



# Visie Binnenstad 2040





# Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Inleiding	8
Deel 1: Visie	10
1.1 Ambitie	12
1.2 Opgaven en uitdagingen	12
1.3 Bouwstenen	15
1.4 Themakaarten	16
1.5 Deelgebieden	38
1.6 Termenlijst	62
Deel 2: Achtergrond	64
2.1 Historie	67
2.2 Analyse en diagnose	69
2.3 Trends en ontwikkelingen	75
Deel 3: Instrumenten	78
3.1 De Hoogbouw Effect Rapportage	81
3.2 Supervisie	81
3.3 Binnenstadsmanagement	81
Bijlage 1 Hoogbouw Effect Rapportage of hoogbouwtoets	84

Visie Binnenstad 2040

27 mei 2020

Gemeente Zoetermeer





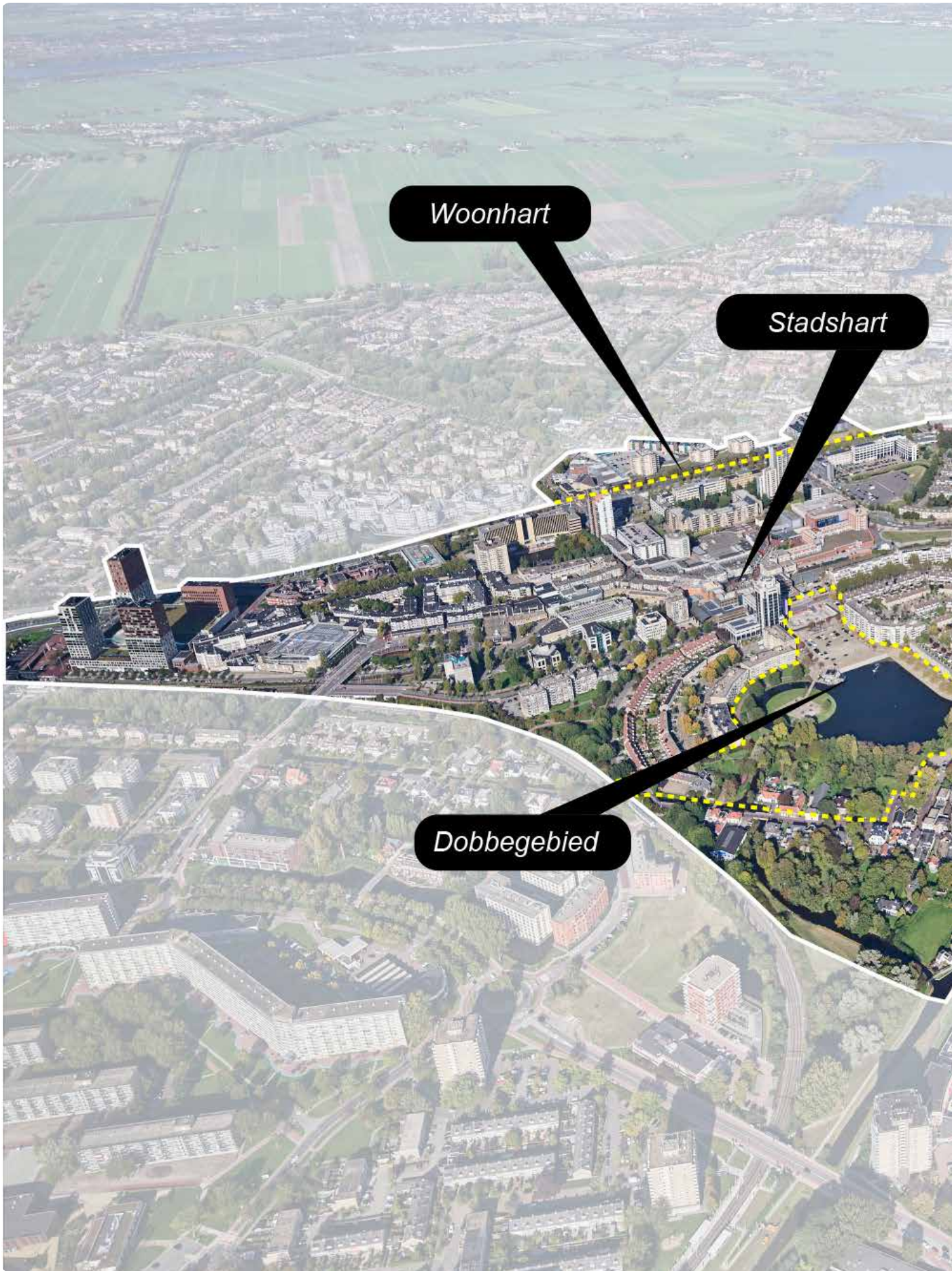
# Voorwoord

Als ik terugkijk naar een aantal jaren geleden, is de binnenstad ontzettend veranderd. Het Stadhuisplein is vernieuwd, de Upgrade van het Stadshart in volle gang en zijn er veel woningen toegevoegd. Dit is hard nodig. Want net als veel andere steden in de regio heeft Zoetermeer een grote woningbouwopgave en heeft Zoetermeer de ambitie om in de binnenstad de woon- maar ook de verblijfskwaliteit te optimaliseren. De komende jaren zullen er in de stad nog zo'n 10.000 woningen moeten worden bijgebouwd. Een deel daarvan komt in de binnenstad.

Het bouwen van woningen in de binnenstad zal invloed hebben op de huidige gebouwde omgeving. Maar ook alle nieuwe inwoners die de binnenstad bezoeken, om te werken of recreëren, werpen nieuwe uitdagingen op. Blijft de binnenstad wel bereikbaar? En zijn er voldoende voorzieningen en winkels voor iedereen? En wat betekent het voor de kwaliteit van wonen? Reden te meer om de Visie Binnenstad weer eens tegen het licht te houden.

Voor u ligt de nieuwe Visie Binnenstad. De komende jaren zetten we in op een levendige en een aantrekkelijke binnenstad. Een binnenstad waar genoeg te doen is, maar waar mensen ook prettig kunnen wonen en zich er welkom voelen. Dit kunnen wij niet zonder onze inwoners en partners in de stad. Hiermee is al een goede stap gezet bij het tot stand komen van deze hernieuwde visie.

Wethouder Robin Paalvast

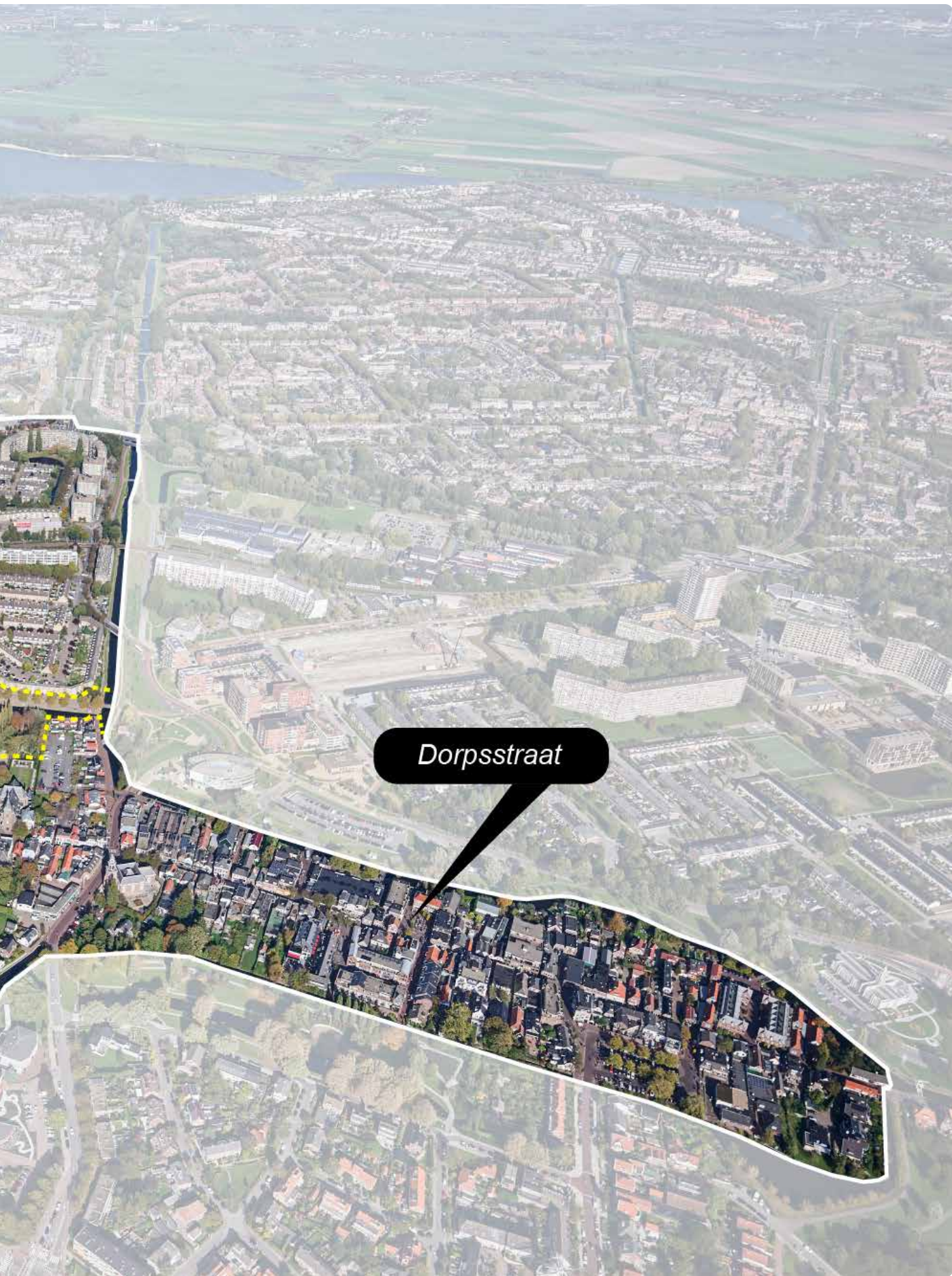


Woonhart

Stadshart

Dobbegebied





Dorpsstraat



# Inleiding

De Visie Binnenstad uit 2012 had als belangrijkste doel om de kaders vast te leggen waarbinnen samen met stakeholders en inwoners gewerkt kon worden aan een sfeervolle en bruisende binnenstad. Om toe te werken naar deze gewenste sfeervolle en bruisende binnenstad werden vijf sub-ambities of doelen vastgelegd, namelijk het realiseren van bijzondere plekken, verbinden van de binnenstad, ontwikkelen van een binnenstad cultuur, inzetten op stedelijke woonmilieus en de binnenstad presenteren. De afgelopen jaren is hard gewerkt aan het realiseren van de ambities en is veel bereikt. Zo is het Stadhuisplein en de Randstadrailhalte vernieuwd, is het Cadenzaplein met horeca en woningbouw gerealiseerd, zijn er verschillende kantoren omgebouwd tot woningen en is de vernieuwing van het Stadshart gestart.

Ontwikkelingen en opgaven laten zien dat het formuleren van een ambitie voor de binnenstad noodzakelijk is. De binnenstad staat voor nieuwe uitdagingen door de trek naar de stad, de opgave om woningen toe te voegen, de concurrentie met de regio als het gaat om wonen en winkelen, maar ook de sociaal-economische positie van Zoetermeer.

Een geactualiseerde visie op de ontwikkeling van de binnenstad is daarom noodzakelijk. Door de schaa sprong van de stad is er ook meer behoefte aan een binnenstad met meerdere functies (winkelen, wonen, werken, verblijven). Het gaat niet alleen om het stapelen van stenen, het toevoegen van woningen in de binnenstad, maar ook om het realiseren van een hogere kwaliteit voor de binnenstad. Een nieuwe visie biedt ruimte voor bekende en nieuwe initiatieven en projecten, wijst locaties aan voor woningbouw en nieuwe voorzieningen én formuleert de kwaliteit van de openbare ruimte.

De uitwerking van de visie volgt op basis van concrete voorstellen. De lopende projecten zoals Markt 10, Centraal Park,

Upgrade, Cadenza 2, versnellingslocaties in de binnenstad worden nu al voorbereid en de komende jaren uitgevoerd. Voorstellen voor de herinrichting van de openbare ruimte worden zoveel mogelijk gekoppeld aan concrete projecten. De voorbereiding van projecten in een aantal deelgebieden, zoals de Zuidflank zijn mede afhankelijk van initiatieven van eigenaren en ontwikkelaars. De visie nodigt uit om met voorstellen hiervoor te komen.

### Voor wie is de binnenstad?

Voor de inwoners van Zoetermeer is de binnenstad het onmiskenbare hart van de stad. Het is dé plek om te winkelen, maar ook steeds meer de plek voor ontmoeting, uitgaan, kunst en cultuur. Voor een groeiende groep binnenstadsbewoners is het hun thuis. De binnenstad bestaat uit verschillende delen zoals op de afbeelding van pagina 6-7 te zien is.

### De binnenstad als plek om te winkelen

Als winkelcentrum is de binnenstad steeds sterker onderdeel van een regionaal speelveld dat mede door de invloed van online winkelen snel aan het veranderen is. Zoetermeer wordt omringd door verschillende soorten binnensteden die elk hun eigen sterke punten hebben waar het voor Zoetermeer lastig is om mee te concurreren, zoals de grootstedelijke dynamiek en schaal van Den Haag en Rotterdam en de historische stadscentra van Delft, Gouda en Leiden. Zoetermeer heeft een beetje van beiden en zal dus zowel in aanbod als uitstraling een duidelijk eigen profiel moeten kiezen waardoor de binnenstad voor een grote groep mensen het aantrekkelijke winkelhart blijft dat het nu is. Uitgangspunt voor de Zoetermeerse binnenstad is om in ieder geval de regionale functie te behouden en waar mogelijk te versterken, met een sterke(re) binding en lange(re) verblijfsduur. Zoetermeer heeft met 124.940 inwoners een aanzienlijk eigen consumentendraagvlak.

Het zijn vooral de mensen die gaan winkelen vanwege de gezelligheid die zoeken naar plekken zoals die in de Zoetermeerse binnenstad te vinden en nog verder te



versterken zijn. Bij het door ontwikkelen van de winkelfunctie van de binnenstad zal steeds nagedacht moeten worden over de doelgroep en met welke motivatie deze naar de binnenstad komt.

#### De binnenstad als plek om te wonen

Steeds meer mensen willen wonen op een stedelijke plek. Jongeren die graag dichtbij de actie van de binnenstad wonen, maar ook ouderen die het theater en de koffiebar om de hoek waarderen en een comfortabel appartement verkiezen boven een huis met een tuin. Maar ook deze stedelijke doelgroep heeft specifieke voorkeuren voor waar zij willen wonen.

Zoetermeer is bezig met een schaa sprong en transformeert van groeikern naar volwaardige stad. Jongeren die in Zoetermeer opgroeien zijn vaak tevreden over hun stad en willen er graag blijven wonen. Maar ook willen we huishoudens aantrekken die vanwege hun leefstijl graag in een binnenstad wonen en werken.

De eerste generaties groeikernbewoners vergrijzen snel en zijn op zoek naar een plek om comfortabel ouder te worden, dicht bij de gemakken van de stad en dicht bij hun familie. Een binnenstad voor zowel jong als oud dus.

#### De binnenstad als plek om te werken

Naast een plek om te winkelen en wonen zijn binnensteden bij uitstek geschikt als plek om te werken. Vooral de bestuursfunctie (gemeente) en kantoren zijn functies die uitstekend bij een binnenstad passen. Het belang van de werkfunctie in een binnenstad wordt medebepaald door de aanwezige bebouwing en de woon-werkverhouding.

#### De binnenstad als hart

Naast plek om te winkelen, wonen en werken is de binnenstad vooral een hart voor Zoetermeer, met ruimte voor ontmoeting, uitgaan, kunst en cultuur. De functie als hart heeft een rol in de identiteit van de stad en de identiteit die bewoners aan hun stad ontlenen. Een plek waar sociale verbanden worden gesmeed en onderhouden, maar

ook als plek waar de Zoetermeerse cultuur wordt gemaakt en gehoeud.

#### Status van de Visie Binnenstad

De Visie Binnenstad is een actualisatie van de Visie Binnenstad 2030 (2012) en vervangt deze visie. De visie is tot stand gekomen op basis van input van en in samenwerking met:

- Inwoners
- URW, MN en Altera (T-concept – studie mogelijkheden vastgoed)
- LG Architecten- Daken studie in opdracht van de gemeente
- SeArch – concept Ruimtelijke studie in opdracht van de gemeente
- Plannen en ideeën van verschillende initiatiefnemers

De visie vormt het integrale kader voor de ontwikkeling van de binnenstad die de onderlinge samenhang en afweging borgt. Ruimtelijke en programmatische initiatieven en plannen worden getoetst aan de visie en dienen een bijdrage te leveren aan de ambitie voor de binnenstad. De ambitie en de acht bouwstenen die in deze visie worden geformuleerd vormen het toetsingskader.

De visie formuleert de ambitie op hoofdlijnen. De referentiebeelden en voorbeelden bieden hierbij ondersteuning. De uitwerking van de visie volgt op basis van concrete voorstellen.

#### Leeswijzer

Deel 1 is de visie zelf. Hierin wordt de ambitie en de opgave gedefinieerd. De basis wordt gelegd door de formulering van 8 ruimtelijk/programmatische bouwstenen.

De visie wordt op twee schaalniveaus gedefinieerd: op het niveau van de hele binnenstad door middel van thema's en een uitwerking op het niveau van deelgebieden.

Deel 2 geeft achtergrond aan de visie door middel van diagnose, historie, en inventarisatie van trends en ontwikkelingen.

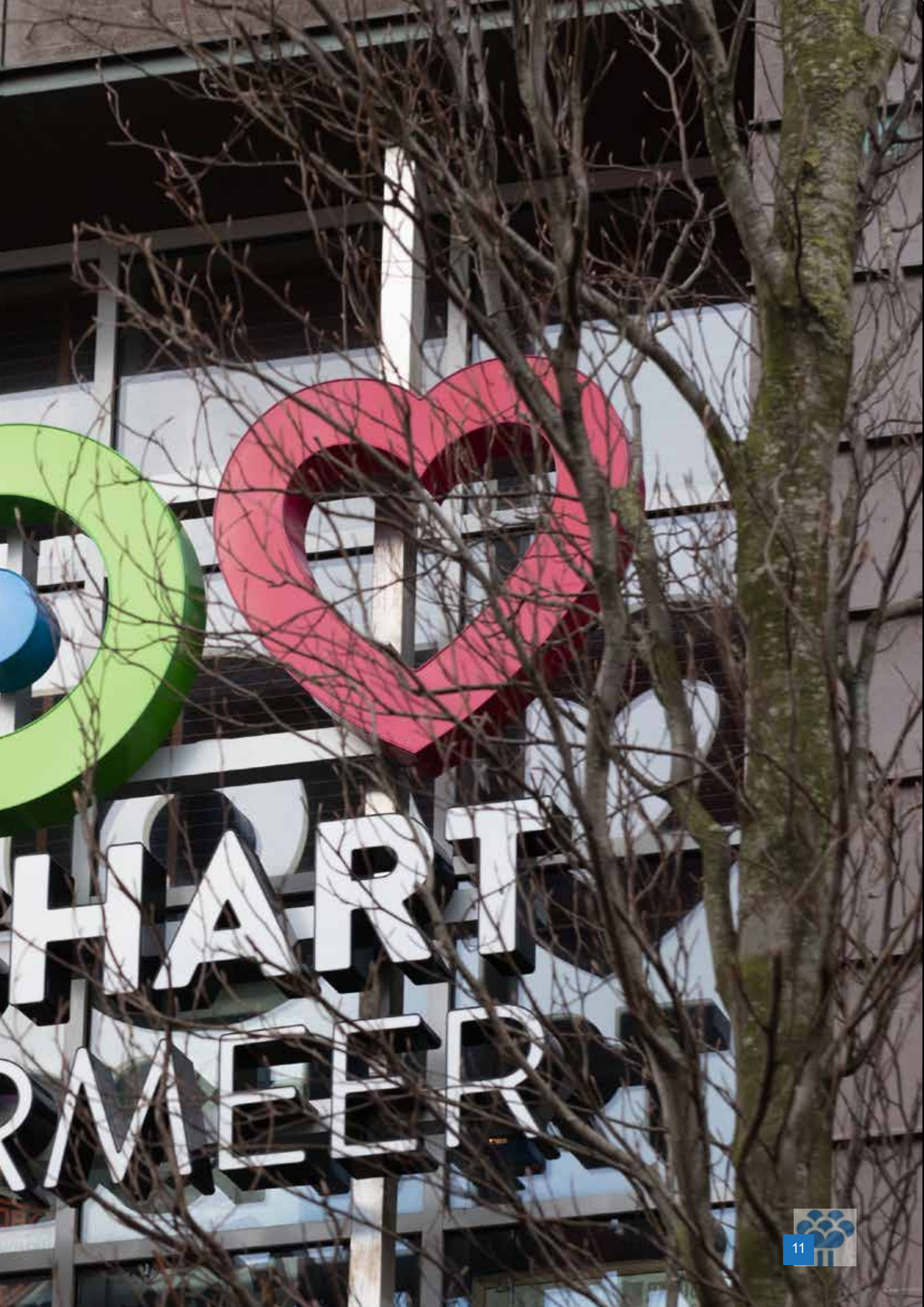
Deel 3 beschrijft het benodigde instrumentarium voor uitvoering van de visie.

# Deel 1

## Visie











## 1.1 Ambitie

Het doorontwikkelen van een levendige en aantrekkelijke binnenstad met een goede verblijfs- en woonkwaliteit is dé ambitie waar de gemeente samen met alle betrokkenen – inwoners, eigenaren, ondernemers en instellingen – in de komende jaren voor wil gaan. Op veel verschillende aspecten is daartoe een kwaliteits-injectie nodig. Of het nu gaat om het Stadshart, het Woonhart, de Dorpsstraat of de verbindingen en zones tussen deze gebieden: op velerlei gebied zijn verbeteringen nodig.

Het resultaat van de ambitie is een binnenstad met hoogwaardige stedelijke woonmilieus, in het oog springende architectuur, een breed aanbod van maatschappelijke en culturele voorzieningen, een levendig straatbeeld, een veilige, mooie en prettige openbare ruimte en groen. Er worden ca 2.000 woningen toegevoegd, er is meer ruimte voor de fietser en de voetganger, een verbeterde water- en groenstructuur en meer biodiversiteit. Met inzet van binnenstadsmanagement en citymarketing wordt de binnenstad van Zoetermeer op een positieve manier op de kaart gezet.

## 1.2 Opgaven en uitdagingen

Om het stadscentrum verder door te ontwikkelen tot een aantrekkelijke en levendige binnenstad is het de kunst om een aantal opgaven en uitdagingen goed en in onderlinge samenhang op te pakken.

Het is een opgave en uitdaging om met minder vierkante meters aan winkels tot een levendigere binnenstad te komen. En ook om meer ruimten te realiseren waar mensen ook buiten de winkeltijden verblijven. Het maken van nieuwe soorten verblijfsplekken is daarvoor nodig. Het gaat om plekken die inspelen op latente en nieuwe behoeften, zoals het kunnen recreëren in een stadspark en het kunnen werken en elkaar ontmoeten op aangename en centrale plekken. Beeldende kunst speelt hierin een belangrijke rol, het zorgt voor meer kwaliteit en beleving van onze leefomgeving omdat er een wisselwerking ontstaat tussen kunst, openbare ruimte en de toeschouwers.



De komst van Cultuurpodium 'de Boerderij' naar de binnenstad is van cruciaal belang voor de hele binnenstad. Het zorgt voor een hele belangrijke culturele en economische impuls omdat een groot deel van het economische en sociale leven juist in de binnenstad plaatsvindt. Het heeft een direct vliegwieleffect voor een scala van economische en culturele activiteiten en zal voor een groot gedeelte de identiteit van de hele binnenstad bepalen.

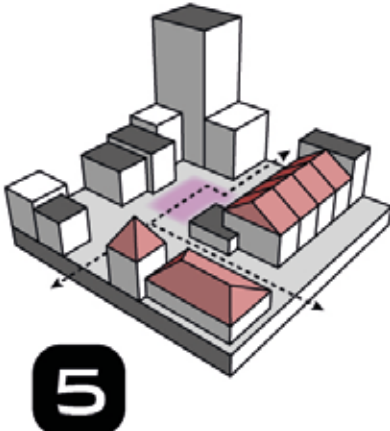
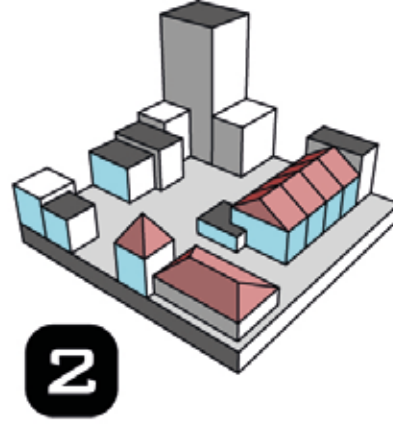
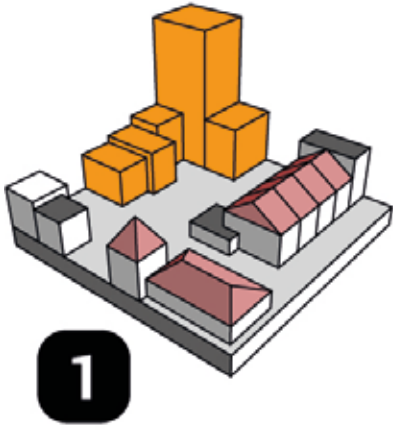
Ondanks de teruglopende vraag naar winkelruimte is het wel zaak om meer ruimte te bieden aan kleinschalige en authentieke winkels. Dit soort winkels blijft naar verwachting juist heel gewild in binnensteden en draagt bovendien bij aan een prettige binnenstadsfeer. Het unieke en authentieke karakter van de Dorpsstraat is hier de juiste omgeving voor. Het koesteren en versterken van deze kwaliteit is uitgangspunt van deze visie.

Met het oog op een aantrekkelijke binnenstad ligt er tevens een forse opgave om te investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte en het groen van het stadscentrum. In relatie hiermee is het misschien nog wel een grotere uitdaging om de binnenstad klimaatbestendig te maken en de energietransitie in de binnenstad te faciliteren en bevorderen. De aanleg van substantieel meer hoogwaardig groen en open water is daartoe heel belangrijk, evenals het ontwikkelen van een bodemenergieplan voor de aanleg van 'warmtekoude' bronnen en het toepassen van hoge energieprestatienormen.

In de binnenstad van de toekomst zal voor een hoogwaardige verblijfskwaliteit en een goede bereikbaarheid ook veel aandacht uit moeten gaan naar het realiseren van nieuwe vormen van mobiliteit en het bedienen van het langzame verkeer. Dit betekent dat het accent meer komt te liggen op de voetganger en fietser en (veel) minder op het faciliteren van (doorgaand) autoverkeer en parkeren aan de openbare weg. Een openbare ruimte in de binnenstad en de aanloopstraten die is

ingericht voor voetgangers en fietsers krijgt prioriteit. Daarnaast ligt er een flinke opgave en uitdaging om 'mobility-hubs' te creëren.

Tot slot staat of valt een aantrekkelijke binnenstad met het ontwikkelen van nieuwe en bijzondere woon- en werkmilieus. Milieus die structureel iets toevoegen aan het bestaande en huishoudens aantrekken die vanwege hun leefstijl graag in een binnenstad wonen en werken. Wat betreft het werken in de binnenstad valt daarbij bijvoorbeeld te denken aan het aanbieden van 'third-places'. Dit is een concept met faciliteiten die tussen de thuiswerkplek en het werken op een kantoor invallen. Daarnaast wordt een breed aanbod van maatschappelijke en culturele voorzieningen gerealiseerd. Voor het wonen is het de opgave om het woningaanbod in de binnenstad substantieel uit te breiden met vooral ook woningen in een kwalitatief hoger segment en voor (nieuwe) groepen die er nu nog niet terecht kunnen. Naast jongeren en studenten kan het daarbij gaan om urban professionals, empty-nesters en stedelijke gezinnen. Daarvoor is het nodig het bijbehorende voorzieningenniveau omhoog te brengen.





### 1.3 Bouwstenen

Als basis voor alle nieuwbouw, transformatie en hergebruik van bestaande gebouwen zijn acht ruimtelijk-programmatische bouwstenen geformuleerd. Deze bouwstenen hebben als doel een ruimtelijk en programmatisch kader te geven. Door de toepassing van deze bouwstenen wordt de kwaliteit geborgd en raken de nieuwe ontwikkelingen verankerd in hun omgeving. De bouwstenen zijn altijd toepasbaar maar per deelgebied of project kan de focus anders liggen. In deze visie worden in de deelgebieden de bouwstenen verder locatie-specifiek gemaakt.

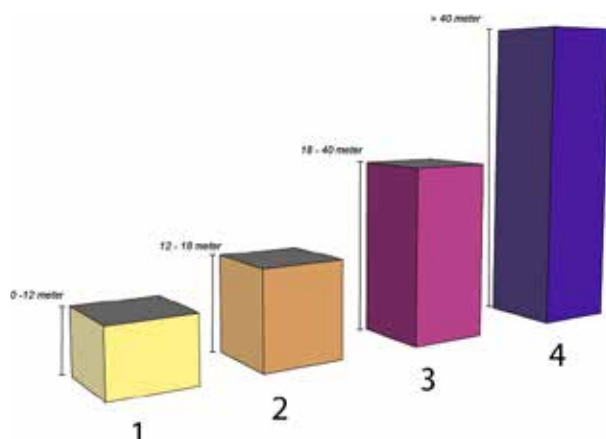
#### 1 Bouw in (samengestelde) stedelijke blokken.

Van individuele gebouwen naar samenhangend stadsweefsel. Dat betekent dat de binnenstad is opgebouwd uit gesloten en/of samengestelde bouwblokken met een duidelijke representatieve voorkant aan de openbare ruimte en een achterkant aan de binnentuin of hof. In het deelgebied Dorpsstraat is ditzelfde principe toepasbaar in het aanwezige (dorps)weefsel.

#### 2 Het stedelijk blok heeft een representatieve voorkant aan de openbare ruimte.

Het stedelijk bouwblok en aanliggende openbare ruimte hebben een duidelijke relatie en versterken elkaar.

3 Het stedelijk blok heeft een stedelijke plint  
Functiemenging is essentieel om de binnenstad aantrekkelijk te maken. De stedelijke plint is de begane grondverdieping en eventueel de laag erboven. Vaak heeft deze een hogere verdiepingshoogte die direct aansluit op de aanliggende openbare ruimte.



De plint wordt gevuld met commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen die ondersteunend zijn aan de centrum- en de woonfunctie van de binnenstad. Daarnaast kunnen sporadisch de voordeuren of ingangen van (meestal bovenliggende) woningen in de plint komen. Ook zijn woonwerk units en kantoren goed voorstelbaar.

4 De maat en schaal van het stedelijk blok  
In de binnenstad wordt uitgegaan van vier categorieën maat en schaal. Zie afbeelding. categorie 1: hoogte tot 12 meter, categorie 2: 12-18 meter, categorie 3: 18-40 meter, categorie 4: hoger dan 40 meter tot een maximum van 90 meter.

5 Openbare ruimte is hoogwaardig ingericht met veel verblijfs- en gebruikskwaliteit. Er ontstaat een netwerk van betekenisvolle openbare ruimtes. Elke ruimte heeft een duidelijke eigen identiteit. Er wordt gestreefd naar een palet van verschillende soorten openbare ruimtes waarbij de verblijfs- en gebruikswaarde doorslaggevend is. Daarnaast wordt een parkeeroplossing gegeven. Er wordt altijd gestreefd naar een gebouwde parkeervoorziening.

6 Openbare ruimte wordt groen ingericht  
Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt gebruik gemaakt van verschillende soorten groen en water die ook aansluit bij de natuurinclusieve bouw/gevels of tuinen.

7 De vijfde gevel (dak) optimaal benutten.  
Het dak wordt zo optimaal mogelijk ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare en /of collectieve ruimte. Het dak heeft een goede toegang vanuit de openbare ruimte.

8 Klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair bouwen.

Klimaatadaptatie en circulair bouwen wordt zo veel mogelijk geïntegreerd in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) wordt bevorderd en gefaciliteerd.



An aerial photograph of a city, likely Oslo, showing a mix of residential buildings, green spaces, and a large, modern, curved building complex. A large black rectangular box is overlaid on the upper portion of the image, containing the text '1.4 Themakaarten' in white. The text is centered within the box. The background image shows a dense urban area with various building styles, including multi-story apartment blocks and a prominent, curved, modern building complex in the center. There are also green spaces and trees interspersed among the buildings.

# 1.4 Themakaarten









Categorien in maat en schaal

Ontwikkelingen kaart



# Gebouwde ontwikkelingen

De binnenstad is voortdurend in beweging. Nieuwe functies zoeken een plek en sommige bestaande functies gaan weg. Op vrijgekomen plekken ontstaan mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen. In de binnenstad van Zoetermeer zijn daar een aantal voorbeelden van: aan de Burgemeester Wegstapelplein/ Brusselstraat verlaten Politie en Brandweer hun gebouwen, Markt 10 (voormalig stadhuis), de Delftsewallen (voormalige beddenzaak) en aan de Duitslandlaan (voormalige V&D).

En dan zijn er in de binnenstad ook nog steeds plekken die min of meer braak liggen, en waar sinds de bouw van het Stadshart nog niets ontwikkeld is, zoals aan de Nederlandlaan en aan de Denemarkenlaan.

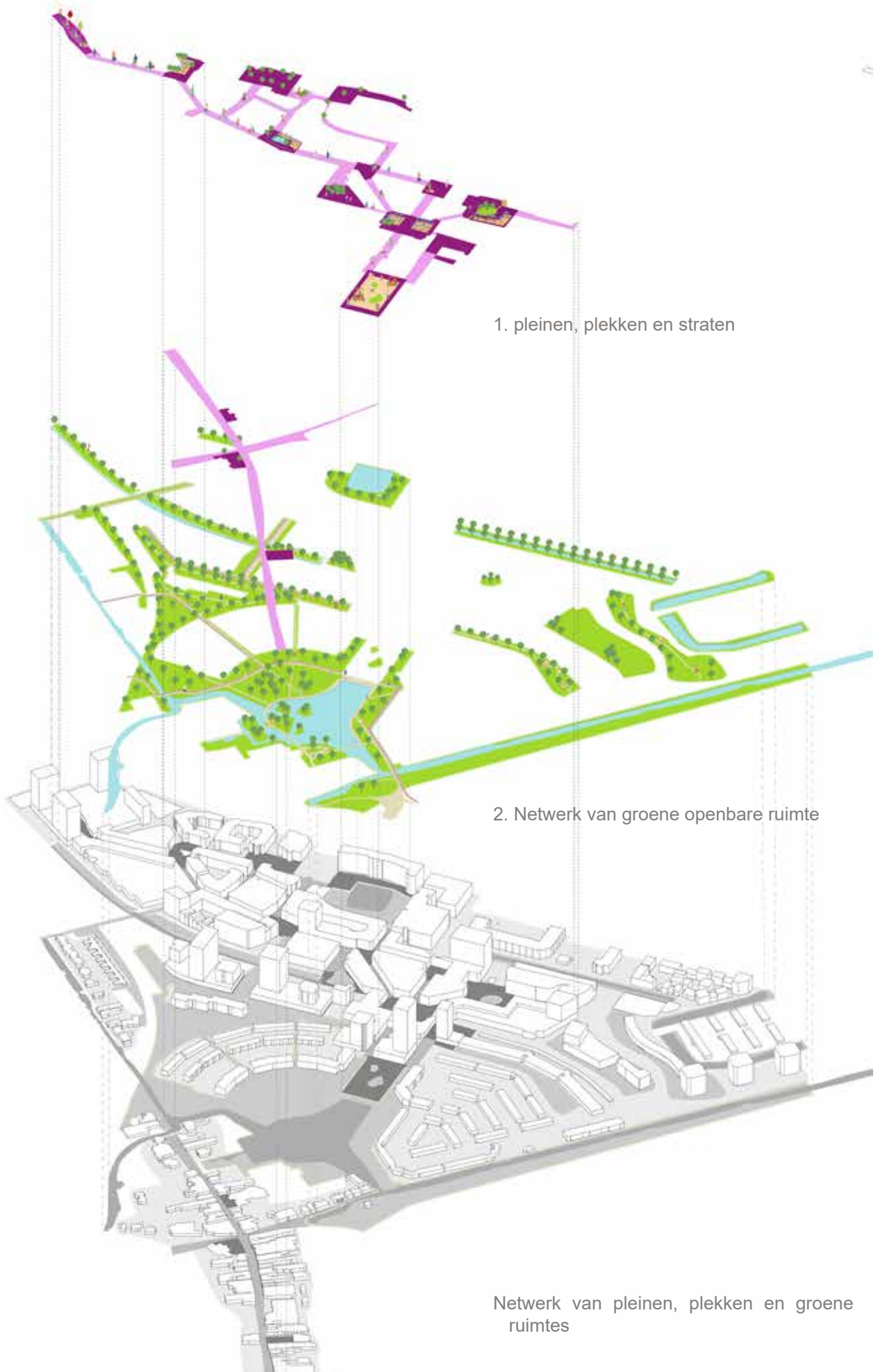
De gemeente is voortdurend in gesprek met de vastgoedeigenaren over de doorontwikkeling van de binnenstad. Dat levert tal van ideeën op voor verdichting en herstructurering.

In de themakaart zijn potentiële ontwikkellocaties benoemd. Daarnaast worden ook de stedenbouwkundige voorwaarden zoals maat, schaal, rooilijn en doorkruisbaarheid in onderlinge samenhang vastgelegd. Maat en schaal zijn voor de gehele binnenstad ingedeeld in vier categorieën met bijbehorende kleur.

Eind november 2017 heeft de gemeenteraad “*Samen de toekomst van Zoetermeer vormgeven*” vastgesteld. De raad reageert hierin op de urgentie om Zoetermeer de komende tijd verder te laten groeien in kwantiteit en in kwaliteit. Deze groeistrategie staat bekend onder de naam ‘Schaalsprong’ en betekent voor de binnenstad een groei ambitie met circa 2000 woningen.



Referentiebeelden architectuur en stedelijke plint





# Openbare ruimte: pleinen en plekken, groen en daken

De binnenstad bestaat uit een ontworpen deel uit de jaren 80, een historisch gegroeide Dorpsstraat en een recenter gebouwde woonboulevard Woonhart. De openbare ruimte in de binnenstad is daardoor niet vergelijkbaar met een organisch gegroeide stad van dezelfde grootte. Het is niet ontstaan rondom een traditioneel marktplein en de belangrijkste ruimtes van de binnenstad liggen niet bij een kerk of monumentaal stadhuis.

Het Stadshart is later gebouwd dan de omliggende wijken en is daardoor niet een natuurlijk of historisch gegroeid middelpunt of kruispunt in de stad. Veel routes gaan juist "om" de binnenstad heen. Door logische verbindingen te maken vanuit de openbare ruimte structuur van de binnenstad naar de omliggende wijken kan dit gerepareerd worden. In de deelgebieden zal hier verder op worden ingegaan.

De openbare ruimte is van iedereen en verleidt tot ontmoeting, spel en verblijf. Om de verblijfskwaliteit in de binnenstad te vergroten is het nodig de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen. Goed vormgegeven en groene verbindingen en plekken verleiden tot ontmoeting en verblijf. Ook is er een belangrijke wisselwerking tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en de bebouwing. Mooie pleinen of singels nodigen uit tot bijzondere bebouwing en aantrekkelijk wonen. Een goede kwaliteit van de openbare ruimte faciliteert daardoor kwalitatieve bebouwing.

Er is een goede kunstcollectie in Zoetermeer, maar er zijn relatief weinig recente iconische vormgevings- en designobjecten in de openbare ruimte. De huidige Stadshart meubel- en verlichtingslijn zijn laagdrempelige culturele herkenningssankers gebleken. Onderzocht wordt of bij herinrichting een deel bewaard en herplaatst kan worden.

Daarnaast is vergroening gewenst vanuit de noodzaak van klimaatadaptatie.



Referentie Singel



Straatmeubilair Dorpsstraat,  
buro Stoep



Visualisatie Upgrade Stadshart Sant en Co



Groen en waterkaart



Uitgangspunt is dat de voetganger en fietser centraal staan en de auto een ondergeschikte/nevengeschikte plek inneemt.

Op de tekening is te zien hoe de openbare ruimtes samenhangen.

Er is een netwerk van pleinen, plekken en straten. In het kader van de Upgrade Stadshart worden de eerste pleinen langs de Promenade opnieuw ingericht. Dit kwaliteitsniveau wordt als standaard gehanteerd voor de inrichting van de andere pleinen, plekken en straten. Daardoor ontstaat een reeks van herkenbare en onderscheidende pleinen en plekken met de nadruk op verblijfskwaliteit.

De binnenstad wordt veel groener. Allereerst door het herinrichten van het Centraal Park rondom de Dobbe. Maar ook door de aanleg van een lange singel door het Stadshart en het toevoegen van veel bomen en groen aan de binnenstad. Op elk plein, plek of dak komt ruimte voor een combinatie van bomen en ander groen. Een voorbeeld is het terugbrengen van de leilindes in de Dorpsstraat, de inrichting van groene plekjes, een tiny forest, bloemrijke berm en taluds waarmee ook de biodiversiteit hoger wordt.

Door meer groenstructuren en overgangen van kruiden, water, struiken en bomen te maken en samenhang te creëren met de gevels en daken, is het mogelijk dat er meer habitats (leefgebieden) worden gefaciliteerd. Soms een beschutte binnenhof met struikjes en nestkasten voor de huismussen. Soms een bomenlaan met bloemrijke berm en watergangen met gevarieerde oevers. Door een gevarieerd netwerk met groene pareltjes en lijnvormige verbindingen die aansluiten op het stedelijke ecologische infrastructuur, is een aantrekkelijke en rijke biodiversiteit te realiseren.



Referentie parkbrug



Visualisatie Upgrade Stadshart: Sant en Co

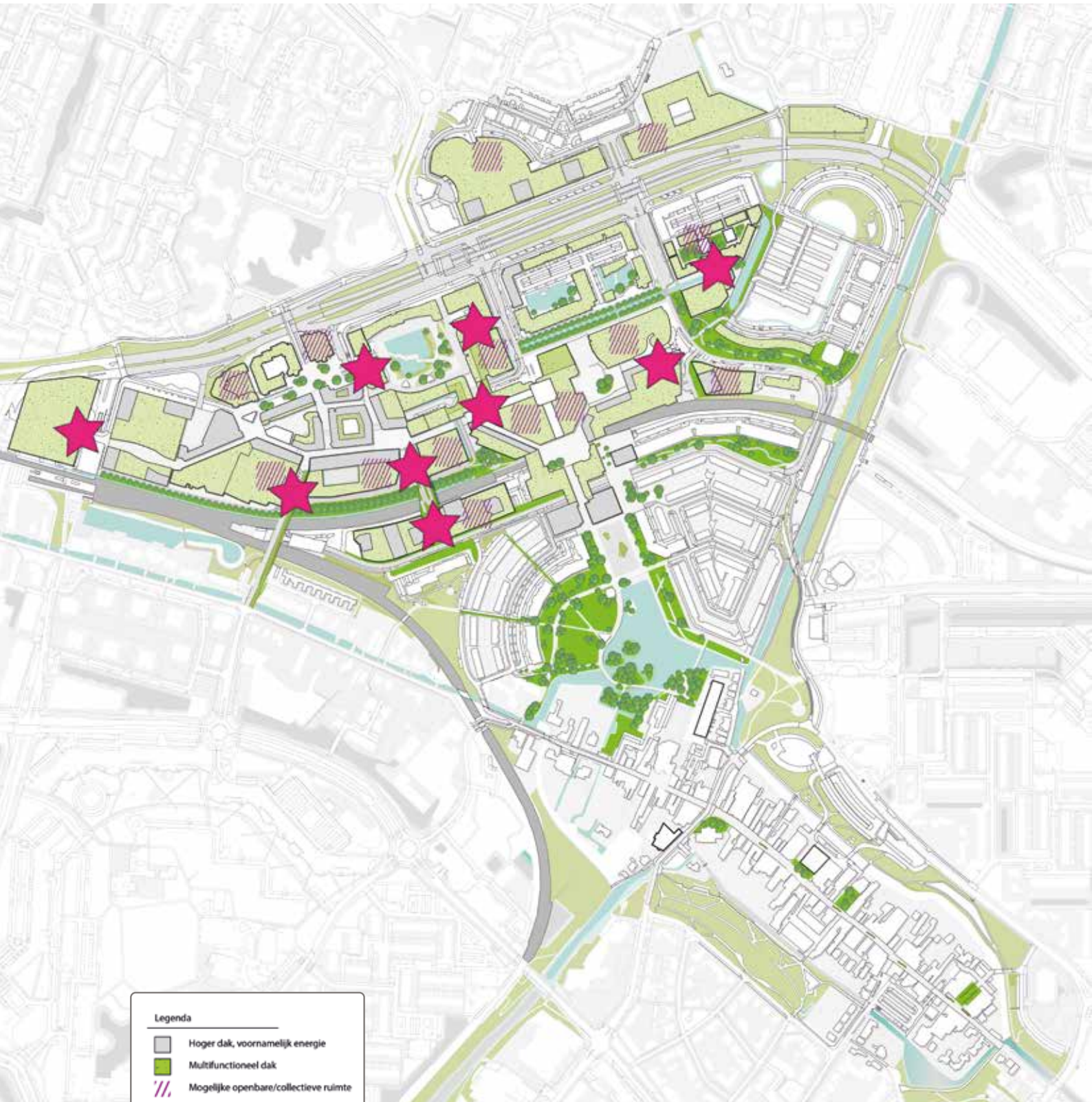


Visualisatie Stadstuin



Visualisatie Dobbepark Sant en Co





Dakenkaart



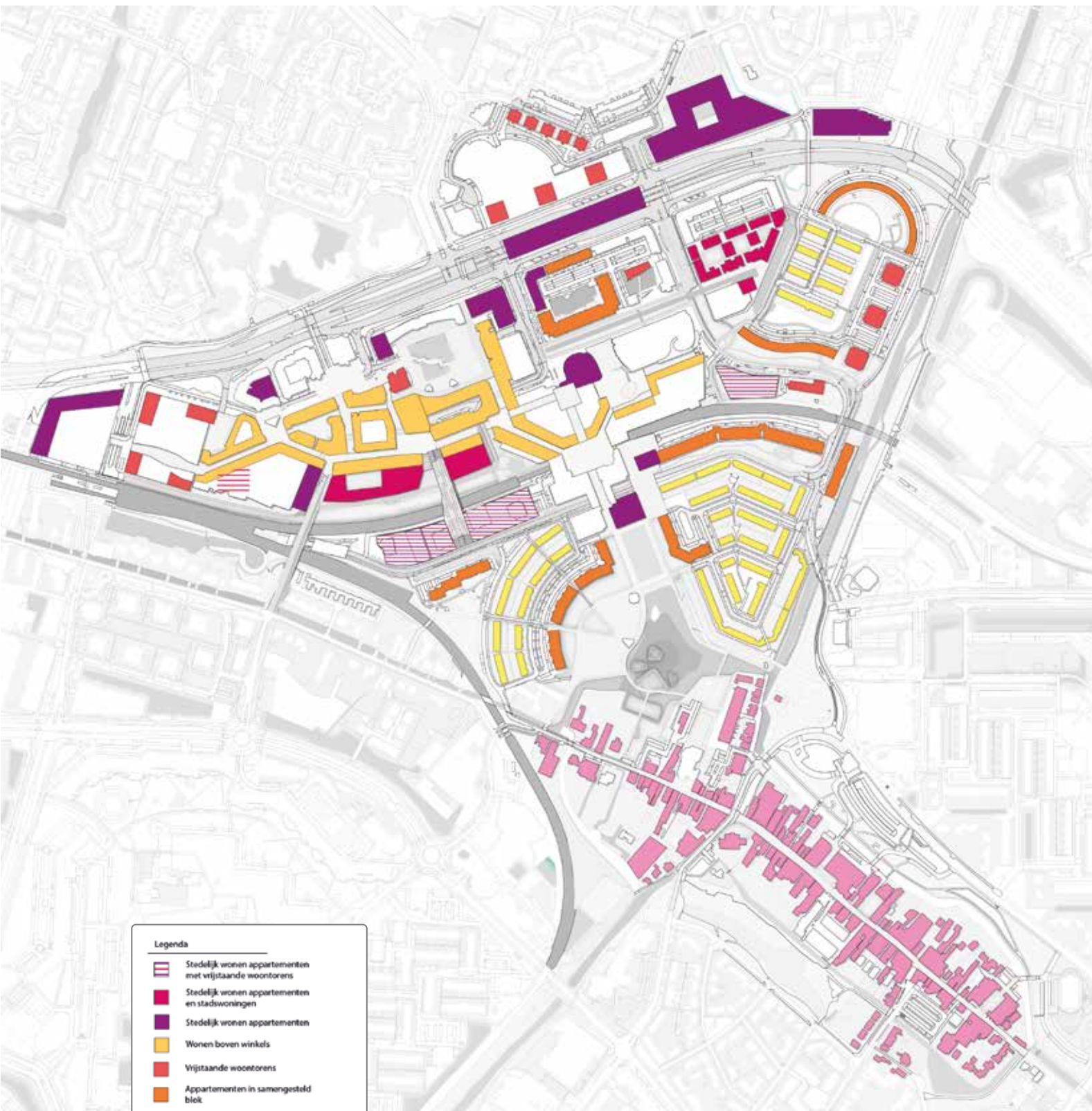
# Daken

In opdracht van de gemeente Zoetermeer heeft LG architecten een studie gedaan naar de mogelijkheden van de daken in het Stadshart. Zij geven deze mogelijkheden aan op basis van vier kleuren: groene daken zorgen voor vergroening en voegen biodiversiteit toe, blauwe daken vangen regenwater op en verzorgen vertraagde afvoer, gele daken wekken energie op en rode daken bieden ruimte aan sociale functies en sociale cohesie.

In het Stadshart zijn bijna alle daken plat en daardoor erg geschikt voor meerdere toepassingen. Deze onbenutte potentie kan gebruikt worden als openbare of collectieve ruimte. Bijvoorbeeld als een filmdak of als groen, als ontmoetingsplek, als plaats voor (culturele) evenementen, als waterbuffering en als plaats voor zonnepanelen en -collectoren. Door het activeren van de verschillende daken ontstaat een dakenlandschap dat het netwerk van de openbare ruimte versterkt en verrijkt. Een goede verbinding tussen ruimtes en routes op de daken en het maaiveld is daarbij essentieel.



Visualisaties LG architecten



- Legenda**
- Stedelijk wonen appartementen met vrijstaande woontorens
  - Stedelijk wonen appartementen en stadswoningen
  - Stedelijk wonen appartementen
  - Wonen boven winkels
  - Vrijstaande woontorens
  - Appartementen in samengesteld blok
  - Grondgebonden woningen in rijtjes, Suburbaan
  - Historisch gegroeid woon/werkmilieu

Wonenkaart



# Wonen

Een belangrijke opgave voor de binnenstad is het toevoegen van woningen en daarmee een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave van Zoetermeer. In het Stadshart wordt gewoond in appartementen. Daarnaast valt op dat er drie suburbane wijken aan de rand van de binnenstad liggen, namelijk de Griekse wijk, Engelse en Franse wijk. In de Dorpsstraat wordt gewoond in een gemengde en gegroeide omgeving, boven winkels of in historische panden.

De huidige woningtypen in de binnenstad laten zien dat er wel verschillende smaken zijn maar dat het aanbod te beperkt is en van standaardkwaliteit: sobere eengezinswoningen en sobere appartementen in een laag/middelduur prijssegment.

In de afgelopen 5 tot 10 jaar zijn stappen gezet om tot een rijker aanbod voor meer doelgroepen te komen. Voor jongeren met name door middel van kantoortransformaties en Cadenza I. Appartementen in een duurder segment door transformaties gericht op empty nesters en young urban professionals. In de Dorpsstraat zijn ook woningen toegevoegd vooral gericht op doorstromende gezinnen.

De binnenstad is in potentie voor veel verschillende huishoudens met een stedelijke leefstijl een gewilde plek om te wonen: jongeren/studenten, young urban professionals, empty nesters en (doorstromende) stedelijke gezinnen. Met een palet aan 'onderscheidende' woningtypen: topappartementen (penthouses), studio's, ruime hoogwaardige appartementen in de middenhuur en het koopsegment, 'friends'-concepten, stadswoningen voor gezinnen, houtbouw (dakopbouwen), woonboten en authentieke dorpse woningen.

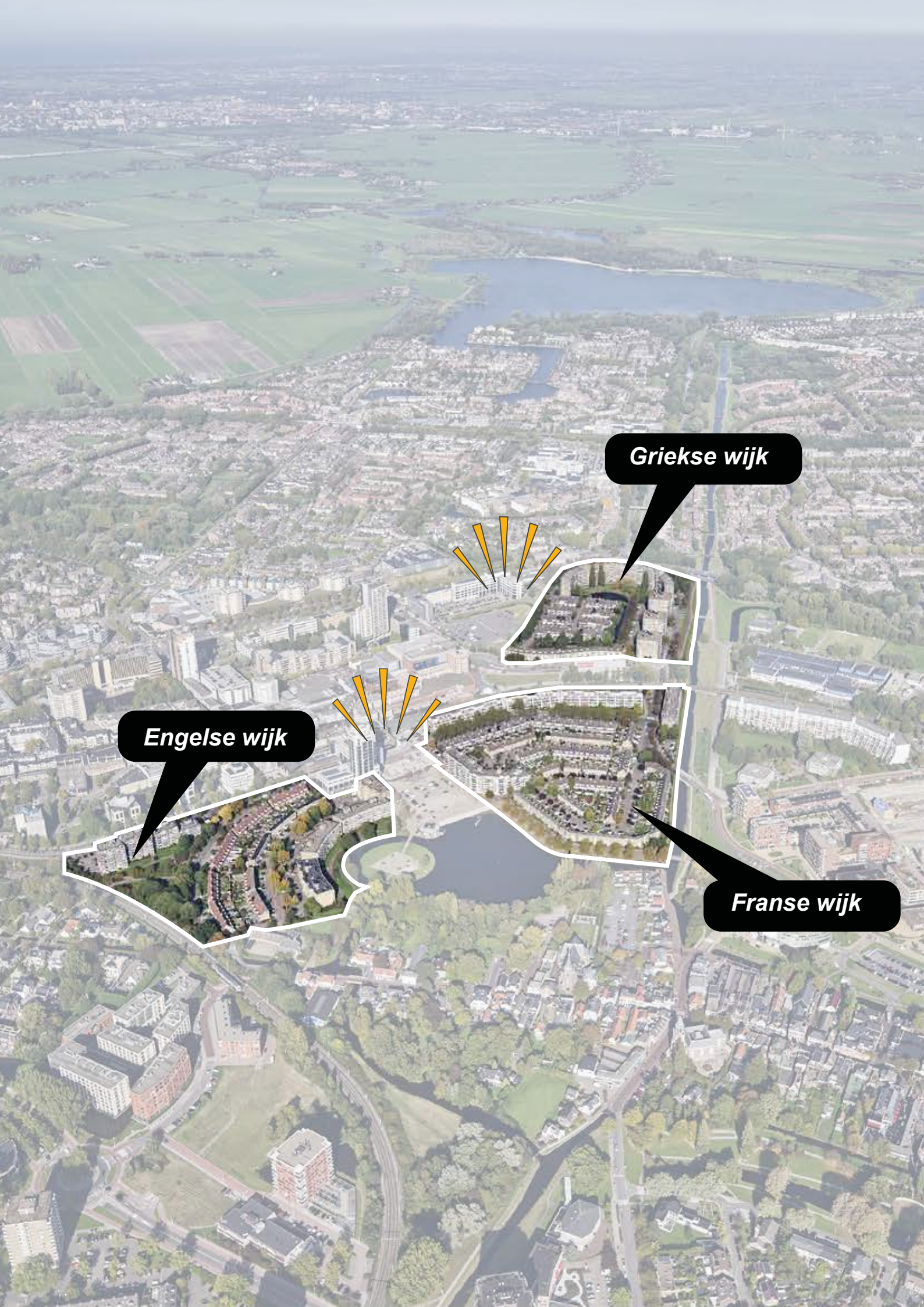
De opgave is om dit stedelijk wonen in verschillende vormen toe te voegen. De nadruk zal liggen op de relatie met de aanliggende openbare/collectieve ruimtes zoals aan een daktuin, een singel, een parkje, een bijzonder plein of naast/boven een poppodium. De openbare ruimte rondom de woningen ligt direct in het verlengde van de woning en het woongenot.



Referentiebeelden stedelijke woonmilieus







**Engelse wijk**

**Griekse wijk**

**Franse wijk**



# De drie wijken

Het Stadshart krijgt een hoge dynamiek met de verwachte bouwplannen. De Dorpsstraat kent een gestage dynamiek en is gericht op het behoud en de versterking van de bestaande kwaliteiten. De drie woonwijken (Griekse, Engelse en Franse wijk) kennen na hun bouw in de jaren 80 geen of nauwelijks dynamiek. Het zijn suburbane wijken waar uitsluitend gewoond wordt.

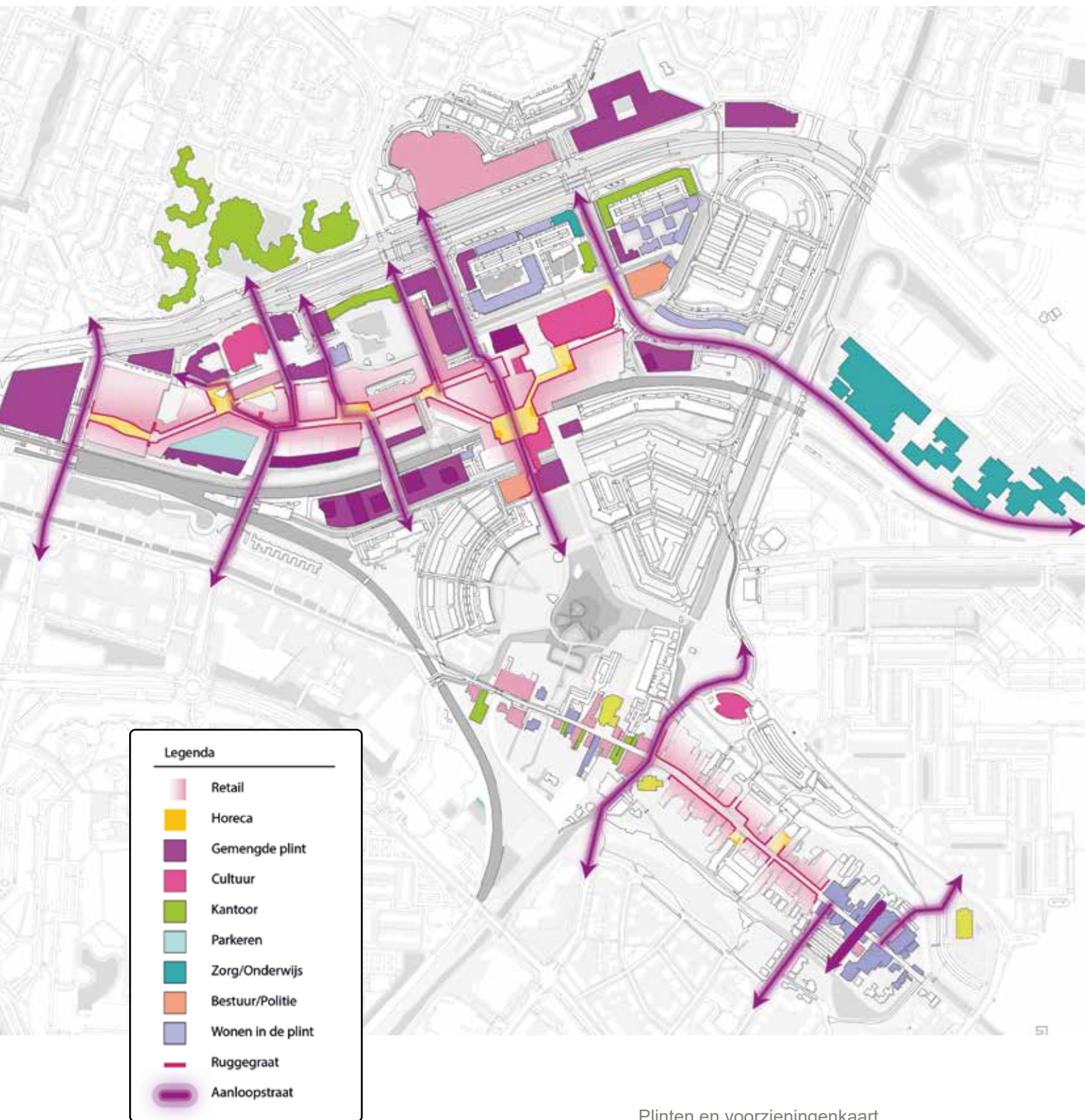
We verwachten dat de hoge dynamiek van het Stadshart met de verdichting en intensivering die daarbij hoort een positief (ruimtelijk) effect zal hebben op de drie woonwijken in het centrum. Zoals de ontwikkeling aan de Denemarkenlaan effect kan hebben op de Griekse wijk. Een ander voorbeeld is het schetsontwerp voor het Dobbegebied/Centraal Park die samen met de omwonenden tot stand is gekomen.

Door nieuwe verbindingen, upgrade van de openbare ruimte en/of het plaatsen van kunst kan een positieve invloed op de genoemde wijken ontstaan.



Voorbeeld vergroenen van paden





Plinten en voorzieningenkaart



# Plinten en voorzieningen

## Plinten en voorzieningen

De binnenstad kent twee sterke ruggengraten en een woonboulevard gevuld met retail en horeca. Dat is de historische Dorpsstraat, het Stadshart met de winkel-as Spazio-Stadshart passage en het Woonhart vormgegeven als een meubelboulevard. Dit levert drie overzichtelijke winkel-assen en aangrenzende horecapleinen op. Het levert ook monofunctionele gebieden op waar het na sluitingstijd leeg en uitgestorven is.

Om een levendige binnenstad te creëren is meer functiemenging nodig. De binnenstad zal zich gaan ontwikkelen tot een multifunctioneel stedelijk voorzieningencluster waarvan detailhandel een onderdeel is.

De drie deelgebieden Stadshart, Dorpsstraat en Woonhart hebben ieder een duidelijk eigen profiel dat geoptimaliseerd wordt, waarmee de aantrekkingskracht van deze deelgebieden wordt verstrekt. Aantrekkelijke verbindingen per voet, fiets en auto tussen de deelgebieden zijn belangrijk en medebepalend voor het functioneren.

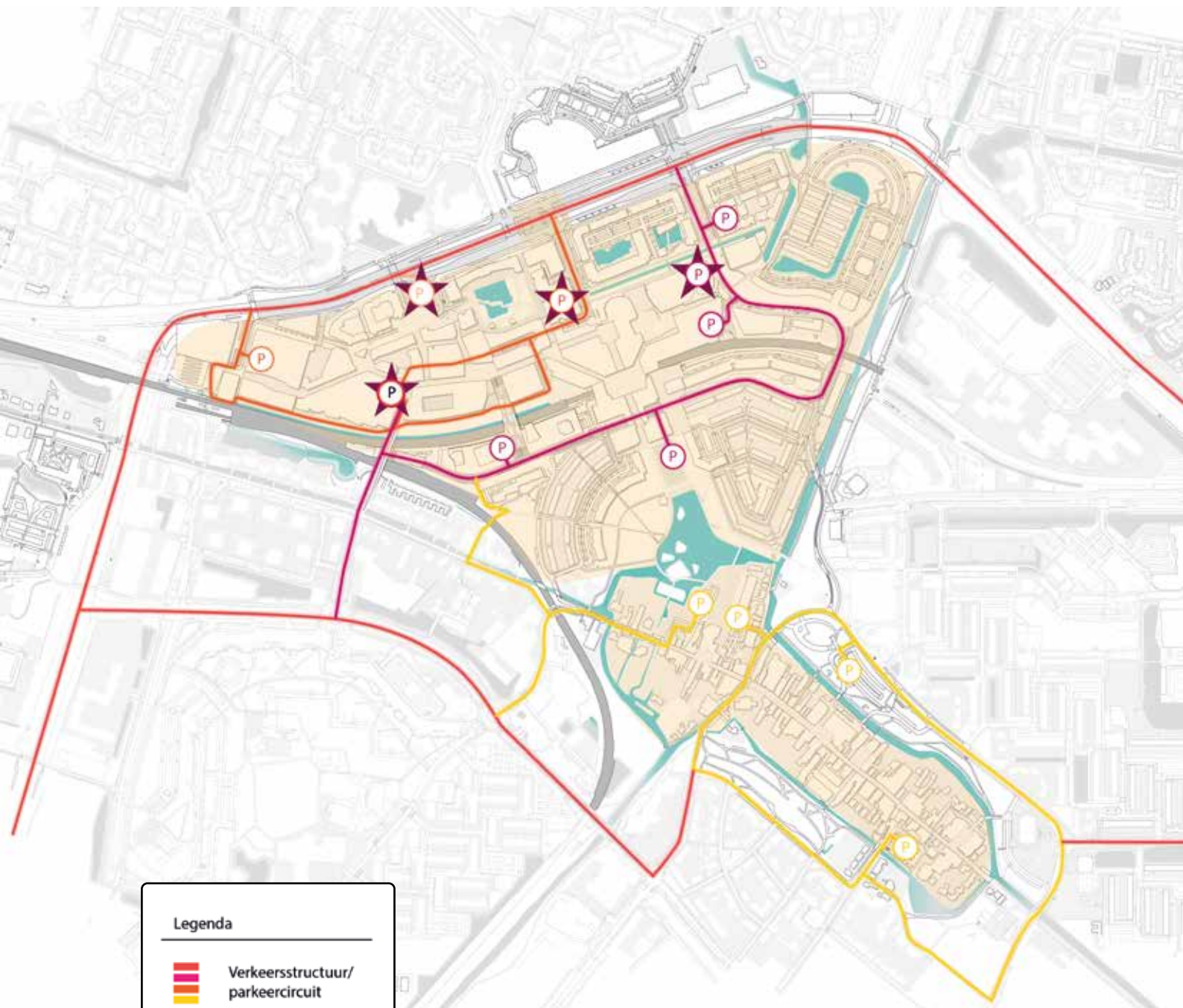
Zoals ook wordt benadrukt in de Detailhandelsvisie spelen de zogenaamde aanloopstraten een grote rol in het maken van verbindingen en het multifunctioneel maken van de binnenstad. Aanloopstraten liggen vaak dwars en soms parallel aan de hoofdwinkelstraat en hebben nu een onduidelijke positie. Terwijl zij met name het informele netwerk vormen voor de fiets en de voetganger en daardoor de verschillende delen van de binnenstad met elkaar verbinden. De plint in deze aanloopstraten zal consequent gevuld worden met commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De plint is de begane grond verdieping en heeft een directe relatie met de aanliggende openbare ruimte. Met commerciële en maatschappelijke voorzieningen denken we aan kinderdagopvang, onderwijs, zorg, sport, dienstverlening en woon-werk units. Sporadisch kan er gewoond worden met woonvertrekken direct aan de straat of is de ingang gelegen van de woningen op hogere verdiepingen.

Naast de bestaande ruggengraten met aanloopstraten zal in de overige plinten een mix ontstaan met hier en daar een zwaartepunt. Dit is sterk afhankelijk van de verschillende ontwikkelingen en initiatieven. Door cultuurpodium “de Boerderij” naar de binnenstad te halen ontstaat een belangrijke versterking van het beoogde multifunctionele karakter. Het is een podium van nationaal belang en daarmee een cultureel zwaargewicht. Het zal een positieve invloed hebben op een groot aantal economische en culturele activiteiten en voorzieningen in de binnenstad.




Naast voorzieningen in de plint wordt ook in de openbare ruimte plaatsgemaakt voor voorzieningen die passen bij de bewoners en bezoekers van de binnenstad. Dat betekent speelvoorzieningen voor kinderen, een skatebaan, een stadsstrand en ontmoetingsplekken voor ouderen.



Referentiebeelden voorzieningen in de plint



**Legenda**

-  Verkeersstructuur/  
parkeercircuit
-  Mobility Hub
-  Parkeergarage

Verkeerskaart



# Verkeer

De binnenstad bestaat uit een ontworpen deel uit de jaren 80 en een historisch gegroeid dorpsdeel. Het ontworpen deel, het Stadshart, is geheel volgens de inzichten van de jaren 70-80 ingericht, met als uitgangspunt zo veel mogelijk verkeerssoorten te scheiden en maximale bereikbaarheid en doorstroom van de auto's. Dit levert een veilig Stadshart op met weinig of geen conflicten tussen de verkeersdeelnemers. Ruimtelijk betekent dit dat er een Promenade is die exclusief voor voetgangers is en een "onderwereld" exclusief voor auto's, laden en lossen.

## Europaweg

De Europaweg is een belangrijke verkeersader op stadsniveau maar is ook onderdeel van de noordkant van de binnenstad en vormt een barrière. De ambitie is om te komen tot een inrichting als stadsstraat of stadsboulevard waarin de oversteekbaarheid goed is. Daarnaast zal gezorgd worden door middel van architectuur, maat en schaal dat de beide "overkanten" met elkaar verbonden zijn. Elke ontwikkeling heeft als belangrijkste doel het verkleinen van de barrièrewerking van de Europaweg. Door het toevoegen van bomen en bermen zal de stadsboulevard een groener maar stadse uitstraling krijgen.

Om een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte te realiseren is het uitgangspunt om de voetganger en de fietser centraal te stellen.

In een uitgebreide verkeersstudie wordt bekeken of in het samenhangende bovenliggende schaalniveau aanpassingen kunnen komen met als doel meer kwaliteit van de openbare ruimte. Daarin wordt onderzocht of de verkeerslus bij de Nederlandlaan kan worden opgeheven en de Duitslandlaan 1-richting kan worden. In een ander onderzoek naar het hoofdwegennet van Zoetermeer als geheel wordt de impact van een eventuele verandering van het profiel van de nader onderzocht.

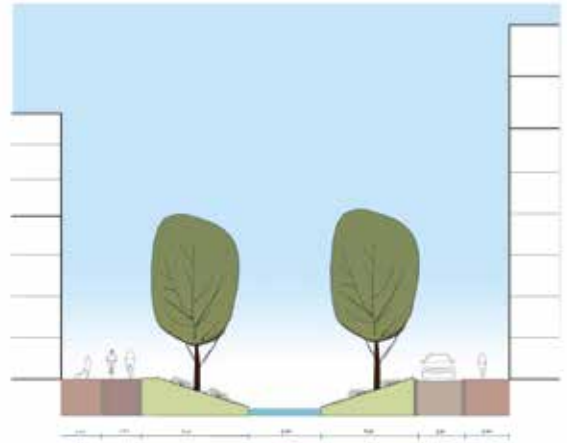
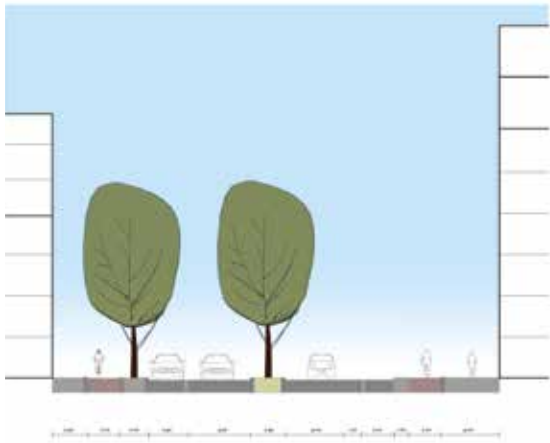


Referentiebeelden Stadsboulevard (Rijk Rietveld)

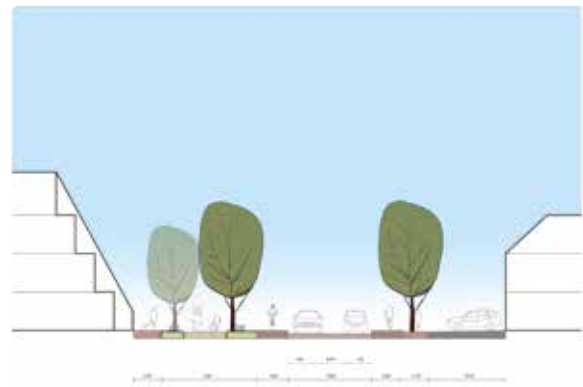
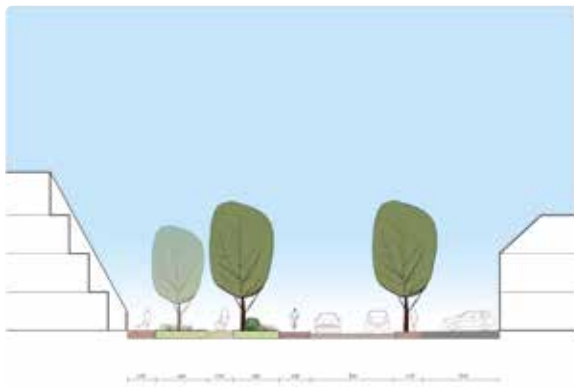


Referentiebeelden inrichting met verblijfskwaliteit

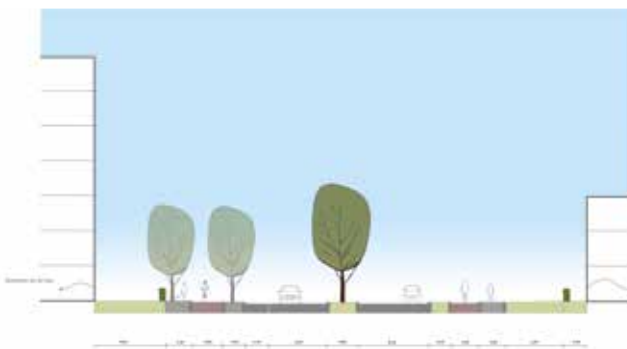
## Doorsnedes



Doorsnede A - Duitslandlaan, links bestaande situatie, rechts nieuwe inrichting met singel



Doorsnede B - Frankrijklaan, links bestaande situatie, rechts nieuwe inrichting met 30 km/u



Doorsnede C - Italiëlaan, links bestaande situatie, rechts nieuwe inrichting met 30 km/u



# Parkeren en 30 kilometer/uur

Bij de realisatie van het Stadhart zijn tal van parkeergarages gebouwd. Zij liggen goed bereikbaar bij de entrees van het Stadhart. Het zijn overwegend monofunctionele parkeergebouwen van 5-8 lagen. Door de gedateerde vormgeving en materiaal komen ze over als sombere betonkolossen. Vanuit de eigenaren van de meeste parkeergebouwen worden studies verricht voor verdichting met andere functies op of in de plint van het gebouw en/of verfraaiing van de schil.

In 2019 is nieuw parkeerbeleid vastgesteld. Dat betekent voor de binnenstad lagere parkeernormen, ruimte voor deelmobiliteit en aandacht voor elektrisch vervoer.

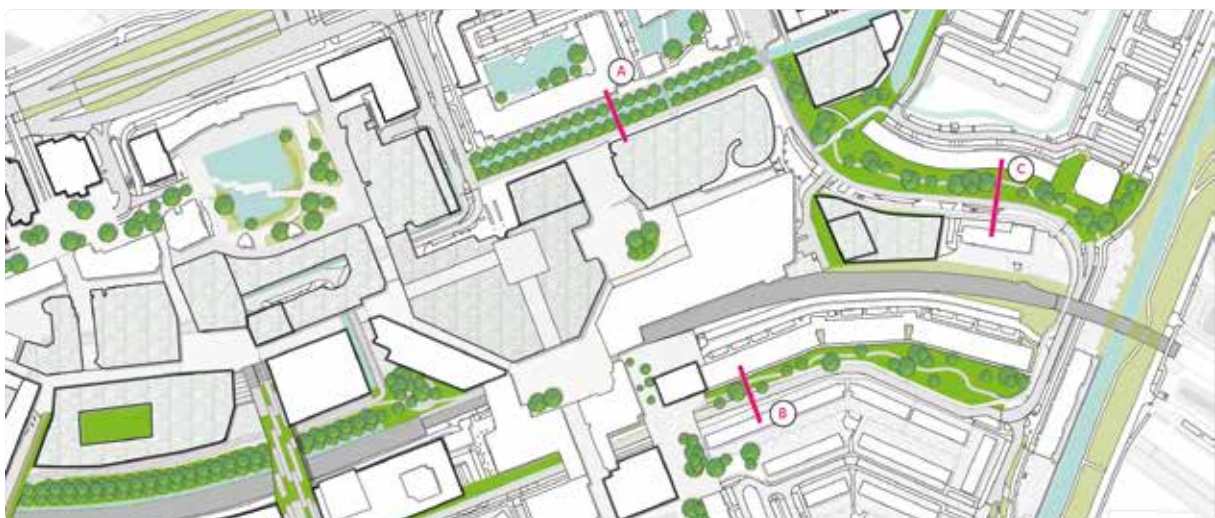
Op een aantal strategisch gelegen plekken in bestaande parkeergarages worden zogenaamde “mobility hubs” gerealiseerd. Hier kunnen bijvoorbeeld (elektrische) leen/deelauto's, leen/deelfietsen en pakket-lockers komen en wordt overstap naar HOV gefaciliteerd. Hier is ook ruimte voor toekomstige ontwikkelingen in de mobiliteit.

De binnenstad is een bestemming, dat betekent dat de circulatie rondom de binnenstad belangrijk is, en de circulatie en doorstroming door de binnenstad minder prioriteit heeft. Dat kan door het instellen van een 30 km/u regime. De auto wordt meer een gast dan dat er sprake is van een hoofdrol.

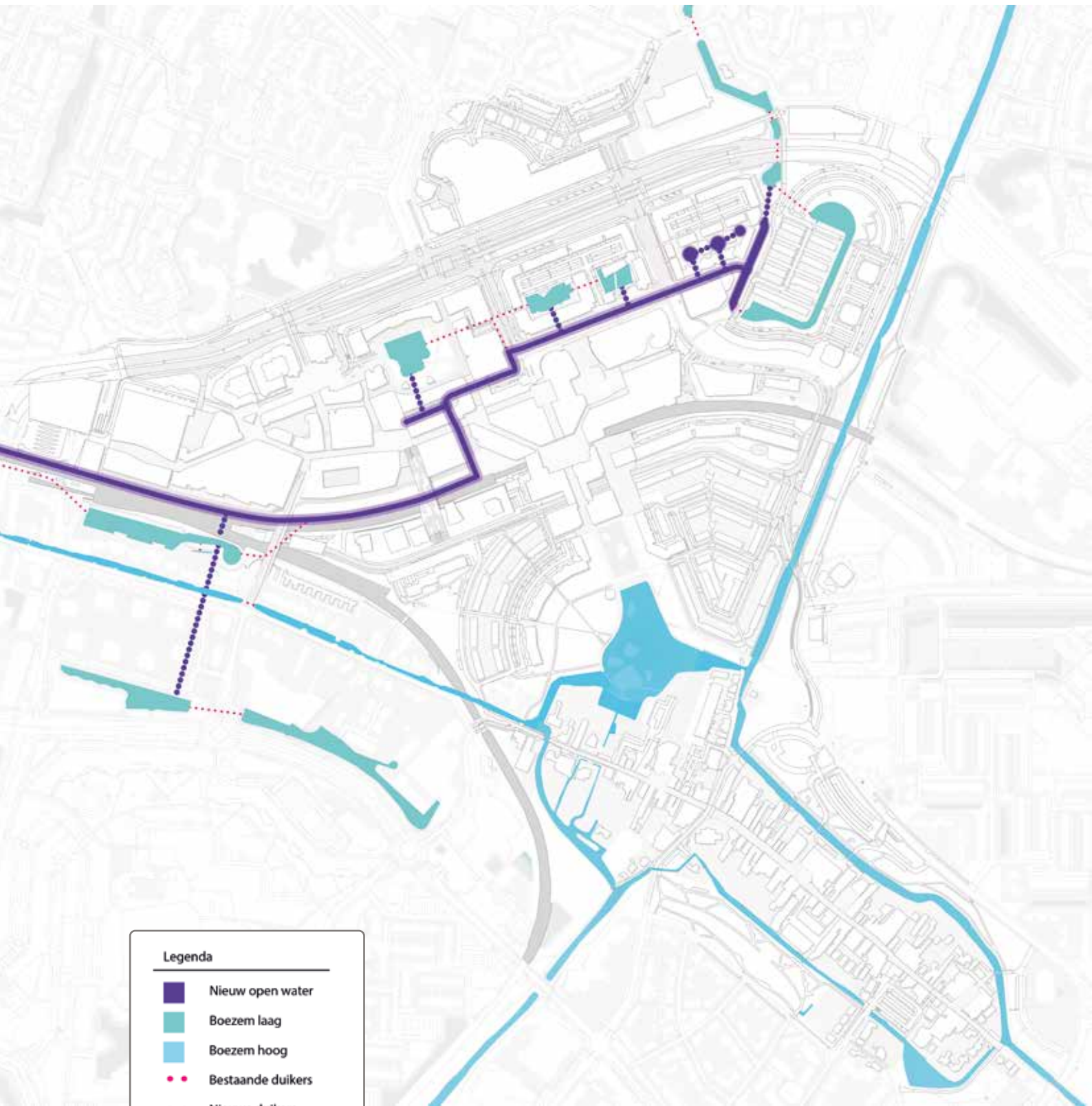
De bezoeker kan in de binnenstad komen vanaf verschillende richtingen en de auto parkeren om vervolgens te voet de binnenstad te bezoeken. De bezoekende fietser zal zijn fiets bij de entrees van de binnenstad comfortabel kunnen parkeren, maar het is ook mogelijk om goed en prettig op bepaalde plekken door de binnenstad te fietsen. In een aantal voorbeeldprofielen wordt zichtbaar wat de ruimtewinst kan zijn.



Referentiebeelden inrichting met verblijfskwaliteit



Kaart met aangegeven doorsneden



**Legenda**

- Nieuw open water
- Boezem laag
- Boezem hoog
- Bestaande duikers
- Nieuwe duikers

Watersystemenkaart



# Water

Bij de aanleg in de jaren 80 is de waterberging in het Stadshart opgelost door forse duikers aan te leggen. Het Stadshart heeft een eigen waterpeil en ligt lager dan het waterpeil van de Dobbe, de Delftse- en Leidsewallenwetering en andere historische waterlopen. Het hoge waterpeil hier zorgt dat de (verhoogde) veenterp van de Dorpsstraat intact blijft.

Door intensivering van het grondgebruik in de binnenstad komt er meer verhard oppervlak.

In de klimaatstresstest uit 2018 wordt geconcludeerd dat Zoetermeer gevoelig is voor overstromingen, wateroverlast en hitte.

Een waterrobuuste en klimaatbestendige inrichting met de principes vasthouden, bergen en afvoeren bieden hiervoor een oplossing.

In de binnenstad worden nieuwe waterlopen toegevoegd aan het systeem van de binnenstad en nieuwe verbindingen naar omliggende systemen (bijvoorbeeld richting Entree). In de binnenstad liggen de nieuwe (open) waterlopen parallel aan het ondergrondse watersysteem, en dit maakt het systeem als geheel robuuster. De verschijningsvorm van de waterloop is een singel. Door het relatieve lage waterpeil en daardoor brede taluds moet het uiteindelijke ruimtebeslag goed uitgezocht worden. Mocht het bestaande profiel niet breed genoeg zijn, dan kunnen delen van de singel ook worden uitgevoerd als een Esplanade of “groene singel”. De nieuwe waterlopen zorgen ook voor de versterking van de ecologische structuur. Met name voor kikkers, padden, insecten als libellen, bijen, vlinders, vleermuizen, grondgebonden zoogdieren (egel/bunzing) en natuurlijk vissen.



Voorbeelden singel



Visualisatie Dobbepark Sant en Co



# 1.5 Deelgebieden

De ontwikkellocaties zijn geclusterd in 9 deelgebieden. Per deelgebied worden ze nader omschreven.









Ruimtelijk en programmatisch principe. Deelgebied 2a en 2b.



Principe dwarsdoorsnede



Referentiebeelden woonmilieu en blokopbouw



# Deelgebied 1

## Denemarkenlaan e.o.

Het gebied aan de Denemarkenlaan is sinds de bouw van het Stadshart een braakliggend terrein aan de oostkant van het Stadshart. Het ligt tussen het Stadshart en de woonwijk Griekse wijk. Het is nu in gebruik als een tijdelijk parkeerterrein. De aanliggende Duitslandlaan wordt heringericht met een singel of Esplanade, afhankelijk van het ruimtebeslag. Deze wordt doorgezet in het centrale deel van het gebied aan de Denemarkenlaan. Het wordt daardoor een langgerekt plein dat het totale gebied scheidt in een noordelijk deel en een zuidelijk deel. Vanuit dit plein zal een fiets/voetbrug komen verbonden aan het doorgaande fietspad langs het Athenepad naar het noorden.

In het noordelijke deel ontstaat de mogelijkheid het Stadshart aan de oostzijde af te maken door een stedelijk woonmilieu toe te voegen. Hierin komen verschillende soorten woningen zoals grondgebonden stadswoningen, woonunits en appartementen van verschillende allure in een hybride stedelijk blok met prettige en groene hoven boven op een (boven of ondergrondse) parkeergarage. Het vormt een samengesteld stedelijk blok met de kantoorblokken aan de Europaweg. In de plint komt ruimte voor allerlei maatschappelijke en commerciële functies. Met name aan de Denemarkenlaan komt ruimte voor grootschalige functies (tot 2.000 m<sup>2</sup>) in meerdere lagen. Aan het nieuwe plein en aan de oostelijk gelegen singel is ruimte voor stadswoningen. Dit zijn smalle hoge woningen tot 5 lagen met een kleine achtertuin. Verder zal het samengestelde blok in hoogte variëren tussen de 15 en de 40 meter.

Het zuidelijke blok zal voornamelijk bestaan uit een alzijdig nieuw politiebureau met aan de noordoosthoek een accent in de vorm van een woongebouw van 40 meter hoog.

Voor het projectgebied Cadenza 2 aan de Italiëlaan zijn in 2018 de uitgangspunten vastgesteld door de gemeenteraad. Hier worden (jongeren)woningen ontwikkeld.

De locatie Denemarkenlaan is een versnellingslocatie en onderdeel van de "Versnellingsagenda". (2018)



1 Bestaat uit twee delen. Het noordelijk deel vormt samen met de bebouwing aan de Europaweg een samengesteld stedelijk blok. Het zuidelijke deel vormt zelf een alzijdig stedelijk blok.

2 Representatieve gevels gerelateerd aan de omringende openbare ruimte: Europaweg, Denemarkenlaan/Italiëlaan, waterloop gekoppeld aan (verlengde Athenestraat/pad) en het nieuwe plein tussen de twee delen.

3 In de representatieve gevel komen de stedelijke plint, voordeuren en ingangen. Grootschalige voorziening in de plint aan de Denemarkenlaan. Ingang politiebureau in noordwesthoek.

4 Categorie 2 (12-18 meter) en 3 (18-40 meter).

5 Invoering 30 km regime zorgt voor mogelijkheden in sport en spel aan de Denemarkenlaan/Italiëlaan. Het nieuwe plein heeft een inrichting met waterelement met hoge verblijfskwaliteit. Parkeren gebouwd en uit het zicht (onder de grond of in gebouw) oplossen.

6 De Duitslandlaan wordt heringericht als singel/Esplanade die uitloopt in het nieuwe plein. De waterloop aan Athenepad wordt ingericht als singel met toevoeging van (solitaire) bomen. Het noordelijke deel heeft aantal groene hoven/dwaalmilieu met informele routes.

7 Het dak wordt ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare/collectieve ruimte. Het dak heeft een goede toegang vanuit het centrale plein en de binnenhoven.

8 Klimaatadaptatie integreren in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) bevorderen en faciliteren.





Ruimtelijk en programmatisch principe



Principe doorsnede, visualisatie Rijk Rietveld architecten



Visualisatie Rijk Rietveld architecten



# Deelgebied 2a

## Europaweg e.o.

Het Stadshart wordt aan de noordzijde begrensd door de Europaweg, die een belangrijke verkeersfunctie op het schaalniveau van Zoetermeer als geheel heeft. Aan de noordkant is de woonboulevard "Woonhart" gelegen. Een vanzelfsprekende verbinding tussen het Stadshart en het Woonhart is moeilijk omdat het oversteken van de Europaweg moeite kost door de vele rijbanen met lange wachttijden.

Eventuele ontwikkelingen binnen dit deelgebied hebben een eigen dynamiek en worden verkend met een voorzichtige insteek. In deze visie worden het kader geformuleerd.

In een vervolgfase worden de ambities verder uitgewerkt en wordt verkend hoe ze gerealiseerd kunnen worden.

Elke ontwikkeling heeft als belangrijkste doel het verkleinen van de barrièrewerking van de Europaweg. Daardoor wordt de verbinding tussen het Stadshart en het Woonhart logisch, aantrekkelijk en comfortabel.

Een ontwikkeling bestaat uit of sluit aan op de samengestelde gesloten stedelijke bouwblokken aan de Europaweg. De Europaweg heeft in de huidige vorm de uitstraling en verschijningsvorm van een stadsstraat of stadsboulevard.

Het programma bestaat voornamelijk uit woningen gestapeld in een hybride blok met hoogte accenten. In de stedelijke plint is ruimte voor aanvullende commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

De impact op het hoofdwegennet van Zoetermeer wordt onderzocht.



Foto Woonhart

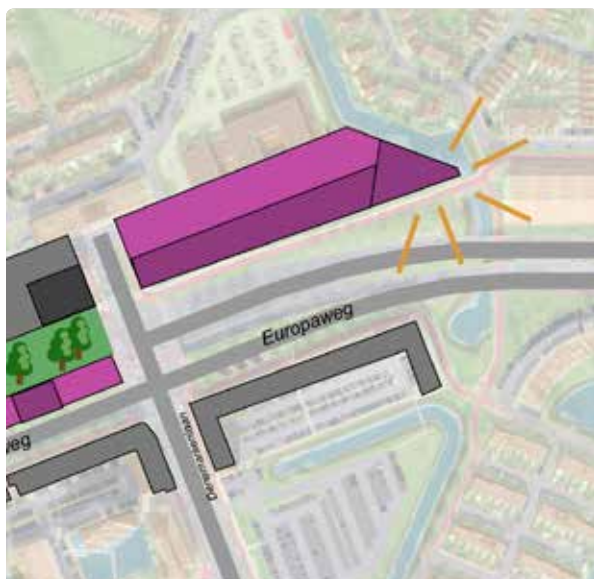
- 1 Samengestelde gesloten stedelijk bouwblokken in aansluiting op de al aanwezige bebouwing aan de Europaweg.
- 2 Representatieve gevels gerelateerd aan de omringende openbare ruimte: Europaweg. En oversteek Luxemburglaan/ Woonhart en Denemarkenlaan/ Ondineschouw.
- 3 Het stedelijke blok heeft een stedelijke plint. Oversteek Luxemburglaan/ Woonhart en gevel aan Ondineschouw begeleiden met stedelijke plint.
- 4 Categorie 2 (12-18 meter) en 3 (18-40 meter). Hoek Zwaardslotseweg-Europaweg categorie 4 (40 meter+).
- 5 Een goede verbinding tussen het Woonhart en het Stadshart zorgt ervoor dat de barrièrewerking van de Europaweg minder wordt. De verbinding moet logisch, aantrekkelijk en comfortabel zijn. De inrichting is gericht op het benadrukken van de noord-zuid relatie. Parkeren gebouwd en uit het zicht (onder de grond of in gebouw) oplossen.
- 6 Realisering van doorgaande bomenlaan aan de Europaweg. Collectief groen binnen in het stedelijke blok.
- 7 Het dak wordt ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare/collectieve ruimte.
- 8 Klimaatadaptatie integreren in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) bevorderen en faciliteren.



Deelgebied 2a en 2b



Referentie IKC



Ruimtelijk en programmatisch principe



Referentie visualisatie BIG



# Deelgebied 2b

## Ondineschouw e.o.

Ten oosten van het Woonhart aan de Ondineschouw-Aidaschouw ligt een ontwikkelgebied. Dit is deels braakliggend terrein en deels (eventuele) herontwikkeling van het gebouw van het racketcentrum.

Beide locaties liggen goed zichtbaar aan de Europaweg. Bij de (her) ontwikkeling zal aan de zuidkant een gevel/bouwblok ontstaan dat in maat en schaal aansluit op de samengestelde gesloten stedelijke bouwblokken aan de Europaweg. Met name de hoek bij het fietspad (verlengde Athenestraat) is een belangrijk kantelpunt in de verschijningsvorm en sfeer van de Europaweg. Zo is de Australiëweg/ Europaweg vanaf het oosten een groene invalsweg met de sfeer van een "parklane". Het heeft geen directe relatie met aanliggende bebouwing omdat ze grotendeels onzichtbaar zijn door de groene strook rondom de weg. Er zijn ook geen gelijkvloerse oversteekplaatsen. Op het genoemde kantelpunt ontstaat een stadsstraat/stadsboulevard met direct daaraan gelegen bebouwing. Om dit punt te benadrukken het goed als hier (binnen het bouwblok) een accent komt.

Aan de noordkant zal het bouwblok in maat, schaal en uitstraling een overgang vormen naar de woonwijk de Leyens.

De doorgaande fietsroutes van en naar de Leyens vanuit het Stadhart zoals langs het (verlengde) Athenepad en naast de N206 worden binnen de nieuwe bebouwing goed begeleid.

Het gewenste programma zal bestaan uit een combinatie van school, sport, kinder- en buitenschoolse opvang met woningen gestapeld in een hybride, alzijdig gesloten stedelijk bouwblok met hoogte accenten. In de stedelijke plint is ruimte voor aanvullende commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

Herontwikkeling van het nabijgelegen racketcentrum kan een logische uitbreiding zijn van dit ontwikkelgebied. Het zal een alzijdig gesloten stedelijk bouwblok binnen de footprint van het huidige gebouw herontwikkeld kunnen worden.

Het gewenste programma zal deels bestaan uit de huidige functies met woningen gestapeld in een hybride blok met hoogte accenten. In de stedelijke plint is daarnaast plaats voor aanvullende commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

1 Samengestelde alzijdig gesloten stedelijk bouwblokken tussen de Europaweg en woonwijk de Leyens. (zie afb).

2 Representatieve gevels gerelateerd aan de omringende openbare ruimte: Europaweg, Ondineschouw, Salomeschouw en Aziëweg.

3 De alzijdige stedelijke blokken hebben een stedelijke plint.

4 Categorie 2 (12-18 meter) en 3 (18-40 meter). Hoek fietspad (verlengde Athenestraat) en Aziëweg-Europaweg categorie 4 (40 meter+).

5 Aan de noordkant inrichting het hoge verblijfswaarde met aansluiting op de wijk de Leyens. Parkeren gebouwd en uit het zicht (onder de grond of in gebouw) oplossen.

6 Realisering van doorgaande bomenlaan aan de Europaweg. Collectief groen/hoven in het stedelijke blok. Aandacht voor groene inrichting van waterloop met fietspad (verlengde Athenestraat).

7 Het dak wordt ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare/collectieve ruimte.

8 Klimaatadaptatie integreren in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) bevorderen en faciliteren.



Ruimtelijk en programmatisch principe



Referentiebeeld MVRDV



Visualisatie woontoren Stadshartpassage T concept



Referentiebeeld parkeergarage met bijzondere schil



# Deelgebied 3

## Luxemburglaan e.o.

De Luxemburglaan vormt een belangrijke entree voor het Stadshart vanaf de Europaweg en is direct en zichtbaar verbonden met de Stadshartpassage. In het deelgebied Luxemburglaan e.o. zijn drie projecten waar sloop-nieuwbouw aan de orde is. Het is een verdichting van de binnenstad op locaties waar de oude functie en bebouwing gaat verdwijnen. Het gaat om de twee bestaande hoeken met de Europaweg: de plek van het voormalige ABN-AMRO kantoor en de tegenoverliggende hoek Luxemburglaan 2-10. Daarnaast wordt de locatie van de voormalige V&D herontwikkeld. Dit maakt onderdeel uit van het bouwblok van de Stadshartpassage. Voor alle drie locaties geldt dat de bestaande bebouwing te beperkt is voor het nieuwe beoogde programma, hier is dus sprake van sloop-nieuwbouw. De hoogte van de stedelijke basis is tot 18 meter met hoogte accenten tot 40 meter. Dit levert de samengestelde stedelijke blokken op. Voor de hoek Luxemburglaan 2 en de locatie V&D wordt een hoogte tot 70 meter toegestaan. In het kaartje is te zien op welke manier de hoeken onderdeel zijn van de stedelijke blokken.

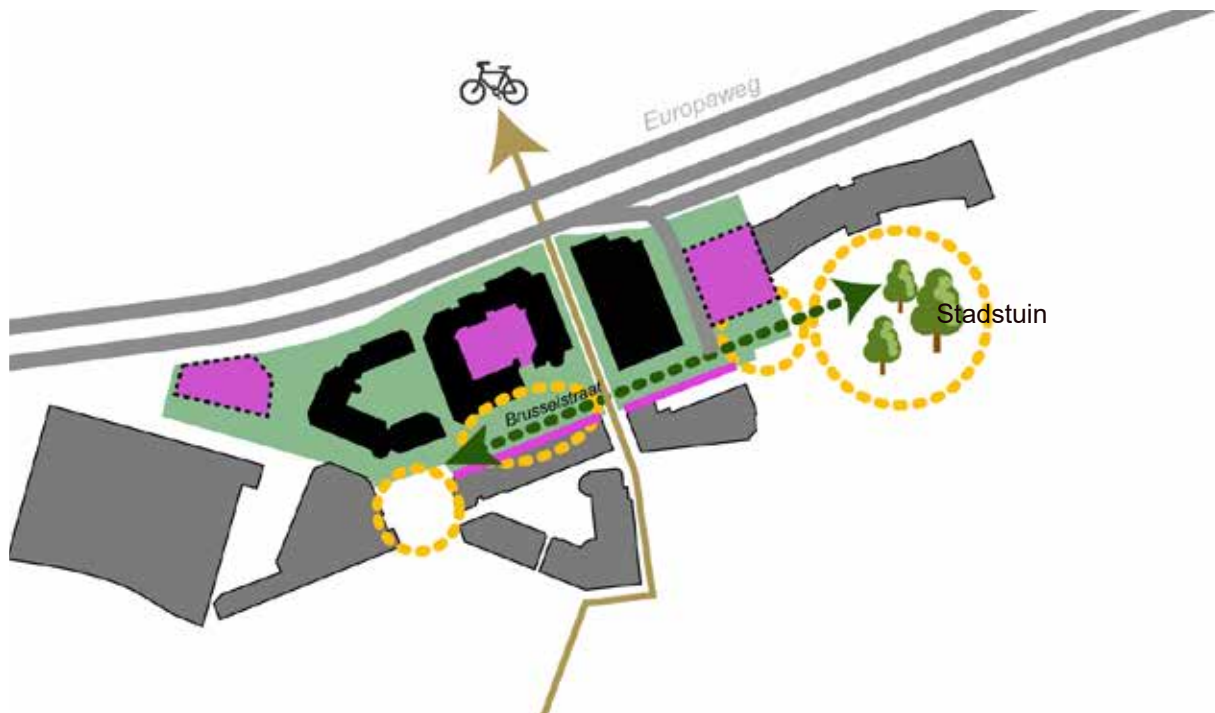
Het gewenste programma voor Luxemburglaan 2-10 en V&D locatie zal bestaan uit gestapelde woningen voor doelgroepen met een stedelijke leefstijl. In de stedelijke plint is ruimte voor aanvullende commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

De locatie ABN-AMRO is een versnellingslocatie en onderdeel van de "Versnellingsagenda" (2018). De nieuwbouw zal bestaan uit een hybride blok met een hoogte tot 40 meter waar verschillende doelgroepen met een stedelijke leefstijl gehuisvest kunnen worden. In de stedelijke plint is naast de herhuisvesting of integratie van de fietsparkeervoorziening ruimte voor aanvullende commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

De openbare ruimte van de Luxemburglaan krijgt een andere betekenis omdat het 30 km regime een andere profilering en ruimtebeslag betekent. Daardoor ontstaat ruimte om een logische, aantrekkelijke en comfortabele fiets- en voetgangersverbinding te maken in het verlengde van de oversteek over de Europaweg.



- 1 De ontwikkelingen zijn onderdeel van verschillende samengestelde alzijdig gesloten stedelijk bouwblokken
- 2 Representatieve gevels gerelateerd aan de omringende openbare ruimte: Luxemburglaan, Europaweg, Duitslandlaan en Noordwaarts.
- 3 Door hun ligging op de representatieve hoekpunten in het bouwblok hebben de ontwikkelingen een stedelijke plint.
- 4 Luxemburglaan 1: Categorie 2 (12-18 meter) en 3 (18-40 meter). Luxemburglaan 2 en Duitslandlaan: Categorie 4: (40meter+).
- 5 Europaweg is/wordt ingericht als stadsstraat. Herprofilering van Luxemburglaan is gericht op het benadrukken van de noord-zuid relatie voor fiets en voetganger in het verlengde van de oversteek over de Europaweg. Herprofilering Duitslandlaan tot singel of Esplanade. Parkeren gebouwd en uit het zicht (onder de grond of in gebouw) oplossen.
- 6 Duitslandlaan wordt groene singel of Esplanade, afhankelijk van het ruimtebeslag. Binnenhoven zijn voornamelijk groen.
- 7 Het dak (m.n. bestaande parkeergarage) wordt ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare/collectieve ruimte. Het dak heeft een goede toegang vanuit de openbare ruimte.
- 8 Klimaatadaptatie integreren in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) bevorderen en faciliteren.



Ruimtelijk en programmatisch principe



Referentiebeeld Lommerrijke openbare ruimte



Cultuurpodium de Boerderij





# Deelgebied 4

## Brusselstraat e.o.

In het deelgebied Brusselstraat e.o. speelt een aantal ontwikkelingen die ervoor zorgen dat de positie en functie van dit gebied veranderen binnen de binnenstad. De Brusselstraat is een prettig groene maar ook eentonige straat. De herinrichting zal bestaan uit het behoud van de groene kwaliteit zoals de volwassen platanen, het toevoegen van verblijfskwaliteit met pleintjes en plekken. De Brusselstraat ligt in een rustige zone tussen de drukke Stadstraat, Europaweg en de drukke winkelpromenade. Het is direct verbonden met de Stadstuin en ademt dezelfde verstilde groene sfeer uit.

Ruim 40 jaar geleden is de ontwikkeling van het Stadshart gestart met de bouw van de brandweer en de politie aan de Burgemeester Wegstapelplein/Brusselstraat. Deze maatschappelijke functies worden in de nabije toekomst elders gehuisvest. De huidige gebouwen verliezen daarmee hun functie. De cultuurhistorische waarde van deze gebouwen is groot. Bij de totstandkoming van deze eerste gebouwen van het moderne Stadshart waren en zijn het belangrijke iconen met een hoge maatschappelijke waarde. Dat vertaalt zich in de zorgvuldige architectuur en vormgeving uit de jaren 70.

Bij de verder planuitwerking wordt onderzocht of hergebruik van politie en brandweerkazerne mogelijk en wenselijk is. Onderzocht wordt of toevoeging van nieuwe gebouwdelen in of op de bestaande gebouwen mogelijk is en of daardoor kansen ontstaan voor nieuwe functies die bijdragen aan een levendige binnenstad (zoals culturele en/of maatschappelijke voorzieningen, maar ook (jongeren)woningen, hotel of overnachtingsfaciliteit). Aan de westkant van de politie is een ontwikkelmogelijkheid voor extra woningbouw.

De locatie Belgiëlaan en de voormalige brandweer en politie zijn versnellingslocaties en onderdeel van de "Versnellingsagenda". (2018).

Het huidige gebruik van de locatie Belgiëlaan is een parkeerveldje op de kop van een kantoorgebouw aan de Europaweg. Het vormt samen met alle bebouwing rondom de Stadstuin een "superblok" met de Stadstuin als binnenruimte. Dit zal het ordenend principe zijn voor eventuele ontwikkelingen rondom de Stadstuin. De Belgiëlaan verandert omdat de Brusselstraat autoluw wordt en het 30 km regime tot een andere profilering en ruimtebeslag leidt. Dat betekent dat de rooilijn van de nieuwe ontwikkeling verder naar het westen kan opschuiven waardoor een grotere footprint ontstaat. Het is zelfs mogelijk om daardoor een gesloten alzijdig gesloten bouwblok te creëren. Daardoor ontstaat een hybride blok met een hoogte tot 40 meter waar verschillende soorten huishoudens gehuisvest kunnen worden. In de stedelijke plint is ruimte voor aanvullende commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Het parkeren zal in gebouwde vorm en uit het zicht (onder de grond of in gebouw) opgelost moeten worden. De bestaande tunnel tussen de parkeergarage en brandweerkazerne krijgt een prominente positie in de noord-zuid fiets- en voetverbinding door het Stadshart.

- 1 Brandweer en Politie vormen in hun huidige vorm stedelijke bouwblokken. Belgiëlaan is onderdeel van het samengestelde blok met Stadstuin als binnenruimte.
- 2 Representatieve gevels aan autoluwe Brusselstraat als drager van een aantal groene bestaande en nieuwe ruimtes. Aanliggende achterkanten omdraaien of aanbouwen.
- 3 Stedelijke plint door toevoeging van verschillende functies. Aanliggende achterkanten omdraaien of bebouwen.
- 4 Categorie 2 (12-18 meter) en Categorie 3: 18-40 meter.
- 5 De autoluwe groene Brusselstraat als drager van een aantal groene bestaande en nieuwe ruimtes. Parkeren gebouwd en uit het zicht (onder de grond of in gebouw) oplossen.
- 6 De autoluwe groene Brusselstraat als drager van een aantal groene bestaande en nieuwe ruimtes. Bestaande en nieuwe platanen bepalen de sfeer.
- 7 Het dak (ook bij de bestaande gebouwen) wordt ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare/collectieve ruimte. Het dak heeft een goede toegang vanuit de openbare ruimte.
- 8 Klimaatadaptatie integreren in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) bevorderen en faciliteren.



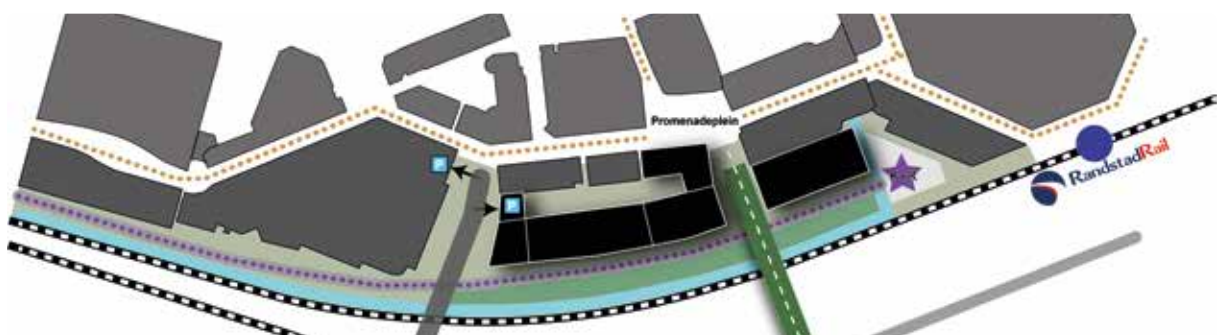
Visualisatie variant Zuidflank T-Concept met behoud verkeerslus



Visualisatie variant Zuidflank T-Concept zonder huidige verkeerslus



Bestaande en te herstructureren elementen (rood)



Ruimtelijk en programmatisch principe



# Deelgebied 5a Zuidflank

## Nederlandlaan

Bij de bouw van het Stadshart in de jaren 80 was de focus gericht op de bouw en beleving van de winkelzijde aan de promenade op het verhoogde maaiveld. Verschillende soorten gebruikers hebben een eigen laag. Het gebied is ontworpen als een naar binnen gekeerd verblijfsgebied. De achterzijde kreeg daardoor nauwelijks aandacht als ruimtelijke ontwerpogave. Het resultaat hiervan is dat op een aantal plekken in het Stadshart onaantrekkelijke en onbehagelijke gebieden zijn ontstaan waar het aanvoelt alsof de stad niet "af" is. Het deelgebied Nederlandlaan e.o. is hier een goed voorbeeld van. Ruimtelijk spreken we hier van een restruimte in een niet afgemaakte situatie. Daarnaast zijn door een dominante verkeerslus en de plaatsing van P5 (Parkeergarage Amsterdamstraat) de ontwikkelmogelijkheden van de locatie erg beperkt.

Door het verwijderen van de lus en het slopen van de parkeergarage P5 ontstaat ruimte voor ontwikkeling. De opgave is het aanhelen en repareren van het stedelijk gebied, het maken van betekenisvolle openbare ruimte en de potentie benutten van het gebied. Het deelgebied dient in samenhang ontwikkeld te worden. Gezien de omvang van het gebied is er veel ruimte voor woningbouw in verschillende verschijningsvormen.

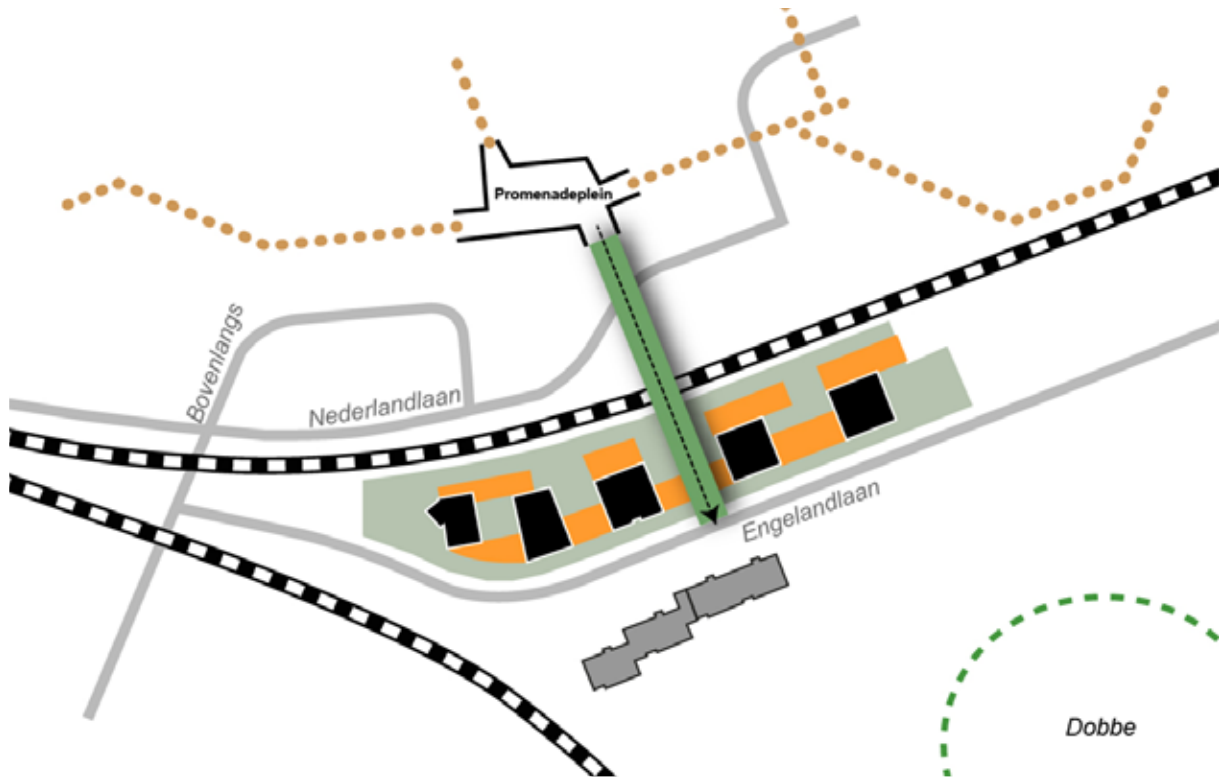
Het gewenste programma bestaat uit gestapelde woningen en grondgebonden stadswoningen voor doelgroepen met een stedelijke leefstijl. In de stedelijke plint is ruimte voor aanvullende commerciële en maatschappelijke voorzieningen en woon-werk units.

Om een goede doorbloeding te krijgen van het Stadshart als geheel is het belangrijk dat er een prettige en comfortabele fiets- en voetgangersverbinding wordt gemaakt vanuit de omgeving van het Promenadeplein naar het zuiden over de RandstadRail heen.

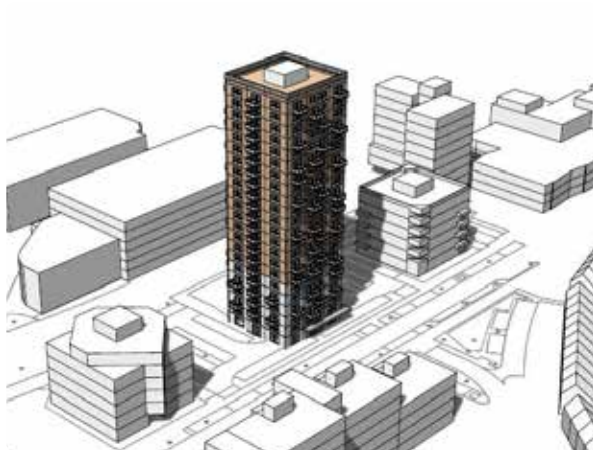
De locatie Nederlandlaan is een versnellingslocatie en onderdeel van de "Versnellingsagenda" (2018).



- 1 De bouwblokken met de winkelzijde aan de Promenade en achterkant richting Nederlandlaan afmaken tot samengestelde alzijdig gesloten stedelijke bouwblokken.
- 2 Representatieve gevels gerelateerd aan de omringende openbare ruimte: Nederlandlaan, Amsterdamstraat, J.L. van Rijnweg en de nieuwe parkbrug.
- 3 Stedelijke plint in alle representatieve gevels.
- 4 Categorie 2 (12-18 meter) en Categorie 3: 18-40 meter, incidenteel categorie 4 (40meter+).
- 5 De Nederlandlaan heringericht tot singel langs de RandstadRail. Dwars hierop aanloopstraten met veel verblijfskwaliteit. Herinrichting J.L. van Rijnweg met groene langzaam verkeer-loper. Groene parkbrug. Bij RandstadRail halte Stadhuis stationsplein. Parkeren gebouwd en uit het zicht (onder de grond of in gebouw) oplossen.
- 6 De Nederlandlaan heringericht tot singel langs de RandstadRail. Dwars hierop aanloopstraten met veel verblijfskwaliteit. Herinrichting van J.L. v. Rijnweg met groene fiets en voet looper. Groene parkbrug.
- 7 Het dak (ook bij de bestaande gebouwen) wordt ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare en/of collectieve ruimte. Het dak heeft een goede toegang vanuit de openbare ruimte.
- 8 Klimaatadaptatie integreren in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) bevorderen en faciliteren.



Ruimtelijk en programmatisch principe



Visualisatie Engelandlaan 270



Referentie laagbouw



visualisatie aan elkaar "smeden" blokken Engelandlaan



voorbeeld parkbrug



# Deelgebied 5b Zuidflank *Engelandlaan*

Aan de Engelandlaan is in de jaren 80-90 een strook met solitaire kantoorblokken ontstaan. De blokken worden omringd door parkeervelden. Een aantal kantoorblokken is omgebouwd tot woningen. De locaties Engelandlaan 140 en 270 maken onderdeel uit van de Versnellingsagenda 2018. Op deze locaties komt nieuwe woningbouw.

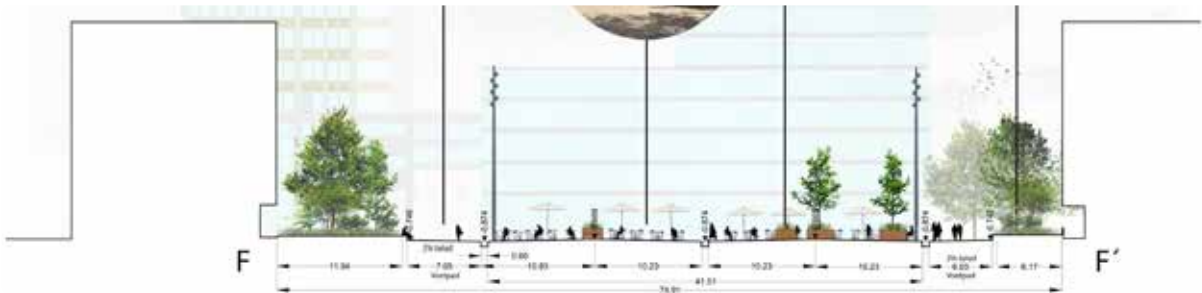
Het is belangrijk dat de bestaande of nieuwe blokken die aan de parkbrug gelegen zullen worden een stedelijke plint krijgen.

Door in een later fase bebouwing toe te voegen tussen de strook met de bestaande en nieuwe torens ontstaan twee samengestelde alzijdig stedelijke bouwblokken. (Zie afb.) Dat betekent dat het maaiveld parkeren rondom de torentjes wordt opgeheven en in een gebouwde vorm terugkomt. De toegevoegde bebouwing heeft als ruimtelijk doel de solitaire blokjes aan elkaar te “smeden”. Door toevoeging van deze blokjes is het nodig dat de lagere verdiepingen van de blokjes samengevoegd worden met de nieuwe blokjes, dat betekent een gedeeltelijke verbouwing van de bestaande bebouwing.

Het gewenste programma zal bestaan uit gestapelde woningen en eventueel grondgebonden stadswoningen voor doelgroepen met een stedelijke leefstijl. In de stedelijke plint is ruimte voor aanvullende commerciële en maatschappelijke voorzieningen en woon-werk units.



- 1 Door toevoeging van bebouwing tussen de strook met torens ontstaan samengestelde alzijdige stedelijke bouwblokken.
- 2 De representatieve gevel is gesitueerd aan de Engelandlaan en tegenover de publieke ingang van het Stadhuis. Aan de noordkant naar de RandstadRail wordt een aantal blokken toegevoegd. Dit kan ook voor gebouwd parkeren zijn.
- 3 Stedelijke plint in representatieve gevels langs Engelandlaan en de verdieping (3e) aan de nieuwe parkbrug.
- 4 Toegevoegde bebouwing: Categorie 2 (12-18 meter), torens: categorie 3: 18-40 meter, incidenteel categorie 4 (40 meter+).
- 5 De Engelandlaan heringericht tot 30 km/u straat, daardoor meer ruimte voor groen en verblijfskwaliteit. Maaiveld parkeren wordt (zo veel mogelijk) opgeheven. Groene parkbrug inrichten als langgerekt park. Parkeren gebouwd en uit het zicht (onder de grond of in gebouw) oplossen.
- 6 De Engelandlaan heringericht tot 30 km/u straat, daardoor meer ruimte voor groen- en verblijfskwaliteit. Groene parkbrug inrichten als langgerekt park.
- 7 Het dak (ook bij de bestaande gebouwen) wordt ingericht voor energievoorziening, groen, waterbuffering en openbare en/of collectieve ruimte. Ontwikkeling dakenlandschap op de 3e of 4e verdieping gekoppeld aan de hoogliggende parkbrug.
- 8 Klimaatadaptatie integreren in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) bevorderen en faciliteren.



Visualisatie inrichting Markt Sant en co



# Deelgebied 6

## Markt en Dobbe

Het deelgebied Markt en Dobbe ligt tussen de historische Dorpsstraat en het moderne Stadshart. De twee deelgebieden “kijken” naar elkaar als twee overkanten van de Dobbe. Vanuit de Markt is er vrij zicht op de kerktorens in de Dorpsstraat, vanuit de Dorpsstraat is zicht op de gebouwde iconen van het Stadshart aan de Markt. De Dobbe is daardoor verbindend als een bijzonder waterplein.

In september 2017 is voor het Dobbegebied door de gemeenteraad de visie Centraal Park vastgesteld. Hierin is de ambitie beschreven om van het Dobbegebied een aantrekkelijk park middenin de stad te maken, met aandacht voor de kwaliteit van groen, water, kunst en ruimte voor allerlei activiteiten en evenementen. Er is een nauwe relatie tussen de herontwikkeling van de Markt 10 en omgeving en de herinrichting van de Markt. Voor de Markt is in de visie van het Dobbegebied het wensbeeld geformuleerd om het plein in te richten als een aantrekkelijk en autovrij plein met water, groen, bestrating van hoge kwaliteit en ruimte voor evenementen van divers karakter en grootte.

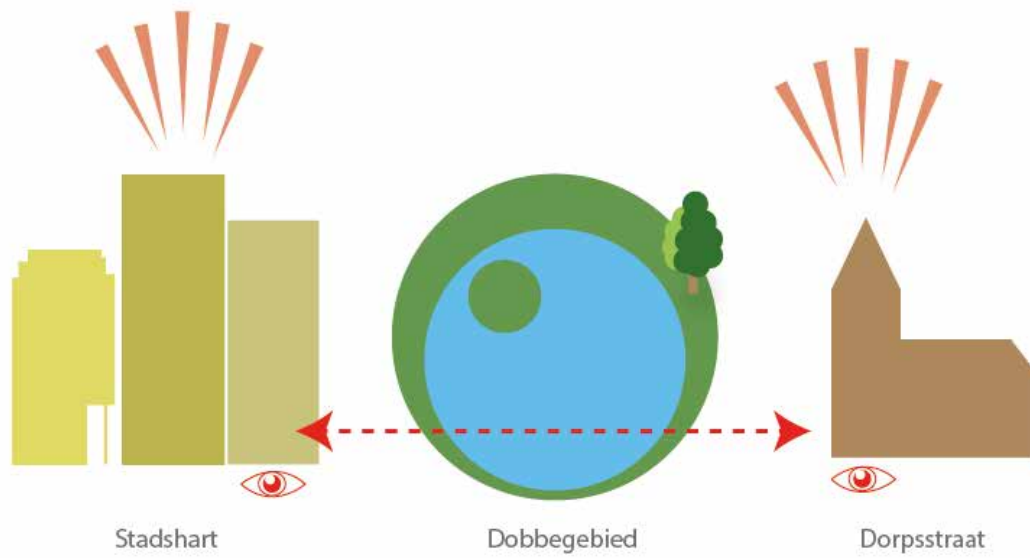
Doordat de Markt wordt ingericht als verblijfsgebied komt de huidige parkeerfunctie op maaiveld te vervallen. Uitgangspunt voor de ontwikkeling is een ondergrondse openbare parkeergarage onder de Markt. In de capaciteit wordt rekening gehouden met het huidig openbaar parkeren en de toekomstige parkeerbehoefte die hoort bij de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied.

Het programma in de nieuwe gebouwen aan de Markt en de Frankrijklaan zorgt voor een levendige omgeving. Belangrijk is dat de nieuwe gebouwen goed aansluiten op de huidige omgeving en dat er aantrekkelijke en uitnodigende voorzides worden gecreëerd. De openbare ruimte rondom de nieuwe gebouwen wordt zorgvuldig ingericht, zodat er een prettig verblijfsgebied ontstaat.

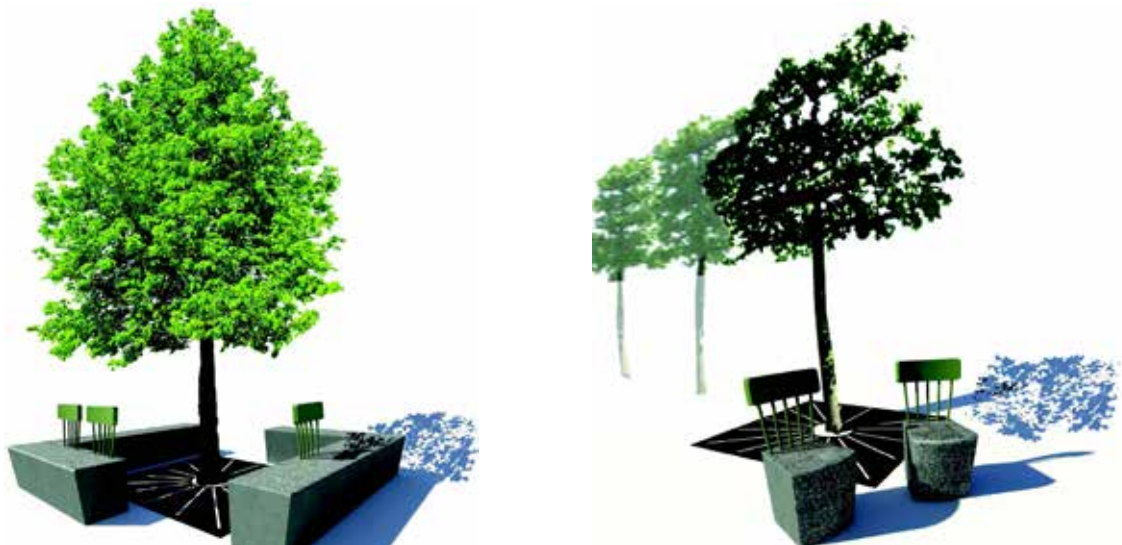
Voor de locatie Markt en Frankrijklaan is een Nota van Uitgangspunten opgesteld en door de gemeenteraad vastgesteld. (juli 2019). De Frankrijklaan is bovendien een versnellingslocatie.



- 1 Locatie Markt 10 en Frankrijklaan zijn alzijdige stedelijk blokken.
- 2 Representatieve gevels gerelateerd aan de omringende openbare ruimte: Frankrijklaan, Marseillepad, Markt en Zuidwaarts.
- 3 Stedelijke plint in representatieve gevels.
- 4 Stedelijke basis: categorie 2 (12-18) meter, met de twee torens categorie 4: toren Markt maximaal 90 m, toren Frankrijklaan max 70m
- 5 De Engelandlaan/ Frankrijklaan heringericht tot 30 km/u straat, waardoor meer ruimte ontstaat voor groen en verblijfskwaliteit. Maaiveld parkeren wordt (zo veel mogelijk) opgeheven. Parkeren in de parkeergarage Markt.
- 6 De Engelandlaan/ Frankrijklaan heringericht tot 30 km/u straat, daardoor meer ruimte voor groen en verblijfskwaliteit. Dobbegebied inrichten als een aantrekkelijk park met aandacht voor groen en water. Tiny forest in aansluiting op de Markt.
- 7 Het dak (ook bij de bestaande gebouwen) wordt ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare/collectieve ruimte.
- 8 Klimaatadaptatie integreren in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) bevorderen en faciliteren.



Dobbengebied tussen de Dorpsstraat en het Stadshart. Verbonden door zichtrelaties.



Visualisatie straatmeubilair Dorpsstraat, buro Stoep



Terugbrengen van leilindes in de Dorpsstraat



# Deelgebied 7

## Dorpsstraat

De oorsprong van de Dorpsstraat gaat terug tot in de dertiende eeuw. De huizen zijn op een dikke veenlaag gebouwd en het gebied is begrensd en goed herkenbaar. Het wordt door hooggelegen water omringd (de Buurvaart, de Grote en Kleine Dobbe en een klein stukje Leidsewallenwetering). Het toont naar buiten toe als een groene rand, die wordt gevormd door de tuinen en erven achter de bebouwing. Hierbinnen bevindt zich een lineaire, naar binnen gerichte bebouwingsstructuur in de vorm van een assenkruis. Het niveauverschil van de bebouwing op het oude veenpakket is duidelijk herkenbaar. Dit geeft de Dorpsstraat het karakter van een terp. De Dorpsstraat heeft een unieke positie in de binnenstad, het is het oudste en meest authentieke deel. Het zorgt met zijn sterke identiteit voor een unieke toevoeging aan de overwegend naoorlogse geplande binnenstad.

De ruimtelijke hoofdstructuur bestaat uit drie dragers: het assenkruis, de groene rand en de watergordel. Karakteristiek voor het stenen kruis is de lineaire structuur die hier en daar onderbroken wordt door pleinen (voormalige schoolpleinen) en de stegen naar de achtererven, de zogenaamde poorten.

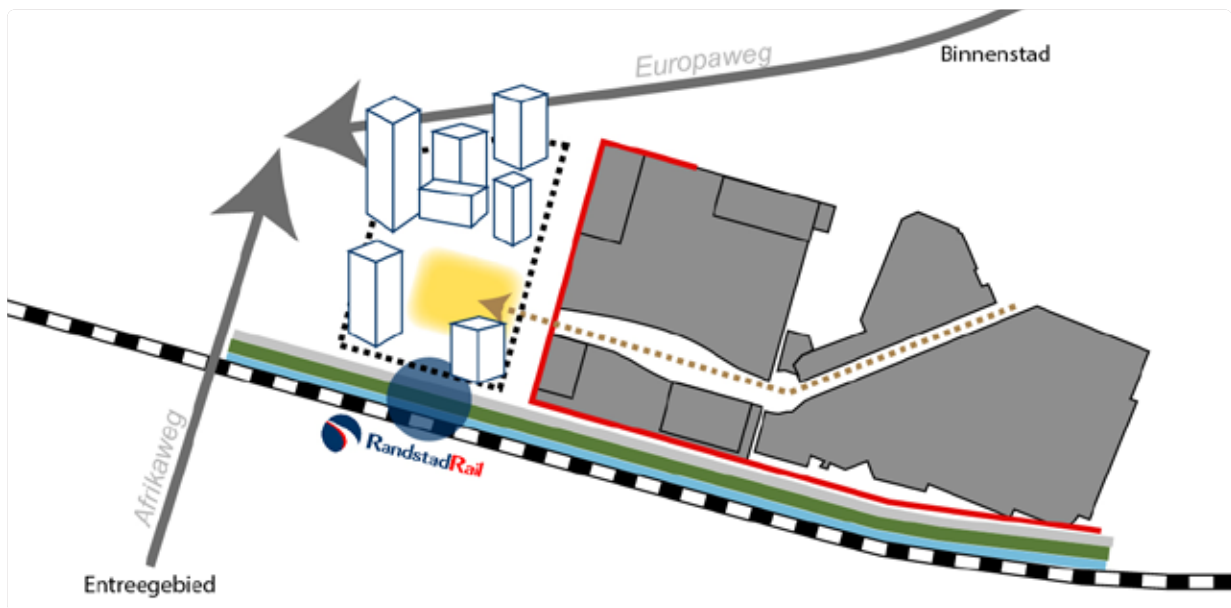
Nieuwe gebouwde ontwikkelingen binnen de Dorpsstraat zijn kleinschalig. Ze ontstaan voornamelijk als sloop-nieuwbouw projecten op gebouwniveau. De openbare ruimtes worden samen met de ondernemers meer kwalitatief hoogwaardig ingericht, door middel van bomen, straatmeubilair en herbestrating.

Het gebied Dorpsstraat en het Wilhelminapark zijn aangewezen als gemeentelijk beschermd stadsgezicht. Dit betekent dat het beleid is gericht op het behoud en de versterking van de bestaande structuur en het bebouwingsbeeld.

Een verdere uitwerking hiervan is te vinden in "Beschermd stadsgezicht met Beeldkwaliteitskader Dorpsstraat" (2013).



- 1 Nieuwe ontwikkelingen passen altijd in het dorpsweefsel.
- 2 De representatieve gevels aan de omliggende openbare ruimte.
- 3 Stedelijke plint aan de Dorpsstraat.
- 4 Categorie 1 (tot 12 meter).
- 5 Dorpsstraat als belangrijkste drager ingericht als aantrekkelijk verblijfsgebied. Aan Dorpsstraat een aantal pleinen en plekken.
- 6 Vergroening van de stenige Dorpsstraat door leilindes, pleinen en plekken zo groen mogelijk met bestaande en nieuwe bomen en groen.
- 7 Mogelijkheden benutten voor (kleinschalige) daktuinen en zonnepanelen.
- 8 Klimaatadaptatie integreren in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) bevorderen en faciliteren.



Ruimtelijk en programmatisch principe



Referentie KCAP





# Deelgebied 8

## Centrum West

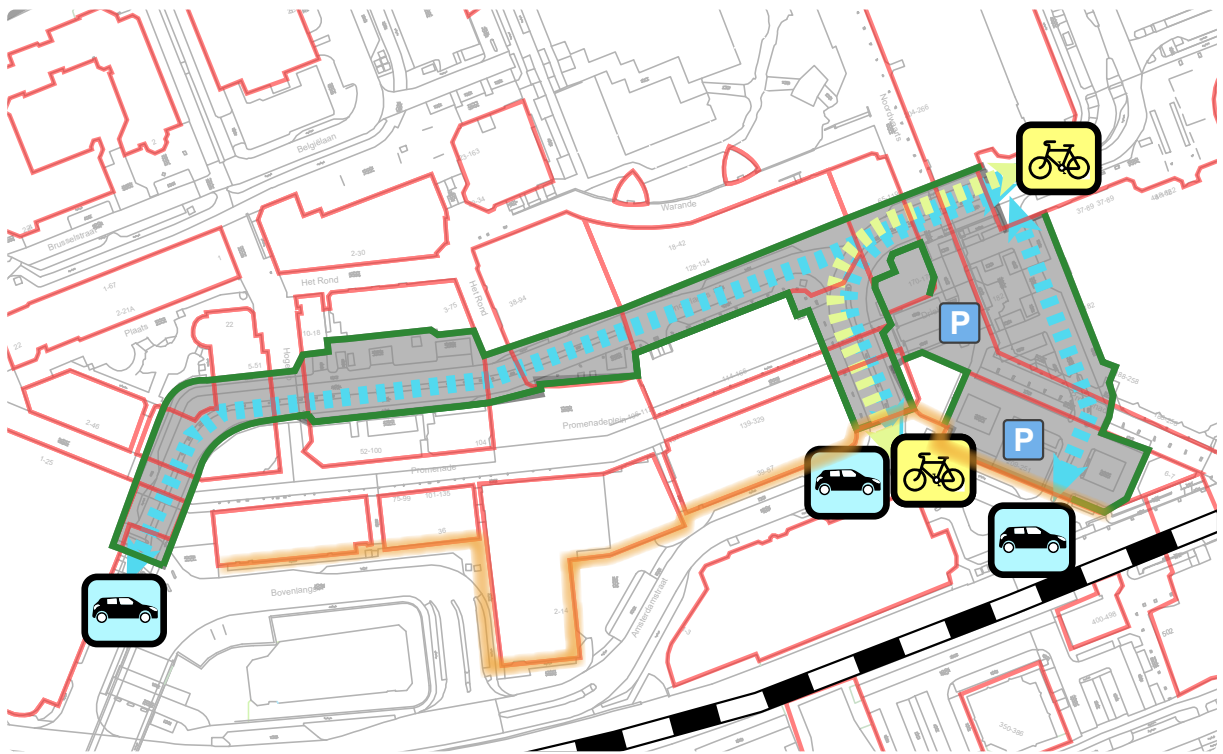
Het deelgebied Centrum West is gelegen op een zeer goede zichtbare en bereikbare plek. De RandstadRailhalte en het busstation maken het een belangrijk begin- en eindpunt voor bezoekers van de binnenstad. Het ligt op het scharnierpunt van twee grote gebiedsontwikkelingen: Entree en Binnenstad. Het wordt door beide ontwikkelingen beïnvloed zowel in ruimte als programma.

Ruimtelijk en programmatisch is er veel mogelijk. Het is belangrijk dat een ontwikkeling bijdraagt aan het afmaken van de binnenstad en een "kop" zet op de Entree. Het doel is het creëren van een stedelijk gebied door het maken van samengestelde alzijdig stedelijke bouwblokken en betekenisvolle openbare ruimte. Een eventuele verplaatsing van het busstation naar Entree wordt onderzocht.

Programmatisch betekent dat het ontwikkelen van een gebied waar in de plint de "third-place" goed gefaciliteerd wordt door seat-2-meet plekken, tijdelijke en variabele werkplekken en aanvullende commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De hogere verdiepingen zullen bestaan uit kantoren en woningen voor meerdere doelgroepen met een stedelijke leefstijl.



- 1 De ontwikkelingen krijgen vorm in verschillende samengestelde alzijdig gesloten stedelijke bouwblokken.
- 2 Representatieve gevels gerelateerd aan de omringende openbare ruimte: Afrikaweg, Europaweg, Nederlandlaan, ruimte bij ingang Spazio.
- 3 Stedelijke plint in representatieve gevels.
- 4 Categorie 3: 18-40 meter, incidenteel categorie 4 (40 meter+).
- 5 De Nederlandlaan heringericht tot singel langs de RandstadRail. Verblijfsruimte in en rondom de nieuwe blokken in de vorm van plein of hof.
- 6 De Nederlandlaan heringericht tot singel langs de RandstadRail. Verblijfsruimte in en rondom de nieuwe blokken in de vorm van groene plein en/of groene hoven
- 7 Het dak (ook bij de bestaande gebouwen) wordt ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare/collectieve ruimte. Ontwikkeling van een dakenlandschap.
- 8 Klimaatadaptatie integreren in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) bevorderen en faciliteren.



Ruimtelijk en programmatisch principe



Visualisatie water in de onderwereld LG architecten



Voorbeeld Skatepark



# Deelgebied 9

## Onderwereld Stadshart

Het ontwerp van het Stadshart was in eerste instantie gebaseerd op een rationele en technische opgave. De onderwereld is daarin de technische ruimte. Het ligt onder het verhoogde maaiveld met een vrije hoogte van circa 4,5 meter. Hier bovenop ligt het comfortabele en representatieve deel van het Stadshart.

De onderwereld komt over als een opeenstapeling van openbare en privé parkeerterreinen met veel eigen ingangen, circuitjes, laad- en los zones, ondergrondse afvalcontainers, en losse parkeerplaatsen op maaiveld. Het kent veel onduidelijke randen en hekken, vluchtwegen, noodtrappen en vluchtheuvels. Er ontbreekt een goede ruimte voor de voetganger en fietser. Er is geen sociale interactie en controle en het voelt daardoor unheimisch en onveilig. De onderwereld is daarmee een van de barrières in het Stadshart geworden.

Door de verdichting van de binnenstad valt deze onderbenutte ruimte in het Stadshart extra op. De opgave van de onderwereld zit allereerst in de randen en ingangen. De overgangen moeten veel meer onderdeel vormen van de aanliggende of overhangende gesloten bouwblokken. Daardoor wordt het hoogteverschil opgevangen in de bebouwing en binnengebieden van de bouwblokken.

Daarnaast kan het efficiënter ingericht worden door bijvoorbeeld samenvoeging van parkeervoorzieningen waardoor er minder (ruimte vragende) toegangen komen. Ook zal gekeken moeten worden of het bestaande (auto) circuit de meest heldere is. Dit zal integraal met de laad- en loszones, afvalstraten, stijpunten en vluchtroutes worden uitgewerkt.

Het is erg belangrijk dat er door de onderwereld een duidelijke, comfortabele veilige fiets-voetganger verbinding komt. De meest comfortabele en veilige route is tussen de ingang bij het Stadshart aan de Luxemburglaan en de ingang aan de Amsterdamstraat. Dit wordt een onderdeel van de lange fiets/voetroute vanaf Buytenweghde Leyens richting de Dorpsstraat.

Daarnaast wordt onderzocht welke nieuwe functionele invullingen een plek kunnen krijgen in de onderwereld. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan goede en georganiseerde hangplekken voor jeugd zoals een skatebaan of een pannakooi.



1 niet van toepassing

2 niet van toepassing

3 niet van toepassing

4 niet van toepassing

5 Mogelijkheden tot het efficiënter inrichten van de openbare ruimte, verheldering van het circuit en aangelegen ruimtes en een goede, heldere en comfortabele langzaam verkeer route (Noord-Zuid).

6 Ruimte voor water, als verbinding/onderdeel van robuuste waterloop.

7 niet van toepassing

8 Klimaatadaptatie integreren in ontwikkelingen, energietransitie bevorderen en faciliteren.

## 1.6 Termenlijst

### Stedelijke plint

Is de (verhoogde) begane grond verdieping en heeft een directe relatie met de aanliggende openbare ruimte. Het is gevuld met commerciële en maatschappelijke voorzieningen en de entrees van de bovenliggende woningen.

### Stadsweefsel

Is een samenhangende vorm een stedelijk gebied. Het omvat de fysieke kenmerken zoals de verhouding bebouwd-onbebouwd, patronen, de regel en de uitzondering.

### Hybride stedelijk blok

Combinatie of kruising van verschillende soorten bouwblokken/bebouwing, die toch duidelijk een eenheid vormen.

### Esplanade

Groene singel, inrichting als een singel maar in plaats van water invulling met een langgerekte parkzone.

### Footprint

Verticale projectie van een bouwblok waardoor duidelijk wordt wat exacte grenzen en grootte is van dit bouwblok op maaiveld niveau.

### Parklane

Solitair lopende (verkeers)weg door het groen.

### Woon-werk unit

Woning met extra ruimte om beroep aan huis uit te oefenen.

### Third place

Een concept met faciliteiten die tussen de thuiswerkplek en het werken op een kantoor invallen.



### 1 Bouw in (samengestelde) stedelijke blokken.

Van individuele gebouwen naar samenhangend stadswefsel. Dat betekent dat de binnenstad is opgebouwd uit gesloten en/of samengestelde bouwblokken met een duidelijke representatieve voorkant aan de openbare ruimte en een achterkant aan de binnentuin of hof. In het deelgebied Dorpsstraat is ditzelfde principe toepasbaar in het aanwezige (dorps)weefsel.



### 2 Het stedelijk blok heeft een representatieve voorkant aan de openbare ruimte.

Het stedelijk bouwblok en aanliggende openbare ruimte hebben een duidelijke relatie en versterken elkaar.



### 3 Het stedelijk blok heeft een stedelijke plint

Funciemenging is essentieel om de binnenstad aantrekkelijk te maken. De stedelijke plint is de begane grondverdieping en eventueel de laag erboven. Vaak heeft deze een hogere verdiepingshoogte die direct aansluit op de aanliggende openbare ruimte. De plint wordt gevuld met commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen die ondersteunend zijn aan de centrum- en de woonfunctie van de binnenstad. Daarnaast kunnen sporadisch de voordeuren of ingangen van (meestal bovenliggende) woningen in de plint komen. Ook zijn woon-werk units en kantoren goed voorstelbaar.



### 4 De maat en schaal van het stedelijk blok

In de binnenstad wordt uitgegaan van vier categorieën maat en schaal. Zie afbeelding. categorie 1: hoogte tot 12 meter, categorie 2: 12-18 meter, categorie 3: 18-40 meter, categorie 4: hoger dan 40 meter tot een maximum van 90 meter.



### 5 Openbare ruimte is hoogwaardig ingericht met veel verblijfs- en gebruikskwaliteit.

Er ontstaat een netwerk van betekenisvolle openbare ruimtes. Elke ruimte heeft een duidelijke eigen identiteit. Er wordt gestreefd naar een palet van verschillende soorten openbare ruimtes waarbij de verblijfs- en gebruikswaarde doorslaggevend is. Daarnaast wordt een parkeeroplossing gegeven. Er wordt altijd gestreefd naar een gebouwde parkeervoorziening.



### 6 Openbare ruimte wordt groen ingericht

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt gebruik gemaakt van verschillende soorten groen en water die ook aansluit bij de natuurinclusieve bouw/gevels of tuinen.



### 7 De vijfde gevel (dak) optimaal benutten.

Het dak wordt zo optimaal mogelijk ingericht voor energievoorzieningen, groen, waterbuffering en openbare en /of collectieve ruimte. Het dak heeft een goede toegang vanuit de openbare ruimte.



### 8 Klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair bouwen.

Klimaatadaptatie en circulair bouwen wordt zo veel mogelijk geïntegreerd in ontwikkelingen, energietransitie (op gebouwniveau) wordt bevorderd en gefaciliteerd.



## Deel 2 Input en achtergronden



**HTM** 

**Halte Stadhuis**

**Tram 3**  
richting Zoetermeer  
**Centrum West**

**Tram 4**  
richting Zoetermeer  
**Lansingerland**

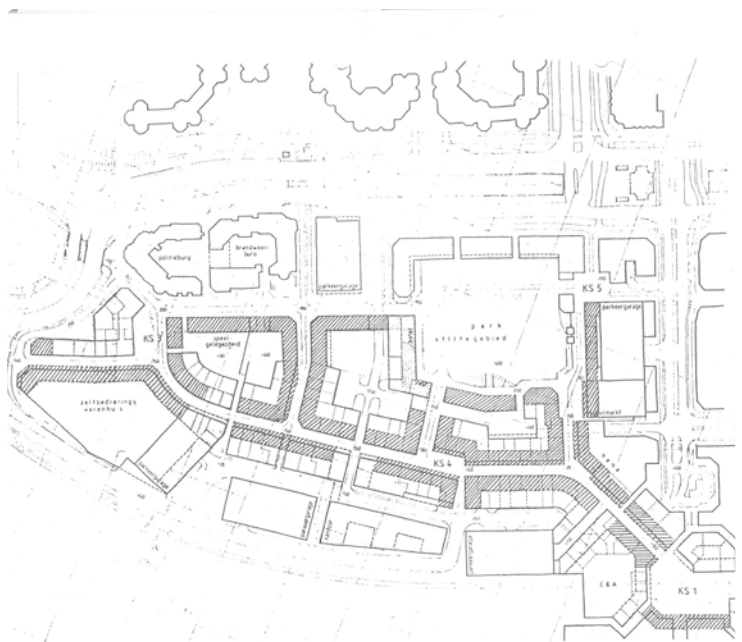




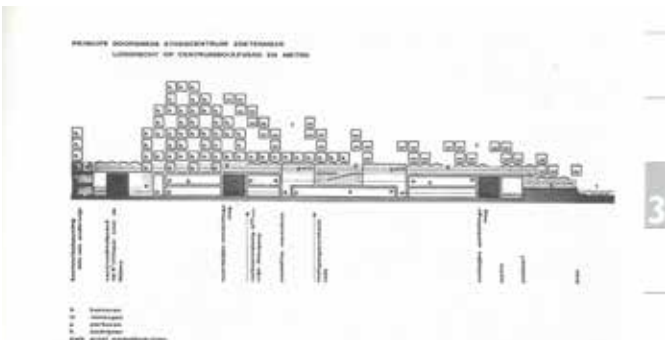




Toekomstperspectief van het stadscentrum, 1972, Rudolf en Robbert Das.



70 Schets layout.





# 2.1 Historie en cultuurhistorie

De oorsprong van de Dorpsstraat gaat terug tot de dertiende eeuw. Het was eeuwenlang het centrum van twee dorpen: het tweelingdorp Zoetermeer en Zegwaard. De scheiding werd gevormd door de Delftse- en Leidsewallen-wetering: Zoetermeer lag daar ten westen van en Zegwaard ten oosten. De dorpen werden met elkaar verbonden door een stenen brug over de wetering. De Wallenwetering maakte deel uit van een doorgaande vaarroute tussen Leiden en Delft. De beide Dobbesspeelden tot honderd jaar geleden een belangrijke rol in het dorpsleven. Zoetermeer en Zegwaard hadden ieder hun eigen dobbe die beide nog intact zijn.

Het historische gebied van de Dorpsstraat is duidelijk begrensd. Het niveauverschil van de bebouwing op het oude veenpakket is duidelijk herkenbaar aan de glooiende groene zones aan de buitenkant van de Buurvaart en aan de toegangswegen die iets omhooglopen. Dit geeft de Dorpsstraat het karakter van een terp. Aan de zuidzijde is in de groene zone het Wilhelminapark in 1950-1951 aangelegd als herdenkingspark naar ontwerp van landschapsarchitect J.T.P. Bijhouwer. Het is het oudste park van Zoetermeer.

De Dorpsstraat heeft zich moeten handhaven in Zoetermeer toen het dorp na de aanwijzing tot groeikern in 1962 uitgroeide tot een stad. Van 1962 tot de jaren 80 fungeerde de Dorpsstraat als hoofdwinkelcentrum voor deze groeiende stad. In deze periode hebben een aantal ingrepen plaatsgevonden die tot schaalvergroting en structuurverstoring hebben geleid. Er vonden toen flinke winkeluitbreidingen plaats om aan de groeiende vraag te kunnen voldoen. In het Struktuurplan van 1968 was het plan de Dorpsstraat in zijn geheel te slopen. Hier is in 1972 na protest van de bevolking van afgestapt. Vanaf 1970 is gestart met een structuurplan voor het stadscentrum. Als basis werd besloten de oude structuren Voorweg en Leidsewallen-wetering te handhaven, het openbaar vervoersysteem als een omgeklapte lus op maaiveld door het hart van het centrum te voeren en het centrum direct vanaf de 'centrumboulevard' Europaweg te ontsluiten. Om afstand te scheppen tussen de oude dorpskern en het nieuwe stadscentrum is besloten de (grote) Dobbe te vergroten. Deze elementen zijn nog steeds goedikbaar. Volgens de toen geldende ontwerpfilosofie is in de late jaren 60 eerst een modernistisch ontwerp gemaakt. Het stadscentrum wordt benaderd

vanuit een rationele en technische opgave waar alles moet kunnen draaien en functioneren. In de afbeelding is goed te zien aan de doorsnede wat het originele idee was van scheiding en verbindingen tussen de verkeerssoorten en functies.

Al tijdens de totstandkoming van het ontwerp kwam geheel in de tijdgeest steeds meer kritiek op de rationele en technocratische ontwerpbenadering. Daardoor ontstond zowel op maatschappelijk, bestuurlijk en ambtelijk niveau een impasse. Vanaf 1973 is besloten alleen een technisch programma van eisen op te nemen. Dit heeft geleid tot een zeer globaal bestemmingsplan met drie soorten "centraliteitszones".

In 1977 had Zoetermeer 50.000 inwoners. Men wilde voorkomen dat de Dorpsstraat zich nog verder zou moeten uitbreiden met als gevolg een verdere aantasting van de historische kwaliteit. Daarom is besloten een tijdelijk "noodwinkelcentrum" "Soeterweijde" aan de zuidkant van de Voorweg aan de J.L. van Rijweg te bouwen. Het werd in 1977 geopend.

Uiteindelijk is in 1978 begonnen met de bouw van het nieuwe stadcentrum door de realisatie van het bureau voor de politie en brandweer. Het gerealiseerde ontwerp is een combinatie geworden van de rationele ideeën van de jaren 60 en de kleinschaligheid en herbergzaamheid van de jaren 70. De eerste ontwerpen met het verhoogde maaiveld van circa 5 meter met daaronder ruimte voor laden, lossen en parkeren zijn (gedeeltelijk) gerealiseerd. Deze vele overdekte parkeervoorzieningen met overdekte bedieningswegen vormen de "donkere onderwereld" van het Stadshart. Daarnaast is de stedenbouwkundige structuur gebaseerd op de ideeën uit de jaren 70. Dat is goed te zien aan de promenade die met 45 graden knikt en aanliggende arcades.

Wat ook opvalt is de invloed van de crisis in de jaren 80. Daardoor werd de investeringsdruk vanuit de markt laag. Dit is goed zichtbaar aan de zuid- en ooststrand van het Stadshart. Hier is een onaffe situatie ontstaan.

Het Woonhart is een retail ontwikkeling van eind jaren negentig gericht op wonen en ligt gescheiden van het Stadshart door de tussenliggende Europaweg.

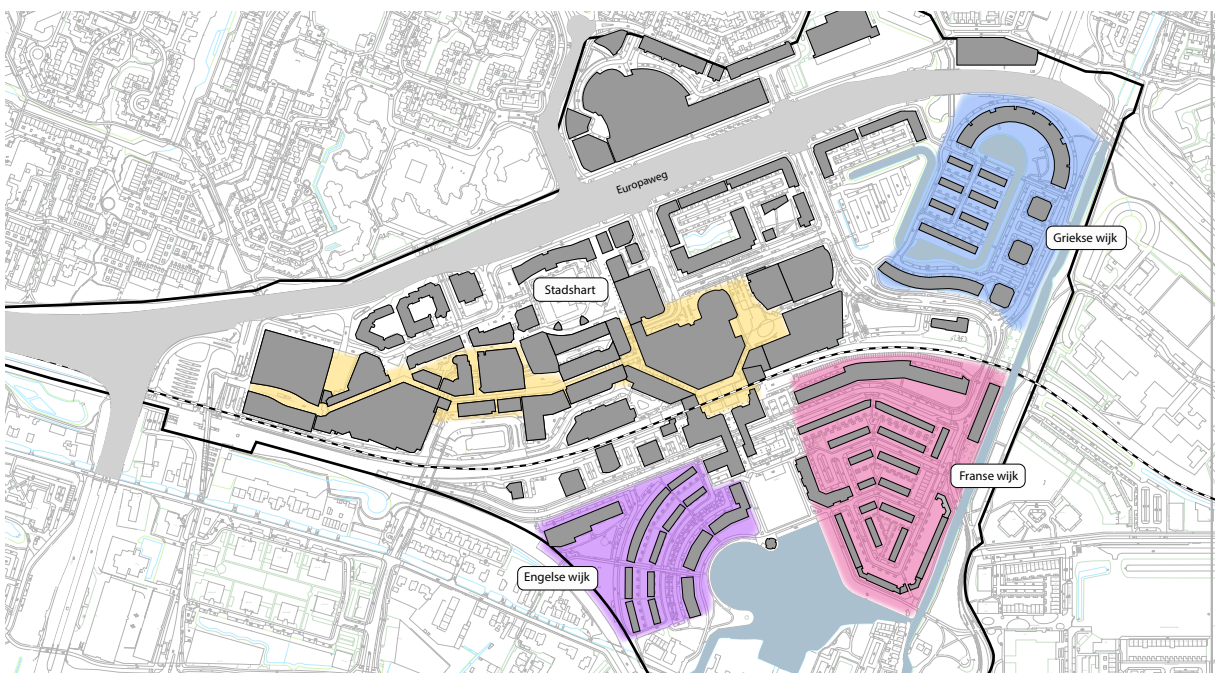




## 2.2 Analyse en diagnose

### Monofunctionele gebieden

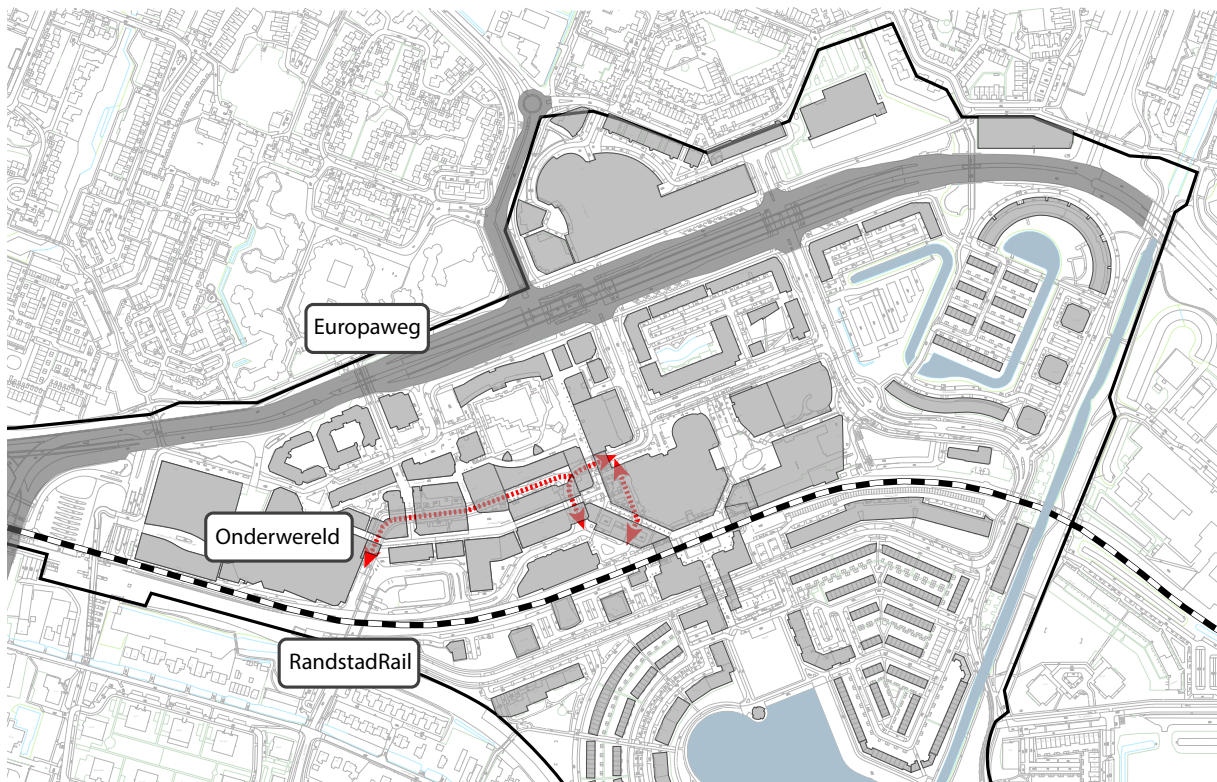
De monofunctionele opbouw van het Stadshart is het gevolg van de planmatige naoorlogse opzet en realisatie in een relatief korte tijd. Dat heeft als gevolg dat er drie monofunctionele suburbane woonwijken zijn en een sterke ruggengraat gevuld met retail. Deze laatste ligt als een "Mall" in het Stadshart. De gebieden er tussen zijn minder uitgesproken en niet sterk genoeg om goede overgangsgebieden te zijn. Het levert een Stadshart op waar het na sluitingstijd leeg en uitgestorven is.





## Barrières in het Stadhart

Het Stadshart is later gebouwd dan de omliggende wijken en is daardoor niet een natuurlijk of historisch gegroeid middelpunt of kruispunt in de stad. Veel routes en infrastructuur gaan juist “om” de binnenstad heen of knippen het op. Er zijn daardoor geen logische en veelgebruikte (fiets)routes door de binnenstad als onderdeel van een langere route/structuur. Binnen de binnenstad zorgen een aantal oost-west barrières ervoor dat het netwerk van langzaam verkeer te grof is waardoor er veel omrijbewegingen nodig zijn om bijvoorbeeld van noord naar zuid te gaan. Er zijn drie belangrijke barrières in de binnenstad die de gewenste fijnmazige structuur en doorbloeding in de weg staan: Europaweg, het spoor van de RandstadRail en de Onderwereld.





### Achterkanten of binnen en buitenkanten

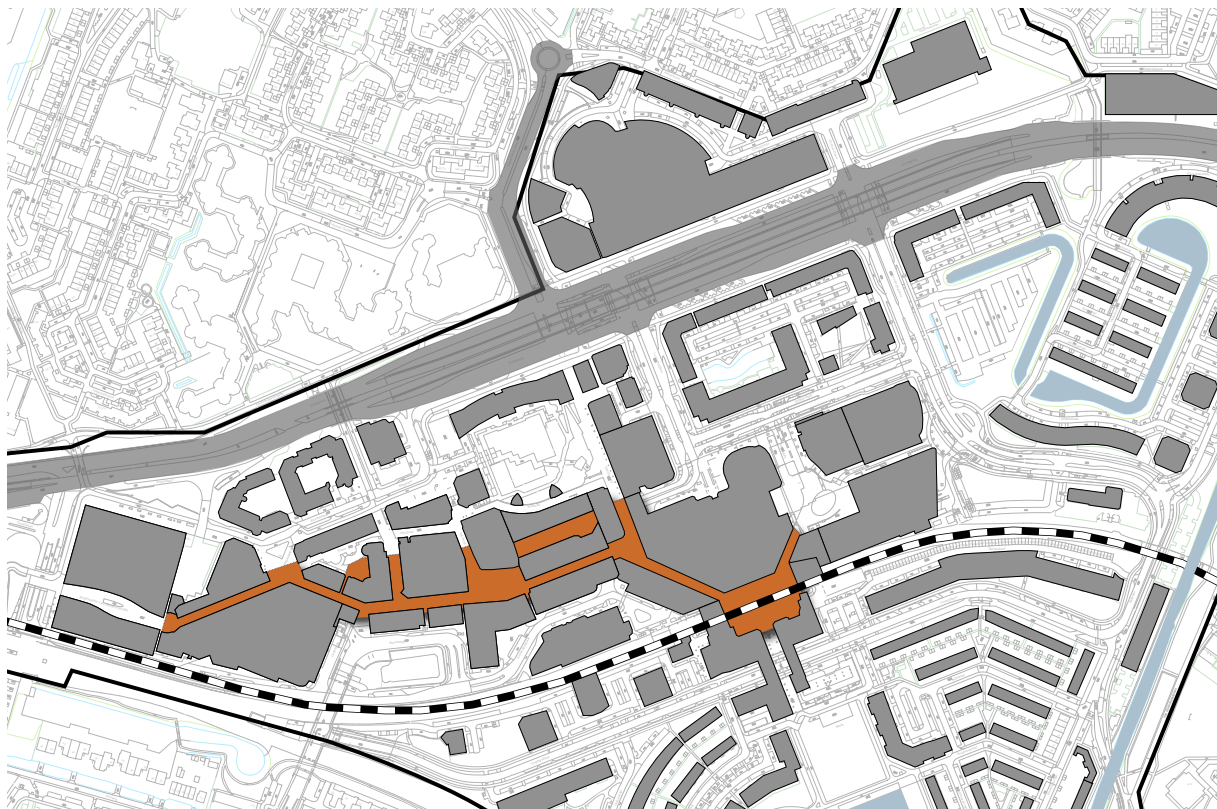
Bij de bouw van het Stadshart in de jaren 80 was de focus gericht op de bouw en beleving van de winkelzijde aan de promenade op het verhoogde maaiveld. De achterzijde kreeg daardoor nauwelijks aandacht als ruimtelijke ontwerpogave. Het resultaat hiervan is dat op een aantal plekken in het Stadshart onaantrekkelijke en onbehagelijke gebieden zijn ontstaan waar het aanvoelt alsof de stad niet "af" is. De voorkant of buitenkant is wel ontworpen en gemaakt maar de daarbij behorende achterkant of binnenkant is niet ontworpen.



### Gebrek aan groen en water

Een deel van het autovrije Stadshart is ontworpen met een tweede maaiveld. Daardoor is er geen volle grond, dus is het plaatsen van bomen moeilijk.

Daarnaast is in het Stadshart gekozen voor het technisch “onzichtbaar” oplossen van de wateropgave door lange duikers onder het Stadshart te leggen.





### Auto dominant

Het Stadshart is dusdanig ontworpen dat de verschillende verkeerssoorten zo veel mogelijk gescheiden worden zodat een maximale bereikbaarheid, doorstroom en comfort voor de auto wordt bereikt. De ruimte op het maaiveld wordt daardoor gedomineerd door de stilstaande en rijdende auto. De lopende en fietsende bezoeker en inwoner kan zich daardoor minder efficiënt bewegen. Daardoor ontstaan veel omrijdbewegingen en plekken zonder identiteit.





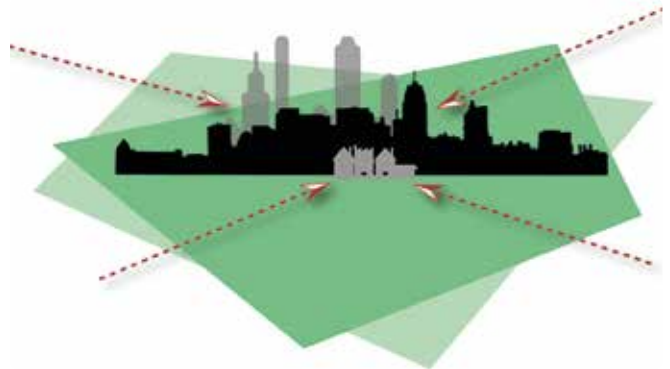




## 2.3 Ontwikkelingen en trends

### Woningbouwopgave en trek naar de steden

De woningnood waar we momenteel in Nederland mee te kampen hebben blijft nog zeker tien jaar duren. In 2030 zijn er nog steeds 200.000 woningen te weinig. Met name in de Randstad is de situatie nijpend. De opgave is gebruik maken van de huidige trend en groei te faciliteren.



### Noodzaak klimaatadaptatie en energietransitie

In de klimaatstresstest (DHV 2018) wordt geconcludeerd dat Zoetermeer gevoelig is voor overstromingen, wateroverlast en hitte. De opgave is het integreren van klimaatadaptatieve oplossingen, energietransitie bevorderen en faciliteren en het toepassen van BENG + normen. Dat betekent op langere termijn de bestaande bouw verduurzamen en alternatieven ontwikkelen voor het gebruik van aardgas. En op kortere termijn de voorgenomen nieuwbouw duurzaam te realiseren en aan te sluiten op alternatieve energiebronnen zoals (bestaande) WKO- installaties.



### Mobiliteitstransitie

Er is sprake van een mobiliteitstransitie. Dat vindt plaats op verschillende fronten met verrassende uitkomsten. Bijvoorbeeld door de digitale mogelijkheden ontstaan er nieuwe en aantrekkelijke mogelijkheden voor gedeeld autobezit. Daarnaast komen er andere mogelijkheden voor middellange afstanden door de E-bike. Dat heeft weer gevolgen voor het gebruik van de openbare (verkeers) ruimte.

De opgave is het faciliteren van de nieuwe mogelijkheden van mobiliteit.



### Sociaaleconomische positie

Uit recent onderzoek dat in het kader van de omgevingsvisie: Zoetermeer 2040 is uitgevoerd, is gebleken dat de sociaaleconomische positie van Zoetermeer is gedaald en de woonaantrekkelijkheid achterblijft.

De opgave is:

- Concurrerende woonaantrekkelijkheid van de stad vergroten.
- Nieuwe doelgroepen aantrekken en doelgroepen vast te houden die nu de stad verlaten.

En dus:

- Hoogkwalitatieve woonmilieus bouwen, in hoger segment
- Investeren in openbare ruimte en groen
- In stand houden/ verhogen voorzieningenniveau
- Groei werkgelegenheid faciliteren.





### Concurrentie met e-commerce

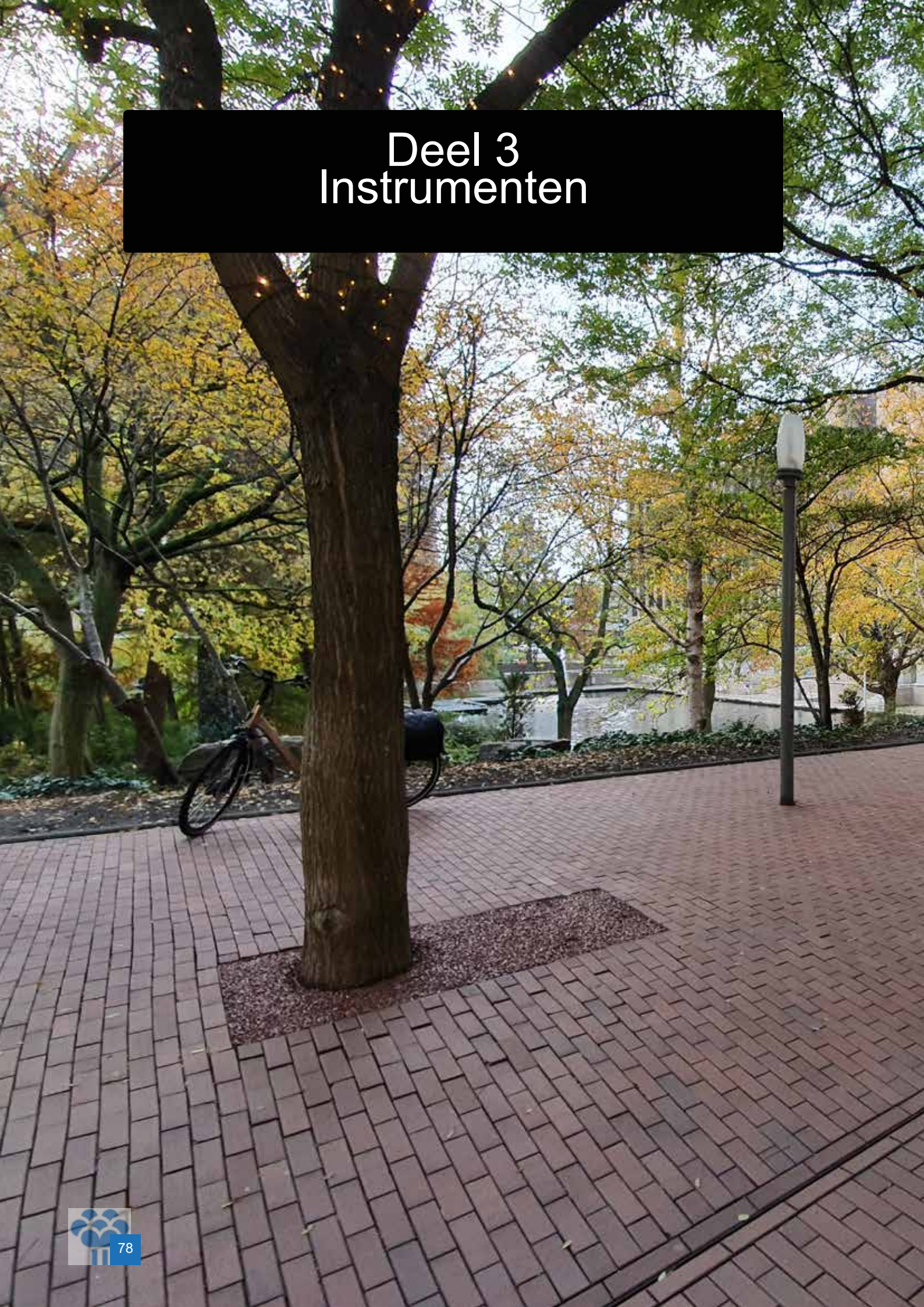
De doorgaande groei van de e-commerce zorgt voor een omzetverlaging van “fysieke” winkels. Daardoor zijn minder retail m2 nodig. Daarnaast zijn er ook juist kansen door middel van digitalisering, de wens om te ontmoeten en werkplekken als third-place.

De opgave is het ontwikkelen van een levendige binnenstad met minder retail m2 en ruimte voor kleinschaligere winkels en ongedefinieerde ruimten voor ontmoeting. Met name de Dorpsstraat en de stedelijke plinten in de aanloopstraten zijn hier geschikt voor.

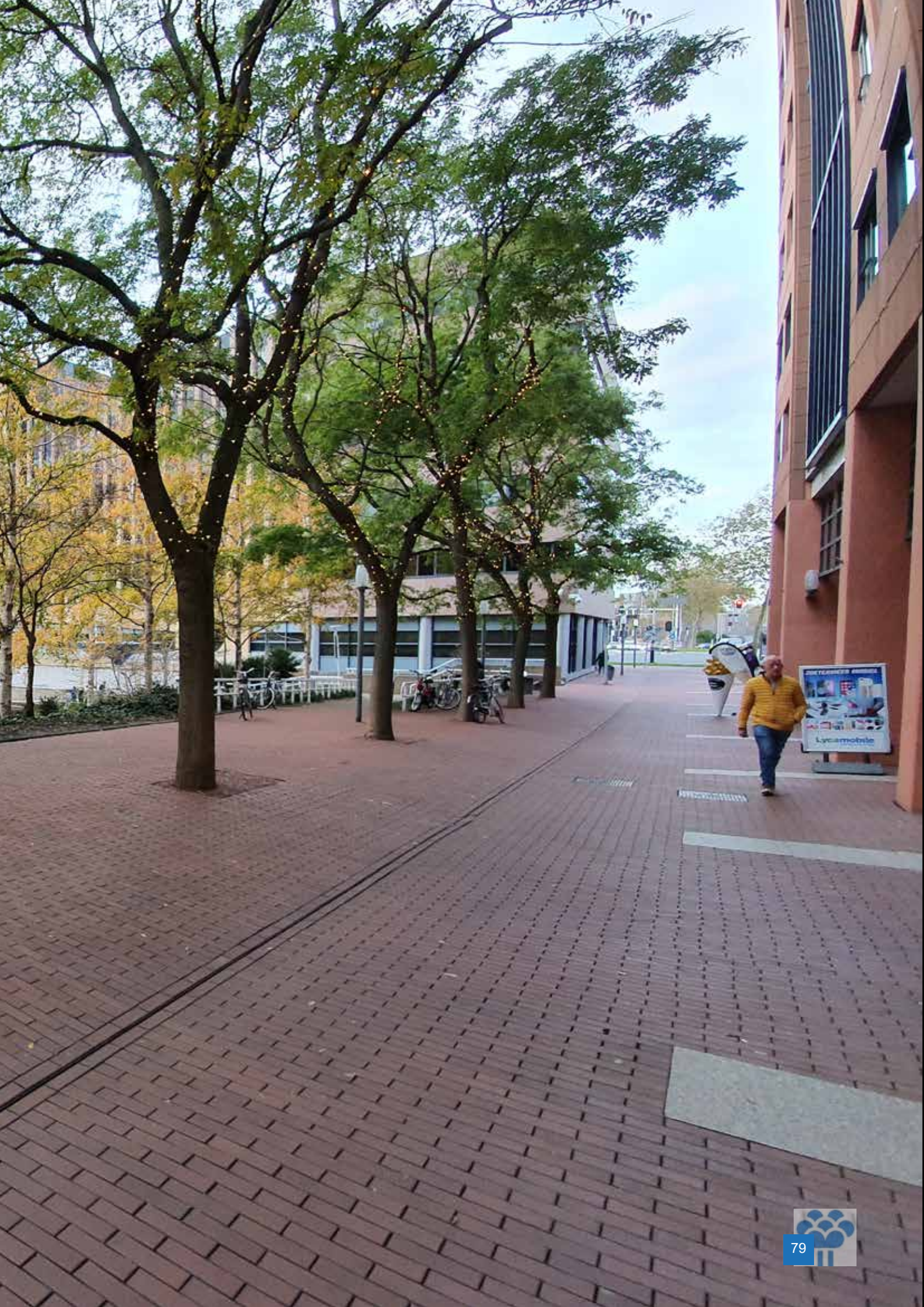




# Deel 3 Instrumenten













## 3.1 De Hoogbouw Effect Rapportage

Met de formulering van de HER of Hoogbouwtoets voor de binnenstad worden twee zaken duidelijk: de normering die de gemeente hanteert en de aard en de kwaliteit van de gegevens en onderzoeken die moeten worden aangeleverd door de initiatiefnemer van hoogbouw bij aanvraag omgevingsvergunning. In bijlage 1 is de volledige tekst te vinden.

## 3.2 Supervisie

Zoals al eerder is aangegeven worden de ambitie en de acht bouwstenen het samenhangende toetsingskader. Op basis daarvan worden concrete initiatieven uitgewerkt in plannen en projecten. De referentiebeelden en voorbeelden bieden hierbij ondersteuning en sturing. Zodra er concrete plannen en schetsen komen is het essentieel dat de beoogde kwaliteit en samenhang in stedenbouw, Landschapsarchitectuur en Architectuur wordt geanalyseerd, beoordeeld en bijgestuurd in een supervisieteam met specialisten. Concreet betekent dat de volgende actiepunten als uitvoering van deze supervisie:

- Instellen van een Q-team met als disciplines: architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur.
- Uitwerking van taken en verantwoordelijkheden.
- Relatie met Stadsbouwmeester/ Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) verder vormgeven en formaliseren.
- Relatie met afdeling Stedelijke Ontwikkeling verder vormgeven en formaliseren.

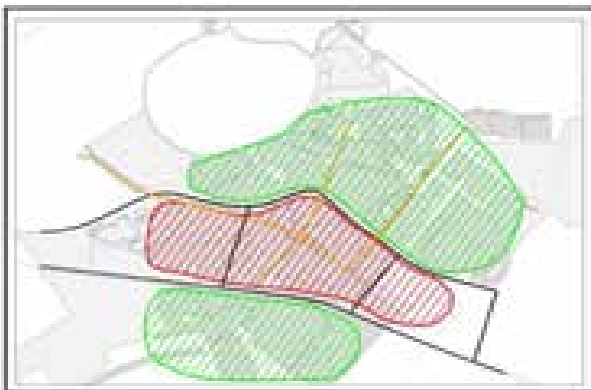
## 3.3 Binnenstadsmanagement

Ontwikkelingen in binnensteden noodzaken tot een strategie en aanpak van de toekomstige opgaven. Betrokken ondernemers, eigenaren, culturele instellingen en de gemeente willen de samenwerking in de Zoetermeerse binnenstad structureel vormgeven door middel van een platform binnenstadsmanagement. Doel van de samenwerking is om samen de lokale binding, regionale trekkracht en de positie van Zoetermeer ten opzichte van andere (winkel)bestemmingen te versterken.




In het platform nemen deel de gemeente, het Stadshart (vastgoedeigenaren en ondernemersvereniging), de Dorpsstraat (Vastgoed-BIZ en ondernemersvereniging), het Woonhart (vastgoedeigenaren en ondernemers) en de culturele instellingen. Door ontwikkelingen en initiatieven af te stemmen wordt een meerwaarde gecreëerd in de aantrekkingskracht van Zoetermeer.

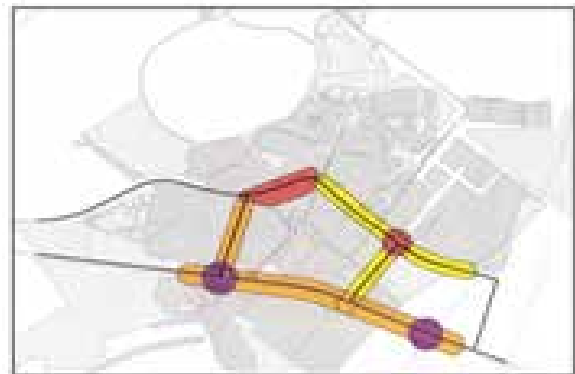
# Bijlage 1

## Stedelijke zoneringskaart (uit hoogbouwvisie)



XV. principe zoning

-  stedelijke kernzone: hoogbouw mogelijk
-  suburbane zone: accent op laagbouw
-  oude linestructuren: hoogbouw niet wenselijk






XVI. indicatie maximale bouwhoogte in knooppunten en assen

-  primaire knooppunten: max. bouwhoogte 120m.
-  secundaire knooppunten: max. bouwhoogte 90m.
-  primaire assen: max. bouwhoogte 90m.
-  secundaire assen: max. bouwhoogte 60m.



XVII. indicatie maximale bouwhoogte bij stations  
Zwecksmoerlijn, wijkwinkelpunten en stadshoofden

-  maximum bouwhoogte 120m
  - primaire stadshoofden
  - primaire stationslocaties
-  maximum hoogtebeperking 90m
  - secundaire stadshoofden / langs de HSL
  - stationslocaties in stadscentrum
-  maximum bouwhoogte 60m
  - overige stadshoofden, stationslocaties en wijkwinkelpunten



# Hoogbouw Effect Rapportage of Hoogbouwtoets binnenstad

## 1 Waarom doen we dit?

Er zijn verschillen tussen gemeenten als het gaat om gegevens die gevraagd worden en normen die gehanteerd worden bij de bouwaanvraag van een hoogbouwinitiatief. De gemeente Zoetermeer wil met de formulering van deze Hoogbouwtoets voor de binnenstad twee zaken duidelijk maken: de normering die de gemeente hanteert en de aard en de kwaliteit van de gegevens en onderzoeken die moeten worden aangeleverd door de initiatiefnemer bij aanvraag omgevingsvergunning.

De consequenties van hoogbouw voor de omgeving komen aan de orde. Denk aan windhinder, bezonning, uitzicht, privacy, zichtlijnen, enzovoort. Hiervoor worden in deze Hoogbouwtoets de normen geformuleerd en gedefinieerd.

## 2 Huidig beleidskader & Visie binnenstad (2020)

In 2004 heeft de gemeenteraad van Zoetermeer de “Hoogbouwvisie” vastgesteld. Deze is onverkort van kracht voor de hele gemeente en dus ook voor de binnenstad. De hoogbouwvisie geeft antwoord op de vragen waar in de stad hoogbouw mogelijk, gewenst of ongewenst is. Het is echter geen locatieonderzoek maar een zoneringsplan. Dit betekent dat initiatieven voor hoogbouw -ook al is deze gesitueerd in de aangegeven zones en ook al wordt voldaan aan de opgegeven indicatieve maximale hoogten – altijd moeten passen in een voor die locatie op te stellen stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan.

De hoogbouwtoets kan worden gebruikt als een checklist voor de initiatiefnemer en de gemeente met als doel dat alle effecten die een hoogbouwinitiatief met zich mee brengt worden beschreven. Het is een bundeling van het bestaande beleid zoals beschreven in deel 2 met uitzondering van het nieuwe beleid beschreven in deel 3. Het zal onderdeel zijn van het proces van de omgevingsvergunning.

Deze checklist bestaat uit 13 vragen. In het vervolg van dit document worden de vragen verder toegelicht. In deel 4 staan de vragen nog eens samengevat.

## Vraag 1 Is er sprake van hoogbouw?

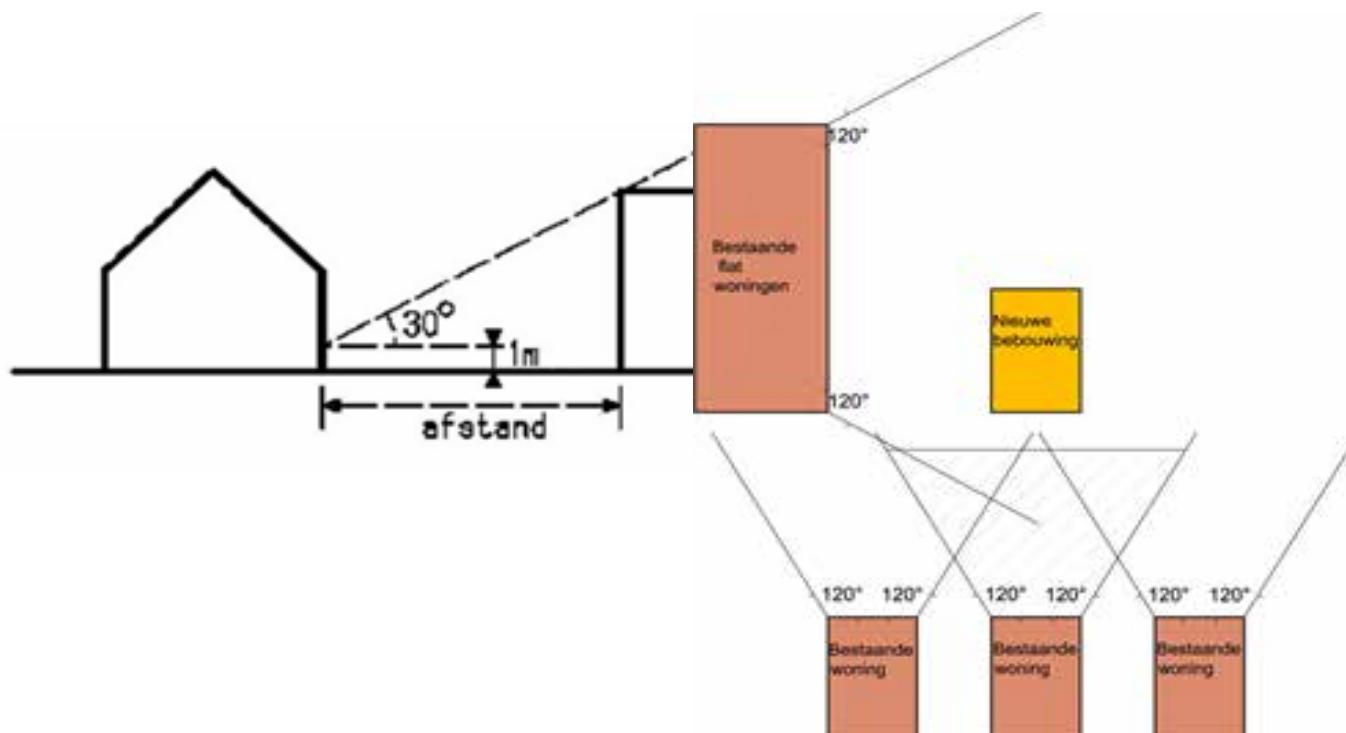
In de hoogbouwvisie wordt hoogbouw gedefinieerd als bebouwing van **30 meter of hoger**.

Toepassing van hoogbouw in de stad is een middel om locaties stedenbouwkundig te accentueren en om de plek in de stad te markeren. Zo wordt het Stadshart op het schaalniveau van Zoetermeer ervaren als een veld met een concentratie van hogere gebouwen en is daardoor herkenbaar als de binnenstad. De mogelijkheden voor hoogbouw van het Stadhart en rondom de Europaweg zijn volgens de hoogbouwvisie tot 90 meter. Daarnaast is rondom de RandstadRail haltes “Stadhuis” en “Centrum-West” ook een hoogte tot 90 meter toegestaan.

## Vraag 2 Past het binnen de hoogbouwvisie?

Pas de zoneringskaarten toe uit de hoogbouwvisie en leg uit dat het voldoet.

## Standpunten voor onderzoek silhouet binnenstad





## **Visie Binnenstad (2020)**

De zoneringkaart in de hoogbouwvisie is gemaakt op de schaal van heel Zoetermeer. Voor de binnenstad is dit verder uitgewerkt in een themakaart waar de stedenbouwkundige voorwaarden zoals maat, schaal, rooilijn en doorkruisbaarheid in onderlinge samenhang is vastgelegd. Maat en schaal zijn voor de gehele binnenstad ingedeeld in vier categorieën met bijbehorende kleur. Categorie 1: hoogte tot 12 meter, Categorie 2: 12-18 meter, Categorie 3: 18-40 meter, Categorie 4: 40-90 meter.

## **Silhouet Binnenstad**

Met behulp van digitaal materiaal wordt onderzocht wat de invloed van hoogbouw is op het silhouet van de binnenstad. De centrale vraagstelling hierbij is: Wat verandert er in de skyline van de binnenstad van Zoetermeer t.o.v. de huidige situatie.

## **30 graden regel**

In Zoetermeer wordt bij nieuwbouw de Zoetermeerse 30 gradenregel en in de binnenstad de 45 graden regel toegepast als vuistregel bij bestaande grondgebonden woningen.

De 30/45 gradenregeling zorgt voor een beperking van de maximumhoogte van een gebouw (deel) gerelateerd aan de afstand van een tegenoverliggende gebouw. Doel van deze regeling is het bieden van bescherming van de woonkwaliteit van bestaande grondgebonden woningen.

Het gaat hierbij om aspecten als bezonning, belichting en uitzicht op en vanuit de voor- en achtergevel van de bestaande woning. Zijgevels genieten deze bescherming niet. Deze bescherming geldt alleen voor bestaande grondgebonden woningen. Dit doen we zodat de gebruiker van een nieuwe woning op het moment van het in gebruik nemen van de woning op de hoogte is/kan zijn van de bouw-mogelijkheden in de omgeving van zijn huis.

De regel is gebaseerd op een maximale verticale belemmeringshoek van nieuwe bebouwing ten opzichte van bestaande bebouwing. In de woonwijken is de maximale verticale belemmeringshoek 30 graden, gerekend vanaf 1m. boven maaiveld. In centrumgebieden geldt een belemmeringshoek van 45 graden. De verticale belemmeringshoek geldt loodrecht op de voorgevel, en in het horizontale vlak 30 graden aan weerszijden.

***Vraag 3 Benoem de maat/schaal categorie van het project/gebied, hoe verhoudt het initiatief zich hiertoe?***

***Vraag 4 Hoe voegt of contrasteert het gebouw zich in de stedenbouwkundige structuur?***

***Vraag 5 Hoe verhoudt het gebouw zich met reeds bestaande hogere accenten in de binnenstad?***

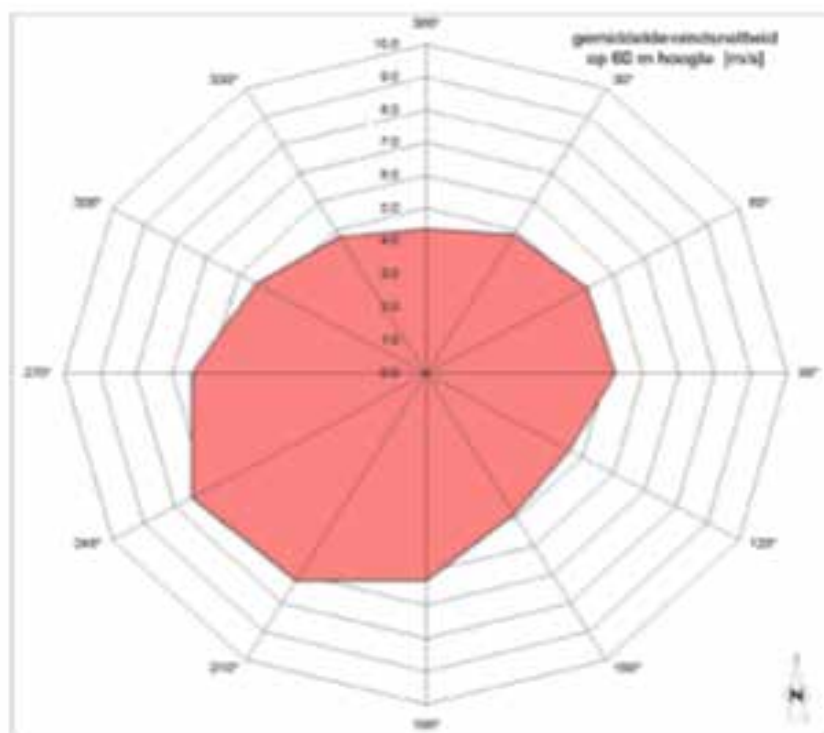
***Vraag 6 Staat het gebouw in een zichtlijn, wat is daarvan het effect?***

***Vraag 7 Vormt het gebouw een waardevolle markering of oriëntatiepunt in het gebied?***

***Vraag 8 Heeft de vorm van het gebouw een symbolische betekenis?***

***Vraag 9 Geef aan welke bewoners/ eigenaren te maken krijgen met uitzichtverlies en/ of uitzicht verbetering en in welke mate (bijvoorbeeld met impressies).***

***Vraag 10 Geef aan welke bewoners last kunnen hebben van inkijk en welke maatregelen daartegen worden genomen.***



NPI 6097  
 Positie X063877 Y445880 Jaar 1963-2002  
 Gemiddelde windsnelheid 5.9 m/s



## Wind

Artikel 20 Algemene bouwregel: 20.1  
Voorwaardelijke verplichting windhinder  
Bouwen met een bouwhoogte van 30 meter of meer is alleen toegestaan, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning een onderzoek naar windhinder en windgevaar overlegt. Dit onderzoek moet naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate inzicht bieden in de mogelijke gevolgen voor het lokale windklimaat in de gebouwde omgeving, en de eventueel daaruit voortvloeiende te treffen maatregelen en voorzieningen.

## Windonderzoek

In Nederland wordt voor de beoordeling van het windklimaat bij bouwplannen uitgegaan van de norm NEN 8100. Bij windhinder wordt in de NEN 8100 onderscheid gemaakt in windcomfort en windgevaar. Harde wind kan onaangenaam zijn, maar windgevaar is voor de gebruikers van de openbare ruimte onaanvaardbaar. Windgevaar ontstaat als er bepaalde hoge windsnelheden (pieken) voorkomen. Bij windcomfort gaat het meer om hoe vaak het hard waait, waardoor het minder aangenaam zal zijn ergens te lopen of te verblijven.

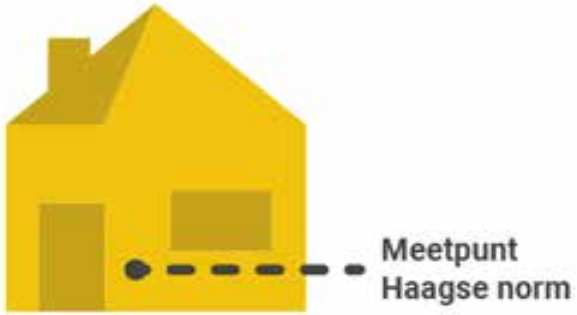
Bij het aspect windgevaar wordt onderscheid gemaakt tussen beperkt risico en gevaar. Overschrijding van de gevaarkans dient te allen tijde te worden vermeden.

Bij de beoordeling van het windcomfort is een driedeling gemaakt in een goed, matig en een slecht windklimaat. Er zijn aparte beoordelingscriteria voor loopgebied, slentergebied en verblijfsgebied. De eisen die je aan het windklimaat stelt worden voor de bovengenoemde gebiedsfuncties steeds hoger. Voor lopen is meer wind aanvaardbaar dan voor verblijven. Het verschil tussen een matig en slecht windklimaat is in het gebied merkbaar. Een slecht windklimaat op basis van de normen met betrekking tot windcomfort moet dus zo veel mogelijk te worden voorkomen, dit is vooral relevant bij routes voor ouderen en kinderen.

## ***Vraag 11 Maak een beoordeling van het windcomfort rondom het hoogbouwinitiatief. Er zijn aparte beoordelingscriteria voor loopgebied, slentergebied en verblijfsgebied.***

De NEN 8100 is een norm voor de beoordeling van het windklimaat. De norm werkt met uurgemiddelde windsnelheden (m/s) gerelateerd aan de overschrijdingskans in percentage van uren per jaar. In een tabel is voor verschillende situaties en activiteiten (doorlopen, slenteren, langdurig zitten) aangegeven of het windklimaat slecht, matig of goed is.

Windonderzoek kan bestaan uit een computeranimatie of een windtunnelonderzoek. Dit geeft inzicht of bij een bepaald stedenbouwkundig ontwerp windhinder of windgevaar zal optreden. Ook geeft een windonderzoek aan welke maatregelen mogelijk zijn om windhinder te voorkomen of te beperken. Een windhinderonderzoek is bij hoogbouw vereist. Dit omdat windhinder sterk afhangt van de plaats van het hoogteaccent en de openingen in of tussen gebouwen. Om windhinder te voorkomen kan bijvoorbeeld de openbare ruimte tussen hoge gebouwen worden overkapt. Ook het overdekken van winkelcentra onder hoogbouw is een goede oplossing.





### 3 Aanvullende beleidsregels zon en schaduw

Er zijn geen landelijke normen en eisen voor de bezonning van gebouwen, er zijn alleen eisen voor daglichttoetreding in de bouwregelgeving.

TNO kent een “lichte” en een “strengere” norm. De ‘lichte’ TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden ) in het midden van de vensterbank, binnenkant raam. De ‘strengere’ TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in het midden van de vensterbank, binnenkant raam. Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht.

Gekoppeld daaraan heeft een aantal gemeenten een eigen norm geformuleerd. Den Haag werkt met een aangepaste “lichte” TNO norm. Het voorstel is voor Zoetermeer de Haagse TNO norm te gebruiken met enkele aanpassingen.

Dat houdt in:

- Toetsingsdatum 19 februari en 21 oktober.
- Minimale zonshoogte 10°.
- Minimale potentiële bezonningsduur van 2 uur per dag.
- Geen verdere verslechtering in situaties met minder dan 2 mogelijke zonuren.
- Meetpunt op 1 meter hoogte in het midden van de gevel van de onderste woonlaag, in geval van woning op verdieping 0,75m boven vloerpeil.
- Maximale afname bezonningsduur als gevolg van nieuwbouw is 50%.
- Bezonningsduur ter plaatse van voor- en achtergevel mogen bij elkaar worden opgeteld.
- Bij dakopbouw: maximale afname bezonningsduur 50%
- Voorts is de norm van toepassing op openbare en semi-openbare ruimten met een recreatieve functie en op buitenruimten bij scholen en kindercentra. Er is hier in de berekening van de bezonningsduur sprake van voldoende bezonning als meer dan 50% van de oppervlakte in de zon ligt.

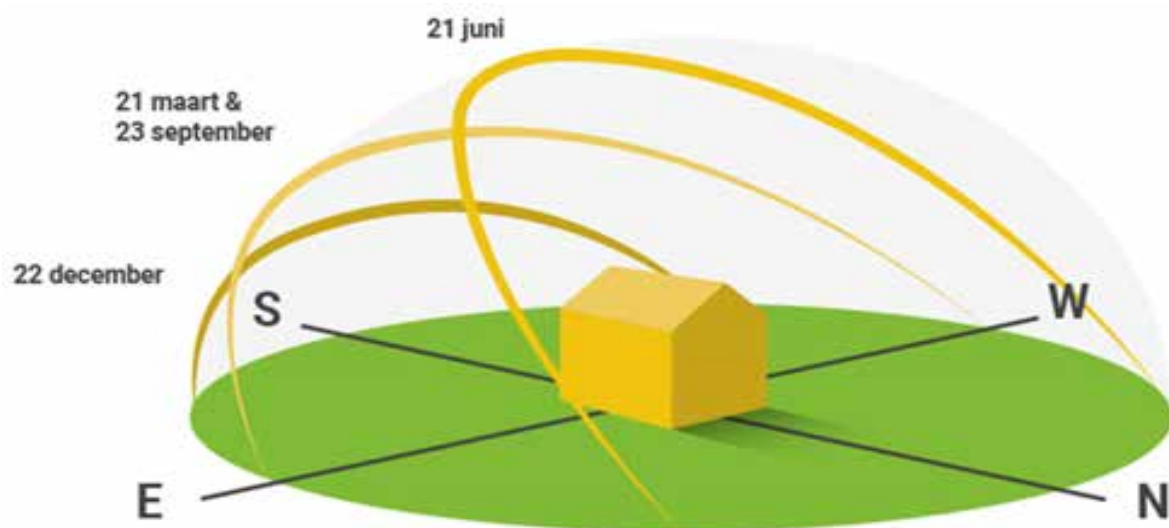
### Vraag 12 Voldoet het hoogbouwinitiatief aan de Zoetermeerse norm voor bezonning?

N.B. In de minimale eisen van het convenant klimaatadaptatie wordt minimaal 50% schaduw voor openbare gebieden geëist!

Regels voor bezonning niet opnemen in bestemmingsplannen, wel de regels vaststellen als gemeentelijk beleid bij nieuwbouwplannen in de binnenstad.

Afwijkingen van de norm worden slechts toegestaan indien het stedelijk belang hierbij voldoende kan worden aangetoond.

Bij voorkeur een technisch overleg met de raad waarin we e.e.a. met Sketchup inzichtelijk kunnen maken.





### Onderzoek bezonning

De invloed van het geplande hoogbouwinitiatief op de bezonning van de omgeving wordt onderzocht in een 3d model. Daarbij wordt een vergelijking gemaakt tussen de bestaande situatie en de nieuwe situatie. De bezonning wordt op enkele maatgevende dagen in het jaar in beeld gebracht. Het betreft 21 maart (vergelijkbaar 21 september) alsmede op 21 juni de langste dag met de hoogste zonnestand. Op deze dagen wordt van zonsopgang tot zonondergang per uur de situatie in beeld gebracht. Op deze dagen wordt van zonsopgang tot zonondergang per uur de situatie in beeld gebracht.

**Vraag 13 Maak inzichtelijk wat de bezonningssituatie is op 21 maart en 21 juni.**

### 4 Hoogbouwtoets

Deze hoogbouwtoets kan worden gebruikt als een checklist met als doel dat alle effecten die een hoogbouwinitiatief met zich mee brengt worden beschreven.

Deze checklist bestaat uit 13 vragen:

#### Toetsvragen

- 1** *Is er sprake van hoogbouw binnen het initiatief?*
- 2** *Past het binnen de hoogbouwvisie?*
- 3** *Benoem de maat/schaal categorie van het project/gebied, hoe verhoudt het initiatief zich hiertoe?*
- 4** *Hoe voegt of contrasteert het gebouw zich in de stedenbouwkundige structuur.*
- 5** *Hoe verhoudt het gebouw zich met reeds bestaande hogere accenten in de binnenstad?*
- 6** *Staat het gebouw in een zichtlijn, wat is daarvan het effect?*
- 7** *Vormt het gebouw een waardevolle markering of oriëntatiepunt in het gebied?*
- 8** *Heeft de vorm van het gebouw een symbolische betekenis?*
- 9** *Geef aan welke bewoners/ eigenaren te maken krijgen met uitzichtverlies en/of uitzichtverbetering en in welke mate.*
- 10** *Geef aan welke bewoners last kunnen hebben van inkijk en welke maatregelen daartegen worden genomen.*
- 11** *Maak een beoordeling van het windcomfort rondom het hoogbouwinitiatief.*
- 12** *Voldoet het hoogbouwinitiatief aan de Zoetermeerse norm voor bezonning?*
- 13** *Maak inzichtelijk wat de bezonningssituatie is op 21 maart en 21 juni.*





Colofon  
Gemeente Zoetermeer  
Stadhuisplein 1  
2711 EC Zoetermeer

mei 2020  
Uitgave van gemeente Zoetermeer  
Stedelijke Ontwikkeling- Ruimtelijk Beleid

Lay-out en afbeeldingen: Gemeente Zoetermeer en LOS Stadomland  
Collage buitenkant en foto's pg 2-10-12-64-68-74-78: Erwin Vrenssen  
Overige afbeeldingen: vermeld in onderschrift

Bij de samenstelling van dit document hebben we ons best gedaan om alle rechthebbenden van het beeldmateriaal correct te vermelden.

Wanneer u meent dat u hier niet of incorrect vermeld staat verzoeken wij u contact op te nemen met het secretariaat van de afdeling Stadsontwikkeling van de gemeente Zoetermeer.

Aan de inhoud van de teksten en kaartbeelden is veel zorg besteed. Toch kan informatie onvolledig of niet helemaal correct zijn weergegeven. Aan de informatie in dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

Mei 2020



gemeente

**Zoetermeer**

EEN STADSCENTRUM GEDRAAGT ZICH  
ALS HET CENTRALE NERVENCENTRUM  
IN HET MENSELIJK LICHAAM.

