

Formulier beantwoording technische vragen gemeenteraad en commissies

Soort vraag: Commissie Algemeen Bestuur

Steller van de vraag en partij: CDA

Datum: 1 oktober 2021

Onderwerp: Ontwikkelperspectief Bleizo-West

Vraag 1

Er wordt bij de plannen gesproken over vervoerswaarde. Welke vervoerswaarde moet bereikt worden?

Antwoord

Er is niet bepaald welke vervoerswaarde bereikt moet worden.

Vraag 2

Wanneer en waarin is de vervoerswaarde die bereikt moet worden vastgelegd?

Antwoord

In de bestuursopdracht van de colleges van Lansingerland en Zoetermeer (maart 2020) is als uitgangspunt opgenomen dat het op te stellen ontwikkelperspectief bijdraagt aan de vervoerswaarde en doorontwikkeling van de OV-knoop.

Vraag 3

Wanneer moet deze vervoerswaarde worden bereikt?

Antwoord

Er is niet bepaald welke vervoerswaarde bereikt moet worden en ook geen datum waarop.

Vraag 4

Wat zijn de consequenties als deze vervoerswaarde niet wordt bereikt?

Antwoord

Er is niet bepaald welke vervoerswaarde bereikt moet worden. De colleges van beide gemeenten hechten groot belang aan het optimaal benutten van dit multimodale vervoersknooppunt. Het verzilveren van de vervoerswaarde draagt bij aan de kansrijkheid van de ZoRo-lichttrail, waarmee het mobiliteitsnetwerk in de regio verder wordt versterkt.

Vraag 5

Wat is de huidige vervoerswaarde, c.q. het aantal instappers?

Antwoord

Het aantal in-/uitstappers op NS-station Lansingerland-Zoetermeer in 2019 (pré-corona) bedroeg 1.465 per gemiddelde werkdag. Recentere informatie over het NS-gebruik is niet beschikbaar.

Vanuit het regionale verkeersmodel V-MRDH (het model dat standaard gebruikt wordt voor mobiliteitsanalyses in de regio) volgt voor 2020 een totaal gebruik van de volledige OV-knoop van 6.800 reizigers. Dit is een modelprognose voor 2020 waarin geen rekening gehouden is met de corona-epidemie. Daarnaast betreft het de totale aantallen in-, uit-, en overstappers voor alle modaliteiten samen: trein, RandstadRail, HOV-bus ZoRo en overige bussen.

Vraag 6

Wat was de vervoerswaarde, c.q. het aantal instappers in de periode voorafgaand aan de beperkingen vanwege de corona-epidemie?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 5. Specifieke informatie over het effect tijdens de corona-epidemie op de knoop Lansingerland-Zoetermeer is niet bij ons beschikbaar. Op landelijk niveau zijn hierover wel cijfers bekend. Tijdens het heftigste deel van de lockdown bedroeg de daling van het OV-gebruik tot wel 80% ten opzichte van vergelijkbare periodes pré-corona. Inmiddels (september 2021) is het gebruik weer opgeklommen tot circa 70% van het OV-gebruik pré-corona.

Vraag 7

Tijdens de radenbijeenkomst van 27 mei jl. zijn er 3 scenario's voorgelegd, Bleizo-park, Bleizo-stad en Bleizo-business. Zijn er vergelijkbare plaatsen of gebieden waar de berekende vervoerswaarde op gebaseerd is?

Antwoord

De berekende vervoerswaarde is afkomstig uit het verkeersmodel V-MRDH. Dit is het regionale verkeer- en vervoermodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dit model wordt standaard gebruikt voor alle mobiliteitsanalyses in deze regio. Het verkeersmodel V-MRDH is gevoed met data uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) van het CBS. Dit geeft informatie over de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking, waarbij onderscheid gemaakt is naar het MRDH gebied.

Het model simuleert de mobiliteit in de gehele regio. Dit betreft het reisgedrag en mobiliteit voor een gemiddelde werkdag. Richting de toekomst (het prognosejaar) wordt het effect van infrastructurele maatregelen, ruimtelijke ontwikkelingen en beleidseffecten (bv. autokosten) meegenomen. De input qua infrastructurele maatregelen, ruimtelijke ontwikkelingen en beleidsindices is afgestemd met alle gemeenten binnen de MRDH en/of werkgroep V-MRDH.

De uitkomsten in vervoerwaarde voor de 3 scenario's zijn modeluitkomsten uit het V-MRDH. In Bleizo-stad is er een koppeling gemaakt met de Goudappel Mobiliteitsstrategietool. Deze geeft inzicht in het effect van mobiliteitsmaatregelen, zoals het hanteren van lagere parkeernormen. Dit is gebaseerd op gangbare kentallen van het CROW, aangevuld met de regionale en landelijke expertise van Goudappel.

Vraag 8

Er werd bij de presentatie op 27 mei jl. gesteld dat Bleizo-business weinig vervoerswaarde geeft. Voor welk soort bedrijven is de vervoerswaarde hiervoor berekend?

Antwoord

Voor de invulling van Bleizo-business zijn rekenaannames gedaan, omdat de uiteindelijke invulling van het gebied nog onderdeel van onderzoek is. Voor Bleizo-business is modelmatig uitgegaan van een vergelijkbare invulling als het naastgelegen Lansinghage. Technisch betekent dit een vergelijkbare combinatie van gemengde industrie, diensten, kantoren en hotel/horeca.

Vraag 9

Gelden er voor de berekening van de vervoerswaarde voor alle vormen van bedrijven dezelfde normen?

Antwoord

Nee, in het verkeersmodel wordt onderscheid gemaakt in een aantal verschillende type arbeidsplaatsen, zoals Industrie en Detail. In totaal zijn er 14 subtypes. Voor alle subtypes wordt een specifieke omrekenfactor tussen aantal arbeidsplaatsen, m² BVO en vervoersbewegingen gehanteerd. De cijfers zijn gebaseerd op empirisch onderzoek.

Vraag 10

Indien niet voor alle vormen van bedrijven dezelfde normen voor de berekening van de vervoerswaarde gelden, wat zijn de verschillende normen?

Antwoord

Het aantal verplaatsingen per arbeidsplaats is afhankelijk van het type arbeidsplaats. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in verschillende typen. Daarnaast is er verschil voor de ligging van de bedrijvigheid. Bij bedrijvigheid dicht bij een OV-knoop is er een andere mobiliteitsmix (op basis van reistijden en reiskosten van potentiële medewerkers) dan bij bedrijvigheid dicht bij de snelweg. Er is dus niet één norm aan te wijzen, maar verschillende mobiliteitsmixen die als resultante ontstaan uit de berekening, en die verschillen per type bedrijvigheid en de ligging.

Vraag 11

Is er bij de berekening van de vervoerswaarde ook een specifieke berekening gemaakt van de vervoerswaarde van Horti Science business en op het gebied van innovatie en research?

Antwoord

Er is geen specifieke berekening gemaakt voor de vervoerswaarde van Horti Science business en op het gebied van innovatie en research. Bij de analyses is voor de ruimtelijke functies buiten het directe studiegebied aangesloten op de gegevens in het verkeersmodel. De gegevens in het verkeersmodel zijn vastgesteld door de verschillende gemeenten zelf en de metropoolregio.

Vraag 12

De provincie Zuid-Holland heeft het gebied Bleizo-West bestemd voor windmolens en bedrijven. Indien het voorgestelde ontwikkelperspectief Bleizo-West zal worden uitgevoerd waar moeten dan de windmolens komen in Lansingerland?

Antwoord

Het college van Lansingerland onderzoekt alternatieve en haalbare locaties voor windmolens.

Vraag 13

Indien er alternatieve locaties zijn bedacht voor de windmolens is er dan ook onderzocht of deze locaties haalbaar zijn?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 12.

Vraag 14

Is er onderzocht hoeveel ruimte er nodig is om het door Lansingerland geprojecteerde Horti Science Park in het gebied en nabij Bleizo te ontwikkelen?

Antwoord

De ruimtevraag vanuit het Horti Science Park op de huidige locatie en binnen Bleizo-West wordt nader onderzocht bij de op te stellen Horti Science Visie en de ontwikkelstrategie voor Bleizo-West.

Vraag 15

Hoeveel van de 100.000 tot 150.000 m² voor bedrijven en voorzieningen is er in Bleizo-West gepland voor Horti Science?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 14.

Vraag 16

Kan er glastuinbouw in Bleizo-West worden gerealiseerd?

Antwoord

Bleizo-West wordt niet ontwikkeld als uitbreiding van het glastuinbouwgebied. Wel wordt nadrukkelijk ruimte geboden aan de innovatieve horti science, met bijbehorende kassen.

Vraag 17

Het te ontwikkelen Horti Science Park moet de kans krijgen om zich te ontwikkelen. Blijft de geplande benodigde ruimte voor Horti Science in Bleizo-West gereserveerd voor de ontwikkeling van Horti Science?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 14.

Vraag 18

Welke randvoorwaarden worden er opgenomen in het plan zodat het toekomstige Horti Science Park tot volle ontwikkeling kan komen?

Antwoord

In de ontwikkelstrategie voor Bleizo-West worden randvoorwaarden vastgesteld voor de daadwerkelijke ontwikkeling van het gebied. De randvoorwaarden voor innovatieve horti science worden ook op dat moment bepaald. Eén van de kernwaarden van het ontwikkelperspectief is 'verbindend in kennis en innovatie'. Wij vinden het van groot belang om voldoende ruimte te bieden aan de horti science als belangrijke economische pijler van de gemeente Lansingerland.

Vraag 19

Uit het bijgevoegde Stec onderzoek wonen blijkt dat er voor Lansingerland 1140 woningen in harde plannen zijn opgenomen en 5275 woningen in zachte plannen. Is het juist dat er met het realiseren van deze plannen nagenoeg voldoende woningen worden gerealiseerd in Lansingerland t.o.v. de woningbehoefte tot 2041?

Antwoord

De door Stec geschetste woningbehoefte betreft de consumentenbehoefte (zowel lokaal als regionaal) in aantallen woningen in Lansingerland. Zoals de woonvisie ook aangeeft, overstijgt het totale aantal in Lansingerland te bouwen woningen de behoefte die uit behoefteonderzoeken naar voren. Dit komt omdat we meer sociaal bouwen in het kader van Meer Evenwicht in de regio en daarbij meer variatie in wijken willen aanbrengen. Bovendien willen wij als onderdeel van de Zuidelijke Randstad een bijdrage leveren aan de verstedelijkingsopgave waarbij we zien dat niet alle regiogemeenten ook in hun daadwerkelijke woningbehoefte kunnen voorzien. Daarnaast houden we rekening met eventuele planuitval c.q. vertraging. De provincie uit van 130% plancapaciteit en hier sluiten wij bij aan.

Vraag 20

Volgens het Stec onderzoek wonen is er indien alle harde en zachte woningbouwplannen gerealiseerd zijn een overschot van 28.000 woningen. Is dit overschot van 28.000 woningen exclusief de plannen voor Bleizo-West, te weten 4.000 tot 6.000 woningen?

Antwoord

Dit is inclusief Bleizo-West. Wij houden voor Bleizo-West op dit moment al rekening met ca. 4.500 woningen met een zachte status conform ons bod aan de provincie dit voorjaar voor een aangescherpt woningbouwprogramma.

Vraag 21

Wat is de reden en onderbouwing om dan toch woningen te realiseren in Bleizo-West?

Antwoord

Niet alle plannen die vergelijkbaar kunnen zijn met Bleizo-West, zijn hard. Deze locatie biedt meer kansen om plannen ook daadwerkelijk te realiseren (eigen grond en vrij van bebouwing) en biedt kansen voor starters en andere genoemde doelgroepen uit zowel Zoetermeer en Lansingerland als voor verschillende doelgroepen uit de woningmarktregio Haaglanden-Midden Holland-Rotterdam.

Vraag 22

In het Stec onderzoek wonen wordt erop gewezen dat er bij het tot uitvoer brengen van alle plannen prioriteren noodzakelijk is. Is er daartoe een prioriteitenlijst gemaakt van de volgorde tot uitvoer van woningbouwlocaties: Wilderszijde, Bleiswijk Lange Vaart, Bleiswijk Merenweg, Bergschenhoek Wolfend en Bleizo-West?

Antwoord

Bij de planning en uitvoering van plannen kijken we steeds naar eventuele concurrerende woningbouw. Daarbij wordt gekeken naar opleverjaren i.r.t. aantallen woningtypes/prijssegmenten en kern/woonmilieu. Stec heeft aangegeven dat we voor Lansingerland hierbij het meeste rekening moeten houden met Wilderszijde qua aantallen. Net als de andere genoemde locaties in Lansingerland richt deze zich echter op een ander woonmilieu met bijbehorende woningtypes op de rand van dorp en stad dan Bleizo-West. Bleizo-West zal een doelgroep aantrekken die een meer kwalitatief stedelijk woonmilieu wenst.

Vraag 23

Volgens het Stec onderzoek wonen is de behoefte van de lokale bevolking voor grondgebonden veel groter dan de behoefte aan appartementen. Er wordt voor Bleizo-West echter 80% appartementen en 20% grondgebonden aan woningen geprogrammeerd. Welke argumenten zijn er om zo'n afwijkend woningbouwprogramma t.o.v. de onderzochte behoefte te programmeren?

Antwoord

De door Stec aangegeven behoefte (om te wonen) in de betreffende gemeenten betreft zowel de lokale als de regionale behoefte. Zoals ook tijdens het proces om te komen tot de woonvisie van Lansingerland is aangegeven door Stec, is de lokale behoefte in Lansingerland met name gericht op gelijkvloers (alle segmenten) en betaalbare woningen en is er vanuit de regio de komende jaren nog een vraag naar grondgebonden woningen. Daarnaast is er vraag naar extra sociale woningen ten behoeve van de regio Rotterdam en willen we voor een toekomstige evenwichtige bevolkingssamenstelling sterke schouders blijven behouden en aantrekken.

Vraag 24

Indien er toch zo'n afwijkend programma komt is de kans groot dat er leegstand gaat ontstaan dan wel woningen niet of later worden gebouwd. In hoeverre is hier in de exploitatieberekening rekening mee gehouden?

Antwoord

Stec ziet goede kansen in de regio voor deze aantallen en type woningen met daarbij wel de door hen aangegeven kwalitatieve aandachtspunten. In de grondexploitatieberekening is uitgegaan van een gefaseerde uitgifte van het gehele programma, zodat de behoefte gemonitord kan worden.

Vraag 25

Er wordt in het ontwikkelperspectief gesproken over een autoluwe omgeving en nadruk op actieve mobiliteit. Zijn er wijken of gebieden waar deze opzet al is gerealiseerd?

Antwoord

Hiermee wordt bedoeld een omgeving die de potenties van de OV-knoop maximaal verzilvert, doordat zij uitnodigt tot wandelen en fietsen. Dit in tegenstelling tot woongebieden met lagere dichtheden en die verder weg liggen van OV-knopen. Dit uit zich in de eerste plaats in parkeernormen die aansluiten bij de aanwezigheid van een OV-knoop en het aanbieden van deelmobiliteit. Er zijn vele voorbeelden landsbreed die op onderdelen vergelijkbaar zijn, zoals GWL-terrein Amsterdam, Meanderhof in Zwolle, De Nooten in Zwolle, Lanxmeer in Culemborg, Kersentuin in Utrecht. Daarnaast gaat het om een inrichting van een hoogwaardige openbare ruimte die is georiënteerd op de OV-knoop. Interessante voorbeelden hiervan zijn de woonwijk Vijfhuizen (aan de Zuidtangent nabij Hoofddorp), stationsomgeving Houten (aan het spoor) of iets verder weg: stationsomgeving Assen (aan het spoor), stationsomgeving Groningen Europapark (aan het spoor), stationsomgeving Harderwijk (aan het spoor) of stationsomgeving Helmond (aan het spoor).

Vraag 26

Zo ja, zijn er bij deze wijken of gebieden waar een autoluwe omgeving is gerealiseerd al evaluatierapporten gemaakt en wat zijn daar de resultaten en conclusies van?

Antwoord

Hier wordt o.a. verwezen naar het onderzoek “Autoluw ontwikkelen als leidraad voor een betere bereikbaarheid” door T. Hartog, R. Vreeswijk (mei 2019), dat is interessant als het gaat om voorbeelden. Als het gaat om richtlijnen naar aantrekkelijke stationsomgevingen is het onderzoek “Hartelijk welkom; samenwerken aan een prettige ontvangst in de stationsomgeving” door Bureau Spoorbouwmeester, Prorail en NS-stations (december 2017) zinvolle literatuur. Tot slot heeft Stadkwadraat (onderdeel consortium) ervaring bij recente projecten, waarin beleggers aangeven dat hun huurders bij locaties met goede ov-mobiliteit niet perse een parkeerplaats nodig hebben. Gemiddeld is de vraag daar 4 tot 5 parkeerplaatsen per 10 (middeldure) huurwoningen.

Vraag 27

Zijn bij deze evaluatierapporten de bewoners betrokken is daarbij onderzocht hoe de inwoners deze autoluwe omgeving ervaren?

Antwoord

Stadkwadraat (onderdeel consortium) heeft ervaring bij recente projecten, waarin beleggers aangeven dat hun huurders bij locaties met goede ov-mobiliteit niet perse een parkeerplaats nodig hebben. Gemiddeld is de vraag daar 4 tot 5 parkeerplaatsen per 10 (middeldure) huurwoningen.

Vraag 28

In de businesscase wordt gesproken over de verbindingsfietspaden naar de kernen Zoetermeer en Bleiswijk, het Van Tuyllpark en de Rottemeren. Zijn de aanleg en bijkomende kosten van deze verbindingsfietspaden meegerekend in de businesscase?

Antwoord

De aanleg en bijkomende kosten van deze verbindingsfietspaden zijn niet meegerekend in de businesscase.

Vraag 29

Indien deze verbindingsfietspaden niet zijn meegerekend, wat zijn dan de geschatte bijkomende kosten hiervan?

Antwoord

Dit is vooralsnog niet aan te geven. Dat kan beperkt blijven door zoveel mogelijk aan te sluiten op bestaande fietsverbindingen.

Vraag 30

Het toetscriterium van de berekening voor het ontwikkelperspectief Bleizo-West is op dit moment om minimaal een saldoneutraal resultaat te behalen in vergelijking tot het resultaat van de grondexploitatie van de GR Bleizo. Voor de ontwikkeling van De Tuinen, Westpolder en Wilderszijde was en zijn er grote tekorten in de grexen. Hoe kan het dat de mogelijke ontwikkeling van Bleizo-West met een woningbouwprogramma van 30% sociale huur en in totaal 50% betaalbare woningen in combinatie met de kosten van alle andere te maken voorzieningen tot een saldoneutraal resultaat kan leiden?

Antwoord

Ieder project kent zijn eigen achtergrond en historie waardoor een resultaat ontstaat. Onderling vergelijken is hiermee lastig, zeker ook als uitgegaan is/wordt van verschillende programma's en uitgangspunten. Voor

Bleizo-West geldt - in tegenstelling tot de genoemde projecten - dat door de hoge dichtheid er een groot opbrengend vermogend is.

Vraag 31 (geheim, zie T21.08007)

Vraag 32

In de geplande voorzieningen zijn ook basisscholen opgenomen. De kosten van de realisatie van deze basisscholen zijn die ook in de businesscase opgenomen?

Antwoord

Realisatie- en exploitatiekosten zijn geen onderdeel van de grondexploitatie.

Vraag 33

Tot de dagelijkse voorzieningen die zijn opgenomen zijn naast commerciële voorzieningen ook voorzieningen opgenomen zoals sport en overige medische voorzieningen. Wat voor voorzieningen op het gebied van sport en medisch zijn er in het ontwikkelplan opgenomen?

Antwoord

Dit is nog niet specifiek bepaald. Op basis van kengetallen is voor een wijk van deze omvang rekening gehouden met dergelijke programma's. In totaal is rekening gehouden met 25.000 m² BVO-voorzieningen/maatschappelijk waarbinnen deze functies een plek kunnen krijgen.

Vraag 34

Zijn de kosten van de realisatie van deze sport en medische voorzieningen ook in de businesscase opgenomen?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 32.

Vraag 35

Er is voor de verbinding tussen noordzijde en zuidzijde van Bleizo-West een extra brug over de A12 opgenomen. Deze brug moet op een aantrekkelijke parkachtige wijze de 2 gebieden met elkaar verbinden en de barrièrewerking van de A12 wegnemen. Welk type brug is in de businesscase voor deze verbinding opgenomen?

Antwoord

De parkachtige inrichting betreft de taluds en de verbindingsbrug koppelt deze twee elementen. In deze fase is rekening gehouden met een type verbindingsbrug die qua maatvoering en functionaliteit passend is bij de beoogde ontwikkeling van Bleizo-West.

Vraag 36

Voldoet dit type brug en het daarvoor opgenomen bedrag in de businesscase aan de ambitie die wordt benoemd in het ontwikkelperspectief Bleizo-West?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 35.

Vraag 37

Er wordt in het ontwikkelperspectief ruimte opgenomen voor bedrijven in de maakindustrie. Aan wat voor maakindustrie wordt daarbij gedacht en tot welke milieucategorie kunnen bedrijven zich vestigen in Bleizo-West?

Antwoord

Meerwaarde wordt gezien in bedrijven en kennisinstellingen die aansluiten of een aanvulling vormen op het Horti Science Park en het Dutch Innovation Park. De maximale milieucategorie wordt in de ontwikkelstrategie nader bepaald. Er wordt ruimte geboden aan bedrijvigheid dat zich laat mengen met woningen.

Vraag 38

In het ontwikkelperspectief staat dat naar verwachting aan de noordzijde van de A12 de nadruk zal komen te liggen op werken gemengd met wonen en aan de zuidkant de nadruk zal komen te liggen op wonen gemengd met werken. Is er aan de zuidzijde welke aansluit op de bestaande Horti Science voldoende ruimte gepland voor de ontwikkeling van het te realiseren Horti Science Park?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 14.

Vraag 39

Bleizo-West ligt omsloten tussen bestaande bedrijven, leidingen, kabels en activiteiten. Zijn er rond alle huidige bedrijven, leidingen, kabels en activiteiten hindercirkels getrokken om te bezien of de beoogde plannen van het ontwikkelperspectief Bleizo-West geen strijdigheid geven?

Antwoord

Zoals u terecht aangeeft, kent de locatie Bleizo-West de nodige omgevingsfactoren waarmee rekening gehouden dient te worden bij de uitwerking van de plannen. Het college hecht er groot belang aan dat Bleizo-West een aangename plek wordt om te wonen, werken en verblijven. In 2018 heeft KuiperCompagnons, in opdracht van beide gemeenten, een stedenbouwkundige verkenning gemaakt voor woningbouw op Bleizo-West. In dat kader is ook op hoofdlijnen getoetst of dit milieutechnisch mogelijk is. Hiermee is rekening gehouden in het ontwikkelperspectief, door in het ruimtelijk raamwerk afstanden aan te houden en afschermende (bedrijfs)bebouwing te projecteren langs de A12. In de ontwikkelstrategie wordt dit verder uitgewerkt door middel van concrete milieuonderzoeken op basis van het ontwikkelperspectief. In de ontwikkelstrategie worden milieukundige randvoorwaarden gesteld, waarmee een goed woon- en leefklimaat wordt geborgd.

Vraag 40

Voldoen de locaties van de geplande basisscholen aan richtlijnen vanuit het Rijk m.b.t. afstand tot de aanwezige snelweg A12?

Antwoord

Het is nog niet zeker dat er scholen komen en waar deze komen. In de ontwikkelstrategie worden op basis van milieuonderzoeken randvoorwaarden gekoppeld aan de eventuele vestiging van scholen. Zie ook het antwoord op vraag 39.

Vraag 41

Gezonde en duurzame leefomgeving is een van de kernwaarden als vertrekpunt van het ontwikkelperspectief. Er wordt daarbij gesproken over voldoende afstand en afscherming van hinder gevende omgevingsfactoren. Is er onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in het te ontwikkelen gebied Bleizo-West om te beoordelen of de toekomstige bewoners daar in een gezonde leefomgeving kunnen wonen?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 39.

Vraag 42

Indien er onderzoek is gedaan hoe is dit onderbouwd en wat zijn de resultaten van het onderzoek?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 39.

Vraag 43

Is er ook onderzoek gedaan hoe het leefklimaat zich de komende jaren zal ontwikkelen?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 39.

Vraag 44

Indien er onderzoek is gedaan wat zijn daar de resultaten van?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 39.

Vraag 45

Wat zal de te verwachten geluidskwaliteit in het te ontwikkelen gebied Bleizo-West zijn?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 39.

Vraag 46

Kan er aangegeven worden hoe de geluidskwaliteit in de verschillende deelgebieden zal zijn?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 39.

Vraag 47

Is het ontwikkelplan ook ter advisering aan de GGD voorgelegd m.b.t. een gezonde en duurzame leefomgeving?

Antwoord

Het ontwikkelperspectief is nog niet voorgelegd aan de GGD. In de volgende fase, het opstellen van de ontwikkelstrategie, wordt de GGD om advies gevraagd. Op dat moment zijn ook concrete milieuonderzoeken uitgevoerd op basis van het ontwikkelperspectief.

Vraag 48

Wat is de beoordeling van de GGD van de kwaliteit van de leefomgeving en geluidsniveau en normen?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 47.

Vraag 49

Op welke afstand van de snelweg, HSL en hoogspanningskabels vindt de GGD dat er woningen gebouwd mogen worden en de afstand dat de GGD het niet wenselijk vindt?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 47.

Vraag 50

Bij aanvang van de ontwikkeling in Bleizo-West zullen er direct zeer hoge investeringen nodig zijn zoals infrastructuur in het om het gebied, geluidswerende maatregelen, de aantrekkelijke brugverbinding en de aantrekkelijke inrichting van het openbaar gebied zodat als de eerste woningen worden opgeleverd de bewoners een leefklimaat krijgen die hen wordt voorgehouden. Deze hoge investeringen brengen grote risico's en benodigde liquiditeiten met zich mee. Hoe is in de businesscase met deze risico's en benodigde liquiditeiten rekening gehouden?

Antwoord

Er zal fasegewijs ontwikkeld worden, waarbij grootschalige investeringen in eerste instantie ook stapsgewijs uitgevoerd worden. Er moet goed gekeken worden naar de afzet van woningen en kavels met het oog op het terugverdienen van de voorinvestering.

Vraag 51

Indien dit omvangrijke plan met grote investeringen en risico's op grote verliezen uitdraait, wie gaat die verliezen dan dekken?

Antwoord

Onderdeel van de op te stellen ontwikkelstrategie is een uitgebreide risicoanalyse, zodat bij definitieve investeringsbeslissingen meer inzicht is in de risico's en de (eventuele) dekkingsmiddelen uit het project zelf.