsel, omdat de planten op een groen dak regenwater opnemen en via verdamping terugbrengen in de lucht, waardoor de afgifte van regenwater aan het rioolstelsel wordt verminderd en vertraagd.
- Groene gevels en intensief begroeide daken dragen bij aan een betere luchtkwaliteit door fijnstof te absorberen.
- Groene daken en gevels zorgen voor een betere biodiversiteit, doordat deze vooral insecten en daarmee vogels aan te trekken.
- Groene daken en gevels verminderen de geluidsbelasting op het gebouw, door de isolerende werking van dakgroen en de absorberende werking van gevelgroen.
- Groene daken en gevels dragen bij aan de koeling van het gebouw in de zomer en de isolatie tegen koude in de winter, waardoor energieverbruik en CO₂-emissie worden gereduceerd. De mate waarin bijgedragen wordt is voor zowel gevels als daken afhankelijk van het gekozen type vergroening. De reductie van energieverbruik is een toenemende factor in de terugverdientijd voor investeringen die met vergroening van gebouwen gepaard gaan.

In dit hoofdstuk gaat het over tegengaan van overlast van geluid, deze zal dan ook hieronder uitgebreider besproken worden dan de andere voordelen.

Groene daken absorberen geluid. Harde steenachtige oppervlakken van wegen, paden en trottoirs weerkaatsen het voornamelijk door verkeer geproduceerde lawaai veelvuldig. De geluiddempende werking van groene daken op hun omgeving werkt ook door in de geluidswering van het stadslawaai naar binnen in het gebouw.

De reductie is afhankelijk van de soort en dikte van het substraat. Groene daken verminderen de geluidsweerkaatsing met ongeveer 3dB en verhogen de geluidsisolatie met ongeveer 8 dB. De geluidsreducerende werking van groene gevels berust meer op de absorptie in de straatruimte, waardoor geluid minder tussen gevels weerkaatst. De galm, en daarmee het geluidsniveau in de straat, wordt verminderd, hetgeen zowel de buitenruimte als de ruimten achter de gevels ten goede komt. Voor een absorberende werking in de winter is uiteraard wintergroene begroeiing vereist. Een geluidsisolerende werking als bij daken kan met gevelgroen alleen bereikt worden door toepassing van aaneengesloten intensieve begroeiing met substraatlaag. [5]

Het verbeteren van de belevingswaarde door de toepassing van groene gevels en daken is voor vele doelgroepen interessant. Vanuit een versteende binnenstad zullen bewoners voornamelijk groene zichtdaken in binnenhoven, als kleine oases in de stad, als een verbetering van de leefomgeving ervaren. De beleving van groene gevels van belangrijke toevoerwegen en zal een positieve invloed hebben op het imago van het gebied. Bedrijventerreinen kampen in veel gevallen met de dreiging van verzwakking van imago en marktpositie. Daarom zal het imago van BleiZo versterken als het groene gevels gaat toepassen.

Milieuzone

Auto's mogen niet in het gebied BleiZo rond rijden. Mensen die komen werken in BleiZo, moeten hun auto parkeren aan de rand van het gebied. Hiervandaan kunnen ze met een ander vervoersmiddel verder reizen naar hun bestemming. Er zal alleen toegang mogelijk zijn voor hulpverlenende instanties, vrachtwagenverkeer voor het bevoorraden van de bedrijven en mensen die mindervalide zijn. Doordat het gebied gedeeltelijk is gesloten voor vervoer, beperkt dit de geluidsoverlast. Dit heeft weer het positieve effect, dat men niet gestoord wordt tijdens het werken [6]. Dit onderwerp is al uitgebreider behandeld in hoofdstuk 3 "Mobiliteit".

H6. Conclusie

Er zijn veel mogelijkheden om de mobiliteit te verduurzamen. Als men kijkt naar mogelijkheden te realiseren door projectontwikkelaars blijkt het aantal mogelijkheden al gauw af te nemen.

Door middel van kleine investeringen kan echter al gauw een grote besparing worden gerealiseerd en ook nog eens de aantrekkelijkheid van het gebied toenemen.

Wel is het belangrijk hierbij te communiceren met betrokkenen en verder te kijken dan enkel binnen het plangebied.

Door het aanpassen van de parkeerbalans naar aanleiding van de verwachte besparingen middels de door ons gekozen maatregelen zal de vraag naar parkeerplaatsen afnemen met: 1475 parkeerplaatsen. Door 500 extra P+R plaatsen te realiseren blijft er een besparing over van 975 parkeerplaatsen = €9.750.000,00

Wij vertrouwen erop u hiermee van dienst geweest te zijn en een goede bijdrage aan het project BleiZo geleverd te hebben.

Bronnenlijst

Het Nieuwe Werken

[1] Stichting Nederlands TelewerkForum (2010) *Het nieuwe werken ontrafeld*. Geraadpleegd op 5 juni 2011, van www.telewerkforum.nl

[2] Smart compnies (2010) *Blauw Research*. Geraadpleegd op 5 juni 2011, van www.smartcompanies.nl

Mobiliteit

[1] Stuurgroep Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering (2010) *Nieuwe eisen milieuzones*. Geraadpleegd op 5 juni 2011, van www.milieuzones.nl

[2] Jasmijn van 't Hoff (2011) *Presentatie het nieuwe werken*. Geraadpleegd op 2 juni 2011, van presentatie van docente Sociale geografie aan de Haagse Hogeschool.

Communicatie

[1] pfransen, (2010) *vraag en antwoord*. Geraadpleegd 3 juni 2011, van http://hallo.kvk.nl/hallo/vraag_en_antwoord/t/7249.aspx

[2] regio Rotterdam (2010) . *Deelauto& carpoolen*. Geraadpleegd 7 juni 2011, van http://www.slimbereikbaar.nl/slim_bereikbaar_regio_rotterdam/werknemers/deelauto_carpoolen

[3] VIA, Kai Lorenz (2004), *13-P+R*. Geraadpleegd 3 juni 2011, van <http://www.smash-events.net/pdfs/nl-be/13-P+R.pdf>

Leefbaarheid

groen:

[1] CRUX Engineering (2009) *Grondverbetering*. Geraadpleegd op 3 juni 2011, van <http://www.joostdevree.nl/shtmls/grondverbetering.shtml>

geluid:

[1] Gemeente Oss (2010) *Geluidschermen*. Geraadpleegd op 1 juni 2011, van www.wegvandetoekomst.nl

[2] Icopal Regio West (2011) *Groenegevel*. Geraadpleegd op 1 juni 2011, van www.esha.nl

[3] Gemeente Utrecht (2009) *Groene daken en gevels*. Geraadpleegd op 9 juni 2011, van www.cu2030.nl

[4] Optigroen Dak- en Gevelbegroeiing (2009) *Gevelbegroeiing*. Geraadpleegd op 3 juni 2011, van www.gevelbegroeiing.net

[5] Groenestad – maak architectuur (2009) *Groenestad*. Geraadpleegd op 1 juni 2011, van www.degroenestad.nl

[6] Stuurgroep Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering (2010). *Effecten Milieuzone*. Geraadpleegd op 9 juni 2011, van www.milieuzones.nl

Bijlagen

Parkeerbalans aangepast model

	Te realiseren	m2 bvo	parkeernorm per 100 m2 bvo	nodig		afgenomen parkeer plaatsen	Toelichting in verantwoor- ding: 1 + letter	
Knoop Noord	kantoor (regulier)	40.000	1,2	480	P	120	a	
	kantoren World Greenport Centre (WGC)	0	1,5	0	P		b	
	regionale niet commerciële functie (opleidingsinstituut, uitvoeringsdienst e.d.)	10.000	0,3	30	P		c	
	hotel	10.000	0,2	20	P	80	d	
	kleinschalige retail / persoonlijke dienstverlening (plint kantoorgebouwen)	1.000	0,0	0	P	55	e	
	Food Experience Center (FEC)							
	beursvloer met wisselende exposanten	0	6,5	0	P		f	
	beursvloer met vaste exposanten	0	6,5	0	P		g	
	B2B/ontmoeten	0	6,5	0	P		h	
	(thema)restaurant	0	5,0	0	P		i	
	retail	0	5,5	0	P		j	
	brugfunctie (optioneel)	0	0,0	0	P		k	
	FOC	0	7,7	0	P		l	
	green- en cleantech (20/80 tot 50/50)	0	1,5	0	P		m	
	showroomachtige functies	12.500	1,2	150	P	13	n	
	AW	0	8,8	0	P		o	
	P+R	n.v.t.	n.v.t.	650	P	-300	p	
		totaal:	73.500		1.330	P	-32	toename

Knoopp Zuid	Te realiseren	m2 bvo	parkeernorm per 100 m2 bvo	nodig		afgenomen parkeerplaatsen	Toelichting in verantwoording: 2 + letter
	kantoor (regulier)	0	1,5	0	P		a
	kantoren World Greenport Centre (WGC)	0	1,5	0	P		b
	regionale niet commerciële functie (opleidingsinstituut, uitvoeringsdienst e.d.)	0	0,3	0	P		c
	hotel	0	1,0	0	P		d
	kleinschalige retail / persoonlijke dienstverlening (plint kantoorgebouwen)	0	5,5	0	P		e
	Food Experience Center (FEC)						
	beursvloer met wisselende exposanten	0	6,5	0	P		f
	beursvloer met vaste exposanten	0	6,5	0	P		g
	B2B/ontmoeten	0	6,5	0	P		h
	(thema)restaurant	0	5,0	0	P		i
	retail	0	5,5	0	P		j
	brugfunctie (optioneel)	0	0,0	0	P		k
	FOC	30.556	6,5	2.000	P	353	l
	green- en cleantech (20/80 tot 50/50)	0	1,5	0	P		m
	showroomachtige functies	0	1,3	0	P		n
	AW	40.000	7,0	2.816	P	704	o
	P+R	n.v.t.	n.v.t.	0	P		p
	totaal:	70.556		4.816	P	1.057	afname

	Te realiseren	m2 bvo	parkeernorm per 100 m2 bvo	nodig		afgenomen parkeerplaatsen	Toelichting in verantwoord ing: 3 + letter	
On-hold	kantoor (regulier)	0	1,5	0	P		a	
	kantoren World Greenport Centre (WGC)	10.000	1,2	12 0	P	30	b	
	regionale niet commerciële functie (opleidingsinstituut, uitvoeringsdienst e.d.)	0	0,3	0	P		c	
	hotel	0	1,0	0	P		d	
	kleinschalige retail / persoonlijke dienstverlening (plint kantoorgebouwen)	0	5,5	0	P		e	
	Food Experience Center (FEC)							
	beursvloer met wisselende exposanten	3.000	5,2	15 6	P	39	f	
	beursvloer met vaste exposanten	2.500	5,2	13 0	P	33	g	
	B2B/ontmoeten	2.500	5,2	13 0	P	33	h	
	(thema)restaurant	1.000	3,5	35	P	15	i	
	retail	1.000	5,5	55	P	0	j	
	brugfunctie (optioneel)	0	0,0	0	P		k	
	FOC	0	7,7	0	P		l	
	green- en cleantech (20/80 tot 50/50)	35.000	1,5	52 5	P	0	m	
	showroomachtige functies	0	1,3	0	P		n	
	AW	0	8,8	0	P		o	
	P+R	n.v.t.	n.v.t.	55 0	P	-200	p	
	totaal:	55.000		170 1	P	-50	toename	
	Totale afnameparkeerplaatsen in BleiZo:							afname
								975
Door de totale afname aan parkeerplaatsen komt een budget vrij van (€10.000,00 voor een goedkope parkeerdek plaats) =								
€ 9.750.000,00								

Toelichting aangepaste parkeerbalans

1. Knoop Noord

- a. De parkeernorm van 1.5 is goed gekozen, uit de achterliggende gegevens blijkt dat bij arbeidsintensieve en bezoekersextensieve bedrijven er gemiddeld een hogere norm is van 1,7. Het betreft nu een gemiddelde waarde van centrum en schil van de stedelijke zone.
Wel verwachten wij dat door de toename van het openbaar vervoer er 20% minder parkeerplaatsen nodig zijn, hier door verandert de norm naar 1.2. Het openbaar vervoer zal toenemen doordat het P&R gestimuleerd wordt (door extra parkeerplekken hiervoor te realiseren). Hierdoor zal de NS een treinstation in het gebied willen realiseren, dit zorgt voor meer investeringen van bedrijven in het gebied.
- b. N.v.t
- c. De norm van 0.3 is goed gekozen. Er zal daarom niks veranderen aan het aantal parkeerplaatsen.
- d. Wij denken dat de norm omlaag kan, doordat de meeste mensen met het OV naar Bleizo komt. Wanneer mensen blijven slapen, doordat er bijvoorbeeld een congres is, hebben ze geen auto bij zich, maar komen ze met de trein vanaf schiphol. Mochten ze toch met de auto gaan, zijn ze 's nachts flexibeler om naar huis te gaan want er is geen spits. Daarnaast wordt een Hotel meestal voor 's nachts gebruikt, hierdoor kunnen zij de plekken opvullen die anders overdag gebruikt word.
De norm kan met 80 % omlaag (van de 20% die over blijft werkt 15% in het hotel)
- e. De norm van 5.5 is niet goed gekozen, en zal een norm moeten zijn van 0. We gaan hierbij van uit dat het gaat over winkels in het station. Mensen gaan niet speciaal met de auto naar het gebied om eten te halen bij de AH to go.
- f-m. N.v.t.
- n. Wij denken dat de norm omlaag kan naar 1.2 omdat dat het gemiddelde is van centrum en schil. Daarnaast zal hij omlaag gaan doordat het een showroom is voor kleiner materiaal en materialen op het gebied van Greenport. Hierdoor kan je makkelijk met het OV naar Bleizo komen, omdat je geen last van de spits hebt (met de auto).
- o. N.v.t.
- p. Wij vinden dat er te weinig parkeerplaatsen zijn voor het P&R gebruik.
Wanneer je mensen gebruik wil laten maken van deze voorziening moeten er wel genoeg parkeerplekken zijn, staat het vol dan blijven mensen weg. Wanneer er 300 parkeerplekken bij komt naast het station zal het de overstap vergemakkelijken.

Na de wijzigingen aan de parkeerbalans moeten er 32 parkeerplekken bij komen. Het aantal parkeerplekken in Knoop Noord is bij elkaar 1330 plekken.

2. Knoop Zuid

a-k. N.v.t.

- I. We verwachten dat door de toename van het openbaar vervoer er minder parkeerplaatsen nodig zijn. In vergelijking met andere afnames door het openbaar vervoer zal het geen afname van 20 % zijn, maar van 15 %. Dit komt doordat, mensen die naar de Factory outlet center gaan vaak terug komen met tassen met nieuw gekochte spullen. Vaak wordt dit als lastig ervaren, wanneer er gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer. Daarom zullen ze eerder de auto pakken. Toch zal er een afname zijn doordat je veel sneller bent en wanneer er kleinere spullen gekocht worden zal de hinder minimaal zijn.

m-n. N.v.t.

- o. Kijkend naar de norm kan dit een restaurant, zwembadthemapark/pretpark of overdekte speeltuin/hal zijn; aangezien er een aparte restaurant functie is betreft dit waarschijnlijk een recreatieterrein. Met name voor attractieparken is het interessant om klanten met het openbaar vervoer te stimuleren (aangezien een gezin max 1,5uur zonder ruzie in de auto kan zitten) dit doen zij dan ook door het aanbieden van combinatiearrangementen. Wij verwachten dat ook hier de norm met 20% omlaag kan.

p. N.v.t.

Na de wijzigingen aan de parkeerbalans kunnen er 1057 parkeerplekken weg. Dit is vooral mogelijk gemaakt door het intensief gebruik van het openbaar vervoer. Het aantal parkeerplekken in Knoop Zuid is bij elkaar 4816 plekken.

3. On-Hold

a. N.v.t.

b. Deze norm is goed gekozen, het betreft een gemiddelde waarde van kern en schil van de stedelijke zone. Wel verwachten wij dat door de toename van het Openbaar vervoer gebruik er minder parkeerplaatsen nodig zullen zijn en de norm met 20% verlaagd kan worden.

c-e. N.v.t.

f-h. Deze normen zijn goed gekozen, het betreft een gemiddelde waarde van kern en schil van de stedelijke zone. Wel verwachten wij dat door de toename van het Openbaar vervoer gebruik er minder Parkeerplaatsen nodig zullen zijn en de norm met 20% verlaagd kan worden

i. Deze norm is met 1,5 afgenomen omdat hier de 1,5 parkeerplaatsen van kantoren bij gebruikt kunnen worden welke niet gebruikt worden na kantoortijden. Hierdoor blijven de parkeerplekken tot laat in de avond bezet, wat effectiever is (dubbelgebruik).

j. Deze norm is goed, uit de gegeven achterliggende gegevens blijkt dat bij detailhandel en hoofdwinkelgebieden er gemiddeld een hogere norm is van 6,5.

k-l. N.v.t.

m. Deze norm is goed, uit de gegeven achterliggende gegevens blijkt dat bij arbeidsintensieve en bezoekersextensieve bedrijven er gemiddeld een hogere norm is van 1,7.

n-o. N.v.t.

p. Wij willen een toename in de P+R plaatsen om gebruik van het OV te stimuleren wat weer investeringen vanuit de NS bevordert. Daarom komen er 200 parkeerplekken bij.
Dit zijn er 100 minder in vergelijking met Knoop Noord. Dit omdat Knoop Noord dicht bij het Station ligt, waardoor de P&R plekken in dat gedeelte aantrekkelijker zijn.

*Na de wijzigingen aan de parkeerbalans moeten er 50 parkeerplekken bij komen.
Het aantal parkeerplekken in het On-hold gebied is bij elkaar 1701 plekken.*

Totaal:

Knoop Noord	Knoop Zuid	On Hold gebied		
+32	-1057	+50	=	-975

Totaal kunnen er 975 parkeerplekken weg.

Door deze totale afname aan parkeerplaatsen komt een budget vrij van (€10.000,00 voor een goedkope parkeerdek plaats) á:

€ 9.750.000,- *(negen miljoen zeventhonderdvijftigduizend euro)*