

MASTERPLAN WILDERSZIJDE 2030

LANDSCHAP VAN ONTMOETINGEN

JUNI 2020

MASTERPLAN WILDERSZIJDE 2030

LANDSCHAP VAN ONTMOETINGEN

JUNI 2020

Een Masterplan op hoofdlijnen



Wilderszijde

Luchtfoto Wilderszijde

Inhoud

Voorwoord	07
1. Een introductie op Wilderszijde	10
Situatieschets	
Roadmap	
2. Het stedenbouwkundig concept	15
3. Hoofdstructuur	23
Groen-blauw netwerk	
Mobiliteit	
Principeprofielen raamwerk	
4. Stedenbouwkundig kader	47
Woonmilieus	
Dichtheden en programma	
Stedenbouwkundige accenten	
Voorzieningen	
Parkeren	
Visie op duurzaamheid	
5. Ruimtebalans	65
Plangebied	
Beoogd ruimtegebruik	
6. Nadere planuitwerking en fasering	69
7. Bijlage	71



VOORWOORD

Voor u ligt het Masterplan Wilderszijde 2030. Met dit Masterplan op hoofdlijnen leggen we de ruimtelijke structuur en randvoorwaarden vast voor Wilderszijde als nieuwe, duurzame en toekomstbestendige woonwijk in de gemeente Lansingerland. In Wilderszijde kunnen volgens deze koers in totaal 2.500 tot 3.000 woningen en bijpassende voorzieningen worden gerealiseerd, waaronder basisscholen, een gezondheidscentrum en kleinschalige commerciële voorzieningen. De woningen zijn voor alle doelgroepen, waarbij er extra aandacht is voor starters en ouderen. 30 tot 40 % van de woningen wordt gerealiseerd binnen het betaalbare segment van gemeente Lansingerland. Er wordt een mix gerealiseerd van huur- en koopwoningen, en van grondgebonden woningen en appartementen. Het wordt een groene klimaatadaptief ingerichte wijk met duurzame woningen in autoluwe woonstraten. De wijk is goed bereikbaar met zowel fiets, auto als openbaar vervoer.

Flexibiliteit

We hebben voor een 'Masterplan op hoofdlijnen' gekozen met als doel het plan toekomstbestendig te maken. De realisatie van deze wijk duurt circa 10 jaar en wordt tijdens die periode beïnvloed door (landelijke) ontwikkelingen, trends en innovaties. Omdat deze gebeurtenissen niet te voorspellen zijn legt het Masterplan alleen de hoofdstructuur vast en blijft de invulling van de bouwvelden flexibel; deze zijn in het Masterplan nog niet uitgewerkt. Dit laat ruimte voor een invulling die kan ontstaan in dialoog met ontwikkelende partijen en andere stakeholders, die juist op dat moment in het ontwikkel- en realisatieproces passend is.

“Het gaat naast maakbaarheid om haalbaarheid.”

Masterplan als basis voor een nieuw bestemmingsplan

In 2016 is de gebiedsontwikkeling, na de kredietcrisis van 2008, herstart. Vanwege wijzigingen in eisen, wetten en regelgeving moesten de eerdere kaders worden herzien. Daarom is in 2017 het 'Ambitiedocument' opgesteld, in afstemming met marktpartijen. Dit Ambitiedocument legt vast waar partijen naar streven, hoe zij gezamenlijk op toekomstige vraagstukken zullen reageren om de ambities te realiseren en is op 26 oktober 2017 vastgesteld door de Gemeenteraad. Het is een gids naar de toekomst, geeft richting aan hoe we de nieuwe woonwijk in Lansingerland vorm willen geven en bevat de kwalitatieve doelen voor de ontwikkeling. Met de 'Nota van Uitgangspunten' is eind 2017 een eerste concretisering van het Ambitiedocument verschenen, welke op 31 januari 2018 is gepresenteerd aan de Gemeenteraad. De Nota van Uitgangspunten

vormt de ondergrens van het ambitieniveau. Hierin zijn de identiteit van de wijk en de uitgangspunten voor de verdere planuitwerking nader geduid op het gebied van wonen, voorzieningen, groen -/ openbare ruimte, water, energie(transitie), circulariteit en mobiliteit. Een verdieping en uitwerking van deze uitgangspunten heeft geleid tot een aantal keuzes die zijn vastgelegd in het Beslisdocument Masterplan Wilderszijde dat op 28 november 2019 is vastgesteld door de gemeenteraad. Deze keuzes zijn nu ruimtelijk vertaald en uitgewerkt in dit Masterplan, waarmee ze medebepalend zijn voor de verdere uitwerking naar het nieuwe Bestemmingsplan voor Wilderszijde.

Dialogoog & Participatie

De gemeente wil graag dat belanghebbenden meedenken over de nadere uitwerking van dit Masterplan op hoofdlijnen. Om doelen te bereiken en krachten te bundelen is een participatietraject opgestart. Eigenaren, gebruikers van het gebied, (direct) omwonenden, ondernemers, winkeliers en andere betrokkenen is gevraagd mee te praten, mee te denken en te doen bij de verdere planuitwerking. Hun input zal worden meegenomen bij het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan en bij de verdere inrichting van de wijk en de openbare ruimte.

Juni 2020,
Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Lansingerland

1. EEN INTRODUCTIE OP WILDERSZIJDE

SITUATIESCHETS

Het plangebied Wilderszijde ligt tussen de verstedelijkte gebieden van Rotterdam, Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek en wordt begrensd door:

- De Boterdorpseweg aan de noordoostzijde;
- De hogesnelheidslijn (HSL) met parallel daaraan het Annie M. G. Schmidtpark aan de noordwestzijde;
- De Schiebroekseweg en de N209 aan de zuidoostzijde;
- De Wildersekade (gemeentegrens met Rotterdam) aan de zuidwestzijde.

Vier deelgebieden bepalen de exacte grens van het te ontwikkelen plangebied:

- De woon- en bedrijfsbebouwing aan de Schiebroekseweg;
- De (voornamelijk) woonbebouwing aan de Wildersekade;
- De bovenwijkse voorzieningen (sporthal, 2 middelbare scholen en een moskee) aan de Zijde;
- De school en het gemeentehuis aan de Boterdorpseweg.



ROADMAP

De ontwikkeling van Wilderszijde kent een omvangrijke geschiedenis. De nu volgende roadmap beschrijft de belangrijkste ontwikkelingen. Voor een chronologisch overzicht, zie de bijlage.

Wat ging vooraf

Na tientallen jaren planontwikkeling voor dit gebied, in de Boterdorpse polder tussen de Boterdorpseweg en de Wildersekade, besluit de gemeente Bergschenhoek in 2001 over te gaan naar uitvoering. In 2004 wordt de naam van de locatie bij collegebesluit veranderd in Wilderszijde en in 2005 wordt het Masterplan onder de naam ‘Masterplan Wilderszijde Bergschenhoek’ vastgesteld in de gemeenteraad. Ondanks alle veranderingen die de aanstaande gemeentelijke fusie met zich meebrengt, gaat de ontwikkeling van Wilderszijde door. Zo wordt het gebied deels voorbelast, waaronder een zone in het zuiden van Wilderszijde, toen bekend onder de naam “de Tuinen B2”. In 2008 worden de bestemmingsplannen Wilderszijde I en II vastgesteld, maar al snel blijkt dat vanwege de crisis er te weinig woningen worden verkocht om in 2010 met de bouw te kunnen starten. In 2011 besluit de gemeente de ontwikkeling te staken, behalve die van bovenwijkse voorzieningen in de randen en het nieuwe gemeentehuis van Lansingerland, dat in 2012 wordt geopend.

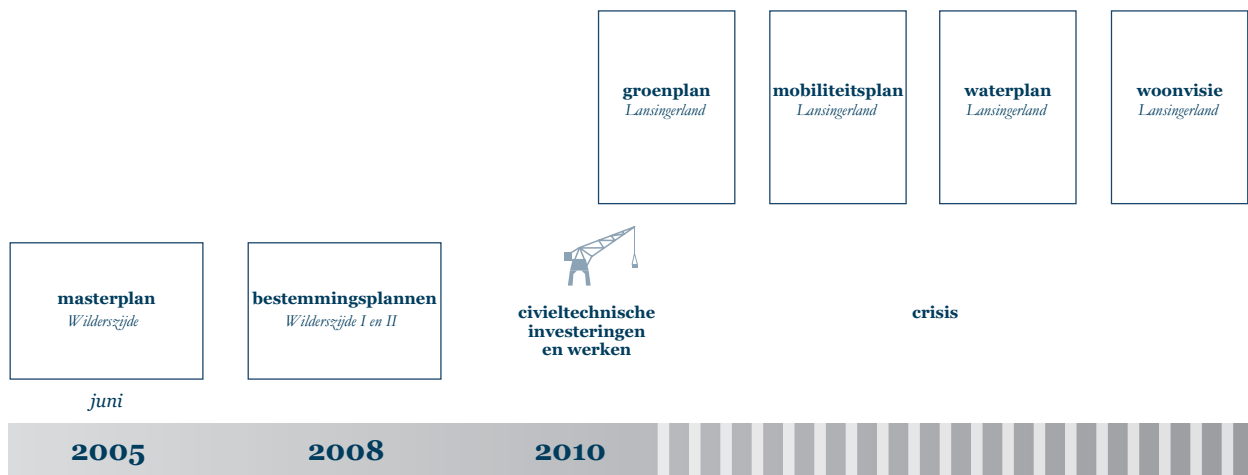
Eind 2016 wordt de totale planontwikkeling opnieuw opgestart. Intussen hebben er sinds 2001 veel maatschappelijke en economische veranderingen plaatsgevonden met gevolgen voor zowel rijksbeleid als gemeentelijk beleid, waaronder klimaatproblematiek, vergrijzing en de opkomst van de circulaire en deeleconomie. Daarnaast bevatten de plannen, die op een VINEX-ontwikkeling waren gebaseerd, een behoorlijk eenzijdig woningtype en een tekort aan betaalbare woningen voor ouderen, starters en lagere inkomensgroepen. Omdat juist daar behoefte aan is, moeten de bestaande kaders uit 2005-2008 fors worden bijgesteld. Hiertoe zijn sinds 2016 het Ambitiedocument, de Nota van Uitgangspunten en het Beslisdocument Masterplan Wilderszijde opgesteld. De kaders hierin vormen de basis voor een nieuw Masterplan en Bestemmingsplan. Ondertussen is de fysieke ontwikkeling van Wilderszijde doorgestaan daar waar het bestaande bestemmingsplan dit toelaat. Dit leidt tot de bouw van de Wolfert Lansing school naast het gemeentehuis en de herstart van de woningbouw in de Tuinen B2, inmiddels plan Buyten geheten, in het zuidwesten van Wilderszijde.

Wat is de stand van zaken

Het Beslisdocument Masterplan Wilderszijde heeft de weg vrij gemaakt voor een vast te stellen nieuw, toekomstbestendig Masterplan en bestemmingsplan in 2020. Het bestemmingsplan wordt er een met ‘verbrede reikwijdte’, opgesteld onder het regime van de Crisis- en herstelwet, en wordt in 2020 en 2021 ter inzage gelegd.

Omdat de ontwikkeling van Wilderszijde gezien de bouwtijd van circa 10 jaar mee moet kunnen bewegen met de tijd wordt de benodigde flexibiliteit ingebouwd. Bijvoorbeeld ten aanzien van duurzaamheid. Wat nu ambities zijn, is mogelijk over een aantal jaar een ondergrens. Om dezelfde reden is

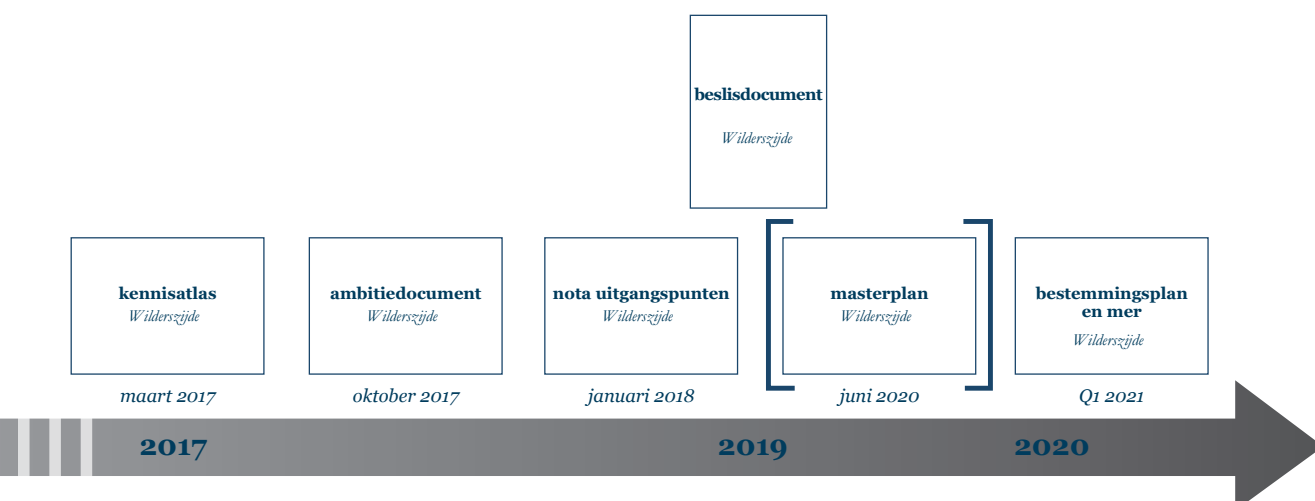
de ruimtelijke structuur op hoofdlijnen beschreven. Het biedt voldoende basis voor het vast te leggen planologisch kader in het nieuwe bestemmingsplan, maar biedt tegelijkertijd veel vrijheid bij de uitwerking van bouwvelden. Ook staan in het Masterplan geen bepalingen over sfeer en beeldkwaliteit en wijkt het in die zin af van een traditioneel Masterplan. Het Masterplan beschrijft beknopt de identiteit van Wilderszijde, geeft de ruimtelijke hoofdstructuur weer met water, groen, verkeersinfrastructuur en uitgeefbaar gebied en beschrijft het woningbouwprogramma op hoofdzaken, te weten dichtheden, bouwhoogten, voorzieningen en fasering.



Hoe ziet het vervolg eruit

Om toch het gewenste karakter van Wilderszijde te borgen, wordt aanvullend op het Masterplan, een landschaps- & stedenbouwkundig plan gemaakt met daarin de kaders voor belevingswaarden en (beeld)kwaliteit en de groene, landschappelijke, duurzame en stedenbouwkundige ambities. Net als het Masterplan wordt het landschaps- & stedenbouwkundig plan toekomstbestendig, waardoor de verschillende bouwvelden in de toekomst flexibel (en redelijk autonoom) moeten kunnen worden ontwikkeld. Zo werkt dit plan als kwaliteitskader binnen het nieuwe bestemmingsplan. Nadat het nieuwe bestemmingsplan is vastgesteld, wordt het landschaps- & stedenbouwkundig plan

verder uitgewerkt in een herhalend proces van ontwerp, ruimtelijke verfijning en toetsing o.a. op financiële haalbaarheid. De verschillende deelplannen worden in fasen uitgevoerd, met de ambitie om tot 2030 jaarlijks circa 300 tot 500 woningen op te leveren. Plan Buyten loopt op de ontwikkelingen vooruit, door onder vigerend bestemmingsplan de woningen in deze eerste woonbuurt van Wilderszijde al vanaf 2022 op te leveren.





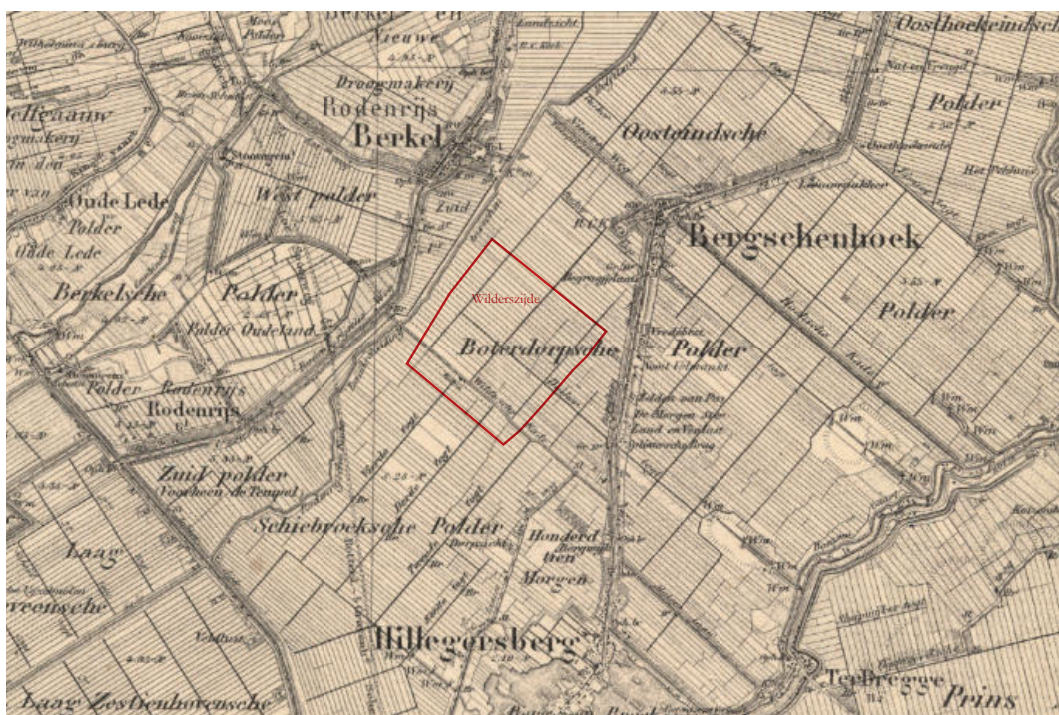
2. HET STEDENBOUWKUNDIGE CONCEPT

Polderlandschap als basis voor een landschap van ontmoetingen

Het stedenbouwkundig concept van Wilderszijde is gebaseerd op de kenmerkende polderstructuur in dit gebied. Wilderszijde ligt aan de scheidingslijn tussen de beheergebieden van twee waterschappen, ‘de landscheiding’. Wilderszijde maakt deel uit van het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard. De waterstructuur van Wilderszijde is stevig en gebaseerd op de polderstructuren en de reeds gerealiseerde watergangen. Deze polderstructuur geldt als vertrekpunt voor het Masterplan en als identiteitsbepalende onderlegger.

Wilderszijde wordt een ‘verbonden wijk’: verbonden met de omgeving

en het regionaal landschap. Maar ook de verbinding tussen de inwoners van Wilderszijde onderling is van groot belang. Hiervoor is een 'landschap van ontmoetingen' ontworpen met een groen-blauw netwerk als basis. Deze groen-blauwe structuur dooradert de volledige woonontwikkeling van Wilderszijde en is zodanig vormgegeven dat het gebruik stimuleert en uitnodigt tot ontmoeting. De voorzieningen zijn centraal georganiseerd aan bereikbare, bruikbare, veilige en groene ruimten. De groene ruimten bieden aanleiding tot geplande en spontane ontmoetingen en nodigen uit tot spelen, sporten, wandelen en ontspannen. De fijnmazige dooradering van groen en blauw draagt bij aan de identiteit van Wilderszijde.



Topografische kaart omgeving Wilderszijde 1908-1913



Water is een structurerend element in het polderlandschap. Ten oosten van de scheidingslijn kruist het slotenstelsel Wilderszijde in de richting van de Rotte. Dit eeuwenoude waterbeheersysteem vormt een onderlaag die geïntegreerd is in het ontwerp van oude en nieuwe parken.

Foto's: Watergang Wilderszijde (links boven), Lage Bergse Bos (rechts boven), Annie M.G. Schmidt Park (links onder) en Park de Polder (rechts onder).



Wilderszijde: aan de rand van een groen landschap en toch goed bereikbaar

Wilderszijde ligt aan een landschap dat voornamelijk bedoeld is voor recreatief gebruik, zie de kaart op deze pagina. Dit landschap is een belangrijke schakel in de groene, ecologische en recreatieve verbinding tussen Midden-Delfland en de Rottemeren en bestaat uit verschillende deelgebieden in vier verschillende polders. Dit landschap vormt een groene zone tussen het stedelijk gebied van Rotterdam en de noordelijke randgemeenten Lansingerland en Pijnacker - Nootdorp.

Park de Polder – het meest zuidoostelijke deel van Wilderszijde – maakt deel uit van dit groene natuur- en recreatiegebied en is, samen met het Polderpad dat door

Park de Polder loopt, een van de troeven voor Wilderszijde. Park de Polder is een polderpark waar de oorspronkelijke verkaveling is behouden. Bestaande hoogteverschillen zijn geaccentueerd om de ecologische variëteit te bevorderen. Het fietspad dat er langs loopt, ook wel het ‘wilgenlaantje’, ligt met een zichtlijn richting de kerk van Bergschenhoek. Dit wilgenlaantje sluit in de toekomst aan op de fietsroute over het Polderpad, een regionale fietsroute tussen de rivieren de Schie en de Rotte die de verschillende landschappen aaneenrijgt en Wilderszijde verbindt met het Lage en Hoge Bergse Bos. Park de Polder is 20 hectare groot en biedt een belangrijke groen-recreatieve functie voor de wijk Wilderszijde.

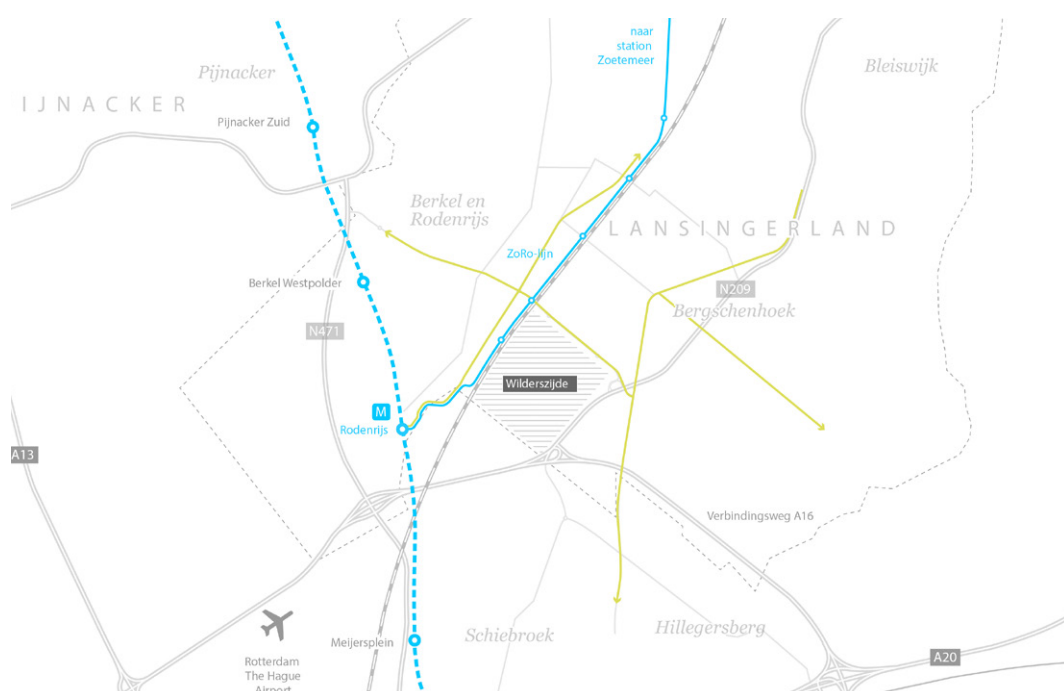


Situering Wilderszijde in het regionaal landschap

Hoewel Wilderszijde ook aan het groene polderlandschap ligt, is de wijk tegelijkertijd gelegen op een strategische plek binnen de metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Wilderszijde heeft hierin een sterke positie door een goede bereikbaarheid. Station Rodenrijs ligt op minder dan één kilometer van Wilderszijde, maakt deel uit van de Randstadrail en biedt een directe verbinding met Rotterdam Centraal (9 minuten) en Den Haag Centraal (23 minuten). Het tracé van de HOV-busverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam (ZoRo-lijn) ligt met twee haltes direct aan de westrand van Wilderszijde en verbindt metrostation Rodenrijs met het NS station Lansingerland-Zoetermeer.

Daarnaast ligt Wilderszijde aan de metropolitane snelfietsverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam over de landscheiding en aan de eerder genoemde regionale recreatieve fietsroute het Polderpad. Direct aan de oostzijde van de wijk ligt de aansluiting op de N209 en de (toekomstige) A16. Dit maakt een snelle route naar het hoofdwegennetwerk mogelijk (A12, A4, A13 en A20).

In Wilderszijde is de auto te gast in de woonstraten, wat veel ruimte aan fietsers en voetgangers biedt. Door naast de aanwezigheid van de auto in te zetten op fietsgebruik, bereikbaarheid van OV en deelmobiliteit is de bereikbaarheid en ontsluiting van de wijk optimaal.



Bereikbaarheid Wilderszijde in de Randstad

Een diverse wijk met aandacht voor de dorpse identiteit van Lansingerland

Er wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het karakter van de bestaande kernen en het groene landschap door middel van een 'dorpse structuur', gericht op sociale cohesie en ontmoeting. De dorpse structuur wordt gekenmerkt door:

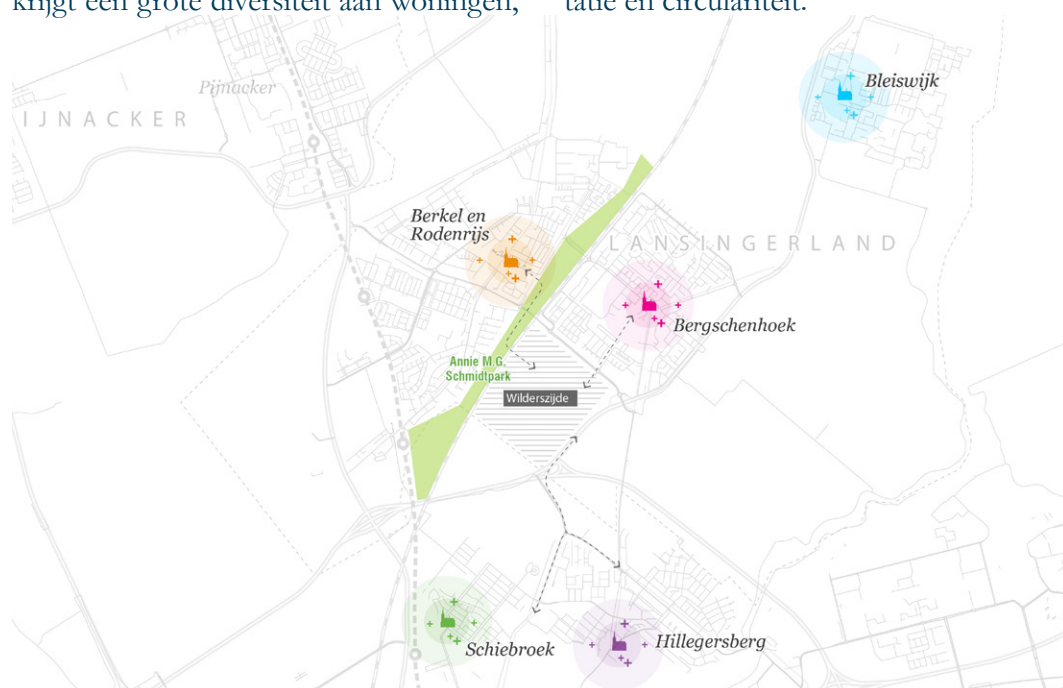
- Een compacte bebouwing, waardoor de diverse delen van de wijk te voet en per fiets goed bereikbaar zijn en dit ook zo wordt ervaren;
- Een grote differentiatie aan segmenten, woontypen en dichtheden;
- De nabijheid van wijkgerichte en kleinschalige voorzieningen aan en in het park centraal in de wijk;
- Een goede OV-ontsluiting;
- Veel ruimte, groen en water.

maar altijd vanuit een eenduidige visie voor de (beeld)kwaliteit. Dit wordt vastgelegd in een landschappelijk en stedenbouwkundig plan. Er komen woningen voor alle leeftijden en inkomens, waarbij extra aandacht is voor specifieke doelgroepen zoals starters en ouderen. Dit is een plek waar:

- Mensen binding met de wijk en buurt hebben (sociale cohesie en eigenaarschap voor de buurt);
- De dagelijkse voorzieningen dichtbij zijn. Je kunt lopend naar school en op de fiets naar de bakker;
- Variatie in de bebouwingsstructuur is: hogere en lagere dichtheden, hogere en lagere bebouwing, verschil in korrelgrootte en architectuur.

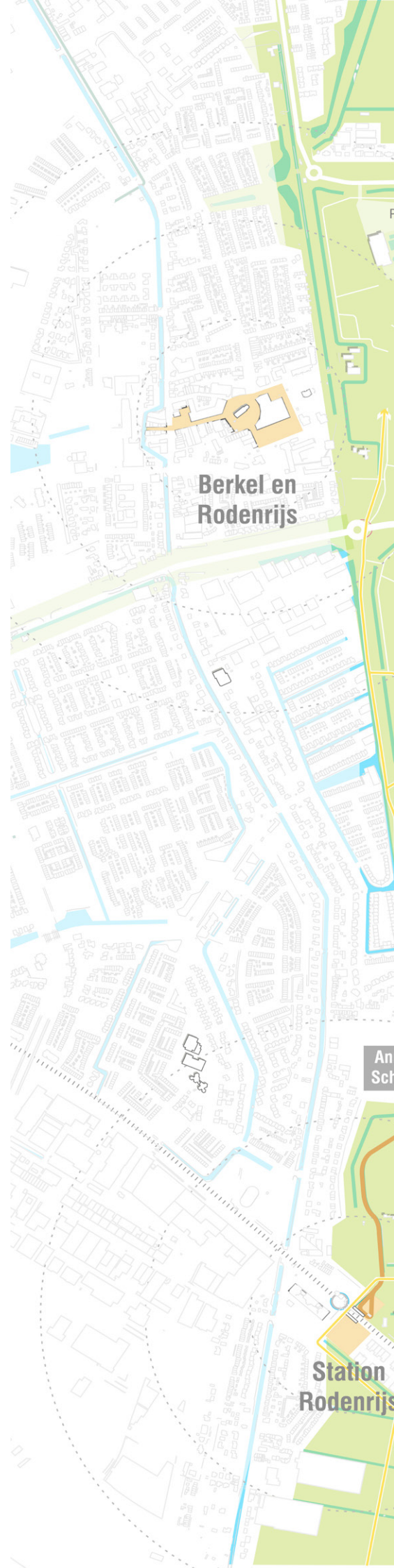
De identiteit van Wilderszijde is aanvullend op de reeds bestaande woonwijken in Lansingerland. De wijk krijgt een grote diversiteit aan woningen,

Wilderszijde is daarnaast een toekomstgerichte wijk, met duurzame doelstellingen op het gebied van energie, klimaatadaptatie en circulariteit.



Aansluiting Wilderszijde op bestaande kernen

Landschap van ontmoetingen tussen Landscheidingsdijk en Rotte





Bergschenhoek

Hoekse Park

Park de Polder

Polderpad

nie M.G.
midpark

Vlinderstrik

Sports Club

Hockey Club Rotterdam

Volkstuinen

Rijvereniging

Schiebroeksepark

Natuurtalent Rotterdam

Tuinstad Schiebroek

Schiebroek

Bedrijvencampus



Bestaand fietspad langs plangebied naast de Boterdopseweg

3. HOOFDSTRUCTUUR

Groen-blauw netwerk

Het bestaande patroon van sloten is typerend voor het polderlandschap. Het vormt het vertrekpunt voor het ontwerp van een robuust groen-blauw netwerk. Dit netwerk geeft structuur en identiteit aan de wijk en verknoopt Wilderszijde met de directe omgeving.

Wilderszijde heeft een toekomstgericht groen-blauw netwerk: de groenstructuur bedraagt circa 20% van het netto grondoppervlak van het plangebied, het water circa 10%. Hiermee maakt het groen-blauwe netwerk de wijk veerkrachtig en klimaatadaptief: het voorziet in de vereiste waterbuffering en zorgt voor afkoeling. Binnen de groen-blauwe structuur wordt gestreefd naar een grote biodiversiteit.

Het groen-blauwe netwerk biedt ruimte voor ontmoetingen, met uitnodigende plekken waar publieksgerichte functies een plek krijgen.

De levendige parkzone centraal in de wijk maakt een oost-west verbinding tussen het Park de Polder en het Annie M. G. Schmidtpark en vormt het groene hart van Wilderszijde. Ook fiets- en voetgangersverbindingen krijgen een plek binnen de groenstructuur. Twee hoofdfietsroutes doorkruisen de wijk van zuid naar noord en maken de fysieke en visuele verbinding met het centrum van Bergschenhoek. Het groen-blauwe netwerk vormt een aaneengesloten systeem: van het regionaal park, via een fijnmazig netwerk van sloten en groene vingers tot diep in de woonbuurten. Een directe toegang tot het groen is essentieel als woonkwaliteit in Wilderszijde. Dit gaat samen met het streven naar een duurzame en klimaatadaptieve wijk, waarvoor de maatregel geldt dat groen binnen 50 meter van de voordeur ligt.

Hoofdwatergangen



Secundaire watergangen



Groene inpassing wijkontsluitingsweg en hoofdfietsroutes



Groen-blauw netwerk





Groen-blauw netwerk

Mobiliteit

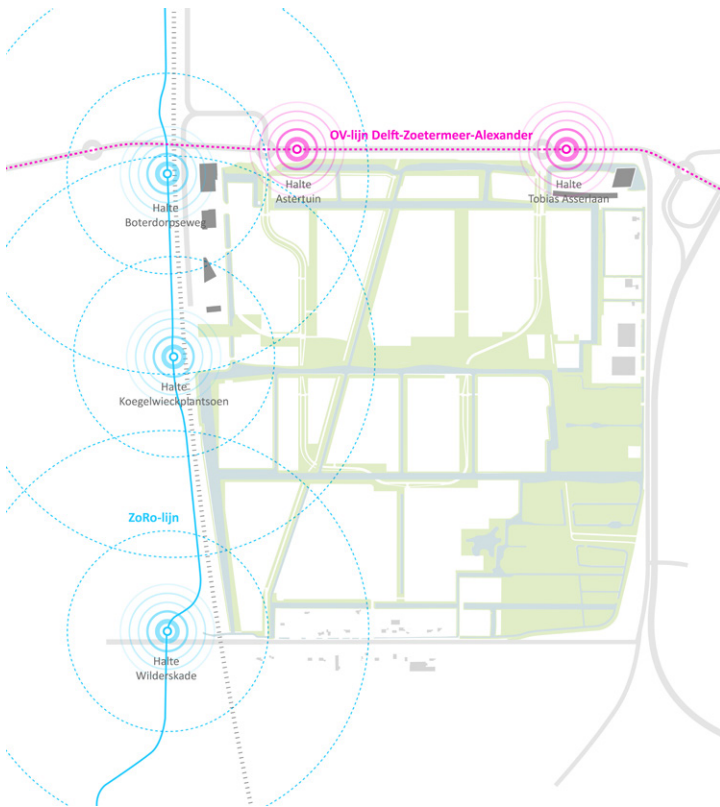
Wilderszijde is goed bereikbaar voor iedereen. Naast een goede autobereikbaarheid wordt ingezet op een goede bereikbaarheid met OV en de fiets. De auto is in het straatbeeld van Wilderszijde te gast waardoor het aangenaam wonen is. Door in te zetten op OV, fietsgebruik en deelmobiliteit worden er alternatieven geboden voor het autogebruik.

Ontsluiting auto

Wilderszijde is ontsloten voor auto's via de Boterdorpseweg. Op de twee bestaande rotondes takt hier de Wijkontsluitingsweg (WOW) aan. Vanaf de WOW wordt het autoverkeer via erftoegangswegen verder verdeeld in de wijk. Om de woonkwaliteit in de woonbuurten te vergroten wordt gestreefd naar autoluwe woonbuurten. Het verkeer concentreert zich op de WOW. De verkeersintensiteit ligt hier dus relatief hoog en dat resulteert in een dimensionering van twee rijbanen van 3,5 meter breed volgens de normen van duurzaam veilig wegverkeer. Dit profiel is ook geschikt voor de bus, waardoor de wijk in de toekomst ook goed bereikbaar is (op loopafstand) met het OV.

De positie van de WOW kan variëren, waardoor de oriëntering in het gebied en de leesbaarheid van de woonmilieus wordt versterkt. Op de WOW geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. De erftoegangswegen worden ingericht voor maximaal 30 km/uur en ontsluiten de woonbuurten. De mogelijkheid voor het aansluiten van een van de erftoegangswegen op de Zijde als extra, secundaire ontsluiting voor de wijk wordt onderzocht.

De WOW en de fietsroutes vormen samen een duurzame, robuuste ontsluitingsstructuur die de toekomstige ontwikkelingen kan accommoderen.



(Toekomstig) OV netwerk



Fietsnetwerk



Wijkontsluitingsweg



Potentiële locaties mobilityhubs

Openbaar vervoer

In Wilderszijde wordt het OV goed zichtbaar en bereikbaar gemaakt:

- Metrostation Rodenrijs (E-lijn, RandstadRail) ligt op minder dan één kilometer afstand van het plangebied;
- De HOV-bus van de ZoRo-lijn halteert op twee plaatsen aan de rand van het plangebied van Wilderszijde. Met de komst van een horecapaviljoen in 2021 wordt de halte Boterdorpseweg een aantrekkelijker opstappunt door betere zichtbaarheid en betere haltevoorzieningen;
- De reguliere busverbinding tussen Rotterdam Noord en de Technische Universiteit Delft halteert op twee plaatsen aan de Boterdorpseweg;
- De dimensionering van de WOW maakt het mogelijk dat er in de toekomst een bus kan rijden door Wilderszijde;
- Fietsroutes in en door Wilderszijde zijn gericht op de routes naar metrostation Rodenrijs en de bestaande bushaltes. De haltes zijn altijd binnen 5 tot 10 minuten bereikbaar.

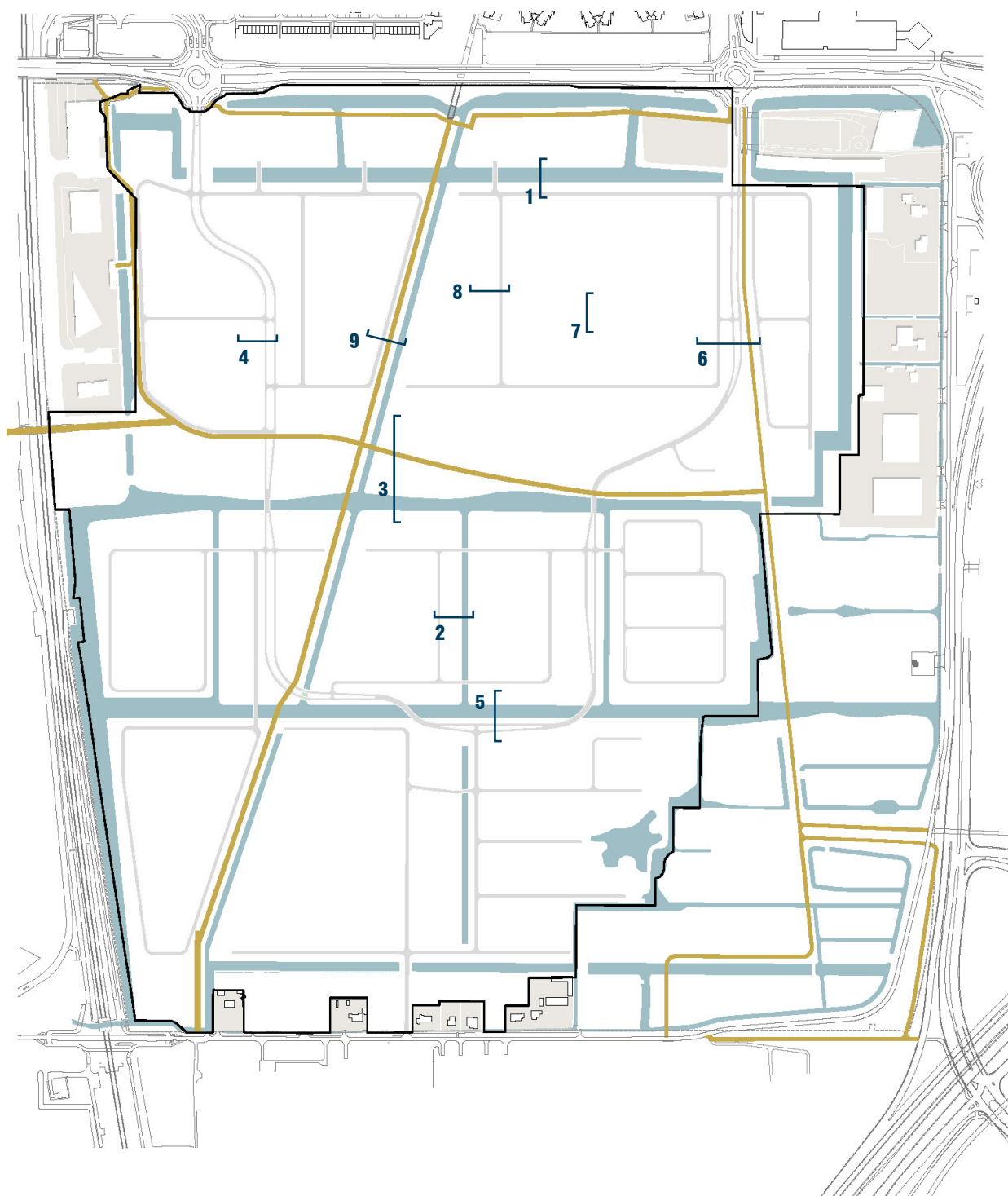
Voor de toekomst zijn er plannen voor vertramming van de bestaande ZoRo-lijn en wordt de reguliere busverbinding Rotterdam-Delft opgewaardeerd en verlengd naar intercystation Rotterdam Alexander.

Fietsnetwerk

De hoofdfietsroutes (van oost naar west vanuit Park de Polder door de centrale parkzone over de Hogesnelheidslijn HSL-Zuid, en diagonaal van zuid naar noord richting Bergschenhoek) worden onderscheidend en herkenbaar vormgegeven. Daarnaast wordt aangesloten op bestaande fietsroutes zoals het Polderpad. Fietsroutes zijn veilig en snel, waardoor bewoners op een gemakkelijke manier bij voorzieningen in en buiten de wijk kunnen komen. De fietsroutes zijn gekoppeld aan het OV, zodat ketenmobiliteit wordt gefaciliteerd.

Mobility hubs

Op kruisingen van fietsroutes nabij de WOW ontstaan interessante plekken om mogelijk mobility hubs (vervoersknopen) te ontwikkelen en zo de ketenmobiliteit te versterken. Hier kunnen fietsvoorzieningen worden gerealiseerd, zoals stallingen, lucht voor banden en laadpalen. Mogelijk kan in de toekomst een aantal hubs zelfs uitgebreid worden met extra voorzieningen, zoals een toilet, publiek beschikbare EHBO, AED of pick-up-point. Bij mobility hubs is ruimte om deelconcepten aan te laten bieden zoals deelauto's, -scooters, -fietsen, etc.



Overzichtskaart principeprofielen

Principeprofielen raamwerk

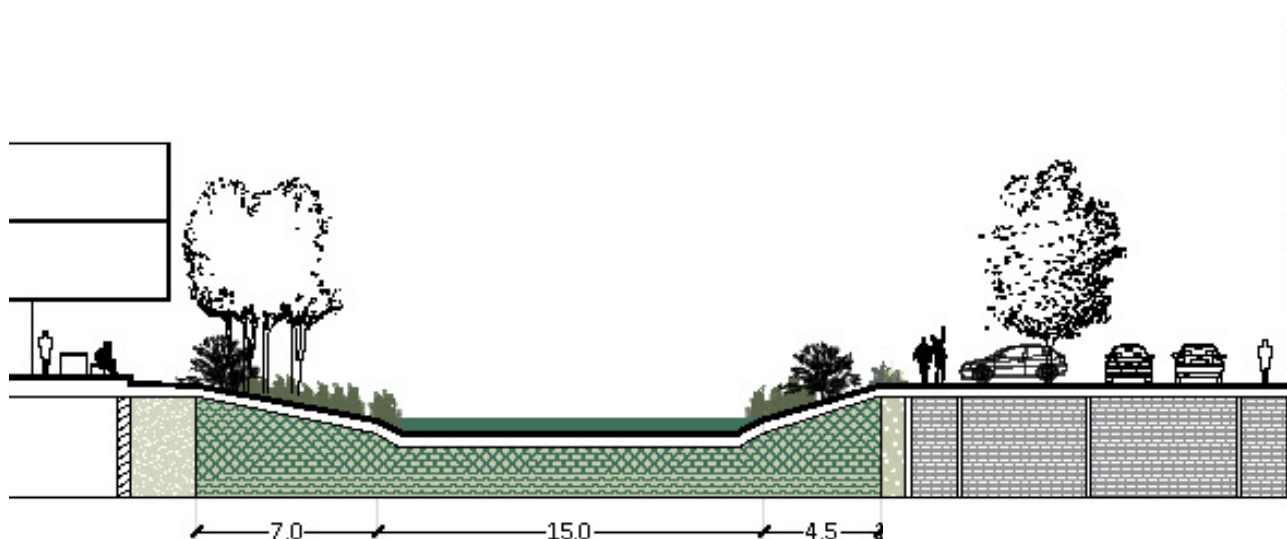
Poldervaarten en -oevers

De watergangen worden natuurvriendelijk ingericht en vormen ecologische corridors. In het masterplan zijn twee typen watergangen te onderscheiden:

- De hoofdwatergangen. Deze hebben een variabele breedte tussen 10 en 15 meter*. Minimaal 50 % van de oevers van hoofdwatergangen is natuurvriendelijk ingericht (met flauwe hellingen, minimaal 1 op 3, waar mogelijk 1 op 5). Tenminste één van de oevers is voor publiek toegankelijk.

**De dimensionering van de watergangen in het masterplan is tot stand gekomen op basis van:*

- Normen en eisen van het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard;
- Randvoorwaarden die gesteld zijn om te komen tot een klimaatadaptieve wijk.



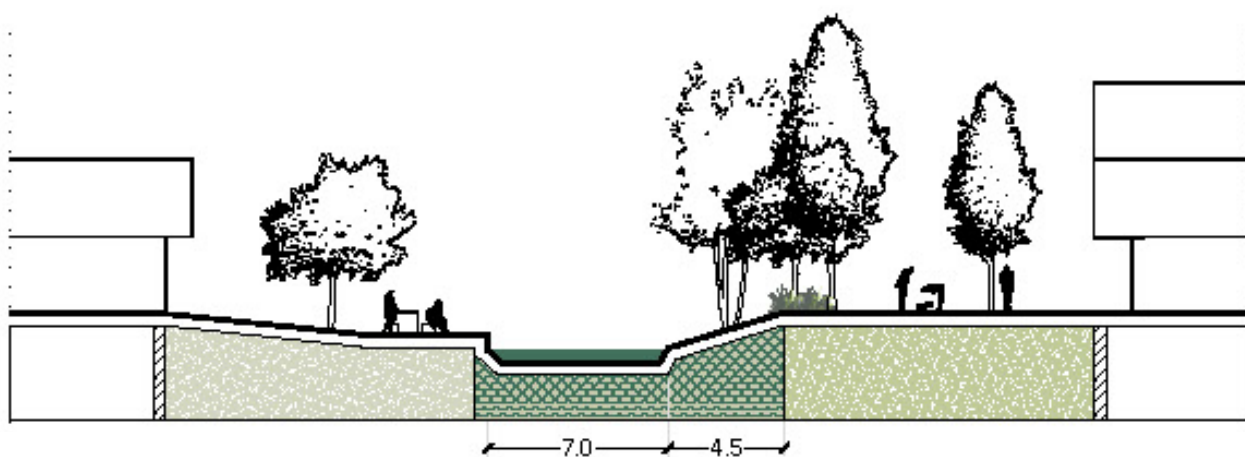
Principeprofiel 1: hoofdwatergangen (zie overzichtskaart p. 29)



De inrichting van natuurvriendelijke oevers versterkt het contact met water. Referenties: Parc écologique de Saint-Jacques-de-la-Lande, Frankrijk (boven) en natuurvriendelijke oevers in Park de Polder (onder).

- De overige watergangen hebben een variabele breedte tot 9 meter*. Minimaal 50 % van de oevers is natuurvriendelijk ingericht (met flauwe hellingen, minimaal 1 op 3, waar mogelijk 1 op 5). Ook hier is één van de oevers permanent voor publiek toegankelijk.

De hier genoemde eisen voor de watergangen gelden uitsluitend voor de watergangen in de hoofdstructuur.



Principeprofiel 2: secundaire watergangen (zie overzichtskaart p. 29)

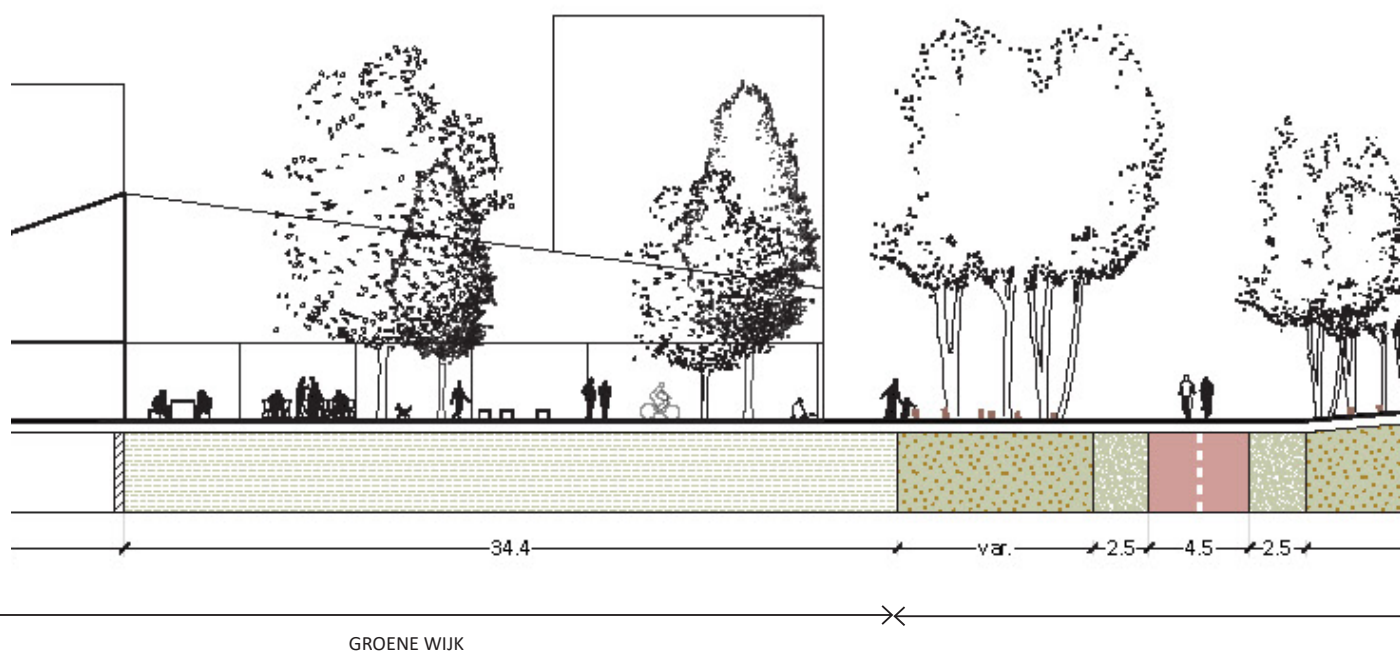


Een netwerk van watergangen zorgt voor unieke woonkwaliteiten.
Referenties: Bottière Chênaie Eco-wijk, Nantes, Frankrijk (boven) en
Vuurboetsduin Hoofddorp, Nederland (onder).

Centrale parkzone

De centrale parkzone vormt het levendige, groene hart van Wilderszijde. Zowel aan de randen van de parkzone als in het park kan worden gewoond. Het park wordt daarnaast geprogrammeerd met publieksgerichte voorzieningen in en rond het park. Zo wordt dit een plek van ontmoeting. Er is plaats voor sport en spel en recreatieve activiteiten. Het contact met het water zorgt voor rust. Hier zijn aangename verblijfsplekken. De parkzone wordt deels omzoomd met groen ten behoeve van een gevoel van geborgenheid.

Er is 'groen om te doen': spelen (struinen) in de buurt, sporten op een veldje, maar ook recreëren bij het paviljoen in het park. En er is 'groen om te beleven' (zien, ruiken, proeven, horen): kleurige en geurige bloembermen, velden, ruisende knisperende rietoevers, bramen en appels in het park, schaduw en verkoeling, bijen en vlinders, natte kuilen en verdiepte (water-) pleinen, etc.



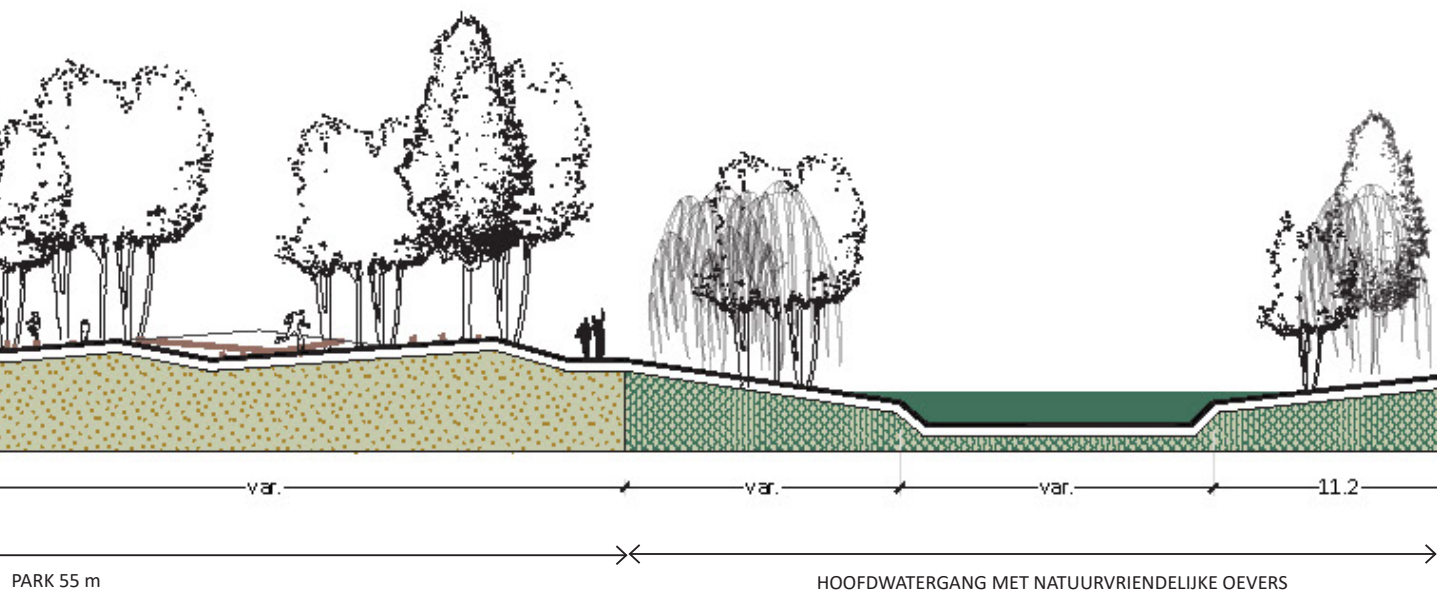
Principeprofiel 3: centrale parkzone (zie overzichtskaart p. 29)



Horeca en publieke functies versterken de beleving van het park. Referentie: Wilhelminapark, Utrecht.

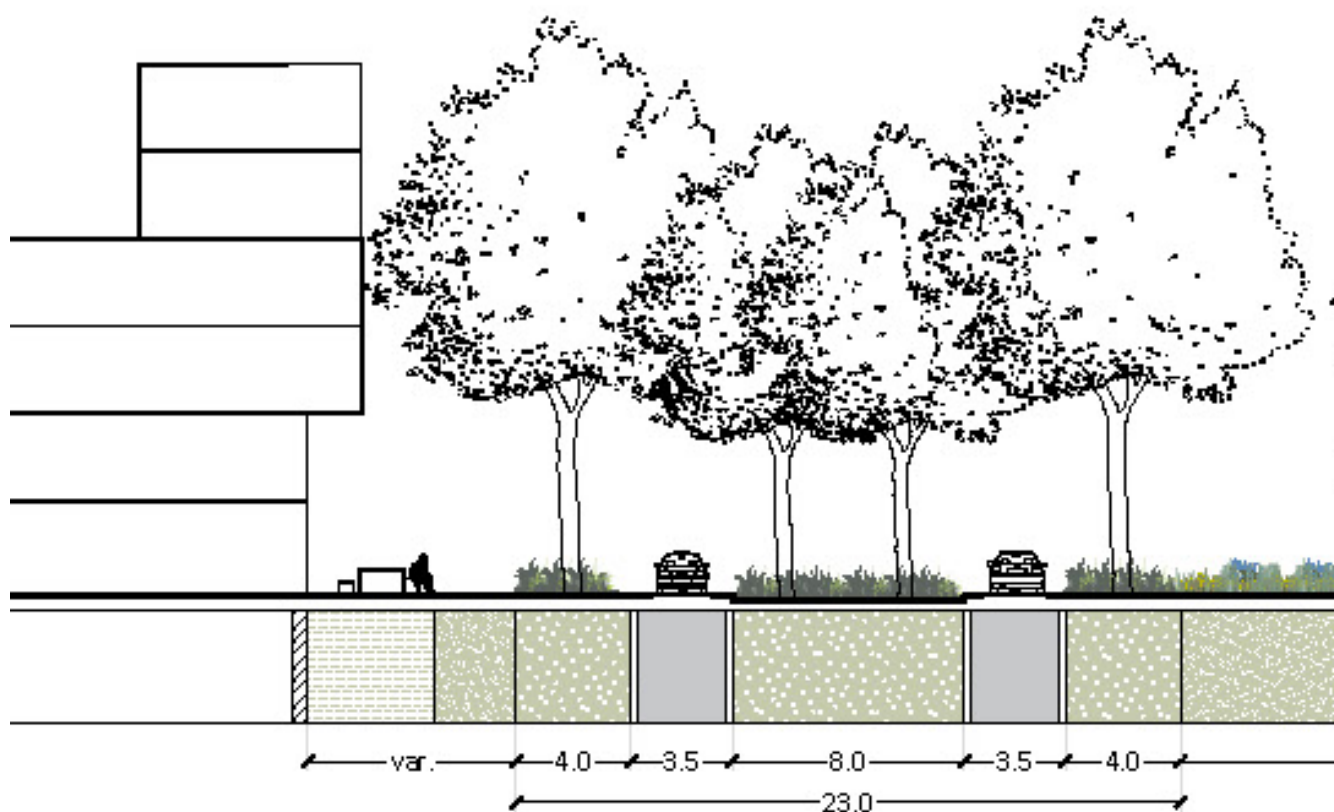


Langs de padenstructuur wordt het gedifferentieerd beeld van de parkruimte beleefd: de waterstructuren, het extensief groen, de boomrijke randen. Referentie: Quirijnpark, Tilburg.



Wijkontsluitingsweg

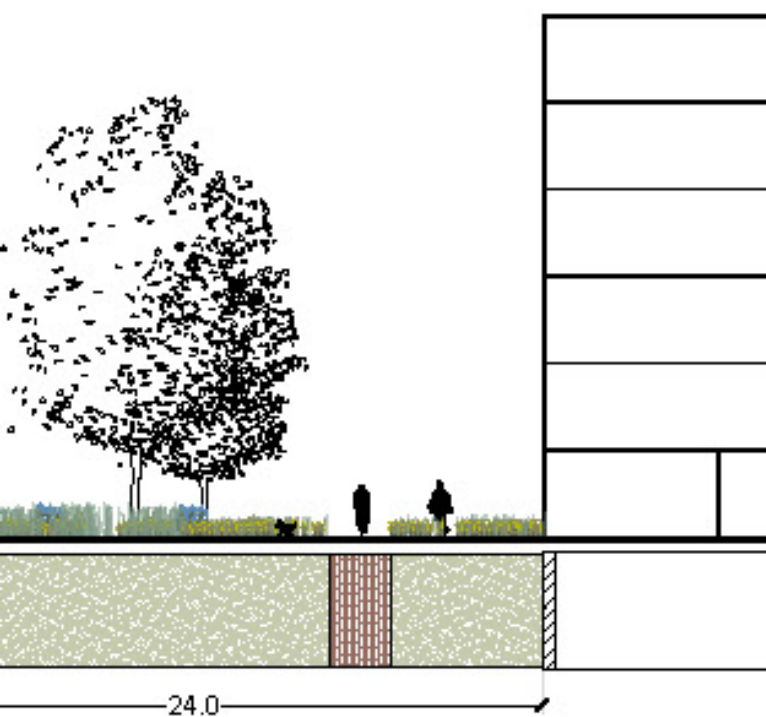
Wilderszijde wordt ontsloten via een ringstructuur op de beide rotondes Boterdorpseweg. Op deze WOW (max. 50 km/uur) sluiten de verschillende woonbuurten aan via erftoegangswegen (max. 30 km/uur). In de woonbuurten staan de woningen aan autoluwe verblijfstraten of voetgangersgebieden. De WOW krijgt een wisselende, groene profilering variërend tussen 15 en 23 meter.

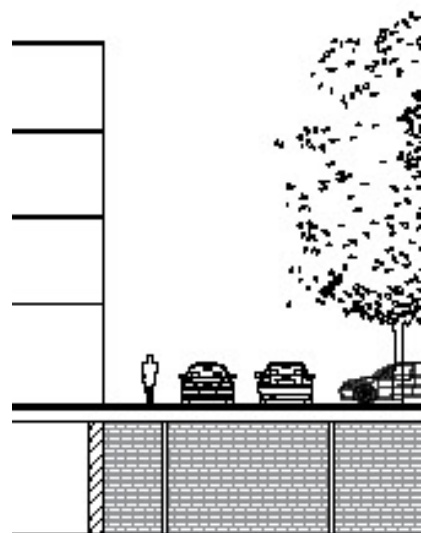


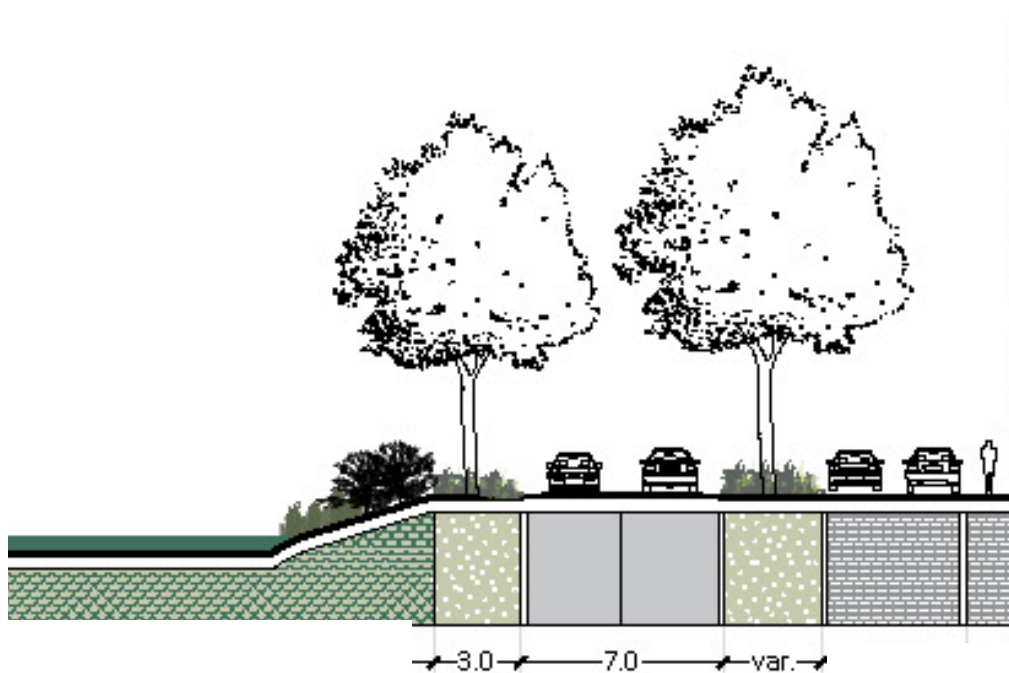
Principeprofiel 4: wijkontsluitingsweg (zie overzichtskaart p. 29)



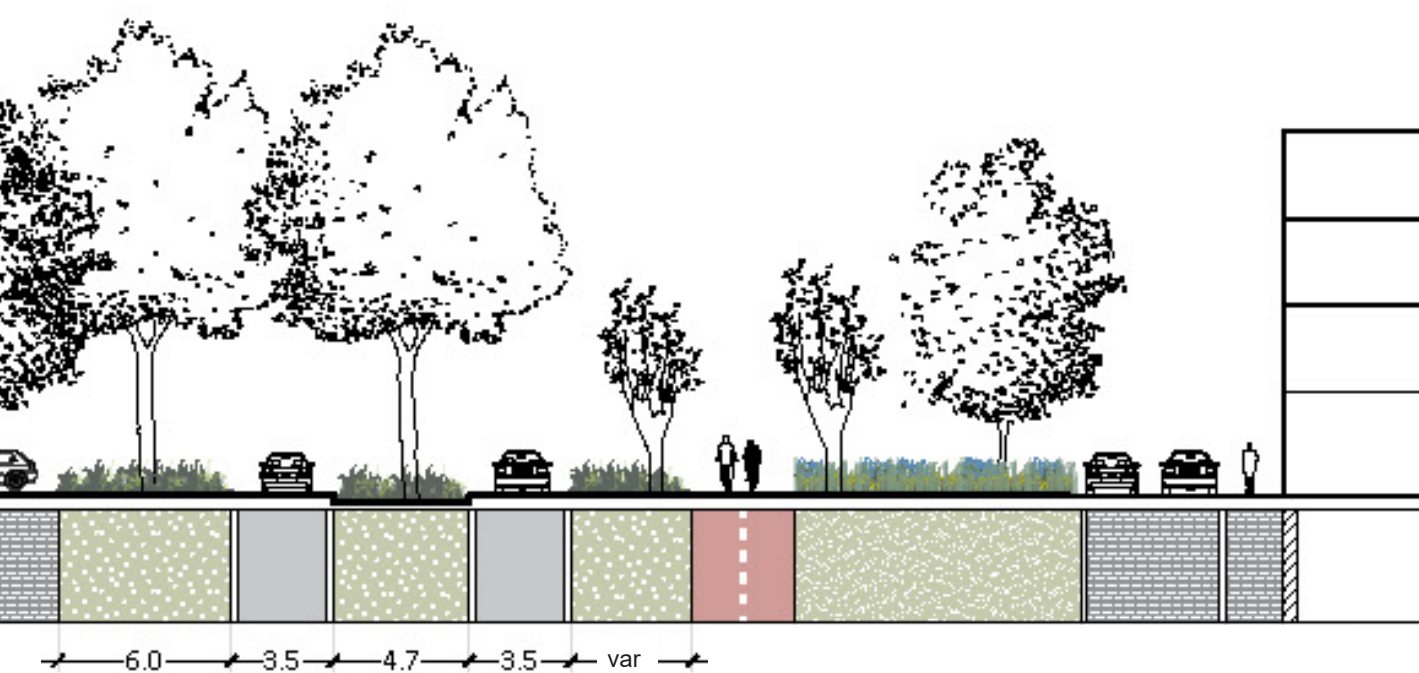
De wijkontsluitingsweg is meer dan een functionele as. Er is ook ruimte voor verblijf en groen. Referenties: Beethovenstraat, Amsterdam (links) en Le Quartier Central, Düsseldorf, Duitsland (rechts).







Principeprofiel 5: wijkontsluitingsweg (zie overzichtskaart p. 29)



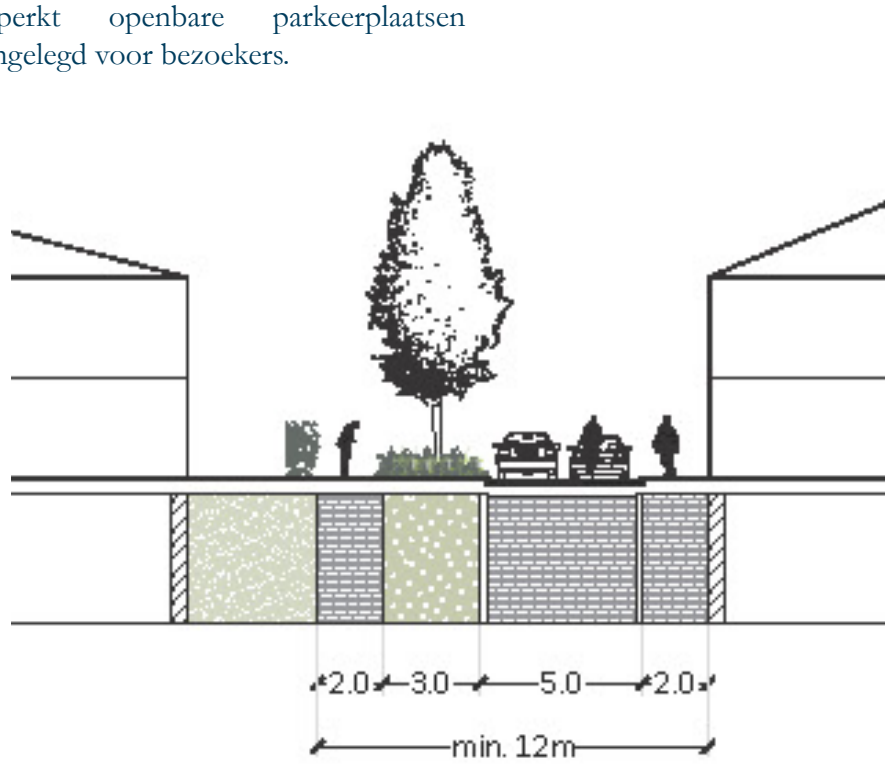
weg (zie overzichtskaart p. 29)

Woonstraten

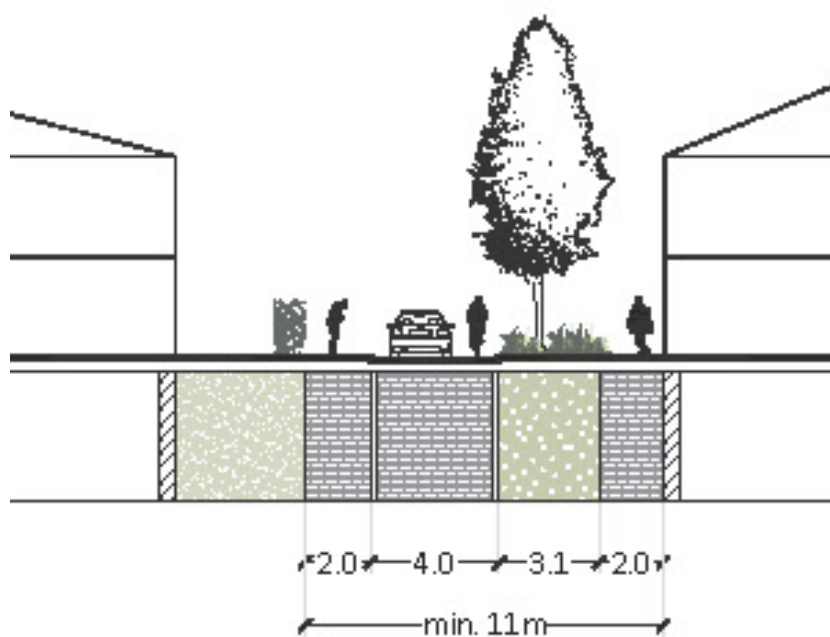
De woonstraten (max. 30 km/uur) krijgen voor tweerichtingsverkeer een profilering van minimaal 12 meter breed (rijbaan 5 meter, met ruimte voor voetgangers en groen van minimaal 3 meter). Woonstraten met eenrichtingsverkeer krijgen een profiel van minimaal 11 meter breed (met een rijbaan van 4 meter).

De woonstraten worden leefbaarder en aantrekkelijker naarmate deze minder belast worden door autoverkeer. Deze worden zo ontworpen dat ze voor het doorgaand verkeer geen functie krijgen. Bewonersparkeren vindt plaats op eigen terrein en in de woonbuurten worden beperkt openbare parkeerplaatsen aangelegd voor bezoekers.

Om de verkeersbewegingen in de woonstraten zoveel als mogelijk te beperken tot alleen bewonersverkeer wordt gestreefd naar zo min mogelijk verkeersbewegingen van diensten als bezorgbusjes en vuilniswagens: op goed bereikbare punten in de wijk worden pick-up-points gerealiseerd. Het huisvuil wordt ingezameld op verzamelplaatsen voor minicontainers en/of ondergrondse afvalcontainers aan de rand van de woonbuurten en zo min mogelijk in de woonstraten zelf.



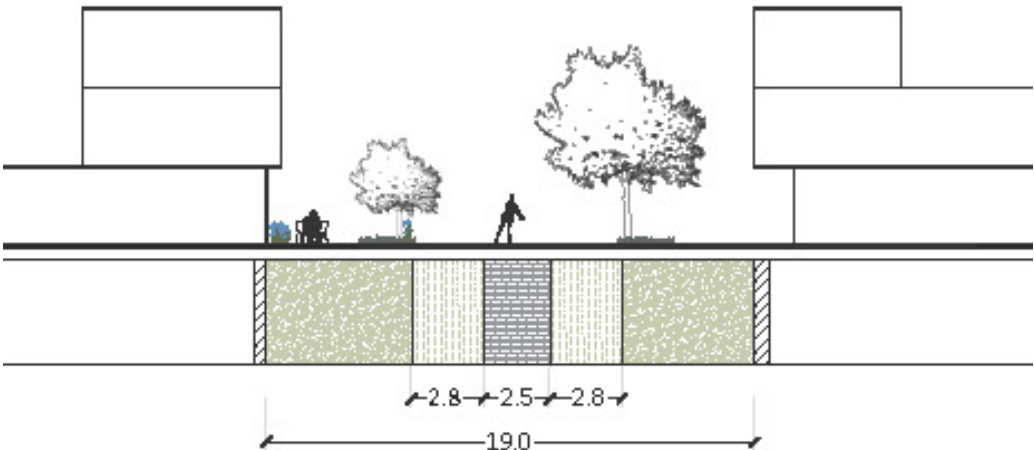
Principeprofiel 7: woonstraat, tweerichtingsverkeer (zie overzichtskaart p. 29)



Principeprofiel 8: woonstraat, eenrichtingsverkeer (zie overzichtskaart p. 29)



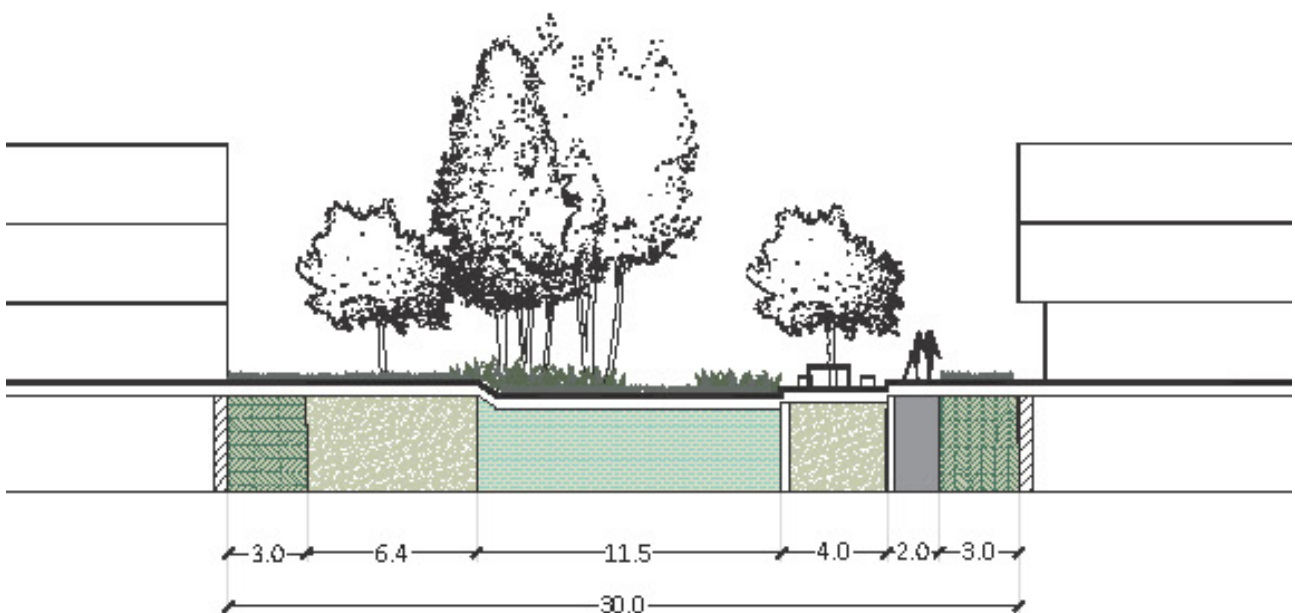
Autovrije straten bieden kansen voor spel en ontmoeting. Referentie: Park Triangel in Waddinxveen.



Mogelijke invulling autoluwe of autovrije straat



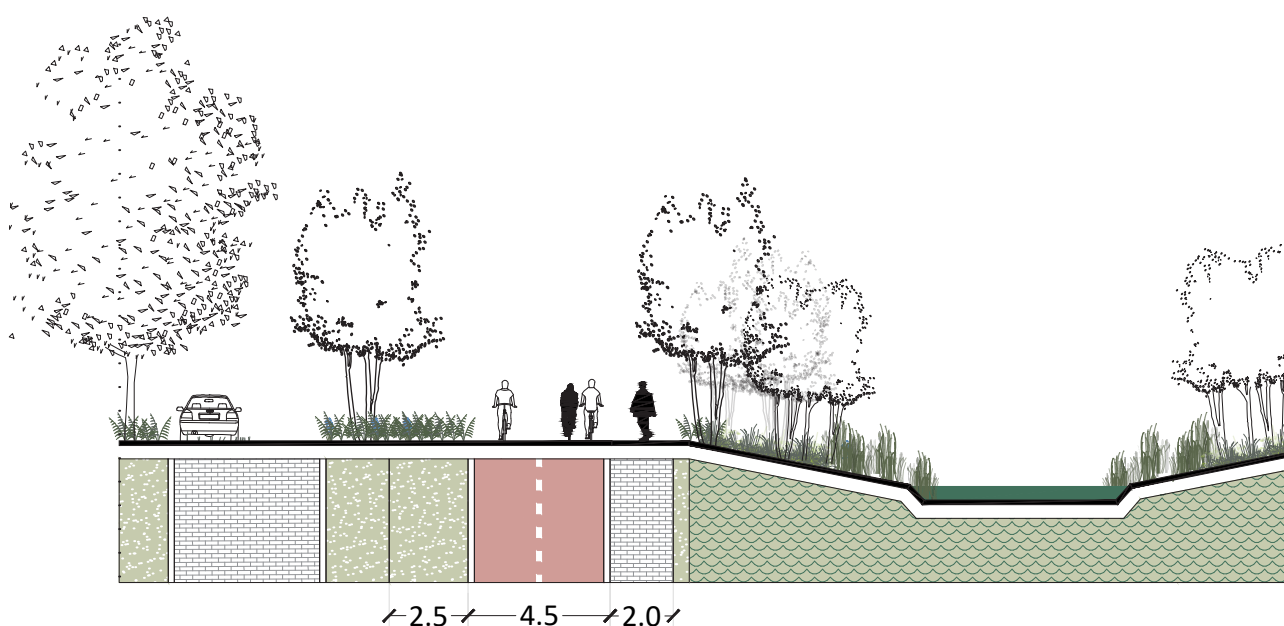
De inrichting van de woonstraten kan een belangrijke rol spelen voor de vertraagde waterafvoer en het versterken van het groen-blauwe netwerk. Referentie: Kronsberg, Hannover, Duitsland.



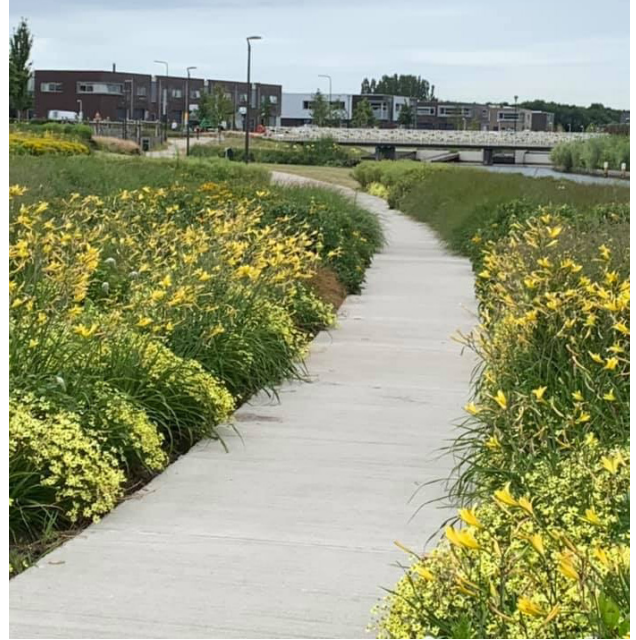
Mogelijke invulling groene-vinger

Fietsroutes

De nieuwe hoofdfietsroutes hebben een rijloper van 4,5 meter breed (conform aanbevelingen snelfietspad) met daarlangs aan weerszijden 2,5 meter groen en eventueel water. Het diagonale fietspad heeft daarbij nog een langsliggend voetpad van 2 meter breed. De fietsroutes verbinden de wijk met de omgeving. Het gaat daarbij om het 'diagonale' fietspad tussen de Wildersekade en de fietstunnel naar Bergschenhoek centrum, en de oost-west verbinding tussen Park de Polder en het A.M.G. Schmidtpark. De overige fietsroutes (grotendeels al aangelegd) blijven gehandhaafd of worden verlengd conform de bestaande profilering.



Principeprofiel 9: diagonaal fietspad Bergschenhoek centrum-metrostation Rodenrijs



Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd in Wilderszijde. Brede fietspaden verbinden de wijk met de omgeving. Referenties: fietsroute Vondelpark Amsterdam (links boven); fietsroute Blaricummermeent, Blaricum (rechts boven); fietsroute over Landscheiding, Lansingerland (links onder); fietsen aan de voordeur in een fietsvriendelijke woonwijk (rechts onder).

Appartemenen Naritaweg in Amsterdam



De Hudsons in Rotterdam

4. STEDENBOUWKUNDIG KADER

Woonmilieus

Het ruimtelijke concept voor Wilderszijde is gericht op waardering van het polderlandschap en leidt tot een aantrekkelijk groen woongebied waar wonen, groen en water sterk met elkaar samenhangen. De bestaande watergangen verdelen het plangebied in drie wijkdelen waarin herkenbare landschappelijke karakteristieken van het polderlandschap zijn vertaald in een eigen sfeer en identiteit, dat zijn:

- Groenwijk
- Waterwijk
- Polderwijk



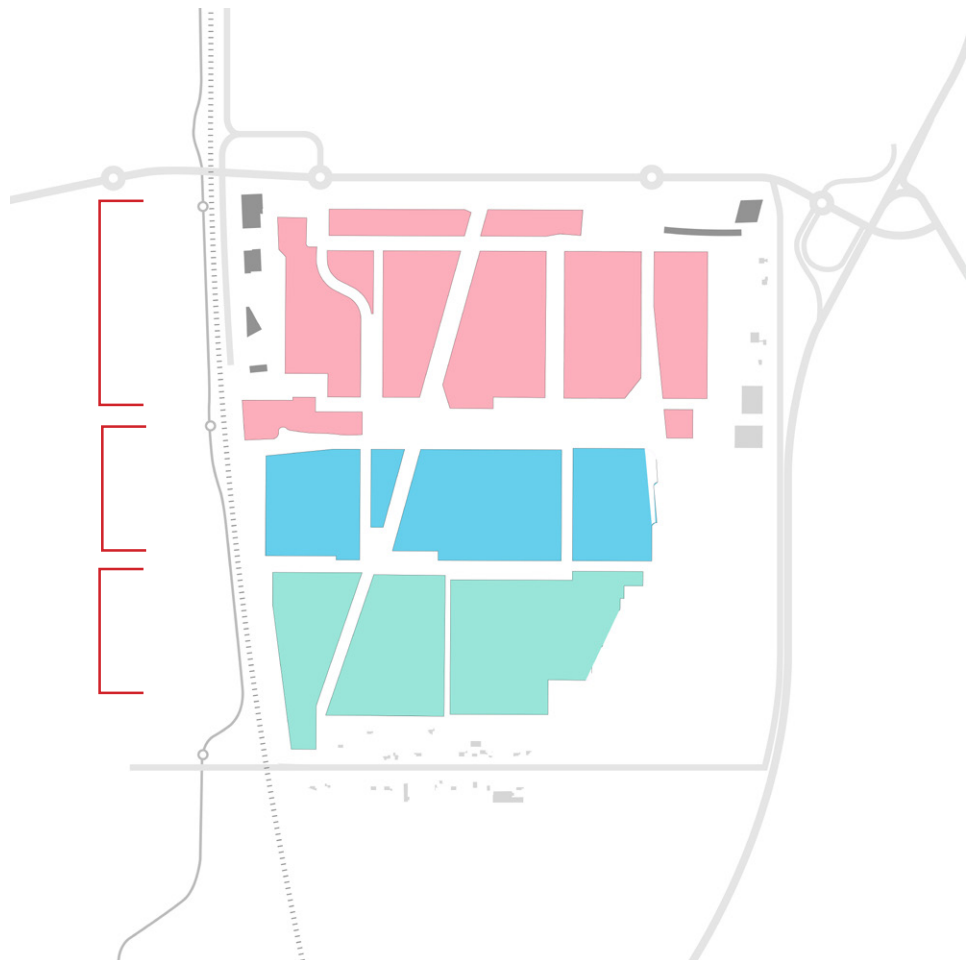
GROENWIJK

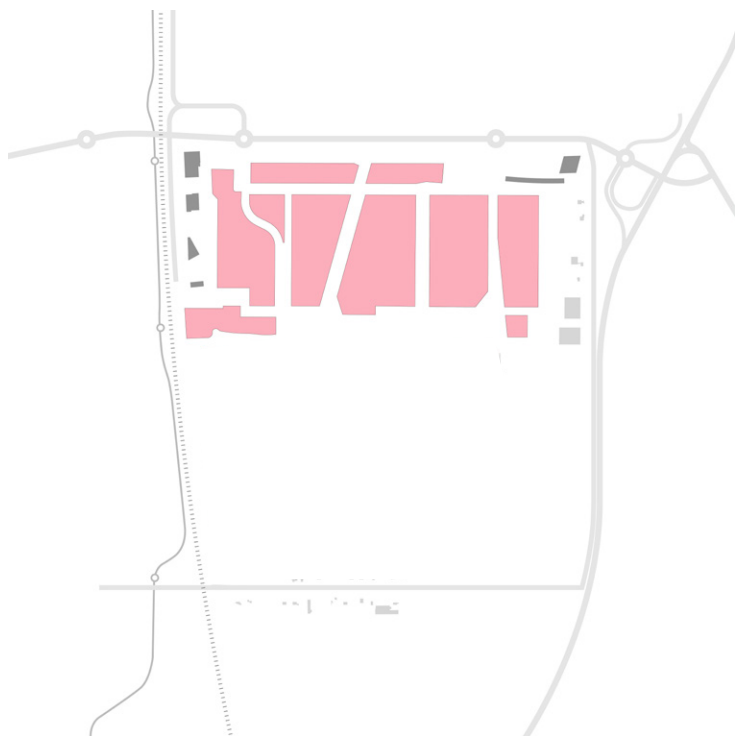


WATERWIJK



POLDERWIJK





GROENWIJK:

Tussen Boterdorpseweg en de centrale parkzone

Deze wijk onderscheidt zich door de hogere dichtheid in combinatie met een groen karakter. Groen en water zijn in Wilderszijde overal aanwezig, maar in Groenwijk bepaalt royaal groen de publieke ruimte nog meer dan elders. Groenwijk grenst aan de zuidkant aan de centrale parkzone, waar een unieke leefkwaliteit ontstaat. De hogere dichtheid en aanwezigheid van (boven)lokale voorzieningen (zoals aan de Zijde) maken Groenwijk heel dynamisch. De groene ruimtes nodigen uit tot sociaal contact. Tezamen met de voortuinen, eventuele collectieve tuinen en autovrije straten vormen zij samen een aaneengesloten netwerk van groene ruimten door de wijk. De levendigheid rond de commerciële voorzieningen op wijkniveau en de twee basisscholen aan de centrale parkzone zorgen in combinatie met de menselijke maat in de bebouwingsstructuur voor een aantrekkelijk en uitnodigend leefklimaat. De woningtypologie bestaat hier uit relatief veel appartementen en daarnaast grondgebonden woningen.

De aanwezigheid van woningen met een hogere dichtheid, omlijst door een robuuste groenstructuur, is een kenmerk van Groenwijk. Referenties bouwblok: Park070 in Voorburg en Plan Belvédère Hofplein in 's Hertogenbosch (boven). Het beoogde groene karakter komt op vele manieren tot uiting. Natuurlijke overgangen worden gemaakt tussen privé en openbaar terrein (Illustratiebeeld midden). Eventuele collectieve tuinen kunnen deel uitmaken van een aaneengesloten groen netwerk. Referentie: De smaaktuin, Utrecht (links onder).





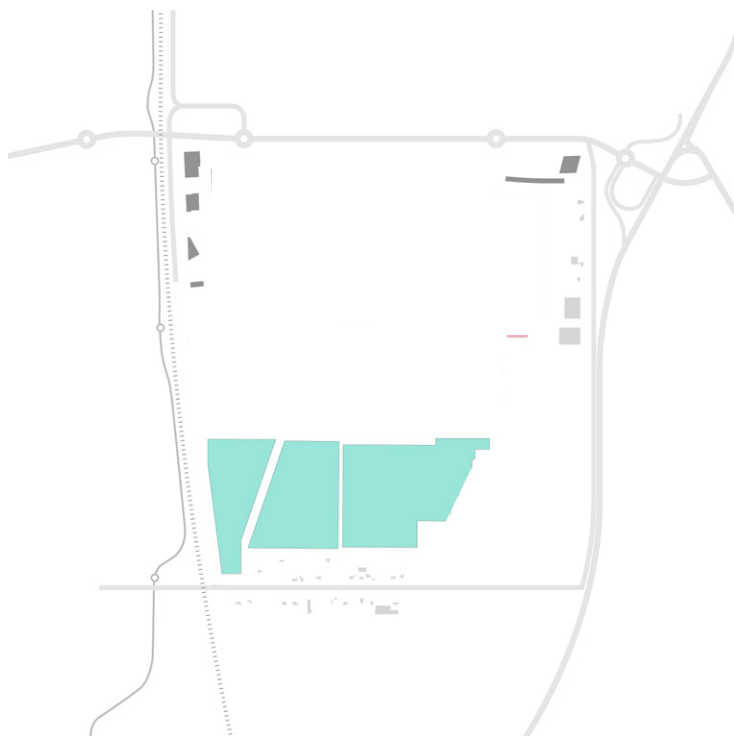
WATERWIJK:

Wonen rondom water

Dit deel wordt begrensd door twee hoofdwatgangen. Door de toevoeging van een netwerk van sloten, waterpleinen, wadi's, grachten en landschappelijke oevers krijgt dit deel van Wilderszijde een unieke 'blauwe' identiteit. Enerzijds betreft dit wonen direct aan het water. Maar ook de open ruimte is hier gericht op de beleving van het water. Klimaat-adaptieve maatregelen zoals wadi's en waterpleinen zijn zichtbaar als onderdeel van de ruimtelijke kwaliteit. De woningtypologie bestaat uit grondgebonden woningen en appartementen.

Water vormt het centrale thema in Waterwijk. Water kan op een formele manier ingepast worden in de publieke ruimte. Referentie: Eikendonkplein, Den Bosch (links boven). Water kan ook worden ingezet als formele scheiding tussen privé en natuurlijke zones. Zowel grondgebonden als gestapelde woningen kunnen met terrassen of private tuinen direct uitgeven op water (inspiratiebeelden midden). Het water zorgt voor klimaatadaptieve buitenruimte. Referenties: sociale woningen Venning, Kortrijk, België (links onder) en Bannenhoven, Zaandijk (rechts onder).





POLDERWIJK:

Rand van het polderlandschap

Polderwijk vormt de overgang tussen bebouwing en het groene buitengebied (Park de Polder, Lage Bergse bos). Het open landschap met slootjes en vaarten en zichtlijnen van binnen naar buiten is karakteristiek voor de polder. De bebouwingsstructuur verkleurt hier van dichtere bebouwing aan de westkant van dit wijkdeel naar dorpse en landelijke dichtheden richting het oosten. De openbare ruimte en groene inrichting van de particuliere kavels bepalen samen het beeld van de wijk. De reeds aanwezige waterplas met rietmoeras wordt opgenomen in groenstructuur van Polderwijk. Het wonen rondom dit stukje groen voegt een bijzondere woonkwaliteit toe van landelijkheid. Polderwijk bestaat vooral uit grondgebonden woningen en dan met name twee-onder-één-kap en vrijstaande woningen.

In Polderwijk wordt het groen in de wijk bepaald door de relatief grote private tuinen. De maat van de openbare ruimte is beperkt, maar heeft een autoluw karakter. Referentie: Great Kneighton, Verenigd Koninkrijk (rechts boven). Privaat en openbaar groen vloeien op een natuurlijke manier in elkaar over. Referenties: Bospatio, Goirle (links midden) en Verandawoningen, Almere (rechts midden). Het open landschap met slootjes en vaarten en zichtlijnen van binnen naar buiten is karakteristiek voor de polder (Illustratie beelden onder).



Dichtheden en programma

Dichtheden en bouwhoogten

Met een programma van 2.500 tot 3.000 woningen in een plangebied van 98 hectare netto wordt een gemiddelde bebouwingsdichtheid van circa 30 woningen per hectare gerealiseerd. De dichtheid varieert per plandeel en neemt vanuit het noordwestelijke deel van het plangebied af richting het zuidoostelijk deel. De gemiddelde dichtheid sluit aan bij een dorps woonmilieu. Diversiteit in dichtheid en bouwhoogten levert een belangrijke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit.

Voor de dichtheden en bouwhoogten gelden voorts de volgende principes:

1. De dichtheid (en de bouwhoogte) is hoger in de directe omgeving van de OV-haltes, langs de noord- en westrand van het gebied en nabij de voorzieningen.
2. Op de maximaal te realiseren bouwhoogte zijn beperkingen van toepassing in verband met het vliegverkeer van Rotterdam The Hague Airport (RTHA).
3. De bouwhoogte is voor het grootste deel van Wilderszijde door de gemeente gemaximeerd op 15 meter.
4. Er zijn hogere gebouwen (tot 28 meter) toegestaan op plaatsen waar dat stedenbouwkundig wenselijk is (bijv. in aansluiting op de omgeving) of als stedenbouwkundig accent.

Programma

In Wilderszijde wordt een gevarieerd woningaanbod gerealiseerd dat inspeelt op de sociale en demografische opbouw van de gemeente en dat past bij de identiteit van de gemeente. De marktvraag en de woonbehoefte vanuit zowel Lansingerland als uit de regio dirigeren de uiteindelijke keuze van woontypologieën. De invulling in tijd, per deelgebied, is dus flexibel.

Een breed aanbod wordt gegarandeerd, waarbij ook alternatieve woonvormen een plek krijgen. Bijvoorbeeld kan gedacht worden aan nieuwe woonzorgconcepten voor ouderen of begeleid of beschermd wonen. Diversiteit staat voorop, zowel in tijd als in ruimte. Er wordt gebouwd voor zowel de betaalbare sector (incl. sociale huur) als voor de vrije sector (huur en koop; vanaf de middeninkomens). In totaal komen er 2.500 tot 3.000 woningen, waarbij het aantal van 3.000 als maximum wordt beschouwd. Een aanzienlijk deel van de woningen wordt in de vorm van appartementen gerealiseerd (30-40%) om invulling te geven aan de behoeftes op de woningmarkt van starters, ouderen en eenpersoonshuishoudens. Tevens wordt ingezet op de realisatie van levensloopbestendige woningen.



De cirkels in bovenstaande afbeelding betreffen de diverse toetsingsvlakken zoals deze door Luchtverkeersleiding Nederland worden gebanteerd.

Segmenten	Totaal/aantal	Doelgroepen
Betaalbaar (sociale huur)	30 tot 40 % = 900 - 1.200	Lage inkomens; sociale sector (< € 37k)
Betaalbaar (vrije sector midden huur/koop)		Middeninkomens; vrije sector (€ 37-47k)
Vrije sector overig (midden-hoog)	60 tot 70 % = 1.800 – 2.100	Hoge inkomens; vrije sector (> € 47k)
Totaal	100 % = 3.000	

Bij de ontwikkeling van de buurten in Wilderszijde wordt gestreefd naar horizontale en verticale differentiatie in segmenten en woonmilieus, gericht op het creëren van een leefbare wijk. Dit betekent dat verschillende doelgroepen en inkomensgroepen verspreid door elkaar wonen, zowel binnen de wijk (horizontaal) als binnen appartementengebouwen (verticaal). Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de bereikbaarheid

van een plek, de nabijheid van voorzieningen, en een ligging aan groen en/of water. Wilderszijde kent een goede bereikbaarheid voor zowel auto, als fiets en OV. Dit bereikbaarheidsprofiel wordt mede gehanteerd als uitgangspunt voor het creëren van bepaalde woonmilieus. De voorzieningen en de sterke groenen waterstructuur in Wilderszijde bieden eveneens kansen voor het creëren van de gewenste onderscheidende woonmilieus.

Stedenbouwkundige accenten

Om stedenbouwkundige accenten te realiseren wordt met name ingezet op architectuur, detaillering, materiaal en kleur. Hoogte als vorm voor een stedenbouwkundig accent is in Wilderszijde gezien de luchtvaartwet- en regelgeving een beperkt middel om accenten te realiseren. De accenten in de wijk zijn niet per definitie groots en meeslepend, ze kunnen ook heel ingetogen zijn. Ze worden vooral ingezet om bepaalde plekken te markeren.

In Wilderszijde wordt een aantal plekken gemarkeerd waar ruimte is voor een stedenbouwkundig accent. Het gaat om markeringen in en aan de hoofdstructuur die helpen de weg te vinden en/of betekenis geven aan een plek. Het zijn plekken die zicht bieden op de karakteristieken van de wijk:

- Bij kruisingen van de fietsroutes;
- Aan de centrale parkzone;
- Nabij Park de Polder;
- Met zicht op de poldervaarten en de polderstructuur.



Voorzieningen

Wilderszijde wordt een levendige woonwijk. Daarvoor heeft Wilderszijde voorzieningen nodig die passen bij het woonprogramma en de mobiliteit: lokale voorzieningen op loop- of fietsafstand.

De voorzieningen:

- dragen bij aan het faciliteren van de dagelijkse behoeften;
- en zijn een belangrijke factor in het faciliteren van ontmoetingen.

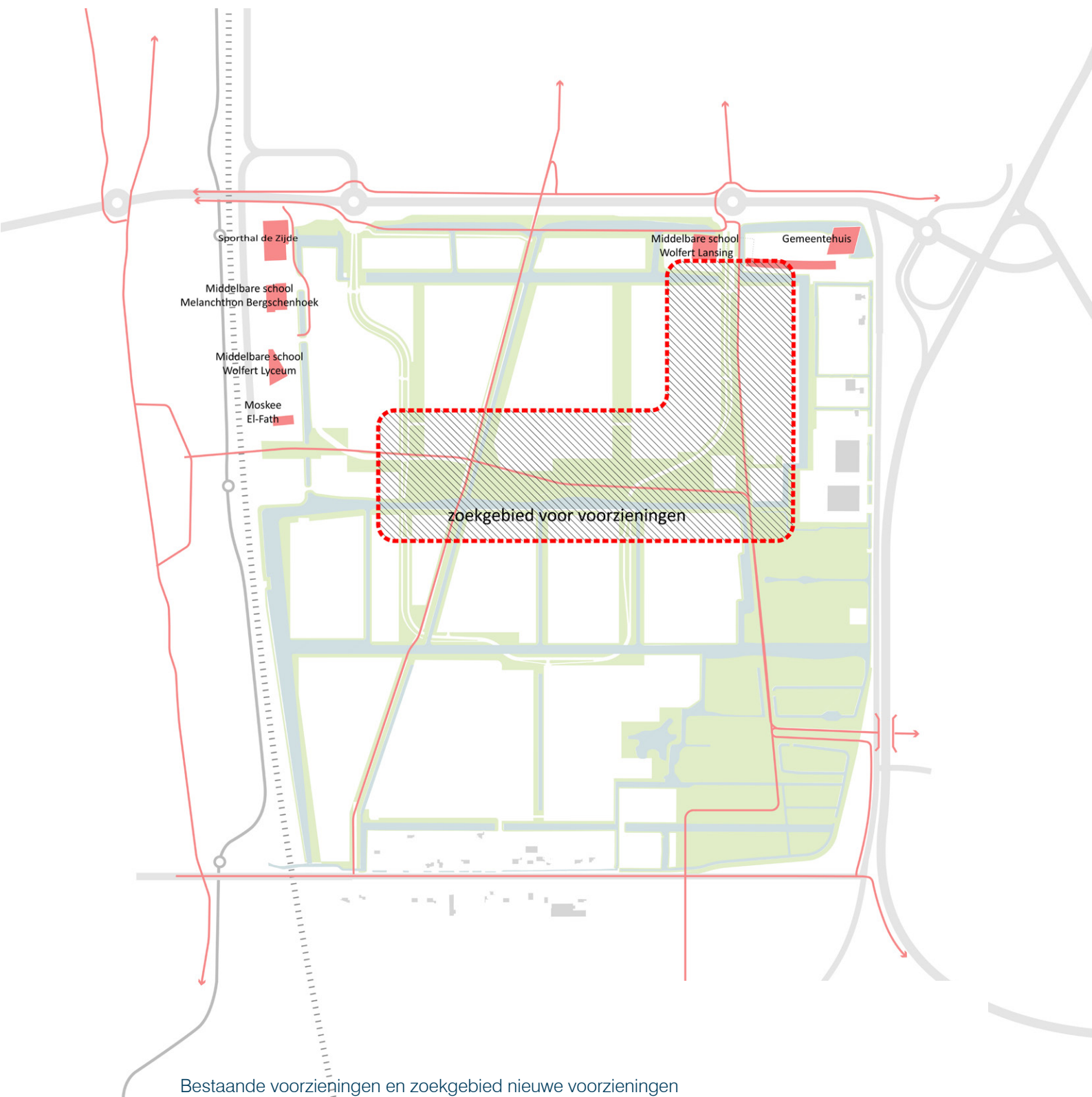
Voorzieningen zijn een plek waar bewoners elkaar ontmoeten, zoals bijvoorbeeld een bakker met een koffiebar, een buurtsuper met een 'pakket afhaalpunt' of flexibele werkplekken in combinatie met kleine kantoorfuncties. Daarnaast verhogen voorzieningen de gebruikswaarde van het groen. Dit geldt voor de schoolpleinen, speelplekken, openbaar (park) groen, maatschappelijke voorzieningen voor gezondheid, sport, spel en bewegen. De voorzieningen worden geclusterd in en rond de centrale parkzone, nabij de belangrijkste fietsroutes en de wijkontsluitingsweg. Ze zijn zo altijd goed bereikbaar met zowel

fiets als auto en wellicht in de toekomst ook met OV. Door planologisch voor een deel uit te gaan van dubbelbestemmingen kan de invulling van dit deel van de voorzieningen wijzigen als gevolg van veranderende behoeften in de toekomst. Dit borgt dat de voorzieningen een ontmoetingsplaats blijven.

In Wilderszijde komt maximaal 10.000 m² aan maatschappelijke voorzieningen en maximaal 4.500 m² aan commerciële voorzieningen. In ieder geval wordt er ruimte gereserveerd voor:

- Twee basisscholen;
- Een sporthal;
- Een gezondheidscentrum;
- Een sociaal-cultureel ontmoetingscentrum;
- Kinderdagverblijven;
- Kleinschalige detailhandel, horeca en overige diensten.

Het zoekgebied voor deze voorzieningen staat op de kaart op pagina 59 weergegeven.



Parkeren

In Wilderszijde heeft de auto een plek in de wijk, maar deze is minder prominent aanwezig dan in de rest van Lansingerland. Bewoners parkeren altijd op eigen terrein: individueel (bij vrijstaande en twee-onder-een-kap woningen), collectief in back-alleys of parkeerkoffers (bij rijwoningen en appartementen) of mogelijk als gebouwde oplossing bij appartementen.

Parkeren voor bezoekers vindt voornamelijk plaats op loopafstand (tot maximaal 250 meter) van de woning in

geclusterde parkeeroplossingen (direct) nabij de wijkontsluitingsweg of in kleinere parkeerkoffers aan de rand van de buurten. Langsparkeren / parkeren in de buurt is slechts beperkt mogelijk, o.a. voor zorgdiensten en mindervaliden.

In Wilderszijde wordt het gebruik van deelauto's gestimuleerd, waardoor er mogelijk minder parkeerplaatsen benodigd zijn. De auto's kunnen een plek krijgen op de mobiliteitshubs (p. 27-28) verspreid over Wilderszijde.



Visie op duurzaamheid

Energie

In Wilderszijde is energieneutraliteit op gebouwniveau vastgesteld. Daarbij kunnen ontwikkelende partijen kiezen voor het bouwen van nul-op-de-meter woningen óf voor het bouwen met een vastgestelde gemiddelde GPR-score van minimaal 8,0. Hiermee worden de verschillende doelgroepen bediend zonder beperking van de ruimte voor creativiteit en optimalisatie in het ontwerp van de ontwikkelende partijen.

In de openbare ruimte van de wijk wordt ingezet op ontwerp oplossingen die bijdragen aan de energieneutraliteit in de buurt of voor de wijk als geheel. Zoals bijvoorbeeld op het gebied van centrale oplaadvoorzieningen, energieverdelingspunten voor auto's/ motoren/ fietsen etc. en openbare verlichting.

Klimaatadaptatie

Wilderszijde wordt een klimaat-adaptieve wijk met een groenblauwe structuur die de wijk dooradert. Er wordt ontworpen vanuit de gedachte 'van dakgoot tot sloot' en 'van park tot voordeur'. Het watersysteem wordt gezien als ecologisch netwerk met, zoveel als mogelijk, natuurvriendelijke oevers. Het hemelwater wordt vertraagd afgevoerd naar de watergangen via een bovengronds systeem of oppervlakte, of via infiltratieriolen. Bij (piek)buien wordt het hemelwater in de openbare ruimte waar mogelijk bovengronds afgevoerd.

In Wilderszijde wordt circa 20% groen gerealiseerd in de hoofdgroenstructuur van het netto plangebied (zie p. 65). De groenstructuur is aaneengesloten en ligt binnen 50 meter van elke voordeur. Buurtgroen bedraagt circa 11% bij bouwvelden groter dan één hectare. Voor voorzieningen als scholen en sporthallen worden klimaatadaptieve maatregelen toegepast, zoals groene daken en een groen-blauwe inrichting. Als maatregel tegen hittestress wordt bij de ontwerpuitwerking en inrichting van de wijk rekening gehouden met het planten van 2.500 à 3.500 bomen in het openbaar gebied. Waar mogelijk wordt dubbel gebruik gemaakt van de ruimte door bijvoorbeeld groen en water(berging) te combineren met recreatie, sport en/of spelen. Of door groene of halfverharde parkeeroplossingen toe te passen.

Circulariteit

Voor circulariteit staat een aanpak centraal die uitgaat van de levensduurbenadering. Gezien de totale levensduur van bijvoorbeeld een woning is de CO2-footprint laag. De plattegrond van een school of winkel is eenvoudig aanpasbaar aan toekomstige wensen. En

wanneer een brug aan het eind van zijn levensduur is, zijn onderdelen eenvoudig te hergebruiken. Elk type gebouw of object heeft een eigen levensduur en eigenaar. Daarom zijn er verschillende keuzes te maken en accenten te leggen. Zie hiervoor de onderstaande tabel.

FACTOREN			AANPAK		
Eigenaar	Object	Levensduur	Duurzame materialen	Eenvoudige transformatie	Demontabel
particulier	woning	> 120 jaar	✓	□	□
maatschappelijk / commercieel	school of winkel	30-50 jaar	✓	✓	□
gemeente	weg of brug	30-50 jaar	✓	□	✓

LEGENDA

✓ = INZET | □ = OVERWEEG

Er is voldoende ruimte voor nieuwe oplossingsrichtingen, inzichten en innovatie gedurende de ontwikkeling van Wilderszijde. Voor circulariteit in Wilderszijde wordt uitgegaan van de volgende principes:

- Alle gebouwen hebben een lage CO2-footprint. Stuur - behalve bij Nul-op-de-meterwoningen - met GPR gebouw op een goede score voor het thema milieu.
- Voorzieningen als scholen en winkels zijn dusdanig ingericht dat ze gemakkelijk kunnen worden getrans-

formeerd. Stuur met GPR-gebouw op flexibiliteit, bijvoorbeeld doordat ruimten eenvoudig te vergroten of verkleinen zijn.

- Infrastructuur als wegen en bruggen worden gebouwd met duurzame materialen. Bruggen zijn circulair ontworpen en aan het eind van de levensduur demontabel. Tijdens aanbestedingen zijn circulariteit, duurzaamheid en demontabel bouwen een gunningscriterium.
- Er wordt altijd een gangbaar materiaalpaspoort gehanteerd.



5. RUIMTEBALANS

PLANGEBIED

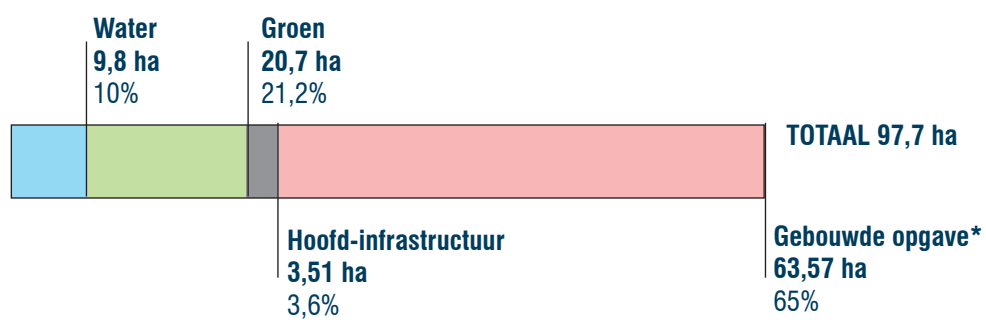


	<i>Bruto plangebied = 133 ha</i>
	<i>Netto plangebied = 97,7 ha</i>
	<i>Park De Polder = 13 ha</i>
	<i>Plan Waal</i>
	<i>Wolfert Lansing</i>
	<i>Vrije Kavels (Fase 1 & 2)</i>

Het bruto plangebied tussen de Boterdorpsweg, HSL, Schiebroekseweg en de Wildersekade bedraagt 133 ha.

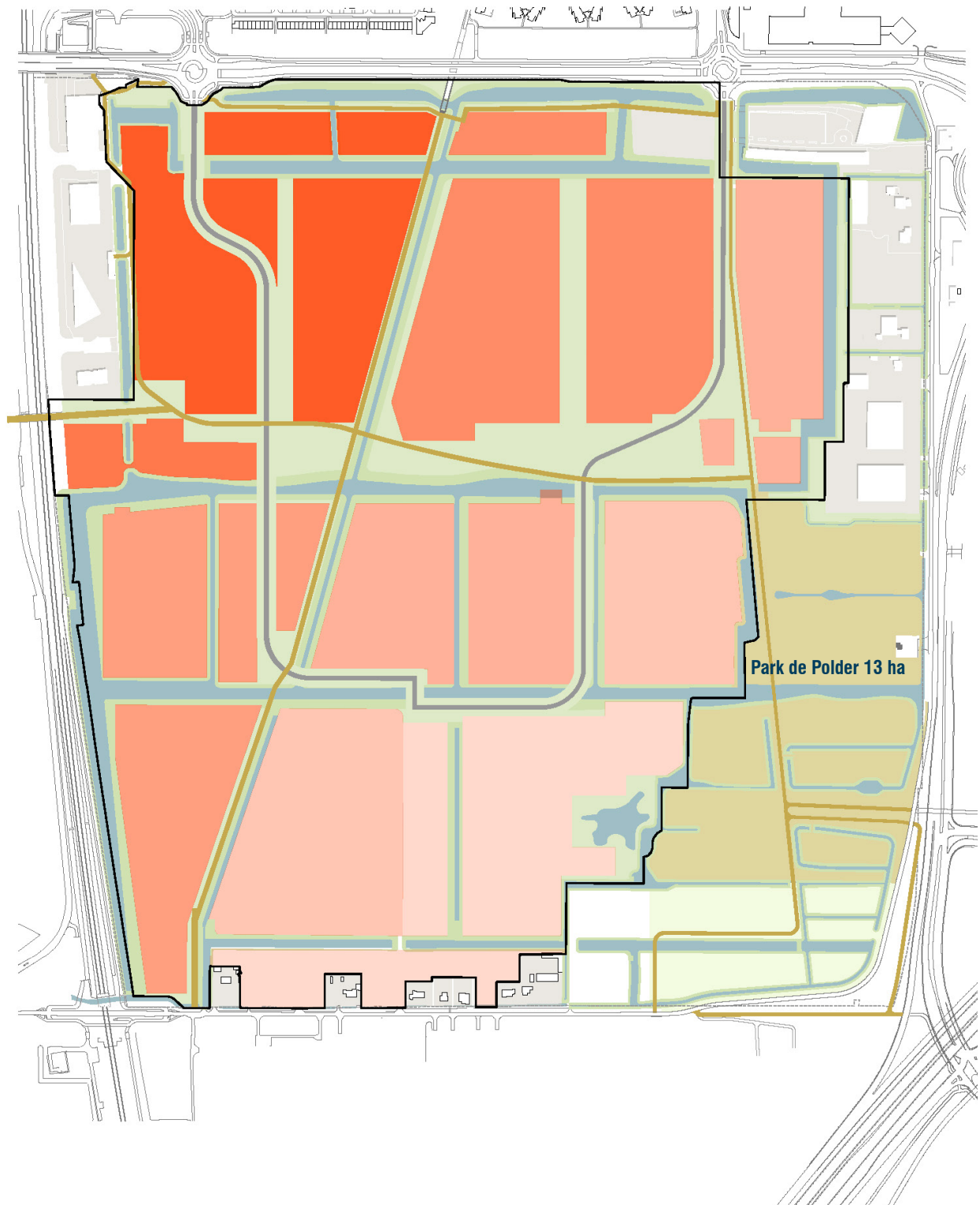
Binnen dit bruto plangebied zijn enkele zones reeds bebouwd (gekleurde zones: voorzieningen De Zijde, Gemeentehuis, Park de Polder, particuliere kavels aan de Wildersekade en de Schiebroekseweg) en deze maken geen deel uit van het netto-plangebied.

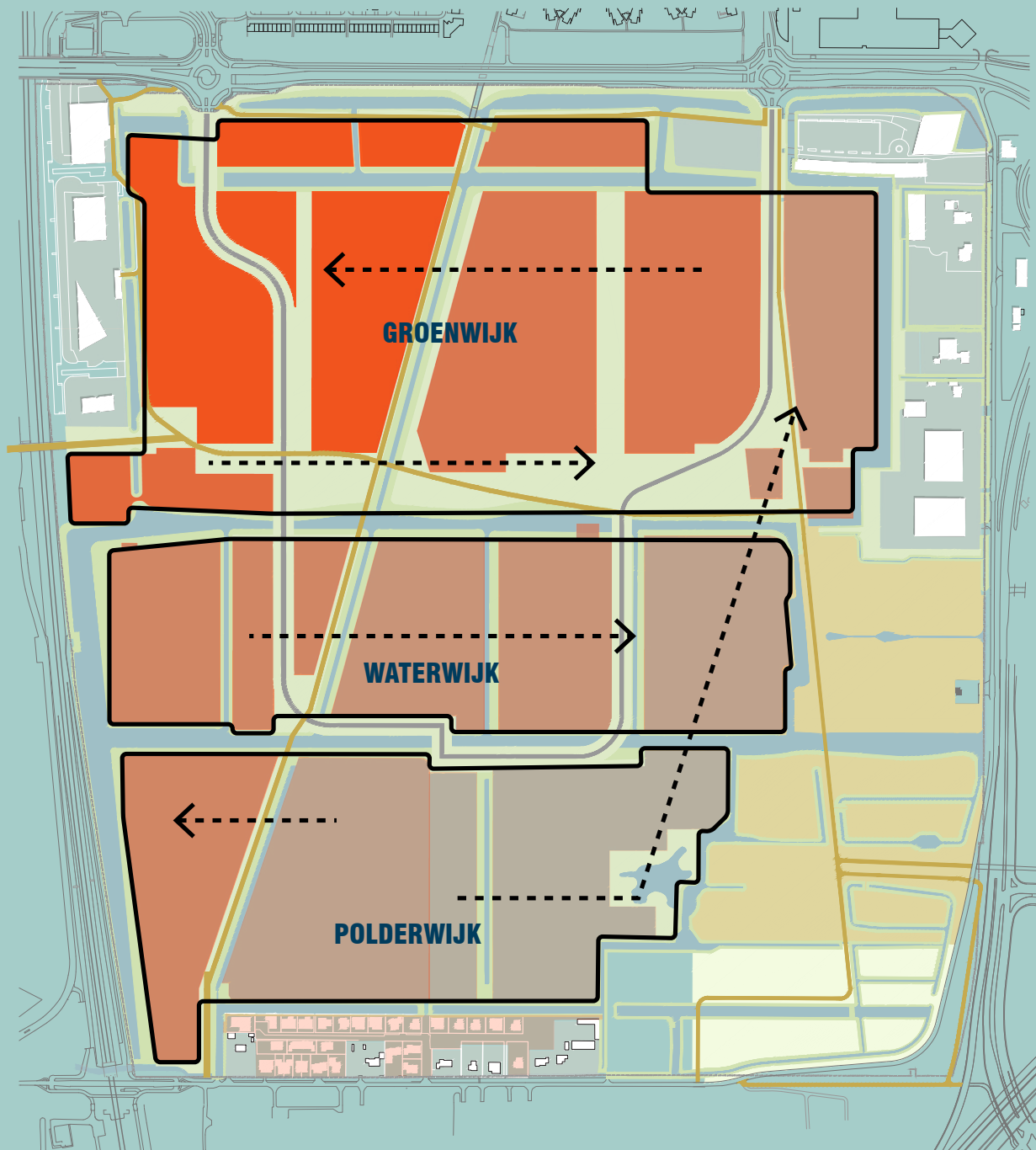
Binnen het netto-plangebied (97,7 ha) zijn er zones in ontwikkeling (Plan Waal, Wolfert Lansing en vrije kavels fase 1) die geïntegreerd zijn.



* Gebouwde opgave bevat uitgeefbaar, woonstraten, parkeren en buurtgroen

BEOOGD RUIMTEGEBRUIK





Fasering Wilderszijde op hoofdlijnen

- Fase 1: Aanleg hoofstructuur: water/groenstructuur, parkzone, wijkontsluitingsweg en hoofdfietsroutes
- Fase 2a: Bouw woningen Polderwijk
- Fase 2b: Bouw woningen en voorzieningen Waterwijk
- Fase 3a: Bouw woningen en voorzieningen zuidelijk deel Groenwijk
- Fase 3b; bouw woningen noordelijk deel Groenwijk

6. NADERE PLANUITWERKING EN FASERING

De ontwikkeling en realisatie van Wilderszijde neemt bijna een decennium in beslag. Om gedurende deze periode in te kunnen blijven spelen op (maatschappelijke) ontwikkelingen, behoeften op de woningmarkt en op innovatie (bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid), zijn in dit Masterplan alleen de hoofdlijnen vastgelegd.

Dit is voldoende voor het vastleggen van de identiteit van de wijk en de ruimtelijke structuur en vormt de basis voor de planologische vertaling in het nieuwe bestemmingsplan Wilderszijde. Het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte biedt de mogelijkheid om optimaal in te kunnen spelen op de toekomst. In het bestemmingsplan worden de kaders voor de toetsing van de planuitwerking nader bepaald, en worden de bouwvelden vervolgens op basis daarvan uitgewerkt.

De fasering van Wilderszijde is gebaseerd op de volgende principes:

- Het zo snel mogelijk aanleggen van de hoofdstructuur (zie fase 1 op de kaart op pagina 66): met water, groen, de wijkontsluitingsweg en de hoofdfietsroutes. Dit verbindt Wilderszijde met omliggende wijken, beschikbare OV-voorzieningen en het stedenbouwkundig weefsel van Lansingerland. Zodoende creëren we voor nieuwe bewoners vanaf het begin een prettige woonomgeving;
- De ontwikkeling en realisatie van de wijk globaal van het zuiden naar het noorden (zie fase 2 en 3 op de kaart op pagina 68), waarbij de woningen in zowel het betaalbare als het vrije sector-segment over de hele wijk (maar niet over alle bouwvelden) zijn verspreid.
- De realisatie van voorzieningen sluit aan bij het aantal opgeleverde woningen en de behoeften van bewoners;
- Het mogelijk maken van tijdelijke functies voor ‘placemaking’. Het mogelijk maken van tijdelijke initiatieven verbetert de leefbaarheid in Wilderszijde al gedurende de realisatie van de wijk. Daarnaast vergroot placemaking de bekendheid van de wijk.

7. BIJLAGE

Chronologische historie van ruimtelijke ontwikkelingen van Wilderszijde
d.d. april 2020

- 1964 - 1974 In de provinciale streekplannen wordt ruimte opgenomen voor grootschalige woningbouw. Deze gebieden (Noordrand II – Bergschenhoek en Noordrand III - Berkel en Rodenrijs) sluiten aan op de plannen die de gemeente Bergschenhoek (en Berkel en Rodenrijs) in deze jaren ontwikkelt.
- 1987 In het Integraal Plan Noordrand Rotterdam (IPNR) worden de ambities voor grootschalige woningbouw uit het PSP overgenomen. Om de woningbouwontwikkeling mogelijk te maken voorziet het plan ook in een verplaatsing van vliegveld Zestienhoven en het verdraaien van de aanliegroutes. De vrijgekomen locatie zou ingericht worden als waterrijk groengebied. Daarnaast zijn tevens plannen voor de aanleg van de Hoge Snelheids Lijn (HSL) en de Rijksweg A13/16 opgenomen in het IPNR. De ontwikkeling van Zestienhoven hangt samen met de ontwikkeling van Schiphol. Zolang daar geen besluit over genomen is kan het plan niet worden vastgesteld;
- 1987 - 1991 De gemeente Bergschenhoek verwerft in de Boterdorpsepolder gronden voor de beoogde ontwikkelingen;
- 1991 De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex) verschijnt waarin de uitgangspunten worden gepresenteerd voor de verstedelijking van Nederland in de periode 1995 – 2005. In de Nota (PKB I) worden gebieden aangewezen waarin grootschalige woningbouw moet plaatsvinden. De gebieden Noordrand II (Bergschenhoek) en Noordrand III (Berkel en Rodenrijs) worden aangewezen voor in totaal 10.000 – 15.000 nieuwe woningen. De verstedelijkingsopgave betreft naast woningen ook andere ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied zoals een mogelijke verplaatsing van het vliegveld Zestienhoven, de aanleg van de HSL en de Rijksweg A13/16;
- 1995 Start planproces en inspraak voor de HSL;
- 1995 In het regeerakkoord wordt besloten over de groei van Schiphol. Daarmee is de noodzaak voor de uitbreiding en verplaatsing van vliegveld Zestienhoven van de baan. De financiële middelen die met de verplaatsing zou vrijkomen om het gebied in te richten als een ecologische zone met wonen en bedrijven (IPNR) zijn niet meer beschikbaar. Het handhaven van een aanliegroute betekent ook dat er 7.000 woningen minder gebouwd kunnen worden dan gepland.
- 1998 In het Regionaal Structuurplan (RSP, VINEX-locatie Noordrand II en III) wordt een ontwikkeling opgenomen van 12.000 woningen, dat zijn er meer dan de gestelde 8.000 uit de VINEX-taakstelling. Voor de locatie Wilderszijde, toen nog Plas noord, betekent dit een woongebied met 1.050 woningen in een hoge dichtheid (concentratie van stapeling) en een waterplas voor natuur en recreatie;
- 1998 Tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid. Voor Bergschenhoek betekent dit dat er een infrastructurele scheiding komt te liggen tussen de kernen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs;
- 1998 Het ministerie van Verkeer en Waterstaat neemt een besluit over Schiphol. Dit heeft grote gevolgen voor Zestienhoven: er is geen noodzaak meer om Zestienhoven te verplaatsen. Ontwikkelingen (en dus ook de kosten) omtrent Zestienhoven laat het rijk bij de gemeente Rotterdam;

2000	Start aanleg HSL Zuid;
2000	Het realiseren van een plas blijkt niet mogelijk vanwege nieuw rijksbeleid ten aanzien van plaslocaties nabij luchthavens (n.a.v. vliegtuigramp in Eindhoven in 1996). Dat betekent dat het VINEX-plan Plas noord met 1.050 woningen niet in deze vorm door kan gaan;
2001	Na 6 jaar van protest door bewoners tegen de barrière en geluid van de HSL- besluit Minister Netelenbos van V&W het geplande viaduct te vervangen door een verdiepte ligging van de HSL;
2001	De vorm en omvang van Zestienhoven wordt geformaliseerd en de Rotterdamse gemeenteraad besluit om de locatie voor de komende 100 jaar te handhaven. Dit maakt de voorgenomen woningbouw uit het RSP definitief onmogelijk (resultaten MER Zestienhoven, 1995);
2003	Gezien de voorinvesteringen die reeds zijn gedaan wordt gezocht naar een andere invulling van het gebied. Het VINEX-plan 'Plas Noord' wordt bijgesteld van 1.050 naar 700 woningen, daarnaast wordt er een plan aan toegevoegd: Plas zuid. In totaal zullen er in het gebied 2.600 woningen komen;
2004	De naam van de locatie verandert in Wilderszijde (collegebesluit);
2005	Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) wordt vastgesteld;
2005	Het Masterplan Wilderszijde Bergschenhoek wordt vastgesteld;
2006	HSL-tracé wordt in gebruik genomen;
2006	Milieueffectrapportage gereed;
2007	gemeente Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk fuseren tot de gemeente Lansingerland;
2007	Start bouwrijp maken: voorbelasten van een deel van het gebied, waaronder een deelgebied in het zuiden van Wilderszijde, toentertijd bekend onder de naam "de Tuinen B2";
2008	Bestemmingsplannen Wilderszijde I en II vastgesteld met ruimte voor 2.650 woningen en 3 ha voorzieningen;
2007 - 2011	Vanwege de crisis worden er te weinig woningen verkocht om in 2010 te kunnen starten met de bouw. De ontwikkeling van bovenwijkse voorzieningen in de randen gaat wel door;
2010	Oplevering sporthal de Zijde, scholengemeenschap Melanchthon Bergschenhoek en het Wolfert Lyceum;
2011	De ontwikkeling wordt in 2011 definitief gestaakt;
2012	Opening van het nieuwe gemeentehuis van Lansingerland;
2016	Na jaren van crises wordt de planontwikkeling hervat. Er wordt gekozen voor het bijstellen van de bestaande kaders uit 2005-2008 want er hebben in de tussentijd belangrijke veranderingen plaatsgevonden die van invloed zijn op

	zowel rijks als het gemeentelijk beleid: • De problematiek rond wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen die in 2018 leiden tot de vaststelling van het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie; • Vergrijzing; • De opkomst van de circulaire en de economie.
2016	De bestaande kaders van het vigerend bestemmingsplan uit 2008 maken het juridisch mogelijk dat de ontwikkeling doorgang kan vinden. Dit maakt de herstart van woningbouwplan Buyten in het zuidwesten van Wilderszijde mogelijk;
2017	De VINEX-ontwikkeling heeft een nogal eenzijdig woningareaal voortgebracht, namelijk wijken voor de tweeverdieners, de werkende klasse, de jonge gezinnen. Dit kwam door de VINEX-doelstellingen: versterken winkelcentra, beperken leegloop steden, beperking woon-werkverkeer. Met als resultaat dat er een tekort ontstaat aan betaalbare woningen voor ouderen, starters en lagere inkomens. Dit resulteert in de Nationale Woonagenda 2018 – 2021 van minister Ollongren, opgesteld door woningcorporaties, Bouwend Nederland, makelaars, vastgoedinvesteerders, bewonersorganisaties, waterschappen en de Rijksoverheid. De Nationale Woonagenda stelt dat er in Nederland tot 2025 zo'n 700.000 woningen moeten worden bijgebouwd;
2017	Een van de hernieuwde kaders is het Ambitiedocument opgesteld door Plein06. Het Ambitiedocument wordt ondersteund door de marktpartijen en wordt door de gemeenteraad van Lansingerland vastgesteld;
2018	Het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie wordt vastgesteld en moet problemen ten gevolge van de klimaatveranderingen zoals wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen een halt toe roepen;
2018	De Nota van Uitgangspunten is een uitwerking van het Ambitiedocument en wordt door het college conform vastgesteld. Daarbij is besloten de NvU niet voor besluitvorming aan de raad voor te leggen. Wel is de raad in een zogeheten beeldvormingsavond (31 januari 2018) bijgepraat. De NvU wordt positief ontvangen;
2018	Gemeenteraadsverkiezingen: de coalitie Leefbaar 3B, CDA, D66 en ChristenUnie maakt plaats voor een coalitie van Leefbaar 3B, VVD, CDA en de ChristenUnie. In het coalitieakkoord 2018 – 2022 wordt vastgehouden aan een percentage van 20% sociale woningbouw over de gehele gemeente, ook in nieuw te ontwikkelen wijken. Bij inbreidingslocaties en herontwikkeling kan hiervan worden afgeweken om een goede mix tussen koopwoningen en huurwoningen te realiseren;
2018	Het BO-MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) stelt dat de regio's Metropoolregio Amsterdam (MRA), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), regio Utrecht, regio Eindhoven en gemeente Groningen woondeals worden gemaakt;
2019	Om het Ambitiedocument en de NvU te concretiseren wordt het Beslisdocument Masterplan Wilderszijde opgesteld en door de gemeenteraad

vastgesteld. Het Beslisdocument gaat met factsheets dieper in op de kwaliteit op het gebied van Duurzaamheid, Mobiliteit en Ruimtelijke kwaliteit. De kaders zijn gericht op het opstellen en vaststellen van een nieuw Masterplan en Bestemmingsplan (incl. MER) voor Wilderszijde;

- 2019 De woondeal zuidelijke Randstad wordt ondertekend. Dit is het startpunt voor een intensieve interbestuurlijke samenwerking tussen het Rijk en de regiopartners. De samenwerking is gericht op de realisatie van de integrale verstedelijkingsopgave. Ook het regioakkoord Woningmarktafspraken regio Rotterdam 2018-2020, gericht op meer evenwicht sociale woningen in de regio Rotterdam, wordt ondertekend;
- 2019 Bijstelling plan 'Buyten' van Waal Ontwikkeling;
- 2019 Start bouw Wolfert Lansing;
- 2019 – 2020 Gewerkt wordt aan een nieuw, toekomstbestendig masterplan, MER en bestemmingsplan met verbrede reikwijdte, opgesteld onder het regime van de Crisis- en herstelwet en dat in 2020 ter inzage wordt gelegd;
- 2020 Ondertekening overeenkomst gemeente – Waal voor de start ontwikkeling plan 'Buyten';
- 2021 besluitvorming gemeenteraad over bestemmingsplan met verbrede reikwijdte en MER
- 2022 Naar verwachting worden de eerste woningen in Buyten opgeleverd. Daarmee is de eerste woonbuurt van Wilderszijde een feit;
- 2021 – 2030 De verschillende deelplannen worden gefaseerd uitgevoerd, met de ambitie circa 300 tot 500 woningen per jaar op te leveren.

Colofon

Dit Masterplan op hoofdlijnen is tot stand gekomen in opdracht van de gemeente Lansingerland en in samenwerking tussen BUUR, gemeente Lansingerland, BBGZ, OCW en Waal Ontwikkeling.

De ontwerpstudie is uitgevoerd door:

Jan Hamerlinck, Laura Vescina, Kevin Penalva, Marta Finotello, Sander van Velden (BUUR)

Ontwikkelteam:

Dhr. I. Hermans, projectleider gemeente Lansingerland
Dhr. F. de Vries, ass. projectleider gemeente Lansingerland
Mevr. Y. Hereijgers, stedenbouwkundige gemeente Lansingerland
Dhr. H. Borsje, OCW/ regiomanager VolkerWessels Vastgoed
Mevr. M. Davidson, OCW/ ontwikkelingsmanager VolkerWessels Vastgoed
Dhr. R. Buijsman, OCW/ projectontwikkelaar Van Omme & De Groot
Dhr. A. Bong, OCW/ Gap2
Dhr. R. Schepers, BBGZ/ ontwikkelingsmanager BPD
Dhr. B. Bax, BBGZ/ ontwikkelingsmanager Zondag Ontwikkeling
Dhr. W. Thijssens, BBGZ/ ontwikkelingsmanager Visscher en Zondag
Dhr. E. Batenburg, BBGZ/ directeur Batenburg Bouw en Ontwikkeling
Dhr. F. Gortemaker, ontwikkelingsmanager Waal Ontwikkeling

© juni 2020

Het Wilderszijde Masterplan 2030 op hoofdlijnen is op 25 juni 2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Lansingerland.

Disclaimer:

De inhoud van dit plan is met de grootst mogelijke zorg en aandacht samengesteld, er kunnen geen rechten aan worden ontleend.

