



# PROJECT AANPAK ENTREE ZOETERMEER

Een integrale ambitie voor de Entreezone Zoetermeer

September 2015



gemeente

**Zoetermeer**



Project aanpak Entree Zoetermeer 1

**Stuurgroep Entree Zoetermeer**

Eveline Kokx- van Aalsburg  
Marcel Keijzer  
Arnout Kruishaar  
Steffen Duerink

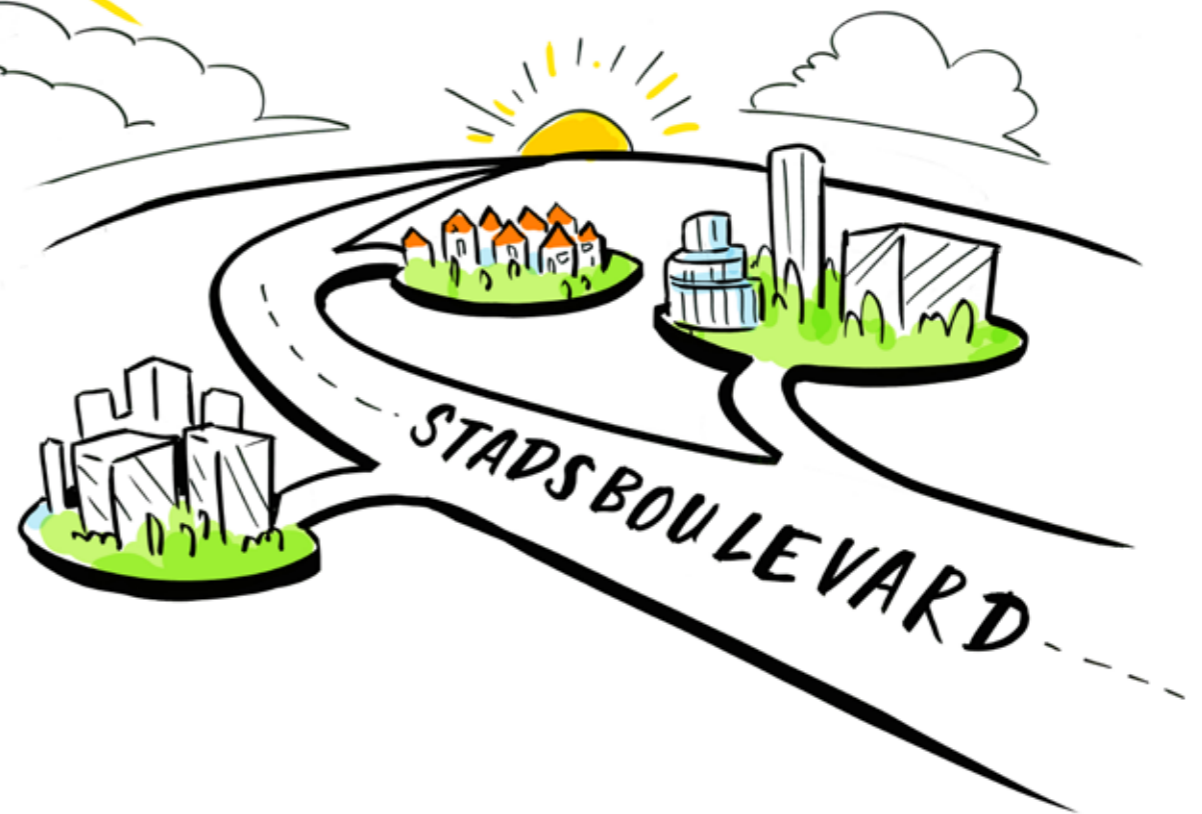
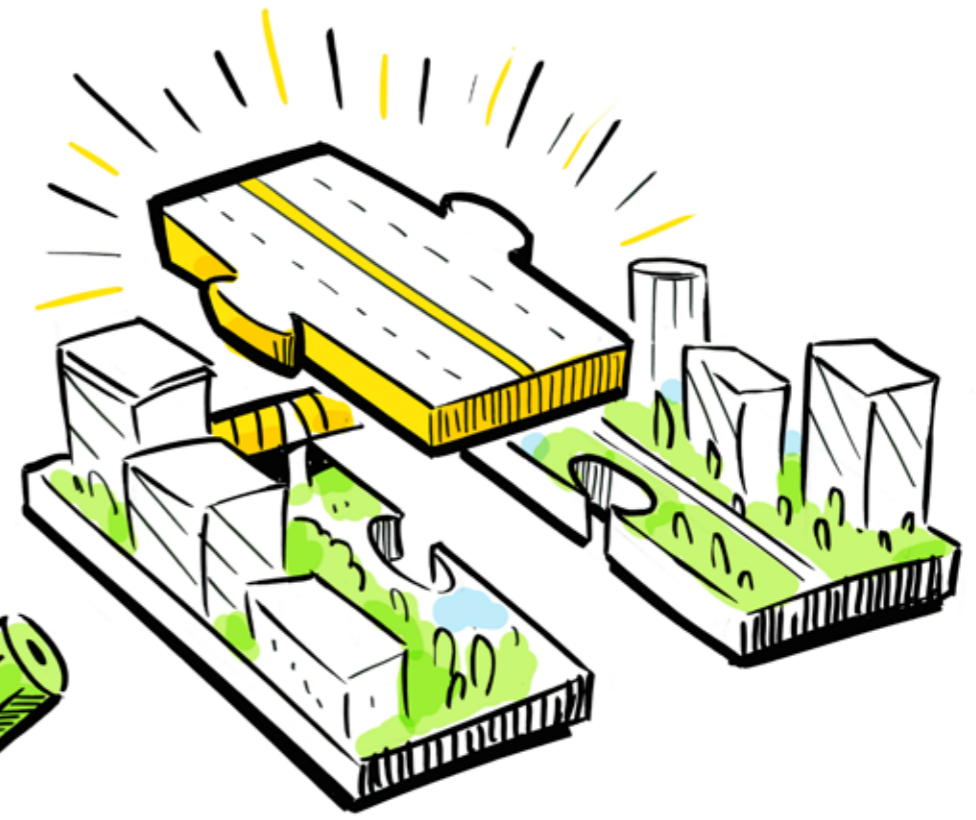
Yasmina Parodi  
Koen de Boo (plein06)  
Robbert Jan van der Veen (plein06)  
Esther de Graaf (plein06)

# PROJECT AANPAK ENTREE ZOETERMEER

Een integrale ambitie voor de Entreezone Zoetermeer

September 2015







# SAMENVATTING

De Entree van Zoetermeer beslaat het gebied rondom de A12, drie op- en afritten, de stations en de kantoorgebieden Boerhavelaan-Bredewater en Campus en Sawa.

De entreezone moet op termijn een betekenisvolle plek zijn die aansluit op de identiteit van Zoetermeer. Daarnaast moet het een gebied zijn voor innovatieve projecten en creatieve ideeën.

De opgave voor dit plan van aanpak luidt;

*Hoe vertaalt het essay 'Stad van pioniers en vernieuwers' zich in concrete stappen voor de entreezone Zoetermeer?*

## Veranderende context

Vier externe trends beïnvloeden de urgentie voor de aanpak van de Entree zone;

### 1. Knooppuntontwikkeling

Vanuit de filosofie van de netwerksamenleving – waarin bereikbaarheid en aansluiting op stedelijke netwerken een sleutelrol vervullen – wordt al decennialang gepleit voor de bouw van woningen, kantoren en andere voorzieningen nabij de meest bereikbare plekken.

### 2. Veranderende vastgoedbehoefte

De omslag naar 'het nieuwe werken' en de toenemende behoefte van bedrijven om gevestigd te zijn in gemixte stedelijke gebieden met een multimodale bereikbaarheid heeft zijn weerslag op de Zoetermeerse kantorenmarkt. Het leegstandspercentage van 22% zit boven het landelijk gemiddelde.

### 3. Negatief imago

Burgers hebben al meerdere malen laten merken dat het Stationsgebied een negatief imago heeft. Ook

bedrijven en makelaars signaleren dat de identiteit van Zoetermeer niet aansprekend is voor nieuwe vestigers.

### 4. Geschikte gebiedspartners

Grootschalige integrale gebiedsontwikkelingen met hoge investeringen vanuit de markt en overheid zijn passé. Dat vraagt om een andere aanpak in de opwaardering van gebieden en de zoektocht naar andere partners.

## Context

### Regionale context

Zoetermeer, de derde stad van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, is goed bereikbaar. Zoetermeer onderscheidt zich met grootschalige leisure voorzieningen en de geavanceerde maakindustrie.

### Lokale context

Vanuit de groeikerngedachte zijn de meeste woonwijken en kantoorlocaties nog altijd van elkaar gescheiden. In de zone direct rondom de snelweg zitten vrijwel alleen bedrijven.

### Snelwegzone

Het Zoetermeerse snelweglandschap is nooit een ontwerpogave geweest. Groene wallen, verschillende geluidsschermen en een gebrek aan vergezichten laten een rommelige indruk achter. De snelwegzone is ongeschikt om de kwaliteiten en identiteit van Zoetermeer voor het voetlicht te brengen.

### Stationsgebied

De Mandelabrug en omgeving kampt met een imago probleem. De architectuur is gedateerd, in de omgeving maken lege kantoren een verloederde indruk en de openbare ruimte bij het station is rommelig en sleets.

### Vier entreegebieden

Zoetermeer kent vier belangrijke entrees.

1. Stations Zoetermeer en Zoetermeer Oost
2. Afrit Afrikaweg
3. Afrit Oostweg
4. Bleizo: vervoersknoop en afrit

## Ambities

### Sterkere positie in de metropoolregio

Stedelijke vernieuwing moet ertoe leiden dat Zoetermeer als woon- en ondernemersstad aantrekkelijk blijft voor pioniers en vernieuwers in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

### De entreezone als visitekaartje

De entreezone moet het beste van Zoetermeer laten zien. De beleving van de stad vanaf de A12 moet representatief zijn voor de woonkwaliteiten, leisure voorzieningen en de pioniersgeest van de geavanceerde maakindustrie.

Door het juiste visitekaartje af te geven – dat staat voor een herkenbare identiteit – hoopt het college bewoners en ondernemers in Zoetermeer te behouden en nieuwe te trekken.

### Het stationsgebied als living lab

Het gebied rond station Zoetermeer en de Mandelabrug kan uitgroeien tot een living lab (levend laboratorium) voor experimenten met nieuwe vormen van wonen en werken. Ondanks de huidige monofunctionele inrichting geeft de goede bereikbaarheid via weg, spoor en Randstadrail aanleiding tot een gedaanteverwisseling tot gemengd woon-werkmilieu. Dit komt tot stand door de inbreng van ondernemers en andere initiatiefnemers met innovatieve ideeën

## Opgaven

Vanuit de context en de gemeentelijke ambitie signaleren we vier opgaven.

### 1. Snelwegpanorama doet recht aan Zoetermeer

Hoofdvraag: hoe krijgt Zoetermeer een herkenbare uitstraling die de kwaliteiten van de stad tonen?

### 2. Het stationsgebied als vestigingslocatie

Hoofdvraag: hoe kan het stationsgebied veranderen in een vestigingslocatie die ondernemers meerwaarde biedt en hen trots maakt?

### 3. Mandelabrug als stadsicoon

Hoofdvraag: hoe kan de Mandelabrug een bijdrage leveren aan de vernieuwing van de entreezone?

### 4. Stadsboulevards als poorten voor de stad

Hoofdvraag: hoe toont de stad op de afritten – voortaan stadsboulevards genaamd – zijn identiteit?

## Snelweglandschap

### Analyse: snelweglandschap mist identiteit

Rommelige uitstraling

De A12 gaat bij Zoetermeer langs een verscheidenheid aan panorama's; geluidsweringen en infrastructurele werken – daterend uit verschillende perioden en elk in een eigen stijl.

### Visie: een eenduidige uitstraling van de snelweg

Vanaf de A12 moet Zoetermeer als één stad ervaren worden. Continuïteit in verschijningsvorm, kleur en materialisering is dan noodzakelijk.

### Project 1: Innovatieve route

Zoetermeer kan de pioniersrol waarmaken met de meest duurzame snelweg van Nederland: duurzame geluidsschermen (met energieopwekking en de opname van fijnstof) en het rommelige snelweglandschap opruimen. De identiteit van Zoetermeer wordt verbeeld in een samenhangende en sprekende weginrichting (geluidsschermen, lichtmasten en portalen) waarbij omliggende kwaliteiten en gebieden 'in beeld' komen.

### Project 2: Kunst om een verhaal te vertellen

Kunst is een middel om plekken betekenis te geven en herkenningspunten toe te voegen. Kunstenaars zijn in staat om op een abstracte manier de identiteit en geschiedenis van een plek te verbeelden.

Om kunstwerken vanaf de A12 beleefbaar te maken zijn twee zaken noodzakelijk: de omvang (zijn ze te zien?) en tijd (krijgen automobilisten voldoende tijd om te kijken?). Op dit moment worden vijf locaties verkend. Aan kunstenaars wordt gevraagd om op die plekken de identiteit van Zoetermeer te tonen.

De samenhang tussen de kunstwerken wordt bewaakt door een kunstcommissie die de kunstenaars van een opdracht voorziet en begeleidt. Bij de selectie van kunstenaars baseert de commissie zich op een nog op te stellen 'kunstvisie A12'.

### Vervolproces

#### Innovatieve route

Met Rijkswaterstaat moet onderzocht of een herinrichting van het snelweglandschap überhaupt mogelijk is en of Rijkswaterstaat bereid is tot samenwerking.

#### Kunst om een verhaal te vertellen

Een eerste open oproep moet leiden tot een supervisor voor de hele zone die de kunstcommissie leidt. De kunstcommissie, onder leiding van die supervisor en een voorzitter, schrijft vijf jaar lang jaarlijks een opdracht uit voor een nieuw kunstwerk.

## Stationsgebied

### Analyse: monofunctionele opzet achterhaald

Bedrijven hebben zich in het stationsgebied gevestigd op basis van rationele argumenten zoals bereikbaarheid, nabijheid voor klant of werknemers, beschikbare ruimte en prijs. Identiteit, representativiteit en beleving is geen argument geweest, maar wordt nu wel als zwak ervaren.

De onzekere toekomst van verouderde en lege kantoren aan de noordzijde leidt momenteel tot initiatieven om gebouwen en gebieden te transformeren tot woningbouw.

### Stedenbouwkundige opzet

De bereikbare, maar perifere locatie van station Zoetermeer trok in de jaren tachtig en negentig voornamelijk midden- en kleinbedrijf. Het gebied heeft een extensieve opzet van grote kavels met parkeerterreinen op maaiveld.

Ondanks de zeer goede beschikbare OV-verbindingen rondom de Mandelabrug (trein, Randstad Rail en bus) zijn de verbindingen richting de stad beperkt.

### Bereikbaarheid Stationsgebied

Het stationsgebied is vanaf de A12 alleen vanuit de richting Den Haag direct bereikbaar. Een op- en afrit vanuit de richting Utrecht is er niet. Een extra afrit vanuit de richting Utrecht zou een reistijdverbetering van circa vijf minuten kunnen opleveren.

### Visie: Een nieuw stuk stad

Als het stationsgebied van Zoetermeer een aantrekkelijke vestigingslocatie wil blijven, moet ingezet worden op knooppuntontwikkeling en het creëren van een gemixt stedelijk milieu. Er dient ruimte te komen voor functiewijzigingen en verdichting. Het leggen van nieuwe verbindingen is niet voldoende. De plek moet

een eigen bestemming worden. Een vernieuwend stadsdeel dat Zoetermeer weer in de kijker speelt.

Het stationsgebied moet een place to be worden, een echt centrumgebied. Daarvoor is een andere manier van denken nodig: de stad groeit niet richting snelweg, maar de stad groeit vanuit de snelweg en het station.

### **Gezamenlijke betrokkenheid voor een krachtig resultaat**

De tijd dat een overheid grootschalige gebiedsprojecten alleen ter hand nam is voorbij. Daarvoor zijn dergelijke transformaties te complex. Het is dan ook van belang om geschikte partners te vinden die geloven in de ambities voor het gebied. De reeds in het gebied aanwezige ‘krachten’ moeten elkaar versterken om een verbetering te realiseren die in ieders belang is.

Om dat mogelijk te maken is er behoefte aan twee overleg structuren:

1. Een gebieds-initiatieven-tafel:
2. Denktank onderscheidende positie Zoetermeer

Er is behoefte aan een gebiedsvisie die verder gaat dan te benoemen dat dit een nieuw stedelijk gebied moet worden. Die visie moet ontstaan op het snijvlak van de ‘gebieds-initiatieven-tafel’ (het lokale niveau en het morgen) en de ‘denktank’ (het globale niveau en gericht op 10 jaar en verder). Die visie kan afhankelijk van inbreng vanuit de markt opgesteld worden in samenwerking met eigenaren en ondernemers of vanuit de gemeente met een reflectie vanuit Denktank en ‘Gebieds-initiatieven-tafel’

De gezamenlijke inspanningen, de eerste activiteiten, kleine vernieuwingen, de zich ontwikkelende visie grote projecten en belangrijke mijlpalen moeten zichtbaar gemaakt worden. Een gebiedsplatform (digitaal) is daarvoor een goed middel.

### **Vervolgproces**

Het vervolgproces moet er op gericht zijn om de beweging op gang te brengen, het denken over het Stationsgebied op een hoger niveau te brengen en dat gezamenlijk te laten leiden tot een uitnodigende gebiedsvisie.

Centraal in het vervolgproces staat een actieve gebiedsstuurgroep die schakelt tussen visievorming en activiteiten. Die als middelpunt initiatieven en initiatiefnemers aan elkaar verbindt en gelijktijdig met krachtige partijen werkt aan een toekomstgerichte visie. Daarvoor is een klein kernteam nodig dat weet te verbinden, te organiseren en te promoten.

Voor gebiedsactivering moeten de volgende stappen worden ondernomen;

1. Uitwerken van de kaders van het Living Lab stationsgebied.
2. Ruimte voor creativiteit en ondernemendheid in het gebied promoten.
3. Periodieke ‘gebieds-initiatieven-tafel’ organiseren in het gebied om initiatiefnemers de kansen te geven netwerk te slaan naar andere initiatiefnemers
4. Het opzetten van een ‘open-platform’ (website en campagne) dat de activiteit in het gebied onder de aandacht houdt.

Om stappen te zetten richting een duidelijke gebiedsvisie moet het volgende worden ondernomen;

1. Organiseren van een denktank welke vanuit de (inter) nationale context naar Zoetermeer kijkt.
2. Benut het perspectief van de ‘denktank’ en het activiteitsniveau uit de gebiedsactivering om te bepalen wie er bij visievorming betrokken moet zijn.
3. Ontwikkel een breed gedragen visie die voldoende ruimte laat aan initiatiefnemers en markt, maar die ook toezeggingen doet over de inzet van de gemeente.

### **Organisatie**

De gemeente is initiator van de ‘gebieds-initiatieven-tafel’ en faciliteert in eerste instantie ook de bijeenkomsten. De tafel kan op den duur ook zelfstandig opereren.

De denktank wordt door de gemeente gefaciliteerd.

### **Mandelabrug**

#### **Analyse: brug komt niet tot zijn recht**

De Mandelabrug is gebouwd als reizigerstraverse tussen twee NS-perrons en de toegang tot de Floriade van 1992. Met de voltooiing van de wijk Rokkeveen (na de Floriadetentoonstelling) groeide de betekenis van de Mandelabrug als stadsverbinding. Zowel programmatisch als fysiek staat de Mandelabrug op zichzelf – op en rondom is vooral sprake van leegte. De brug vertegenwoordigt een iconische waarde als belangrijk herkenningspunt voor de stad.

Uit onderzoek blijkt dat de Mandelabrug en de omgeving matig scoren. Als verbinding functioneert de brug, maar verder is het niet erg uitnodigend. Het gebrek aan sfeer en voorzieningen wordt door reizigers als grootste minpunt gezien. Fietsers noemen de roltrap en de liften belemmeringen om de Mandelabrug te gebruiken

De Mandelabrug is lastig te beheren. De overkapping is bij gebrek aan een glazenwasinstallatie moeilijk schoon te houden. De roltrappen – die eigenlijk aan vervanging toe zijn – gaan snel stuk en de liften zijn vandalismegevoelig. Er is het voornemen bij de gemeente om een lift te vervangen. Uit oogpunt van veiligheid wordt deze nieuwe lift tussen twee roltrappen geplaatst.

#### **Visie: vijf ambitieniveaus**

De toekomstige verschijningsvorm van de Mandelabrug hangt samen met het ambitie- en investeringsniveau van gemeente –en betrokken



partijen. De complexiteit van de situatie vraagt om een passende aanpak. Om een realistisch beeld te krijgen van de ontwikkelrichtingen, zijn diverse scenario's (met oplopende ambities) denkbaar. De volgende scenario's zijn onderzocht op effect en investeringsniveau;

Ambitieniveau 0: Rommel opruimen  
Ambitieniveau 1: brug opwaarderen  
Ambitieniveau 2: nieuwe brug  
Ambitieniveau 3: dek over snelweg  
Ambitieniveau 4: verdiepte infrastructuur met nieuwe-op en afritten

#### Vervolgproces

Als eigenaar en beheerder is de gemeente in de positie om rondom de Mandelabrug stappen te zetten in het kader van de gebiedsvisie. Daar waar het ambitieniveau het gemeentelijke budget overstijgt moet gezocht worden naar cofinanciering. Een denkbare uitkomst van het gebiedsvisieproces is dat al op korte termijn een urgentie bestaat om iets te doen, maar dat in het kader van de lange termijn wordt gelobbyd voor een nieuwe oplossing.

De ambitieniveaus voor de Mandelabrug lenen zich uitstekend voor een businesscase: zo kan onderzocht worden wat de huidige exploitatiekosten zijn ten opzichte van toekomstige investeringen, exploitatiekosten en mogelijke grondopbrengsten.

### Stadsboulevards

#### Analyse: de onzichtbare stad

De groene inpassing van de stadsring heeft geleid tot een volledige onthechting van de weg met de omliggende gebieden. Op de ringweg ervaart niemand wat de gebiedsidentiteit is. De Afrikaweg, de Oostweg en de Hoefweg/Kruisweg zijn vanaf de A12 de

toegangswegen tot de stad – en bepalen dus de eerste indruk van Zoetermeer.

#### Visie: beeldkwaliteitsplan Stadsboulevards

Om Zoetermeer een gezicht te geven is het essentieel om de drie toegangswegen vanaf de A12 onderdeel te maken van de stad. Door de wegen om te vormen tot stadsboulevards worden ze verankerd in de omgeving. Ze weerspiegelen dan de kwaliteiten van de omgeving zodat ze een eigen en herkenbare adressering krijgen.

Gelet op de gebiedskwaliteiten per weg verschillen de drie stadsboulevards in uitstraling. Maar wat is het beeld dat een stadsboulevard typeert? Voor de boulevards wordt een beeldkwaliteitsplan ontwikkeld. Daarbij ligt de nadruk op het zichtbaar en herkenbaar maken van de gebiedsidentiteit.

- Afrikaweg: stedelijk gemixt gebied, aansluitend op de parkachtige ontwikkelingen rond het stationsgebied en de Boerhaavelaan
- Oostweg: toegang tot leisurevoorzieningen en geavanceerde maakindustrie
- Hoefweg/Kruisweg: agribusiness en distributie

#### Vervolgproces

In het kader van de besluitvorming omtrent de factory outlet in het stadscentrum zal er verkeerskundigonderzoek en ontwerp worden gedaan naar de ontsluiting. De beleving, herkenbaarheid en wenselijkheid van die routing zou ook onderzocht en beoordeeld moeten worden. Integraal in het benodigde herontwerp voor de ontsluitingstructuur kan vervolgens het beeldkwaliteitsplan worden meegenomen.

### Conclusie

Zoetermeer kan met haar culturele traditie van het toepassen van moderne methoden van stedelijke ontwikkeling (pioniersgeest!) de Entree van Zoetermeer op de kaart zetten om zo een aantrekkelijke vestigingsplek en verblijfsplek te worden voor Zoetermeeders en bedrijven van binnen en buiten de regio.

Om de Entree van Zoetermeer weer op de kaart te zetten moet er weer worden 'stad-gemaakt'. De Entree Zoetermeer wordt de stad van de toekomst. De Entree Zoetermeer biedt de ruimte voor stedelijke ontwikkeling, verdichting en binnenstedelijke intensivering om daarmee "stad" te maken.

Die nieuwe stad moet relevantie hebben binnen de stedelijke context van de Randstad. Hoe onderscheidt de plek zich van de andere stationsomgevingen? En wat kan ze de Randstad complementair bieden? De nieuwe stad is vernieuwend, vol met innovaties en ontwikkeld door pioniers. Geen stad vanaf de tekentafel en waarvan het tenminste nog 20 jaar duurt voor hij in gebruik is. Een stad die morgen begint en die ontstaat vanuit de cyclus van activeren, programmeren en realiseren. Het vraagt om een overheid die vandaag ruimte laat en voor de toekomst ruimte creëert.

Onze conclusie om te komen tot een goede stedelijke ontwikkeling van de Entree van Zoetermeer is:

#### 1. Geef ruimte aan de activering en herprogrammering van het gebied

Geef aan waar je als gemeente naar toe wilt en laat het aan burgers, ondernemers, marktpartijen enzovoorts om daar aan invulling te geven. Faciliteer dat in de opstart door een 'open-initiatieven-tafel'. Stel budget

beschikbaar waar initiatiefnemers met een plan aanspraak op kunnen maken.

## **2. Onderzoek in een Denktank de onderscheidende positie van Zoetermeer**

Ga met stadsdenkers met (inter)nationaal perspectief in gesprek om de positie van Zoetermeer in de Randstad te ijken en de ambitie voor de toekomst te bepalen.

## **3. Maak een gebiedsvisie op basis van de activiteiten in het gebied en het perspectief vanuit de context**

Laat de opkomende activiteiten in het gebied en de ideeën over de toekomst van Zoetermeer in de Randstad op termijn samenkomen in een breed gedragen gebiedsvisie.

De projecten Snelweglandschap en Stadsboulevards kunnen een katalysator zijn in het proces van de stedelijke ontwikkeling van het Entreegebied. Ze kunnen ook zelfstandig of integraal met andere projecten worden verder ontwikkeld, omdat ze binnen de scope van de gemeente of andere publieke stakeholders vallen. We zien daarvoor de volgende vervolg stappen.

### **A. Werk met Rijkswaterstaat aan een toekomstig snelweglandschap**

Rijkswaterstaat is de belangrijkste stakeholder in het verhaal met betrekking tot het snelweglandschap. Ga met hen om de tafel om de mogelijkheden voor herinrichting te onderzoeken, de kaders te definiëren en financiële haalbaarheid inzichtelijk te maken.

### **B. Benutten van kunst om identiteit van Zoetermeer te definiëren**

Ga voor het plaatsen van kunst objecten langs de A12

en benut het proces daar naar toe als een kans om het over de identiteit van Zoetermeer te hebben. Laat de stad meepraten over de kunst door het gebied op te nemen in stadsgesprekken.

### **C. Nieuwe inrichtingsplannen voor de stadsboulevards**

Rondom de stadsboulevards zijn op de korte en middellange termijn voldoende ontwikkelingen en projecten om de herinrichtingen van de stadsboulevards in mee te laten gaan.



Vogelmucht stationsgebied

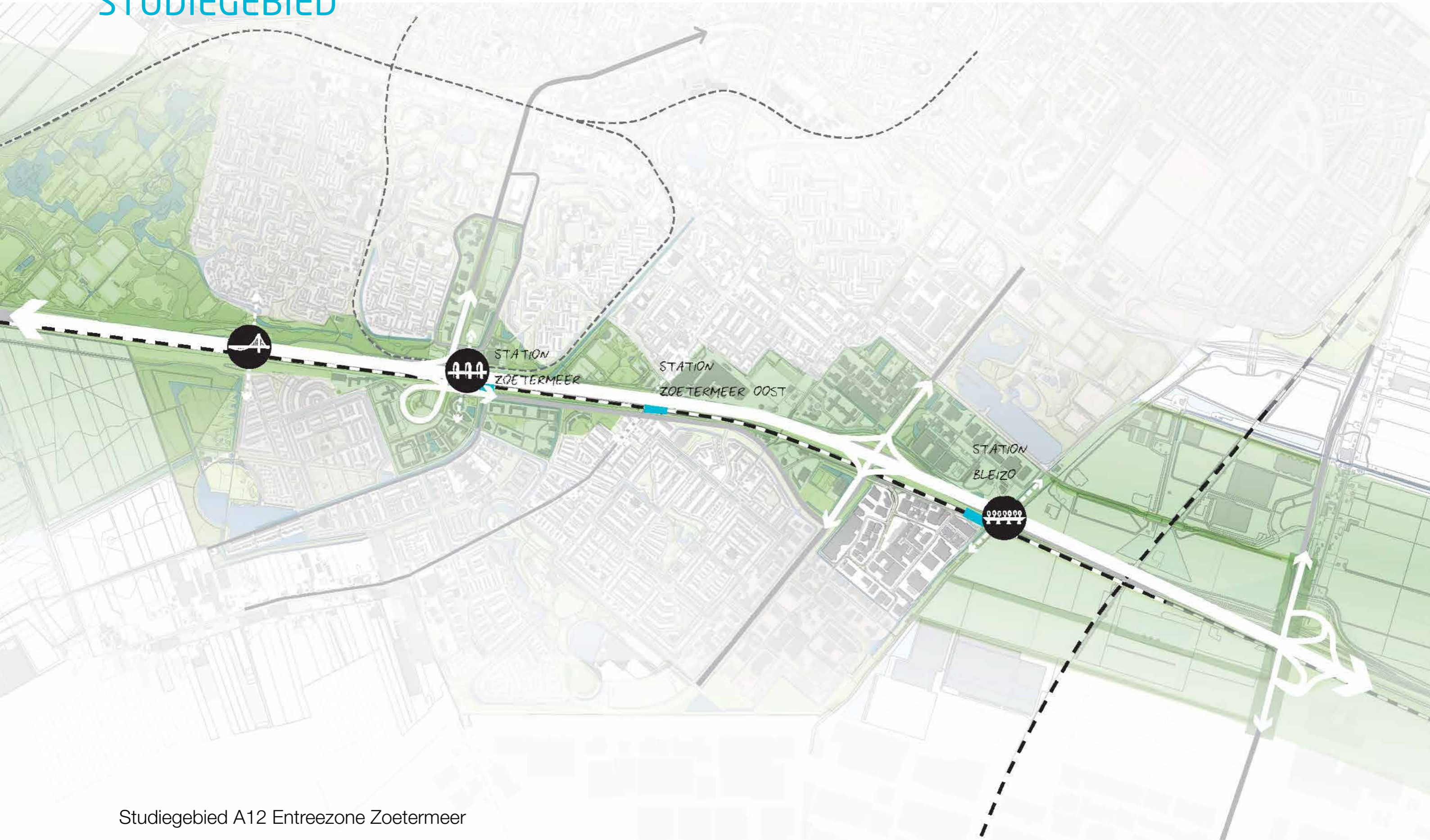


# INHOUD

---

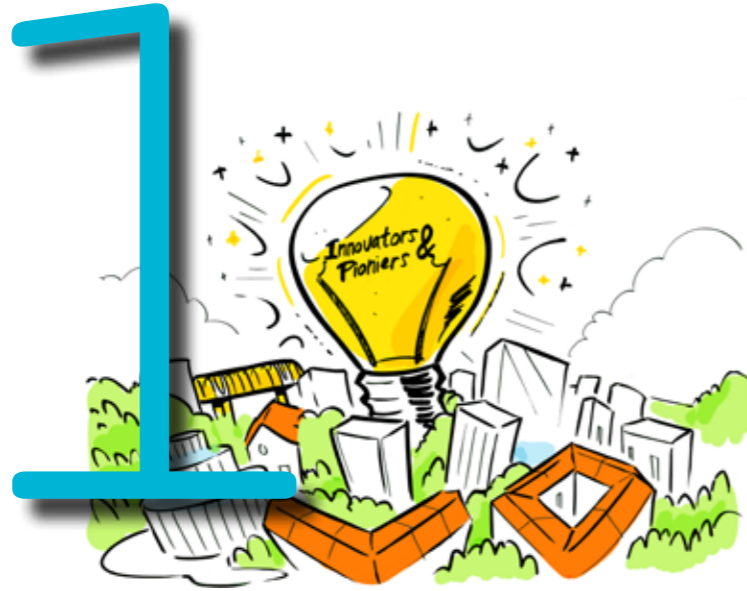
<b>1. Inleiding</b>	<b>13</b>	<b>6. Stationsgebied</b>	<b>39</b>
1.1 Aanleiding en opgave		6.1 Analyse	39
1.2 Veranderende context		6.2 Bereikbaarheid Stationsgebied	45
<b>2. Context</b>	<b>17</b>	6.3 Visie; een nieuw stuk stad	47
2.1 Regionale context	17	6.4 Vernieuwing door initiatief vanuit de markt	49
2.2 Historische context	19	6.5 Gezamenlijke betrokkenheid voor een krachtig resultaat	51
2.3 Snelwegzone	19	6.6 Vervolgproces	53
2.4 Vier entreegebieden	21	<b>7. Mandelabrug</b>	<b>55</b>
<b>3. Ambities</b>	<b>23</b>	7.1 Analyse: brug komt niet tot zijn recht	55
3.1 Sterkere positie in de metropoolregio	23	7.2 Visie: vijf ambitieniveaus	59
3.2 De entreezone als visitekaartje	23	7.3 Ambitieniveau's in beeld	61
3.3 Het stationsgebied als living lab	23	7.4 Vervolgproces	71
<b>4. Opgaven</b>	<b>25</b>	<b>8. Stadsboulevards</b>	<b>73</b>
4.1 Opgaven	25	8.1 Analyse: de onzichtbare stad	73
<b>5. Snelweglandschap</b>	<b>27</b>	8.2 Visie: beeldkwaliteitsplan Stadsboulevards	75
5.1 Analyse: snelweglandschap mist identiteit	27	8.3 Vervolgproces	75
5.2 Visie: een eenduidige uitstraling voor de snelweg	29	<b>9. Advies</b>	<b>78</b>
5.3 Project 1: Innovatieve route	29	<b>Literatuurlijst</b>	<b>84</b>
5.4 Project 2: Kunst om een verhaal te vertellen	35	<b>Bijlagen</b>	<b>86</b>
5.5 Vervolgproces	37		

# STUDIEGEBIED



Studiegebied A12 Entreezone Zoetermeer





# INLEIDING

Voor u ligt de integrale ambitie voor de Entreezone Zoetermeer. Een document dat de ruimtelijk-sociale kansen in beeld brengt voor Zoetermeer aan de A12. De aanleiding voor een goede projectdefiniëring komt voort uit de wens om Zoetermeer als gemeente sterker te profileren. De huidige ontwikkelingen in en rondom de entreezone onderstrepen de noodzaak voor die projectdefinitie. Deze projectdefinitie is het resultaat van een traject waarin gesproken is met stakeholders in het gebied (ondernemers en eigenaren), gebruikersonderzoek op en rond de Mandelabrug, ontwerpend onderzoek en een publiekslab waar omwonenden aan het woord zijn gekomen.

## 1.1 Aanleiding en opgave

In de portefeuille 'stedelijke ontwikkeling' heeft het college van B en W drie aandachtsgebieden aangewezen (vastgelegd in het Hoofdlijnenakkoord 2014-2018): Binnenstad, het ontwikkelingsgebied Bleizo en de entreezone van de stad (Mandelabrug en omgeving).

Het is de bedoeling dat het gebied rond de Mandelabrug uitgroeit tot het visitekaartje van Zoetermeer. Naar aanleiding van de raadsnotie 'warmer welkom' – om de uitstraling voor bezoekers en passanten te verbeteren – heeft het college besloten om alle entrees van de stad hierin mee te nemen. Naast de A12 en drie op- en afritten zijn dat de stations Zoetermeer, Zoetermeer Oost en het toekomstige BleiZo.

De entreezone rond de Mandelabrug en langs de snelweg A12 moet op termijn een betekenisvolle plek zijn die aansluit op de identiteit van Zoetermeer. Daarnaast moet het een gebied zijn voor innovatieve projecten en creatieve ideeën. Dit past in de traditie van Zoetermeer als een stad van pioniers waar sinds jaar en dag ruimte is voor experimenten met bijvoorbeeld ongewone woonmilieus en andersoortige kantoorlocaties. In het essay 'Stad van pioniers en vernieuwers' schrijft het college van B en W dat er wederom behoefte is aan innovatie en pionierszin. De entreezone rond de Mandelabrug wordt gezien als de aangewezen plek om in die behoefte te voldoen. Formeel luidt de opgave dan ook: hoe vertaalt het essay 'Stad van pioniers en vernieuwers' zich in concrete stappen voor de entreezone Zoetermeer? Dit projectplan beschrijft op welke wijze deze hoofdvraag van antwoorden wordt voorzien. In de projectaanpak is als vanzelfsprekend veel ruimte voor de inbreng van de Zoetermeerders – het college stelt immers dat 'zij de stad bestuurt in samenspraak met alle inwoners'.



Afbeelding uit Essay Stad van pioniers en vernieuwers!



**TE HUUR**

Ca. 1.912 m<sup>2</sup>  
Kantoorruimte + P

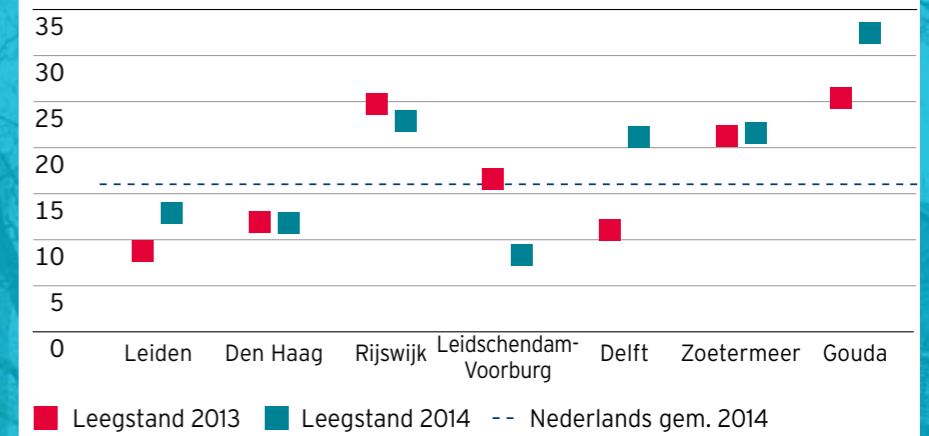
Rob Swart makelaar & taxateur bedrijfs-huisvesting  
079 - 351 31 11  
www.rob-swart.nl

JONES LANG LASALLE  
070 318 13 13  
JLL.NL

**BREDEWATER 24**

### Leegstand

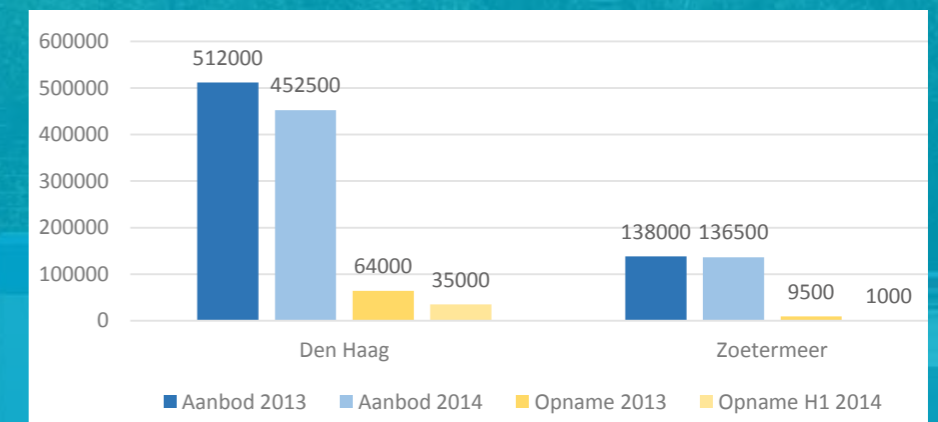
in % van voorraad (≥500 m<sup>2</sup> v.v.o.)



- De leegstand in Zoetermeer neemt toe
- Met 22% leegstand in Zoetermeer ligt dit getal hoger dan het landelijk gemiddelde van 16%

### Leegstand kantoren per gemeente 2014

1. Den Haag	417.500m <sup>2</sup> :	12.1%
2. Rotterdam	606.500 m <sup>2</sup> :	18.7%
3. Zoetermeer	136.500 m <sup>2</sup> :	22%



Vergelijking aanbod en opname van kantoren in Den Haag en Zoetermeer



## 1.2 Veranderende context

Er zijn een aantal actuele ontwikkelingen gaande die van grote invloed zijn -of effect hebben op de stad Zoetermeer en op de entree van Zoetermeer. Deze ontwikkelingen vormen in meer of mindere mate aanleiding voor een heroverweging van de entree Zoetermeer.

### **Knooppuntontwikkeling**

Het verstevigen van entreezones en vervoersknooppunten staat niet op zichzelf. Vanuit de filosofie van de netwerksamenleving – waarin bereikbaarheid en aansluiting op stedelijke netwerken een sleutelrol vervullen – wordt al decennialang gepleit voor de bouw van woningen, kantoren en andere voorzieningen nabij de meest bereikbare plekken. Die plekken groeien dan uit tot brandpunten van bedrijvigheid en creativiteit – wie weet welke potenties deze zienswijze heeft voor de stations in de Zoetermeerse snelwegzone.

### **Veranderende vastgoedbehoefte**

De Zoetermeerse kantorenmarkt kampt met een leegstandspercentage van maar liefst 22 procent. Zo stappen bedrijven over op het ‘nieuwe werken’ waardoor de gemiddelde oppervlakte per werknemer afneemt van 20 naar 12 vierkante meter. Daartegenover staat de behoefte aan meer vloeroppervlak (tenminste 800 vierkante meter) met goede lichtinval zodat

mensen beter en vaker kunnen samenwerken. Gevolg: bedrijven verlaten hun oude kantoren en betrekken nieuwbouwpanden die beter zijn toegerust op de eisen van deze tijd.

Daarnaast vestigen bedrijven zich het liefst op knooppunten of in stedelijke centra waar sprake is van een 24/7-economie. Op die plekken komt alles samen: voorzieningen, woningen en voldoende vervoersmogelijkheden. Daar zit ‘m de crux: de stations en entreegebieden van Zoetermeer zijn wel goed bereikbaar maar ontberen het hoge voorzieningenniveau zoals aanwezig in de centra van Den Haag en Rotterdam.

De Zoetermeerse kantoor- en bedrijvenlocaties onderscheiden zich niet. Het zijn vooral ruim opgezette en monofunctionele terreinen zonder extra voorzieningen. De gebouwen zijn over het algemeen hetzelfde: middelgrote kantoren met op de eigen kavel parkeerterreinen op het maaiveld. De panden bieden weinig mogelijkheden voor nieuwe werkvormen en kantoorformules, zoals het ‘nieuwe werken’, de tijdelijke huur van werkplekken of huurconstructies als Seats2Meet.

Het Dutch Innovation Park aan de A12 is een uitzondering. Het manifesteert zich nadrukkelijk als ICT-terrein met bedrijven als Siemens, Atos, Nokia, VIBA en Teleplan, de Dutch Innovation Factory en de faculteit voor IT & Design en broedplaats Crossspring/Lab.

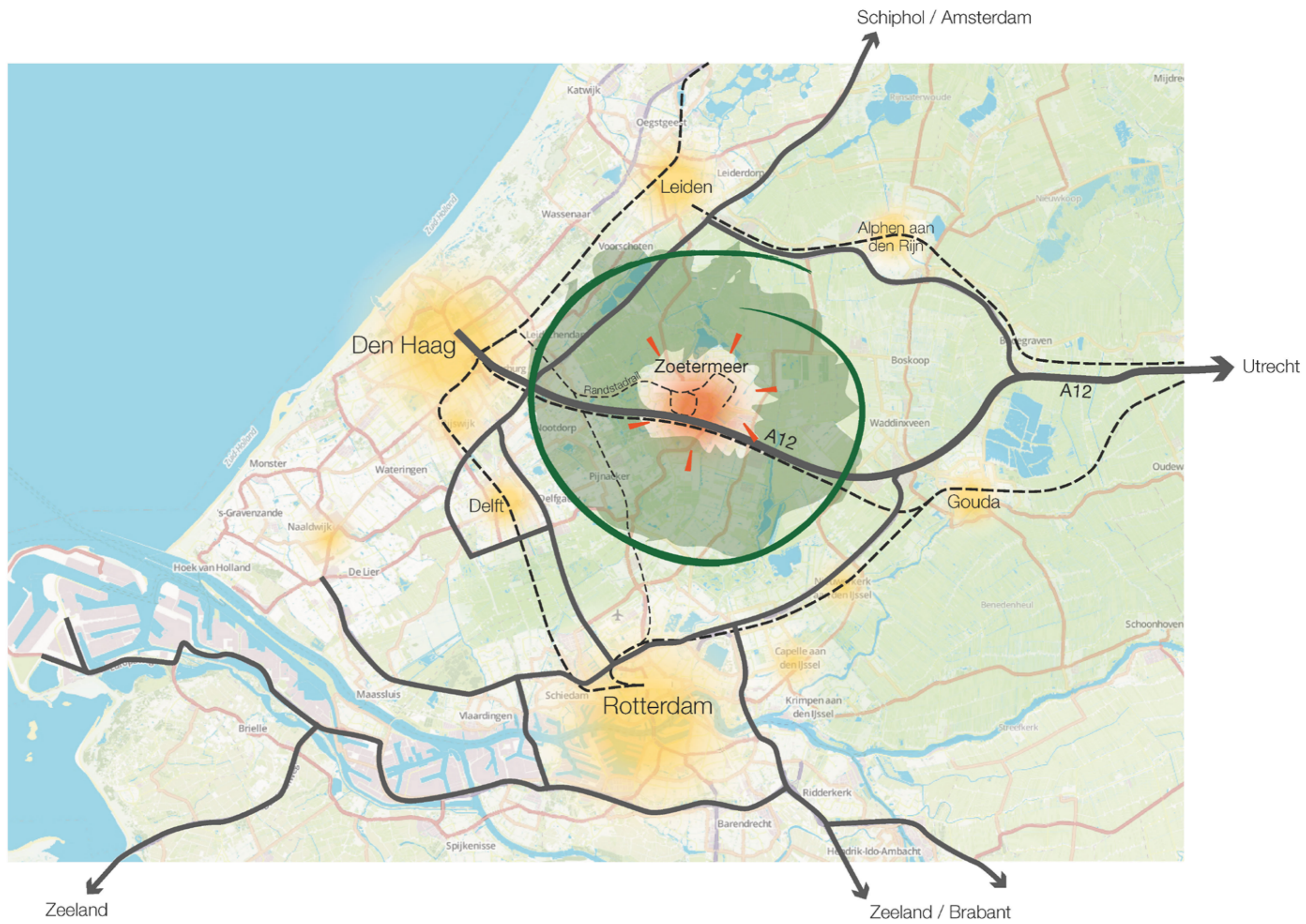
### **Negatief imago**

Het Zoetersmeerse stationsgebied werd in 2012 verkozen tot één van de lelijkste plekken van Nederland. Ook bedrijven geven aan dat zij de uitstraling beneden niveau vinden. Zoetermeer heeft een matig imago en dat doet geen recht aan de stad – voor bewoners en bedrijven is het lastig trots te zijn op een stad waarvan het imago omstreden is. Door iedereen die maar wil een stem te geven bij gebiedsontwikkelingen in de entreezone staan ter zijner tijd ambassadeurs op die verkondingen waarom Zoetermeer de *place to be* is.

### **Geschikte gebiedspartners**

De tijd dat een overheid grootschalige gebiedsprojecten alleen ter hand nam is voorbij. Daarvoor zijn dergelijke transformaties te complex. Het is dan ook van belang om geschikte partners te vinden die geloven in de ambities voor de entreezone en die bereid zijn te investeren. Mogelijke overwegingen om mee te doen worden bepaald door de kans op waardestijging en de politieke wil om daadwerkelijk in actie te komen. Flexibiliteit en een goede projectorganisatie zijn voor veel partijen belangrijke voorwaarden voor deelname.





Zoetermeer in de metropoolregio



# 2

## CONTEXT

### 2.1 Regionale context

Zoetermeer, de derde stad van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, is goed bereikbaar per auto – vrijwel filevrij – en openbaar vervoer – door de combinatie van Randstadrail en trein. Daardoor zijn vooral distributiebedrijven en ondernemingen gericht op klantcontact in Zoetermeer gevestigd. Een derde categorie betreft bedrijven met werknemers die in de regio woonachtig zijn.

Zoetermeer onderscheidt zich met grootschalige leisurevoorzieningen zoals skicentrum SnowWorld en watersportcomplex Dutch Water Dreams. Met de aanwezigheid van Siemens, Atos en KPN beschikt de stad over bedrijven uit de ICT en de geavanceerde

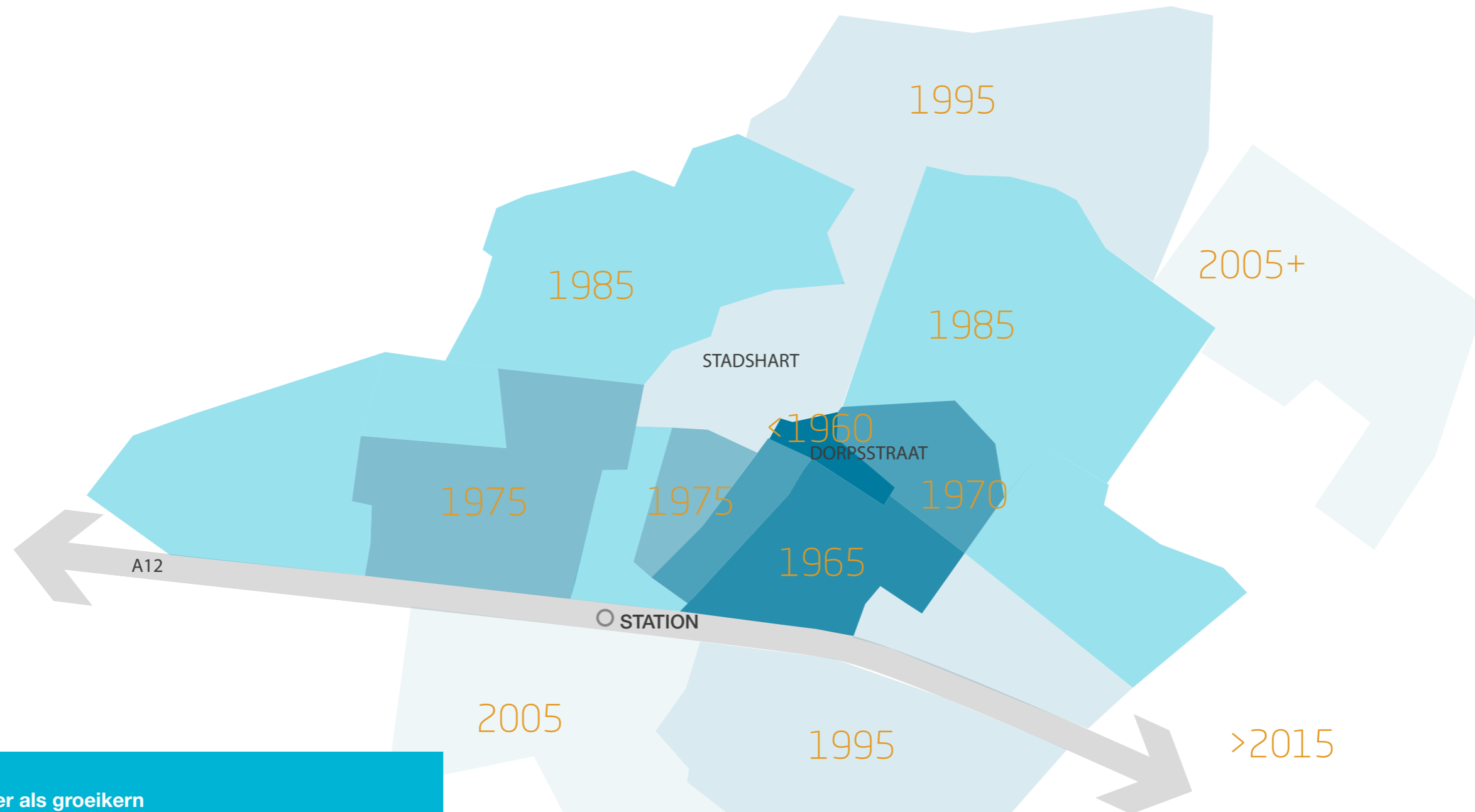
maakindustrie. De pas geopende Dutch Innovation Factory (DIF) is een tot broedplaats omgebouwde fabriek waar bedrijven, onderzoekers en studenten uit de ICT en maakindustrie elkaar ontmoeten. De bedrijventerreinen Prisma en Bleizo bieden op termijn ruimte aan grootschalige bedrijvigheid op het gebied van agro-industrie, distributie en leisure.

Zoetermeer heeft een compleet aanbod aan woonwijken, voorzieningen en werkmilieus. Door die variatie is de identiteit van de stad moeilijk scherp te stellen. De keuze voor Zoetermeer als vestigingslocatie is dan ook vooral gebaseerd op bereikbaarheid, het type vastgoed en koop- en huurprijzen.

#### *Kwaliteiten van Zoetermeer*

- Stedelijke allure midden in het Groene Hart
- Zoetermeer beschikt over voldoende voorzieningen en rustige woongebieden, en heeft de levendigheid die hoort bij een stedelijk centrum
- Een combinatie van het oude dorp (inclusief bijbehorende cultuurhistorische waarden) met het voorzieningenniveau van de stad
- Duidelijke verbindingen van woongebieden met open ruimten en een goede onderlinge bereikbaarheid van woongebieden
- Grootschalige leisurevoorzieningen
- ICT en geavanceerde maakindustrie

# GROEIKAART ZOETERMEER



## Zoetermeer als groeikern

Zoetermeer stad breidde zich vanaf de zestiger jaren uit volgens een ruime stedenbouwkundige opzet met veel groen en flats. De afzonderlijke woonwijken werden gegroepeerd rondom een nieuw stadshart. De oude Dorpsstraat raakte in de jaren tachtig zijn centrumfunctie kwijt. De buurten werden met elkaar verbonden door de 'Zoetermeer Stadslinje', een ringvormige spoorlijn die nu onderdeel is van de Randstadrail. Rondom de verschillende buurtstations liggen wijkvoorzieningen en wijkwinkelcentra waardoor elke wijk grotendeels zelfvoorzienend is. Geheel in lijn met de groeikerngedachte werden de meeste kantoorlocaties langs de A12 gesitueerd.

Zoetermeer als groeikern door de jaren heen

## 2.2 Lokale context

Om te begrijpen wat voor stad Zoetermeer is, is haar dynamische geschiedenis belangrijk. In 1962 werd Zoetermeer aangewezen als groeikern van de gemeente Den Haag. In minder dan dertig jaar groeide het dorp uit tot een stad met meer dan 100.000 inwoners. Vanuit de groeikerngedachte zijn de meeste woonwijken en kantoorlocaties nog altijd van elkaar gescheiden, maar allen goed bereikbaar via weg en RandstadRail. Voorzieningen zijn nog steeds dichtbij, het Groene Hart is niet ver weg, en bedrijven liggen vlakbij de A12. Inmiddels zijn er evenveel banen als beroepsgeschikten. Zoetermeer staat mede daarom bekend als prettige woon-werkgemeente (het imago van slaapstad heeft ze inmiddels van zich afgeschud). Zoetermeer is door haar snelle groei een van de weinige steden waar de snelweg door de stad omarmd is. In de jaren '90 is de wijk Rokkeveen aan de zuidkant van de A12 gebouwd. Zoetermeer versterkt haar positie als woon-werkstad met de huidige ontwikkelingen van de woonwijk Oosterheem en BleiZo aan de noordoostzijde van de stad.

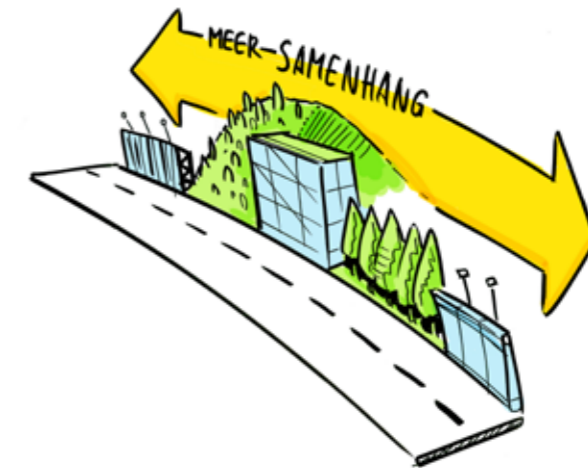
Positie	Stad	2014	2013	2012	2011	2010
1	Rotterdam	314.120	320.780	324.790	327.690	327.120
2	Den Haag	250.130	252.070	256.860	262.020	265.710
3	Leiden	61.030	61.580	60.250	59.290	58.950
4	Dordrecht	49.910	52.220	53.650	55.160	54.790
5	Delft	49.580	50.780	51.410	51.960	52.360
<b>6</b>	<b>Zoetermeer</b>	48.220	47.900	48.570	50.080	50.790

Werkgelegenheid in arbeidsplaatsen per gemeente (bron LISA, 2015)

## 2.3 Snelwegzone

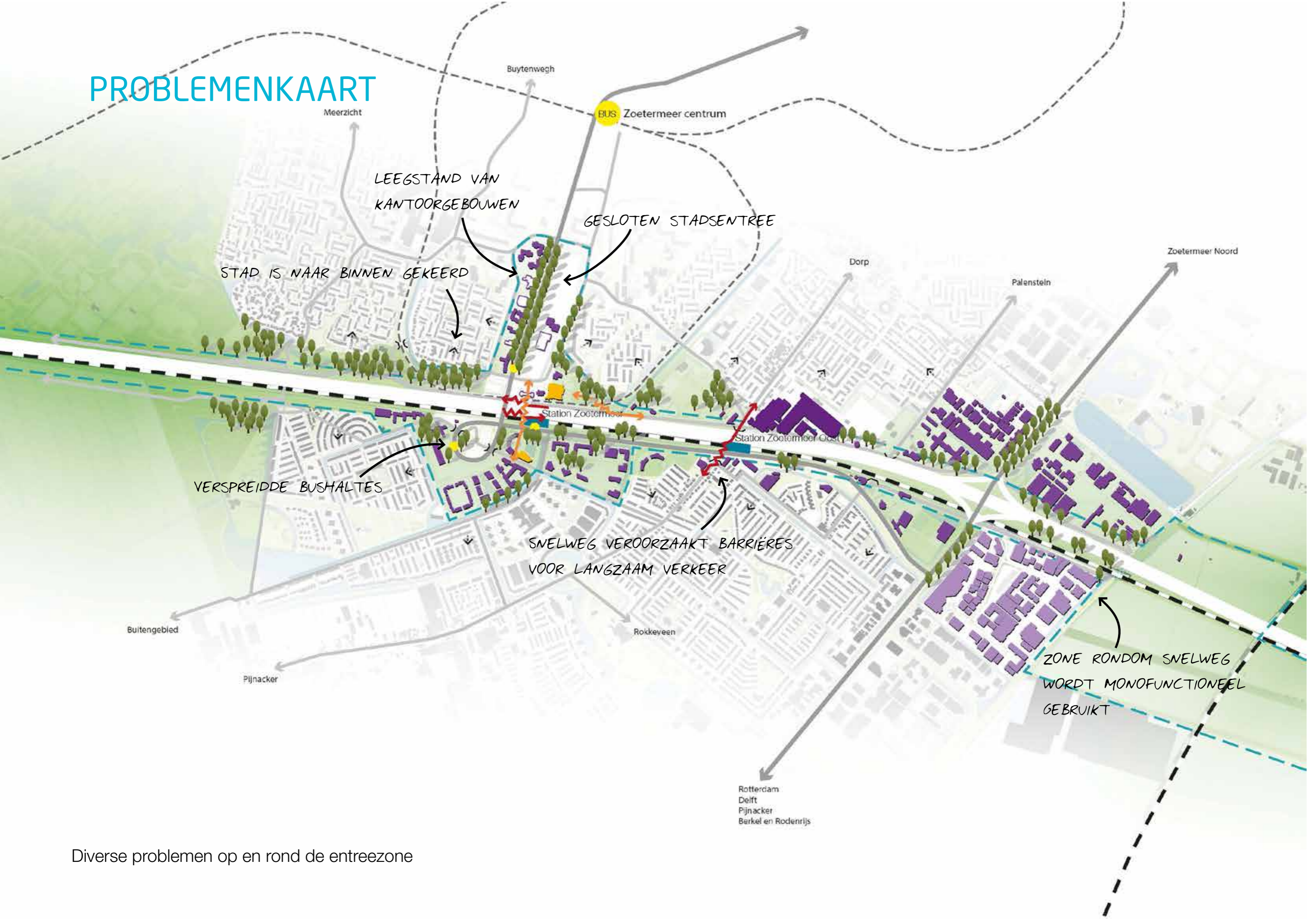
Het Zoetermeerse snelweglandschap is nooit een ontwerpogave geweest. Best vreemd, want met de bouw van Rokkeveen en door de ligging van de treinstations is de A12 een centraal element in de stad. Groene wallen, verschillende geluidsschermen en een gebrek aan vergezichten laten een rommelige indruk achter – de snelwegzone is ongeschikt om de kwaliteiten en identiteit van Zoetermeer voor het voetlicht te brengen.

De verbinding over de snelweg tussen beide stadsdelen – lees: de Mandelabrug – kampt bovendien met een imagoprobleem. De architectuur is gedateerd, in de omgeving maken lege kantoren een verloederde indruk en de openbare ruimte bij het station is rommelig en sleets.





# PROBLEMENKAART



Diverse problemen op en rond de entreezone



## 2.4 Vier entreegebieden

Op de stations en de afritten vanaf de A12 maken reizigers en automobilisten kennis met Zoetermeer. Welk beeld blijft hangen?

Stations Zoetermeer en Zoetermeer Oost  
Met respectievelijk 6400 en 3400 reizigers per dag behoren Zoetermeer en Zoetermeer Oost tot de kleinere stations van Nederland. Op station Zoetermeer begeven reizigers zich via de Mandelabrug naar of de noordkant van de A12 of de zuid- en stadskant. Op de beeldbepalende maar gedateerde brug zijn nauwelijks voorzieningen en de verblijfskwaliteit is laag.

Op station Zoetermeer zijn allerlei vervoersvoorzieningen aanwezig: reizigers kunnen overstappen op bus of Randstadrail, er zijn fietsenstallingen en park-and-rideplaatsen. Desondanks is het station geen 'bruisende' vervoersknoep, mede doordat het vervoersaanbod verdeeld is over beide zijden van de Mandelabrug, een aantal bushaltes moeilijk te vinden zijn en deelauto's ontbreken (denk aan Greenwheels en Connectcar). Door het gebrek aan reuring zijn winkeliers of horeca-

exploitanten niet geïnteresseerd om bij het station een zaak te openen. Toen de Stadslijn in 2007 onderdeel werd van de sneltramlijn Randstadrail is het aantal treinreizigers afgenomen. Op de Randstadrailhalte Centrum West stappen dagelijks circa 7650 reizigers in en uit.

Een toename van het aantal reizigers is vooral afhankelijk van verbeteringen in het voor- en natransport. Het toevoegen van voorzieningen is interessant, maar zal op zich niet meer reizigers trekken. Van de NS valt niets te verwachten: de treinvervoerder begint pas met winkels en dergelijke vanaf 15.000 reizigers per dag. Station Oost wordt vooral gebruikt door bewoners van de omliggende woonwijken en werknemers van enkele nabijgelegen kantoren. De onderdoorgang van de Stationsstraat is een belangrijke route voor langzaam verkeer.

### Afrit Afrikaweg

Deze afrit is alleen vanuit de richting Den Haag te bereiken, maar is wel de meest gerichte route naar het stadscentrum. De Afrikaweg is een groene en brede

weg, maar met weinig oriëntatie op de omgeving en het vlakbij gelegen station Zoetermeer.

### Afrit Oostweg

De Oostweg is de poort tot de belangrijkste leisurevoorzieningen en de Dutch Innovation Factory. Op de omliggende bedrijvenparken staan bedrijfshallen en kantoorpanden.

### Bleizo: vervoersknoep en afrit

Het vervoersknooppunt Bleizo gaat in 2018 open. Door de combinatie van trein, Randstadrail, de bus tussen Zoetermeer en Rodenrijs en park-and-ridevoorzieningen wordt het één van de belangrijkste entrees van de stad. Het knooppunt ligt buiten de stad en is daardoor geschikt voor grootschalige functies. Wat de gevolgen zijn voor de bestaande stations en of de komst van Bleizo ten koste gaat van reizigers is niet duidelijk. Het is denkbaar dat de overstapkwaliteiten van Bleizo nieuwe gebruikers aanboort.



Station Zoetermeer Oost

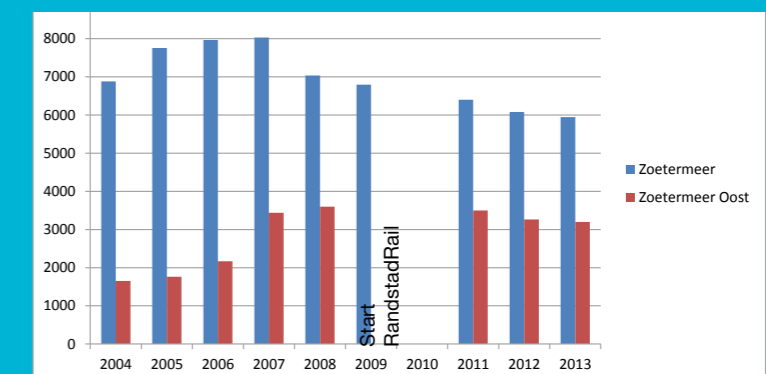


Afrikaweg



Oostweg

Aantal in- en uitstappers per station:



### Zoetermeer en de auto

- Dagelijks passeren per richting: 97.700 voertuigen over de A12
- Afrit Centrum wordt op werkdagen door 34.500 voertuigen gebruikt





# 3

## AMBITIES

### 3.1 Sterkere positie in de metropoolregio

Zoetermeer is de derde stad van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en is vooral bekend als een leefbare en groene woonstad. De economische bijdrage aan de metropoolregio zit met name in de vrijetijdssector, de logistiek, de geavanceerde maakindustrie en de aanwezigheid van koepelorganisaties.

De noodzaak tot vernieuwing is groot. Om de verworven positie te behouden en uit te bouwen moet Zoetermeer zich steeds opnieuw uitvinden. Stedelijke vernieuwing moet ertoe leiden dat het als woon- en ondernemersstad aantrekkelijk blijft voor pioniers en vernieuwers.

Die vernieuwing van de stad kan alleen plaatsvinden als visie en strategie goed op elkaar zijn afgestemd. Een gebiedstransformatie – zoals in het geval van de entreezone – is pas kansrijk wanneer de gemeente de juiste kaders schept voor (flexibele) ontwikkelingen en projecten door ondernemers, eigenaren en belanghebbenden.

### 3.2 De entreezone als visitekaartje

De entreezone moet het beste van Zoetermeer laten zien. De beleving van de stad vanaf de A12 moet representatief zijn voor de woonkwaliteiten, leisure voorzieningen en de pioniersgeest van de geavanceerde maakindustrie. Daarnaast is de scherpe overgang van stad naar land langs de A12 duidelijk zichtbaar. Deze kwaliteit mag meer benadrukt worden om de identiteit van Zoetermeer als ‘een stad in het Groene Hart’ te versterken.

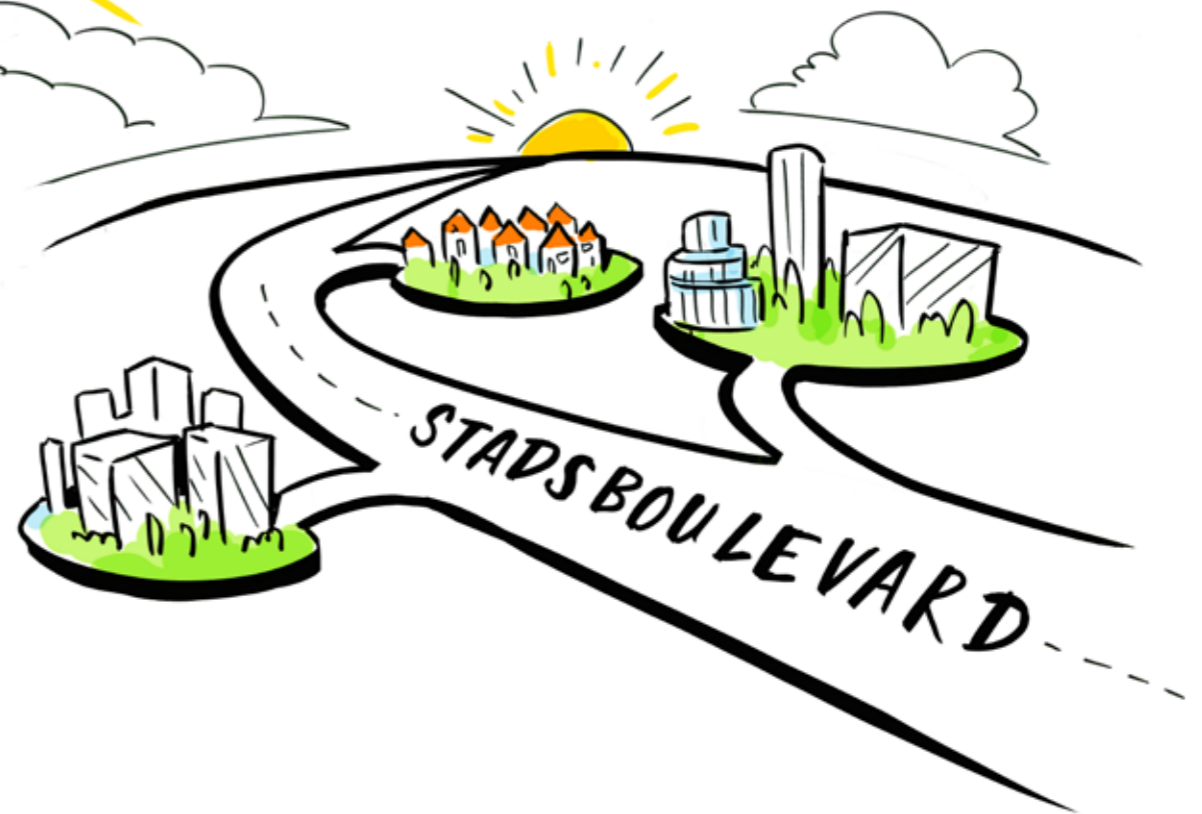
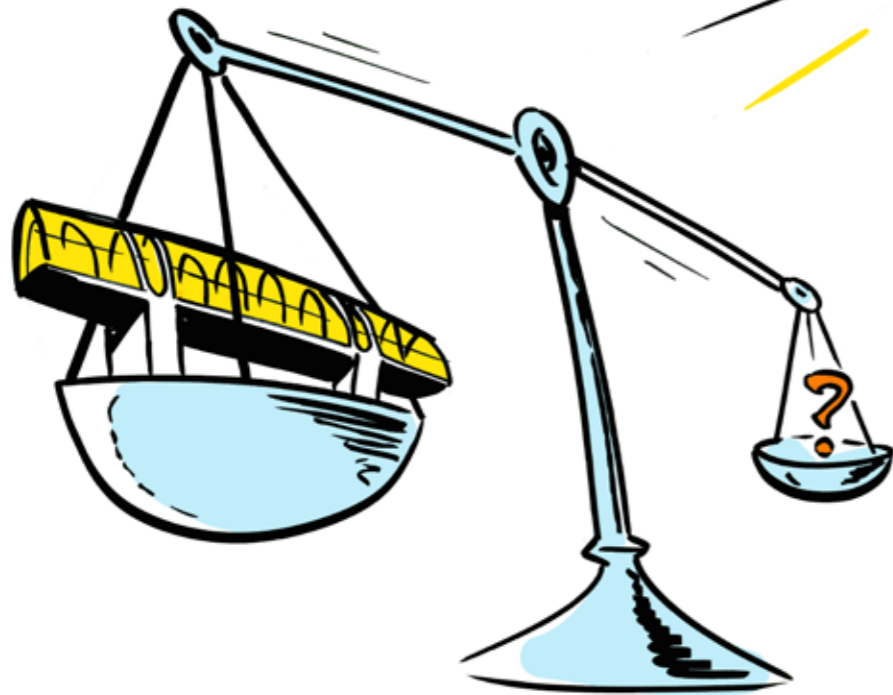
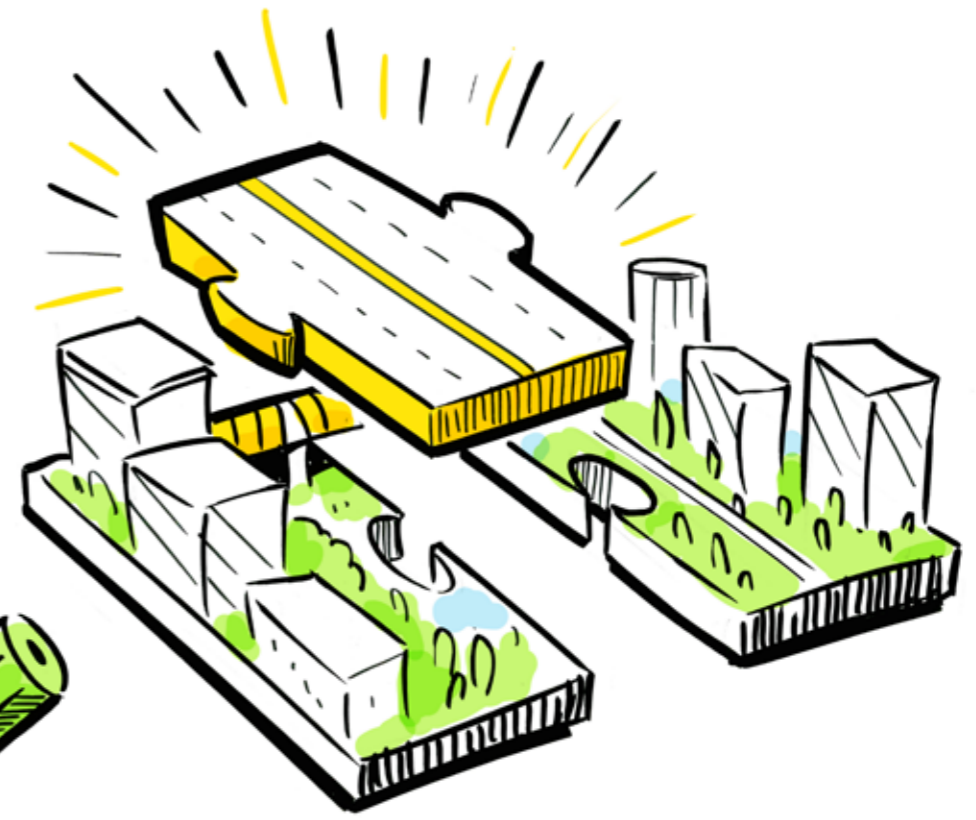
Door het juiste visitekaartje af te geven – dat staat voor een herkenbare identiteit – hoopt het college bewoners en ondernemers in Zoetermeer te behouden en nieuwe te trekken. En dat zij, net als de huidige inwoners de Zoetermeerse identiteit met trots uitdragen – juist omdat die onderscheidend is, juist omdat die vernieuwend is.

### 3.3 Het stationsgebied als *living lab*

Het gebied rond station Zoetermeer en de Mandelabrug kan uitgroeien tot een *living lab* (levend laboratorium) voor experimenten met nieuwe vormen van wonen en werken. Ondanks de huidige monofunctionele inrichting geeft de goede bereikbaarheid via weg, spoor en Randstadrail aanleiding tot een gedaanteverwisseling tot gemengd woon-werkmilieu. Dit komt tot stand door de inbreng van ondernemers en andere initiatiefnemers met innovatieve ideeën.

#### Wat is een Living Lab?

Het ‘living lab’ is het model waarmee Zoetermeer haar toekomst vorm gaat geven: de stad als levend laboratorium. Een laboratorium waar mensen uit heel Zoetermeer samen werken aan maatschappelijke vernieuwing. Hier verkennen en benoemen we met elkaar de kansen voor de verdere ontwikkeling van Zoetermeer. Vervolgens werken we de kansen uit en onderzoeken we ze op hun (meer)waarde voor de stad. Om de kansen daarna voortvarend om te zetten in daden. Living lab creëert ook de ruimte om met minder regels, een meer flexibele toepassing van regels en vanuit de ‘eigen inzet’ van mensen te werken. Op die manier kunnen de mooiste dingen tot stand komen.



# 4

## OPGAVEN

### 4.1 Opgaven

Vanuit de context en de gemeentelijke ambitie signaleren we vier opgaven.

#### **Snelwegpanorama doet recht aan Zoetermeer**

De stad moet aan de A12 een duidelijk gezicht hebben. Passanten en bezoekers moeten begrijpen waar Zoetermeer voor staat en wat wel en wat niet bij de stad hoort. Nu is het 8 kilometer lange snelweggebied een onsamenhangend geheel waar al dan niet aanwezige kwaliteiten zijn ondergesneeuwd door leegstand, slecht onderhoud en een gebrek aan uitstraling.

*Hoofdvraag: hoe krijgt Zoetermeer een herkenbare uitstraling die de kwaliteiten van de stad tonen?*

#### **Het stationsgebied als vestigingslocatie**

Om de dalende populariteit onder bedrijven te keren moet de omgeving van station Zoetermeer zich meten met binnenstedelijke locaties – die vaak uitblinken in kwaliteit en karakter. Daarvoor is een gebiedstransformatie nodig die een welkome aanvulling is op het bestaande aanbod aan kantoor- en bedrijvenlocaties en waar huidige en nieuwe ondernemers hun identiteit aan ontlennen.

*Hoofdvraag: hoe kan het stationsgebied veranderen in een vestigingslocatie die ondernemers meerwaarde biedt en hen trots maakt?*

#### **Mandelabrug als stadsicoon**

De Mandelabrug roept gemengde gevoelens op. Het is een icoon, een belangrijke verbinding en een reizigersknoop. De brug was de voornaamste reden voor de uitverkiezing tot één van de lelijkste plekken. Kleine ingrepen, zoals een videoscherm en belettering, hebben weinig effect gehad.

*Hoofdvraag: hoe kan de Mandelabrug een bijdrage leveren aan de vernieuwing van de entreezone?*

#### **Stadsboulevards als poorten voor de stad**

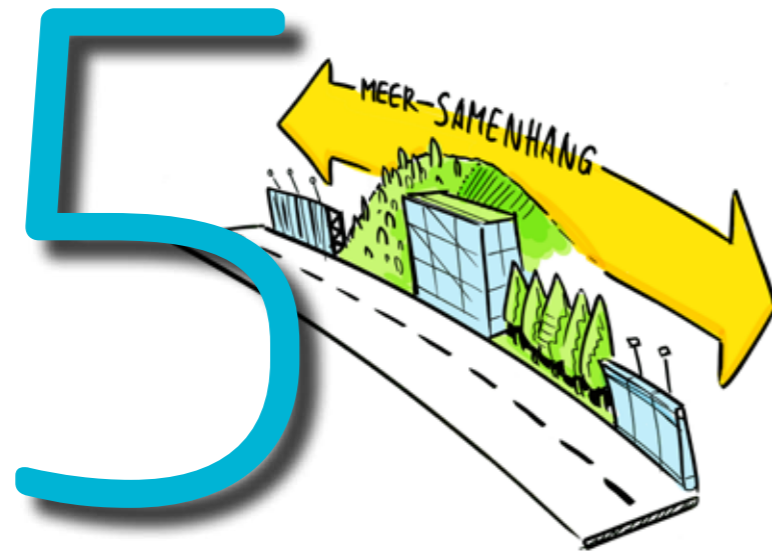
De Afrikaweg, de Oostweg en de Hoefweg zijn de drie belangrijkste ontsluitingswegen van Zoetermeer vanaf de A12. Omdat een nieuwe entreezone ook gaat over hoe automobilisten de stad binnenkomen, rijst de vraag in hoeverre de drie wegen aansluiten bij de identiteit van de omliggende stadsdelen. Het 'verhaal van de stad' moet immers op zogenoemde 'stadsboulevards' al leesbaar zijn.

*Hoofdvraag: hoe toont de stad op de afritten – voortaan stadsboulevards genaamd – zijn identiteit?*





Entreezone westzijde



# SNELWEGLANDSCHAP

## 5.1 Analyse: snelweglandschap mist identiteit

### Rommelige uitstraling

De A12 gaat bij Zoetermeer langs een verscheidenheid aan panorama's (dan weer dicht, dan weer open), geluidsweringen en infrastructurele werken – daterend uit verschillende perioden en elk met in een eigen stijl. Het leidt tot een rommelig beeld. Van west naar oost komen automobilisten langs: een groene dijk aan de noordkant en grijze betonplaten aan de zuidkant, betonnen wanden van oprit, vrij zicht (zuid) en grijze betonplaten (noord), glasbetonnen geluidswand (zuid) en grijze betonplaten (noord). De inrichting van de weg zelf versterkt het rommelige karakter. Portalen zijn vlak voor infrastructurele werken geplaatst.

Achter dat rommelige beeld gaan de kwaliteiten en kenmerken van Zoetermeer schuil. Wederom van west naar oost passeren automobilisten in feite de

stadsparken Westerpark en Balijbos, direct gevolgd door een eerste blik op het weidse land van het Groene Hart. Daarna het stationsgebied en het oudste deel van de stad, waar de snelweg zich langs 'wurmt'. Dan de Dutch Innovation Park en tot slot het toekomstige knooppunt BleiZo met bijbehorend bedrijvenpark en sportcentrum 'TranSportium'. Langs deze route vallen een paar plekken op door een hedendaagse uitstraling – denk aan de Dutch Innovation Factory en de bedrijfsgebouwen aan de Zilverstraat/Oostweg.

Helaas zijn dit uitzonderingen. Vooralnog beklijft een rommelig, niet-onderscheidend en zelfs gedateerd beeld – niet bepaald het beeld dat Zoetermeer aan de buitenwereld wil laten zien.



Een rommelige indruk langs de A12 door diverse typen geluidswallen en inrichtingselementen



# BELEVINGSKAART



- Legenda
-  dijkchaam
  -  groen in zicht vanaf A12
  -  herkenbaar icoon
  -  vrij zicht vanaf A12
  -  gebouw in zicht vanaf A12
  -  geluidswal
  -  matrixborden
  -  reclame
  -  lichtmasten

Inrichtingselementen en objecten op/rondom de A12



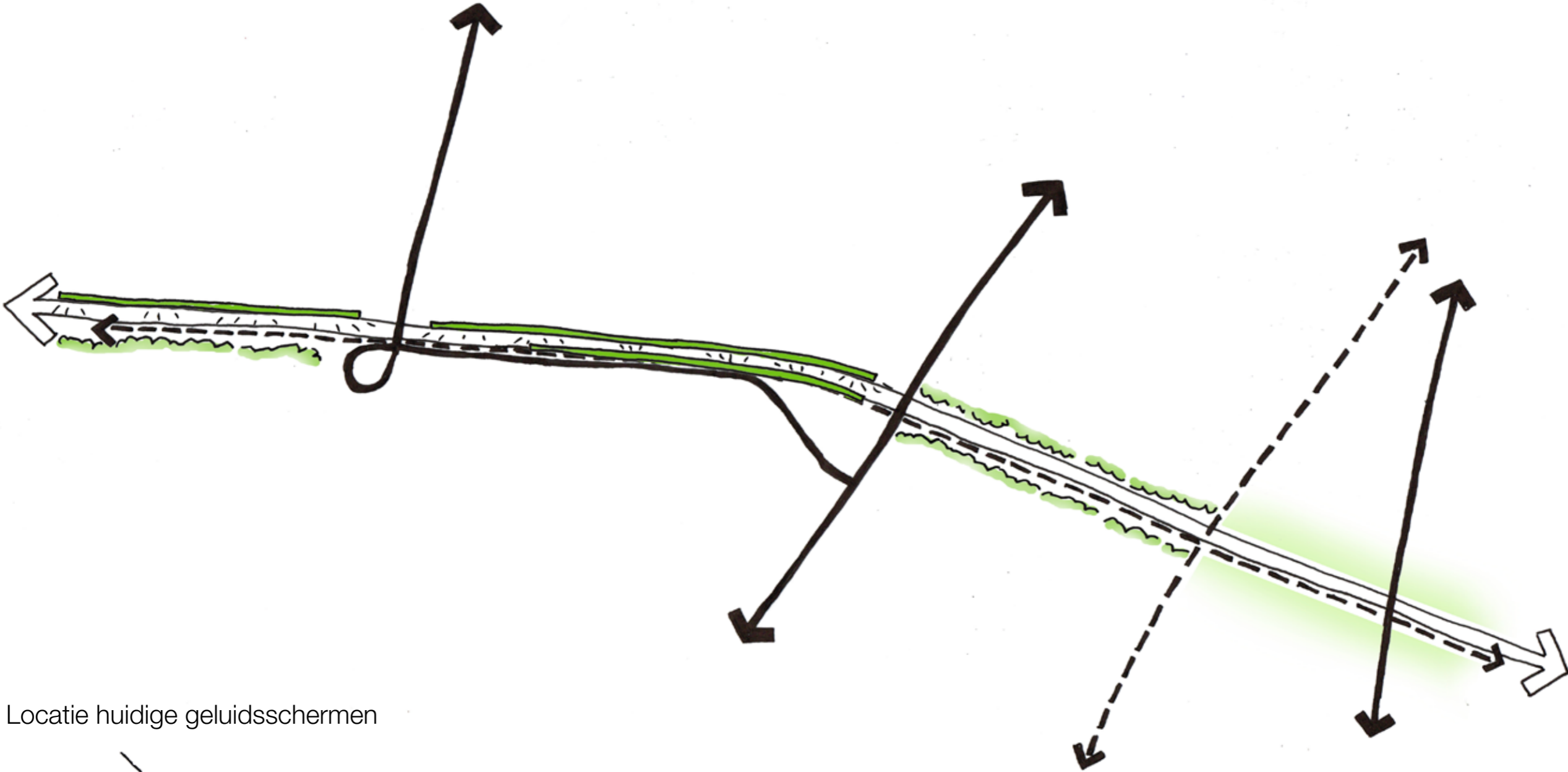
## 5.2 Visie: een eenduidige uitstraling van de snelweg

Vanaf de A12 moet Zoetermeer als één stad ervaren worden. Continuïteit in verschijningsvorm, kleur en materialisering is dan noodzakelijk. Het snelweglandschap is dé etalage voor datgene waar Zoetermeer voor staat: een stad van pioniers en vernieuwers waar innovatie en duurzaamheid voorop staan.

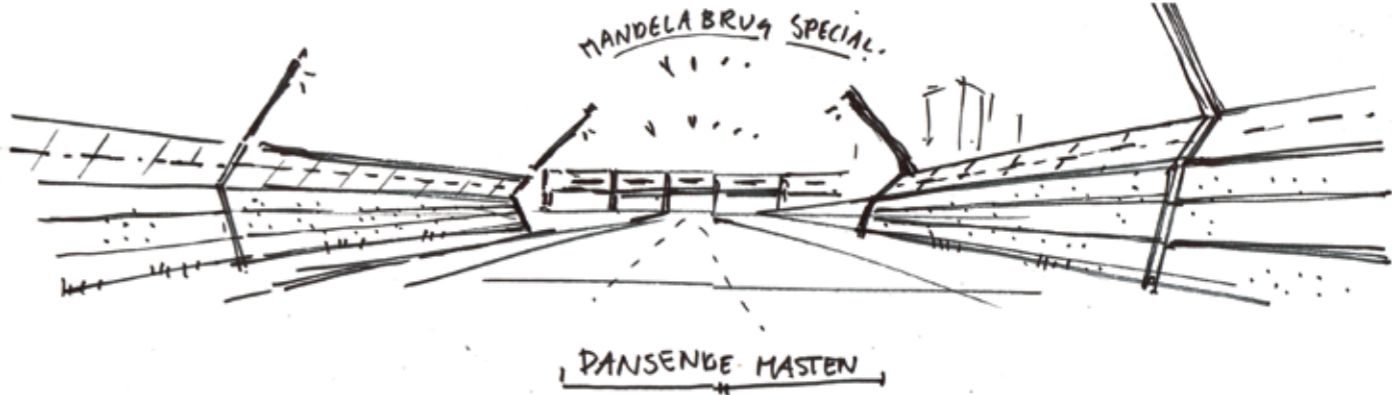
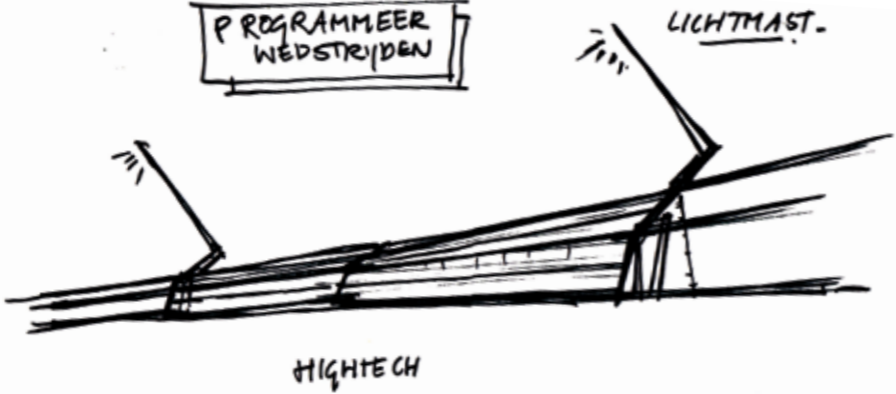


*Benutten van geluidsschermen voor energie-opwekking*

# GELUIDSSCHERMEN



Locatie huidige geluidsschermen



Schetsen renovatie geluidsschermen



### 5.3 Project 1: Innovatieve route

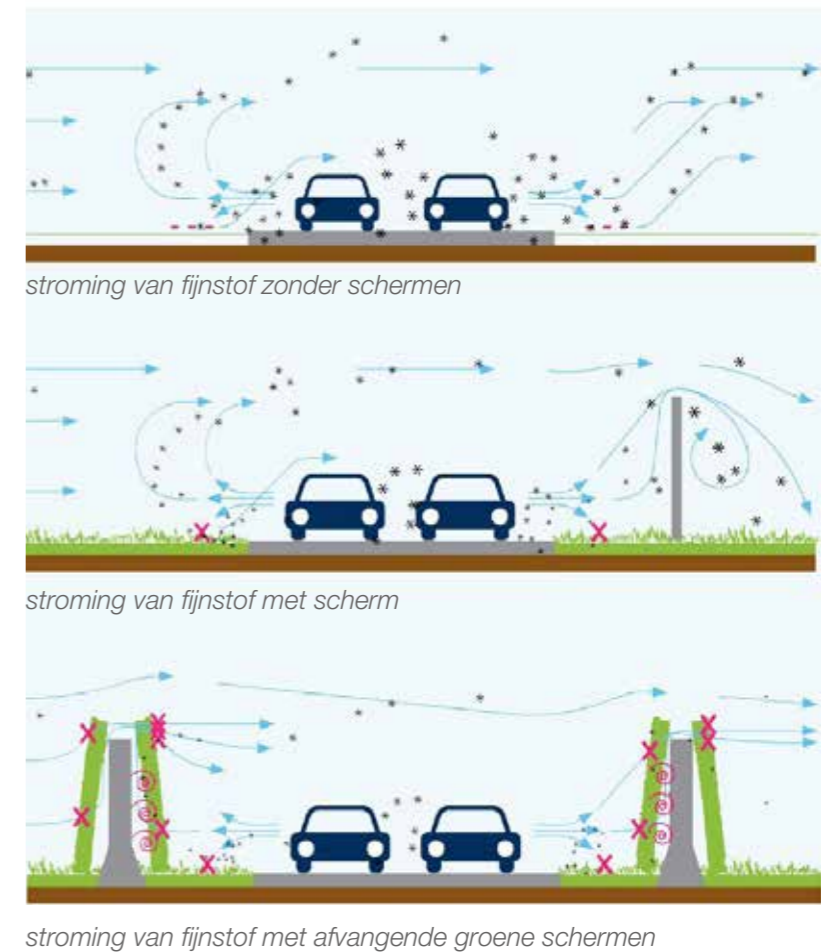
Zoetermeer kan de pioniersrol waarmaken met de meest duurzame snelweg van Nederland: duurzame geluidsschermen (met energieopwekking en de opname van fijnstof) en het rommelige snelweglandschap opruimen.

Het benutten van initiatieven uit de markt is een kans voor de verduurzaming van de geluidsschermen. De gemeente is benaderd door een marktpartij die de drie kilometerslange wand aan geluidsschermen wil gebruiken voor de plaatsing van zonnepanelen. De schermen zijn eigendom van Rijkswaterstaat, maar de initiatiefnemer ziet de gemeente als een belangrijke partner. Het idee is dat de initiatiefnemer zich opstelt als projectontwikkelaar die afzonderlijke panelen te koop aanbiedt. Uiteindelijk kunnen dus bewoners een zonnepaneel bemachtigen en profiteren van de opgewekte energie. Voor de initiatiefnemer heeft dit voordelen – subsidieverleningen eisen bijvoorbeeld dat panelen verkocht worden aan particulieren.

Het concept van de geluidsschermen is gebaseerd op drie slagen, namelijk:

- duurzaamheid/ nieuwe technologie
- groen
- kunst/verlichting

De identiteit van Zoetermeer wordt verbeeld in een samenhangende en sprekende weginrichting (geluidsschermen, lichtmasten en portalen) waarbij omliggende kwaliteiten en gebieden 'in beeld' komen. Het gaat dan bijvoorbeeld om 'Groene entree West', 'Zoetermeer werkstad stationsgebied', 'Zoetermeer stad van innovatie Oostweg' en 'Zoetermeer stad van leisure BleiZo'. De snelweginrichting vormt een uitgelezen kans voor Zoetermeer om aan voorbijgangers en bezoekers te laten zien waar de stad voor staat.

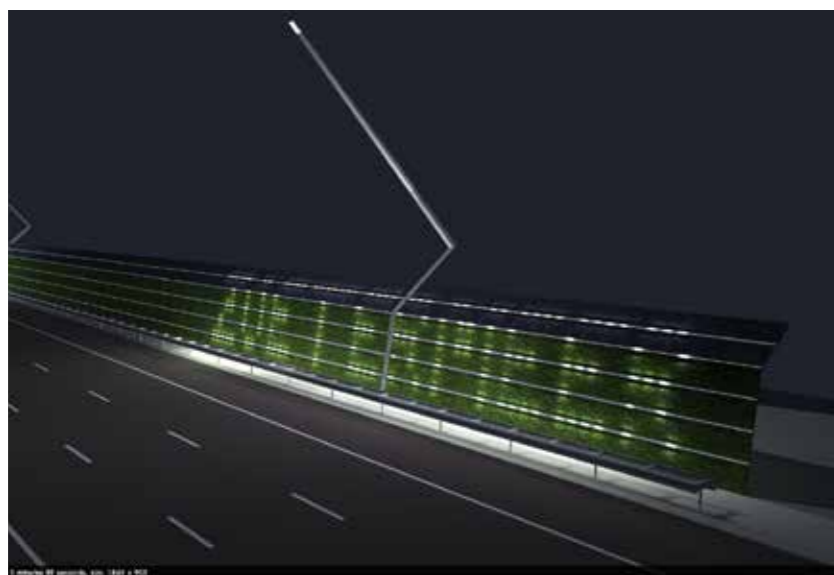


Inspirerende geluidsschermen met een duidelijke identiteit: rondweg Eindhoven (links), Utrecht A2 en A58 Boschkens (rechts)





Mogelijk toekomstbeeld A12



Variaties in LED-verlichting



Over een lengte van 3,2 kilometer wordt tegen de geluidsschermen een metalen raster geplaatst waarin ruimte is voor zonnepanelen (aanhakend bij het initiatief van de marktpartij) en groen. Ter hoogte van station Zoetermeer zijn de schermen voornamelijk gevuld met zonnepanelen, naar buiten toe krijgt het groen de overhand. De geluidswanden krijgen zo een stoere en hoekige uitstraling en verkleuren gaandeweg van groen naar grijs en vice versa – zo weet de automobilist of hij in de buurt van het landschap is of van de stad.

Om Zoetermeer daadwerkelijk als innovatieve pioniersstad te profileren is meer nodig, en dan vooral draagvlak onder de Zoetermeeders. De nieuwe en herkenbare vormgeving van de geluidsschermen en

het gebruik van duurzame materialen is niet alleen iets waar bewoners trots op mogen zijn, maar dragen ook bij aan een betere leefomgeving. Bewoners en bedrijven profiteren van de zonne-energie. Het groen op de geluidswanden zuivert de lucht van fijnstof.

In de vormgeving is een integrale aanpak noodzakelijk. Alle objecten en elementen maken deel uit van een herkenbare weginrichting. Speciale aandacht is er voor verlichting – masten en armaturen ‘gaan mee’ in de vormtaal en de materialisatie van de geluidsschermen. De snelwegverlichting – bestaande uit ledlampen – draait op de op de geluidswanden opgewekte zonne-energie. Ter hoogte van het centrumgebied vormen de lampjes teksten of patronen – om bijvoorbeeld evenementen aan te kondigen. Een sterrenhemel van leds verwijst weer naar het achterliggende landschap.



*casette 1: geschakelde zonnepanelen van 0.81mx1.58m*



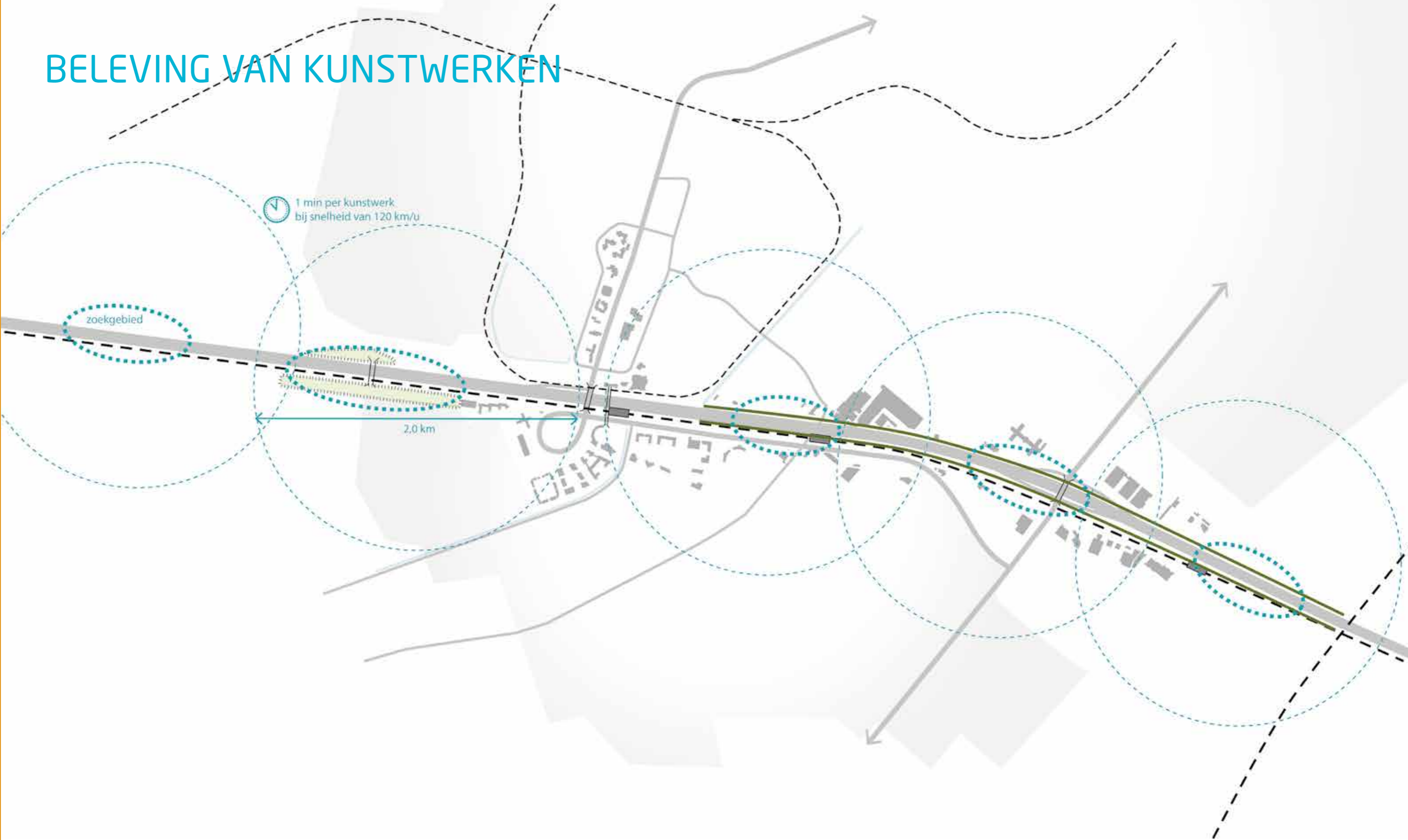
*casette 2: klimplanten*



*casette 3: bijzondere kunst of materiaal*



# BELEVING VAN KUNSTWERKEN



Beleving van kunstwerken in relatie tot reistijd



#### 5.4 Project 2: Kunst om een verhaal te vertellen

Kunst is een middel om plekken betekenis te geven en herkenningspunten toe te voegen. Kunstenaars zijn in staat om op een abstracte manier de identiteit en geschiedenis van een plek te verbeelden. Dergelijke werken moeten de Zoetermeeders een gevoel van herkenning en trots geven én de stad een goede uitstraling. Het is van belang dat bedrijven en bewoners bij de totstandkoming van elk kunstwerk betrokken zijn.

Om kunstwerken vanaf de A12 beleefbaar te maken zijn twee zaken noodzakelijk: de omvang (zijn ze te zien?) en tijd (krijgen automobilisten voldoende tijd om te kijken?). Met betrekking tot de omvang: een minimum formaat is niet nodig, omdat kunstenaars op allerlei manieren de aandacht kunnen trekken. Het is in ieder geval belangrijk dat kunstwerken elkaar niet

te snel opvolgen – dan is het voor de automobilist niet bij te benen. Met een snelheid van 120 kilometer per uur zijn auto's in drieënhalve minuut Zoetermeer gepasseerd. Met een veilige marge van dertig seconden per kunstwerk betekent dit ruimte voor zeven kunstwerken. Op dit moment worden vijf locaties verkend.

Kunst moet niet teveel worden ingekaderd. Laat kunstenaars vooral zelf bepalen hoe zij een betreffend verhaal willen vertellen. Het is dan ook niet verstandig eisen aan maat, materiaal en kleur te stellen. In plaats daarvan: leg kunstenaars een open vraag voor, vraag hen de verhalen van de stad te vertellen. Dan moet voor elk van de vijf plekken vooraf duidelijk zijn welk verhaal verteld moet worden.

De samenhang tussen de kunstwerken wordt bewaakt door een kunstcommissie die de kunstenaars van een opdracht voorziet en begeleidt. De leden van de kunstcommissie blijven gedurende het hele traject betrokken. Bij de selectie van kunstenaars baseert de commissie zich op een nog op te stellen 'kunstvisie A12'. Mogelijke criteria zijn: ervaring, uitvoerbaarheid, ruimte voor jong talent, mogelijkheden voor publieke bemoeienis en budget.

Voor dit kunstproject is een jaarlijks budget – één kunstwerk per jaar – nodig, bestaande uit proceskosten, mogelijke civieltechnische kosten en de opdracht aan de kunstenaar. Een gekozen kunstenaar krijgt een all-in aanneemsom inclusief het eigen honorarium. De kunstenaar draagt dan zorg voor ontwerp, calculatie en projectplanning, realisatie (materiaal en arbeid), transport, plaatsing en nazorg.



Ieder kunstwerk vertelt een verhaal. Een kunstwerk reageert op het omliggende landschap en de plek. Ze tonen zich aan de snelweg en spelen verrassend in op Zoetermeerse thema's.





Mogelijk toekomstbeeld A12



## 5.5 Vervolgproces

### Innovatieve route

Met de eerder genoemde initiatiefnemer is een schetsontwerp gemaakt voor een duurzaam geluidsscherm. Het ontwerp bevat voldoende panelen om een rendabel verdienmodel te draaien.

Met Rijkswaterstaat moet onderzocht worden of een herinrichting van het snelweglandschap überhaupt mogelijk is en of Rijkswaterstaat bereid is tot cofinanciering of samenwerking. Daarin wordt gepoogd 'werk met werk' te maken – bijvoorbeeld door de plaatsing van zonnepanelen te combineren met het renoveren of optoppen van de schermen. Afhankelijk van de reactie van Rijkswaterstaat doen de betrokken partijen een haalbaarheidsstudie waarin de volgende scenario's worden onderzocht:

- Zonnepanelen en groenschermen worden betaald door investeringen van particulieren
  - Geen herinrichting A12-elementen
  - Rijkswaterstaat draagt bij aan herinrichting A12

- Alleen de zonnepanelen worden betaald uit investeringen door particulieren
  - Gemeente betaalt groen geluidsscherm, Rijkswaterstaat neemt herinrichting voor haar rekening
  - Gemeente betaalt enkel de groene schermen. Herinrichting vervalt
  - Geen geld voor groene geluidsschermen en herinrichting A12

De haalbaarheidsstudie vindt in de tweede helft van 2015 plaats. Gelijktijdig wordt een technisch ontwerp gemaakt.

Als Rijkswaterstaat meedoet is de volgende planning haalbaar.

- Tweede helft 2015: haalbaarheidsstudie en afstemming initiatiefnemers en Rijkswaterstaat
- Eerste helft 2016: uitwerking technisch ontwerp
- Tweede kwartaal 2016: start proces om Zoetermeeders te betrekken en panelen te adopteren
- Tweede helft 2016: realisatie van de vernieuwde geluidswand

### Kunst om een verhaal te vertellen

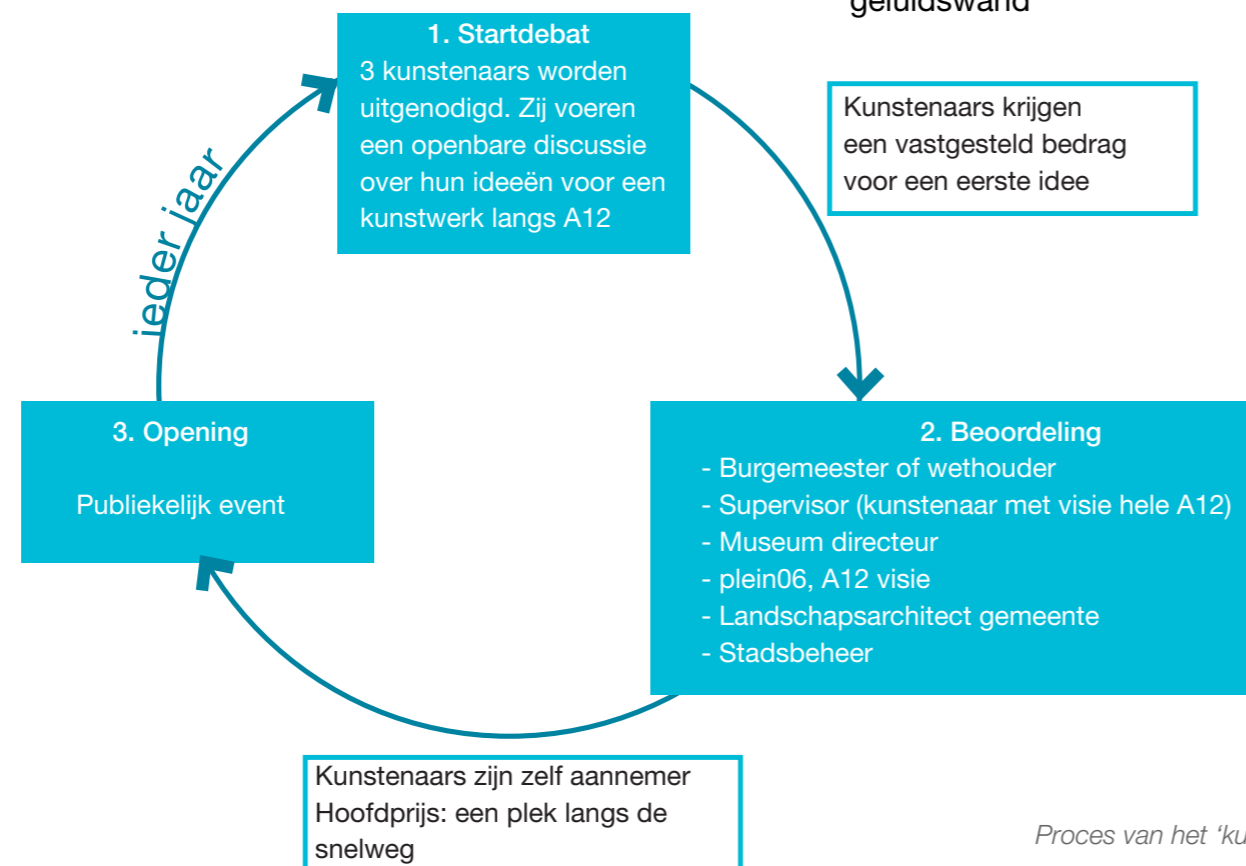
Het kunstproject moet van de Zoetermeeders zijn. Tijdens stadsdebatten wordt van de Zoetermeeders gevraagd welke verhalen de Zoetermeerse identiteit weerspiegelen – essentiële informatie voor de open oproep aan kunstenaars.

Een eerste open oproep moet leiden tot een supervisor voor de hele zone die de kunstcommissie leidt. De kunstcommissie, onder leiding van die supervisor en een voorzitter, schrijft vijf jaar lang jaarlijks een opdracht uit voor een nieuw kunstwerk. De kunstcommissie bestaat uit:

- Voorzitter: wethouder of burgemeester voor intern en extern draagvlak
- Supervisor: kunstenaar met een sterke totaalvisie op de A12-zone
- Stedenbouwkundige/landschapsarchitect
- Stadsbouwmeester
- Projectleider kunst in de openbare ruimte

Het hele kunstproject neemt zeven jaar in beslag.

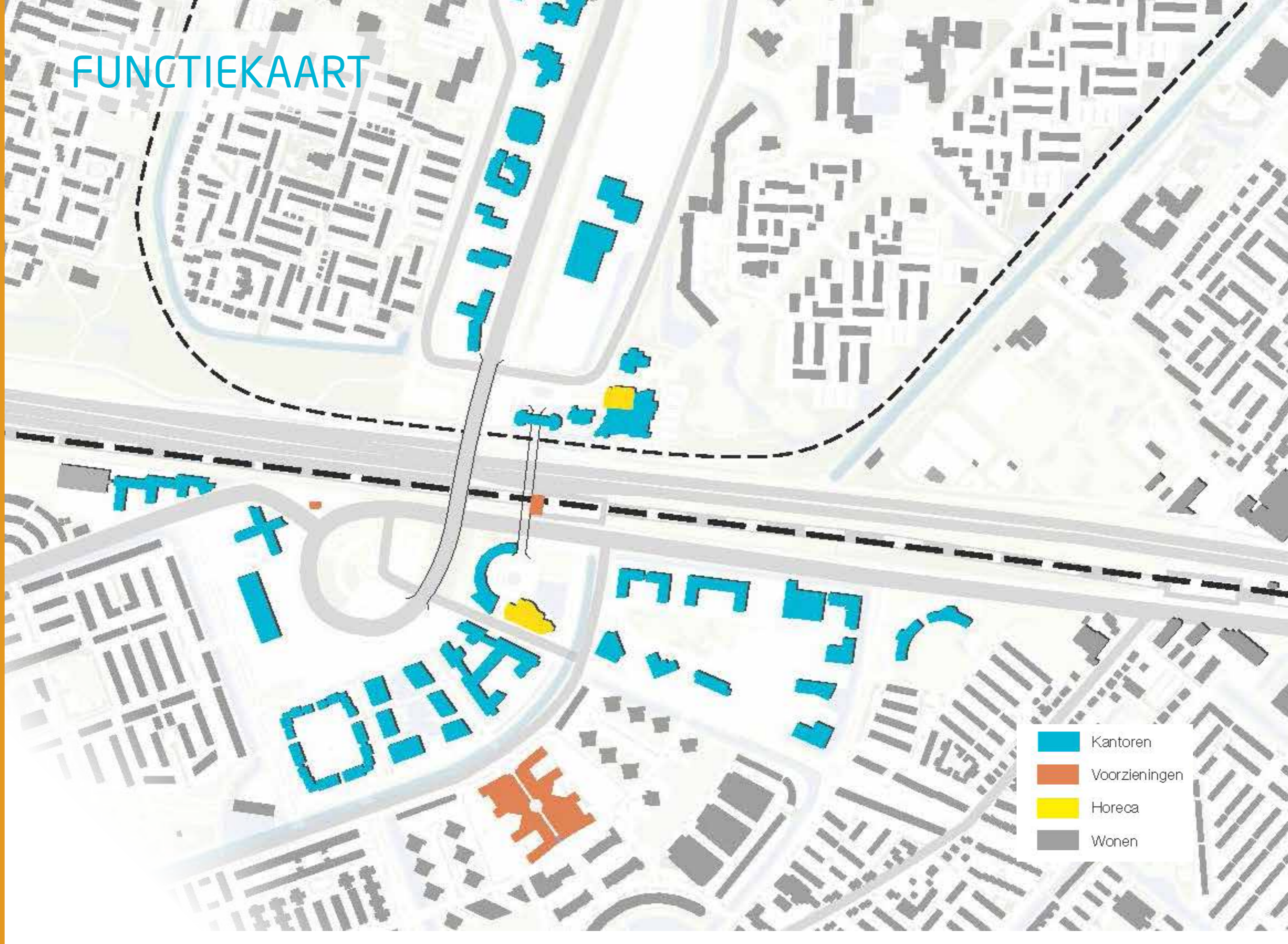
- Tweede helft 2015/eerste kwartaal 2016: stadsgesprekken over de inhoud van de open oproep
- Eerste kwartaal 2016: open oproep voor en selectie van supervisor
- Tweede kwartaal 2016: uitschrijven oproep voor eerste kunstwerk
- Derde kwartaal 2016: selectie kunstenaar en kunstwerk
- Vierde kwartaal 2016: uitwerken ontwerp kunstwerk
- Tweede kwartaal 2017: realisatie eerste kunstwerk



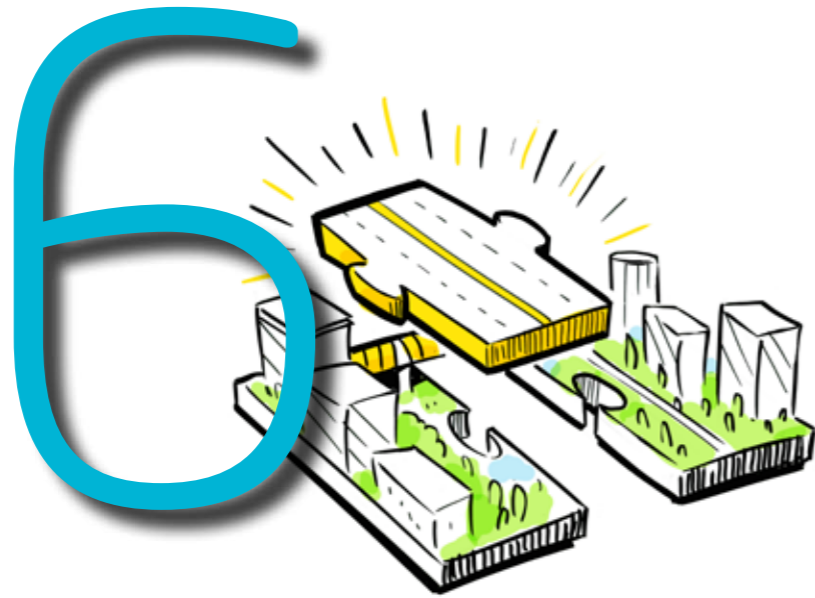
Proces van het 'kunstwerkentraject' langs de A12



# FUNCTIEKAART







# STATIONSGEBIED

## 6.1 Analyse

Met veertien bedrijven in het stationsgebied – allen met meer dan honderd werknemers – zijn gesprekken gevoerd. Het betrof bedrijven die al jaren in Zoetermeer gevestigd zijn, alsmede bedrijven die recent voor de stad gekozen hebben.

Voor vrijwel alle bedrijven geldt de centrale ligging in de Randstad als een belangrijke vestigingsvoorwaarde, vooral omdat in de meeste gevallen werknemers overal in de regio wonen. Voor de koepelorganisaties is de ligging van Zoetermeer zeer aantrekkelijk: bereikbaar vanuit de rest van het land en dichtbij Den Haag, de plek waar veel onderhandelingen plaatsvinden. Bovendien straalt de thuisbasis Zoetermeer neutraliteit uit – essentieel voor de geloofwaardigheid van koepelorganisaties.

De bedrijven geven aan vooral te profiteren van de autobereikbaarheid, ook vanwege de ruime parkeervoorzieningen. Het openbaar vervoer is in orde, maar kan volgens de meeste bedrijven beter. Ze missen een goede verbinding met Rotterdam en Delft. Werknemers waarderen de groene omgeving, vooral in relatie tot lunchwandelingen naar bijvoorbeeld het winkelcentrum in Rokkeveen.

Met name de bedrijven die hun behoefte heroverwegen vinden het monotone ruimtegebruik een beperking. Het gebrek aan restaurants, koffiecorners of shared services zien zij als een gemis. Er is vrijwel geen sprake van interactie met ondernemingen in het gebied. De eigen kantines en eigen parkeerplaatsen zijn daarvan de voornaamste oorzaak. De bedrijven vinden het stationsgebied weinig



Huidige voorziening in het stationsgebied



Noordplein station Zoetermeer



Zuidplein station Zoetermeer





Station gezien vanaf de Zuidweg



representatief. Het functioneert, maar daar is alles mee gezegd. Ze ergeren zich aan de verouderde inrichting van de Mandelabrug en het gebrek aan hoogwaardige voorzieningen en goede bewegwijzering. Bedrijven aan de noordkant vinden het vervelend dat bezoekers de zuidzijde ervaren als de stadskant – dat komt onder andere door het recent opgeknapt plein dat in tegenstelling tot de noordkant fris en netjes oogt. Bedrijven op de Dutch Innovation Campus storen zich aan de rommelige parkeeroplossingen en aan het feit dat de gemeente niet meewerkt aan een duurzame oplossing. Het valt op dat de bedrijven zelfstandig opereren en Zoetermeer vooral zien als een goed bereikbare plek. Ze hechten weinig waarde aan het merk Zoetermeer en de al dan niet aanwezige gebiedsidentiteit.

De onzekere toekomst van verouderde en lege kantoren aan de noordzijde leidt momenteel tot initiatieven om gebouwen te transformeren tot appartementencomplexen. Het ontwikkelplan van Breevast aan de noordzijde van station Zoetermeer is een reëel plan voor transformatie. Vanuit de markt ontstaan meerdere initiatieven om en rond het station woningbouw toe te voegen.

### Stedenbouwkundige opzet

Om de stedenbouwkundige opzet van het stationsgebied te begrijpen blikken we kort terug op het verhaal achter het station.

In 1873 werd het eerste station (het huidige Zoetermeer Oost) gerealiseerd op de lijn Gouda-Den Haag. Met de komst van de Zoetermeer Stadslijn in 1973 ontstond na 100 jaar een tweede verbinding naar Den Haag. De Stadslijn werd ter hoogte van halte Driemanspolder (aan de noordzijde van de A12) gekoppeld aan een nieuw treinstation op de lijn Gouda-Den Haag. Deze twee stations werden via een loopbrug met elkaar verbonden en vormen sindsdien station Zoetermeer. Zoetermeer groeide door en eind jaren tachtig besloot de gemeente om de stap over de snelweg te maken: aan de zuidkant van de A12 verrees woonwijk Rokkeveen. Tot in de jaren '90 lag het station aan de rand van de stad en kon men er goed met de auto komen en op straatniveau parkeren. Vanuit de groeikerngedachte lagen de nabijgelegen woonwijken met hun gezicht van het stationsgebied (bij de snelweg) af.

De bereikbare, maar perifere locatie van station Zoetermeer trok in de jaren tachtig en negentig voornamelijk midden- en kleinbedrijf. Het gebied heeft een extensieve opzet van grote kavels met parkeerterreinen op maaiveld en gebouwen met kleine vloervelden – gemiddeld tussen de 3000 en 10.000 vierkante meter met elk een eigen bedrijfsrestaurant.

Dit verklaart nog steeds de relatieve leegte in het gebied. Met de groei van Zoetermeer vormt het station inmiddels echter een directe fysieke verbinding in het stedelijk weefsel van Zoetermeer.

Het stationsgebied is een belangrijke plek in Zoetermeer geworden, vanuit ruimtelijk, economisch en sociaal oogpunt. Ondanks de goede openbaarvervoerverbindingen – die het station en de Mandelabrug op de kaart zetten, is nagenoeg geen sprake van goede fiets- en wandelroutes naar de omgeving.



1950



1968



1981

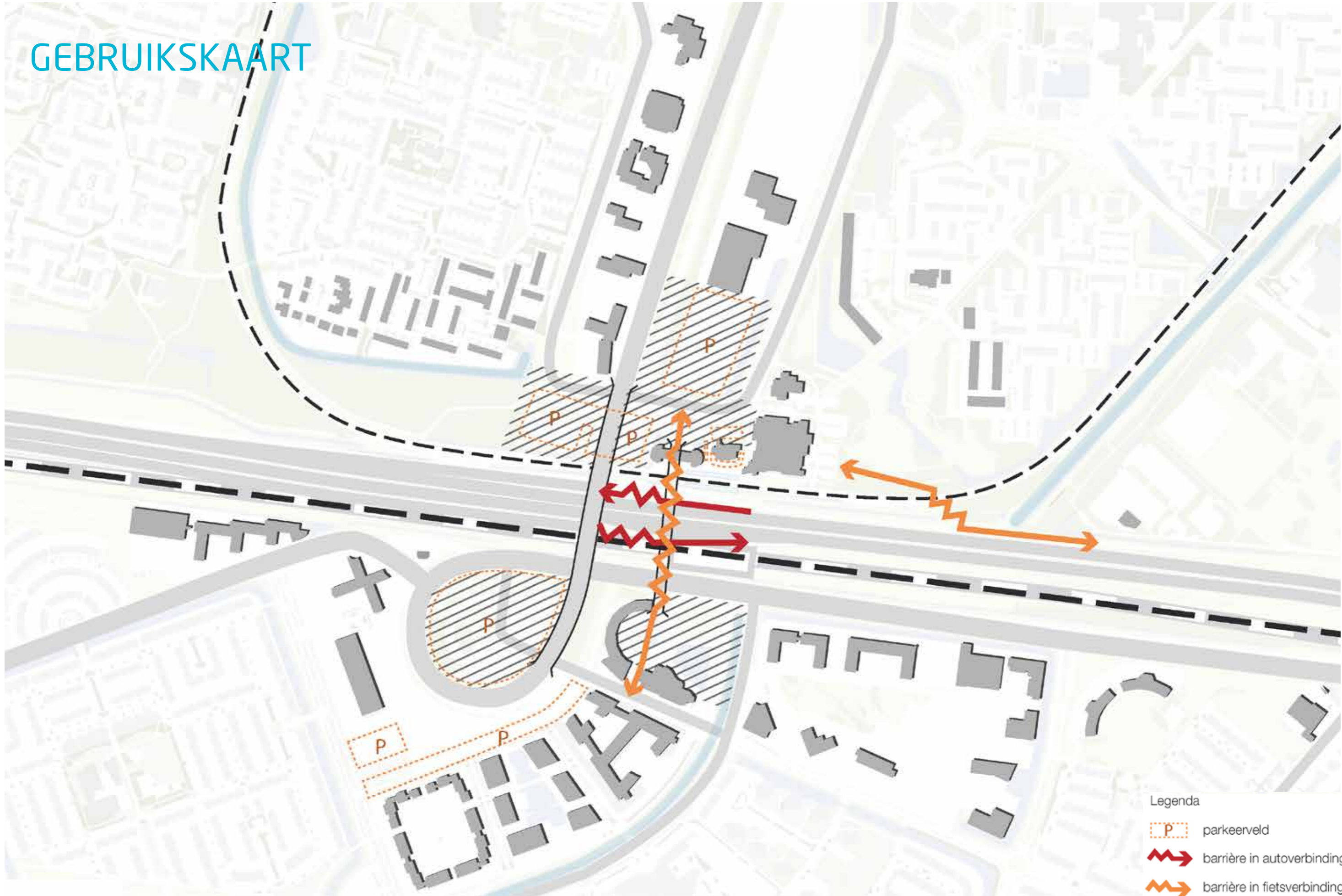


1989

Groei van Zoetermeer over de A12. Tot 1989 ligt de op- en afrit A12 bij Station Oost



# GEBRUIKSKAART

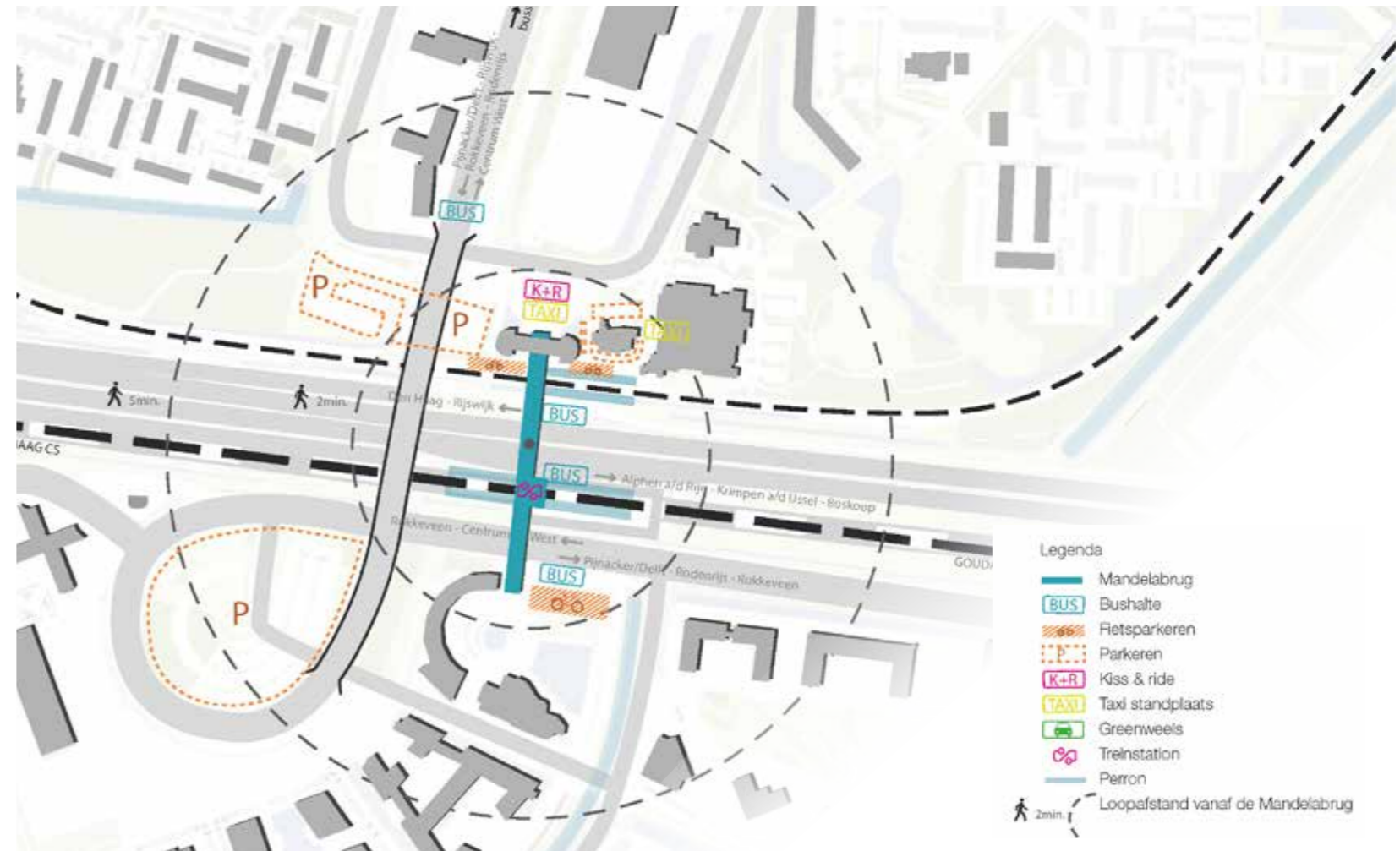


Barrières en monotoon gebruik in/van de openbare ruimte



De situatie bij station Zoetermeer is niet eenvoudig op te lossen. Door het relatief extensieve gebruik versterken kleine hindernissen het probleem:

- Noordelijke uitgang Mandelabrug (stadzijde). Door de groene wand aan de rand van de Boerhavezone is oriënteren lastig en denken veel reizigers aan de rustige zuidzijde te zijn aanbeland. De kantoren aan het Bredewater zijn niet zichtbaar. De verouderde inrichting en leegstaande bebouwing zorgen voor een verkeerde eerste indruk.
- Gebrek aan een heldere bewegwijzering. De verspreide bushaltes zijn genoemd, maar ook de duiding en richting van andere vervoersvormen is slecht aangegeven. Met name naar welke zijde (centrum of Rokkeveenzijde) bezoekers moeten, is slecht aangegeven.
- Het stationsgebied heeft te maken met een versnipperd beheer en het niveau wisselt. Illustratief zijn de liften van de Mandelabrug. Vijf van de zes liften zijn in beheer bij de gemeente, één bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en die hanteert een ander beleid.



Mandelabrug als overstapmachine



Verspreide bushaltes en rommelige inrichting

## STUDIE EXTRA OP- EN AFRIT



A12 huidige situatie - reistijd naar Rokkeveen



A12 met nieuwe op- en afrit richting Utrecht - reistijdverkorting van 4 min naar Rokkeveen



A12 huidige situatie - reistijd naar Stadshart



A12 met nieuwe op- en afrit richting Utrecht - reistijdverkorting van 3 min naar Stadshart



## 6.2 Bereikbaarheid Stationsgebied; uitbreiding aansluiting centrum

Het stationsgebied is vanaf de A12 alleen vanuit de richting Den Haag direct bereikbaar. Van en naar Utrecht moeten gebruikers en bezoekers door de bebouwde kom – zo wordt het stationsgebied niet als snelweglocatie ervaren. Reizigers uit de richting Utrecht wijken voor zakelijke ontmoetingen uit naar het Van der Valk-hotel Ypenburg dat direct aan de afrit ligt. Een betere bereikbaarheid vanuit Utrecht zou de positie van het stationsgebied als werkgebied aan de A12 goed doen. Er zou sprake kunnen zijn van een reistijdverbetering van circa vijf minuten.

### Oplossingsrichtingen aansluiting A12 Zoetermeer Centrum

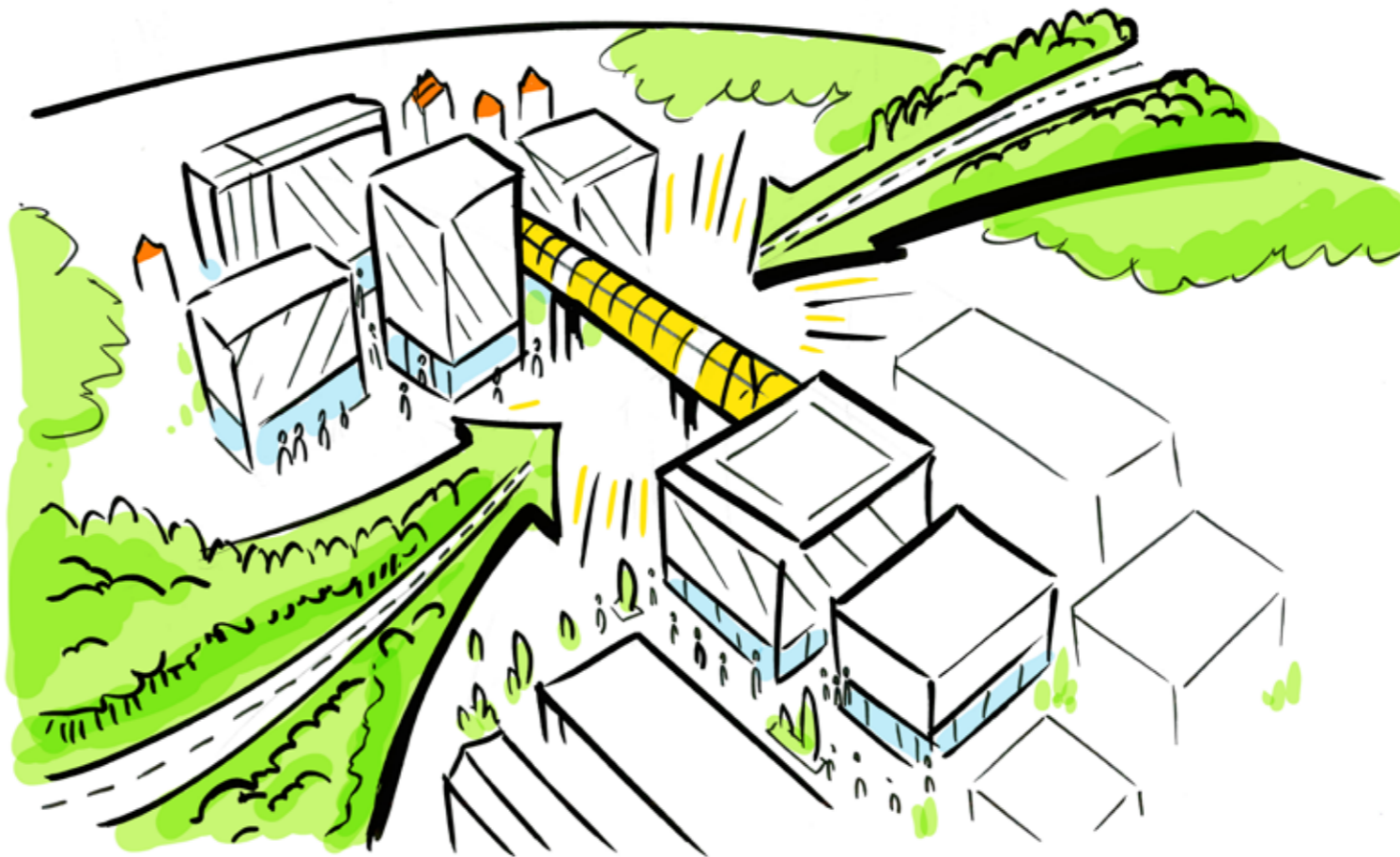
Zoetermeer heeft de wens om vanaf de A12 de aansluiting 'Zoetermeer Centrum' compleet te maken. In de huidige situatie ontbreekt de oostelijke aansluiting van en naar Utrecht. Bij een nieuwe extra op- en afrit ontstaat een reistijdverkorting van 5 minuten richting centrum. Er zijn echter meer voordelen denkbaar. Denk aan:

- De adressering van bedrijven. Bijvoorbeeld de (ontwikkeling van) bedrijven in het stationsgebied, het gebied rond de Afrikaweg en de Rontgenlaan.
- Verbetering van de bereikbaarheid van Zoetermeer en het centrum als geheel.
- Betere spreiding van autoverkeer door Zoetermeer en verminderen van verkeersbewegingen.

Er zal een aparte studie worden gedaan naar de mogelijkheden voor een nieuwe aansluiting waarbij tevens wordt gekeken naar het effect op de verkeersintensiteit op de Afrikaweg. Dit onderzoek zou integraal moeten plaatsvinden met de bereikbaarheidsstudie van het FOC.



Ontbreken van een af- en oprit Utrecht-Centrum Zoetermeer



*Een stedelijke hub met levendige plinten in een groene setting*



### 6.3 Visie: Een nieuw stuk stad

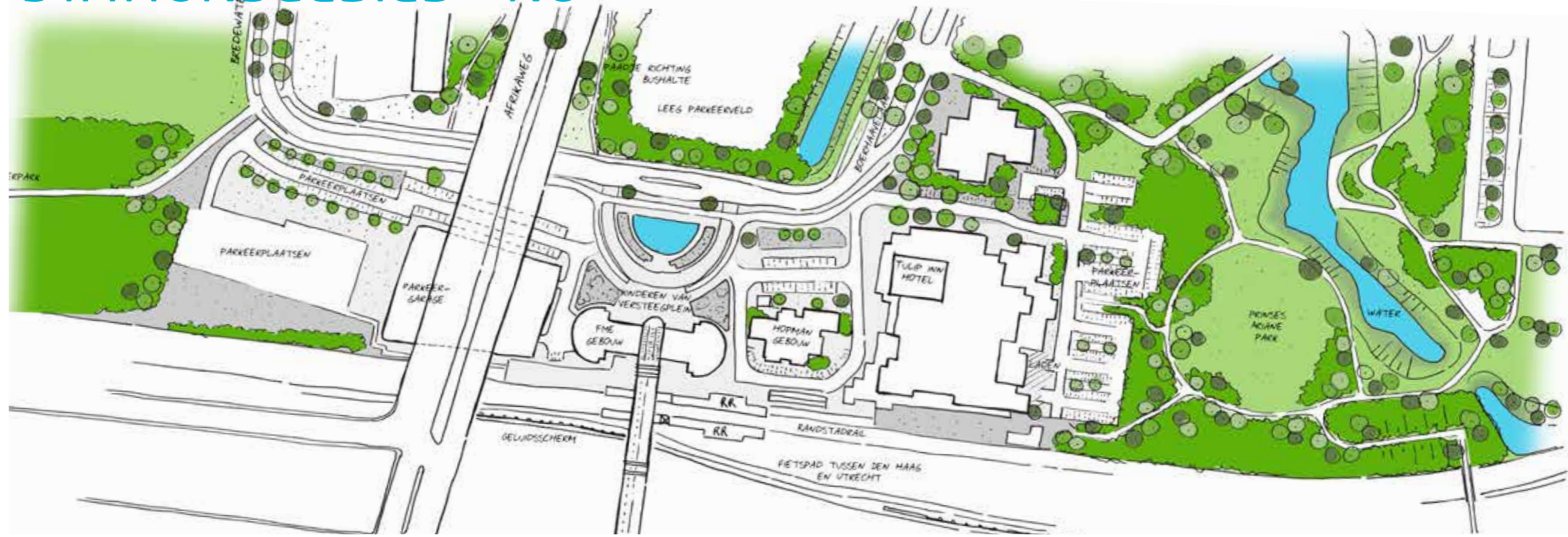
Als het stationsgebied van Zoetermeer een aantrekkelijke vestigingslocatie wil blijven, moet ingezet worden op knooppuntontwikkeling en het creëren van een gemixt stedelijk milieu. Er dient ruimte te komen voor functiewijzigingen en verdichting. Het leggen van nieuwe verbindingen is niet voldoende. De plek moet een eigen bestemming worden. Een vernieuwend stadsdeel dat Zoetermeer weer in de kijker speelt.

Om recht te doen aan de pionierszin en vernieuwingsgeest van Zoetermeer is een open aanpak noodzakelijk, zodat vernieuwing ook ‘van onderaf’ kan komen. Het is de bedoeling om het monotone stationsgebied geleidelijk aan te transformeren naar een levendig en multifunctioneel gebied. Een ‘hub’ waar mobiliteit, innovatie en nieuwe verstedelijking ruimte hebben. Daarvoor zijn de volgende stappen nodig:

- Verhogen van het activiteitsniveau in het gebied
- Toevoegen van voorzieningen
- Herprogrammeren en transformeren van bestaande bebouwing
- Toevoegen van stedelijke woon- en werkvormen
- Intensivering van programma
- Extensieve opzet inzetten als kwaliteit; een groen stedelijke campus

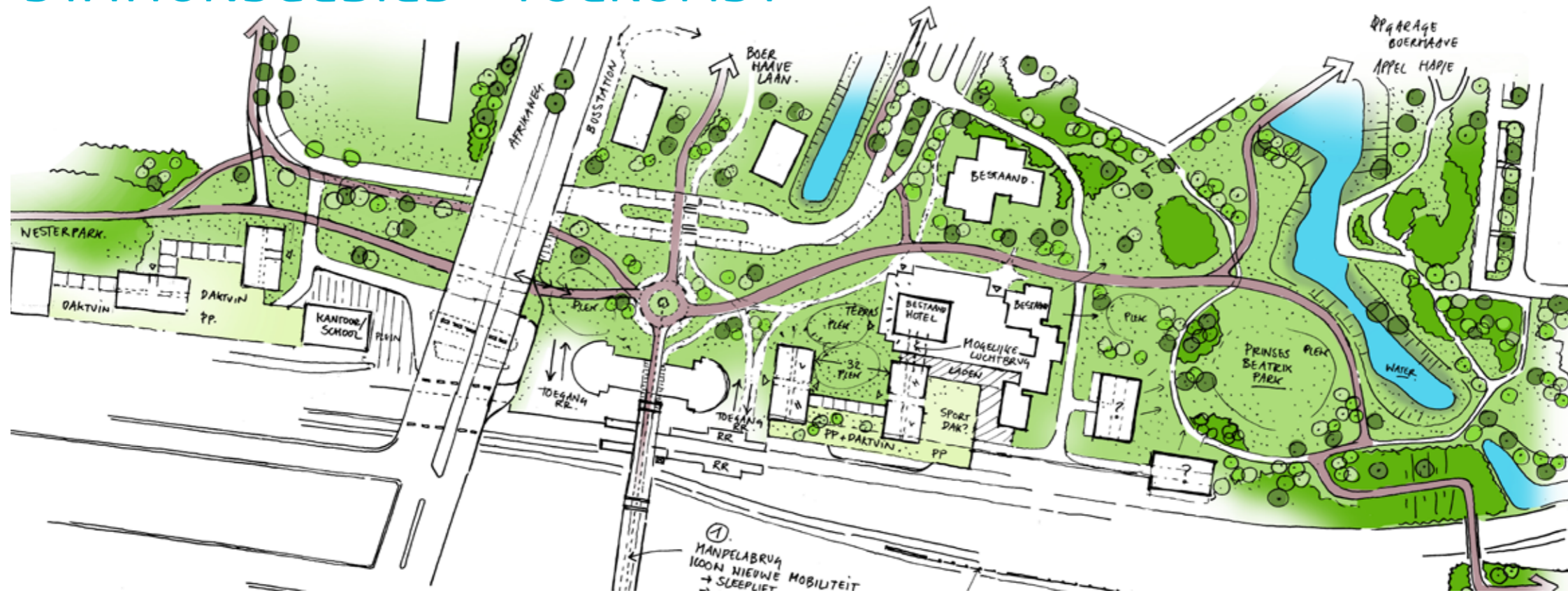
Het stationsgebied moet een place to be worden, een echt centrumgebied. Daarvoor is een andere manier van denken nodig: de stad groeit niet richting snelweg, maar de stad groeit vanuit de snelweg en het station.

## STATIONSGBIED - NU



Huidige situatie van het stationsgebied: geen logische aantakking op het langzaam verkeernetwerk, stenige omgeving met matige kwaliteit, gebrek aan programma en voorzieningen

## STATIONSGBIED - TOEKOMST



Mogelijk toekomstbeeld van het stationsgebied: een groene, verbonden stationsomgeving met ruimte voor stedelijk programma



#### 6.4 Vernieuwing door initiatief vanuit de markt

Alle eigenaren in het gebied hebben een direct belang bij een beter geprofileerd gebied dat weer aantrekkingskracht heeft. Huuropbrengsten zullen hoger liggen en leegstand zal lager zijn. Er zitten echter wel een groot verschil in hoeveel partijen bereid zijn om iets te doen aan de situatie op gebouwniveau laat staan op gebiedsniveau. Vastgoedeigenaren zijn er in vele vormen met een pluriformiteit aan doelstellingen variërend van eigenaar-gebruiker tot participatiefondsen met een internationale portefeuille. Voor de herprofilering en ontwikkeling van het stationsgebied zijn met name de actieve eigenaren die willen investeren in hun vastgoed of zelfs het gebied van belang.

Een belangrijk initiatief voor het noordelijk stationsgebied is het Boerhavelaan plan van eigenaar Breevast. Dit herontwikkelingsplan zal het gebied mixen en intensiveren, waardoor er meer levendigheid rondom het station zal zijn. Bovendien komt er door het plan een herkenbare route direct in het verlengde van de Mandelabrug, waarmee het gebrek aan oriëntatie tot het verleden behoort.

In het voorjaar van 2015 zijn wij benaderd door de vastgoed-eigenaar van het Golden Tulip Hotel, het zorging complex en het Hopman gebouw. De eigenaar gaf te kennen te willen investeren in het gebied en middels een herontwikkeling nieuwe waarde te creëren. De eigenaar stelde zich direct coöperatief op en stelde voor om met de gemeente te werken aan een planvisie en programma.

In een aantal werksessies is er in eerste instantie vooral kennis over de stad en de marktsituatie met elkaar gedeeld. De eerste bevindingen uit het onderzoek in het kader van de Entree Zoetermeer zijn besproken. Gezamenlijk is er gewerkt aan een visie voor de noordzijde van het station. In lijn met de oproep uit het publiekslab om een levendig stuk stad te maken hebben we een gemixt programma onderzocht op de locatie.

Er is gekozen om de Noorzijde een groen-stedelijk welkom te laten worden in lijn met de ontwikkeling aan de Boerhavelaan. De kwaliteit van Zoetermeer is het groen-stedelijk karakter. Bij het station lijkt dat nu nog ver weg, maar de groene routes ; Westerpark, Delftsewallen richting buitengebied en binnenstad komen vrijwel tot bij het station. Het noordelijkstationsgebied wordt een open campus omgeving waar het prettig verblijven is in de groene ruimte, waar met name horizontaal groen de boventoon voert zodat er prettig overzicht en oriëntatie blijft. Solitaire bomen of kleinere ensembles zorgen voor de prettige beschutting.

In de campus omgeving is er ruimte voor een goede verkeersafwikkeling zoals Kiss & Ride, fiets parkeren en op den duur mogelijk zelfs een geconcentreerd busstation.

Tegen de snelweg aan moet een bebouwingswand met afwisselende hoogte accenten zorgen voor de geluidswering en afvangen van fijnstof. De opengewerkte plinten aan het stationsplein kunnen worden ingezet voor voorzieningen of kleine kantoorruimten. Boven de plinten wordt gewoond. Het hotel richt zijn entree meer op het stationsplein en wordt een aantrekkelijke ontmoetingsplek in het gebied.

# GEBIEDSONTWIKKELING NIEUWE STIJL

Gebiedsontwikkeling is duurzaam veranderd. Waar het vroeger het werkterrein was van overheidsplanning, grote investeerders en infrastructurele projecten is er nu een shift naar een actieve gebiedsontwikkeling van onderaf.

Gebiedsontwikkelingen stonden altijd al bekend om hun complexiteit mbt. stakeholders, maar de laatste tijd nemen ondernemers, kunstenaars en burgergroepen ook een steeds actievere houding aan in gebiedsontwikkeling. Het leidt tot nieuwe vormen van gebiedsontwikkeling en andere positionering van partijen.

Enkele voorbeelden geven inzicht in de nieuwe praktijk van gebiedsontwikkeling.

Heen aantal processtappen. De essentie hiervan is dat de gemeente het debat faciliteert tussen belanghebbenden om gezamenlijk tot de uitgangspunten van een ontwikkelstrategie te komen. Als resultaat van een open planproces komt er geen vooropgesteld plan uit maar het resulteert in inzicht.



## Glamourmanifest

Glamourmanifest was het initiatief van een architect. Zij zette zich in voor een actiever en leuker Amstel 3 Businesspark. Het monofunctionele kantoorgebied had te kampen met leegstand en alle kantoren waren hun eigen eiland. Het ontbrak aan activiteiten en sfeer, en een negatief imago was groeiend.

Haar statement was dat wat meer Glamour kon leiden tot een beter gebied.

Zij begon met het organiseren van Champagne borrels, het posten van activiteiten op een weblog en guerilla acties zoals het plaatsen van Gouden Tuinkabouters.

Het genereerde relaties tussen bedrijven, reuring in het gebied en trok de aandacht van de gemeente. Het positieve effect was een overtuigend middel voor de gemeente om meer bestemmingsruimte te creëren. Hierdoor vestigen tegenwoordig ook voorzieningen zich in het gebied en is er een duurzame opwaartse lijn ingezet.



## Zeeburgereiland

Het zeeburgereiland in Amsterdam wordt herontwikkeld tot een nieuwe stadswijk. De sloop van het oude waterzuiveringscomplex gaat gefaseerd en bovendien blijven grote silo's centraal staan. De ontwikkeling van de nieuwe wijk is een proces van jaren.

Om de wijk onder de aandacht te krijgen (placemaking), de wijk meer kleur te geven en de tussentijd aantrekkelijker te maken is er ruimte gelaten voor initiatiefnemers. Doormiddel

van maandelijkse meet-ups worden zijn in gelegenheid gesteld om ideeën door te ontwikkelen, medestanders te vinden en door de gemeente gefaciliteerd te worden. Het leidt tot veel activiteiten in het gebied, terwijl de gemeente met grote partijen de woonontwikkeling trekt.



## Rotterdam Central District

De ontwikkeling van het Rotterdam Central District startte met een door eigenaren en gemeente opgestelde gebiedsvisie 'Glocal City District' in 2007. De ontwikkeling van nieuwe gebouwen vertraagde door de crisis, maar de gemeente had al vol ingezet op een nieuw station.

Om het Central District op de kaart te zetten en het gebied meer allure te geven werd er door gemeente en ondernemers een business club opgericht. De vereniging heeft een interne gebiedsfunctie; activiteiten en netwerk voor ondernemers organiseren. Ze heeft ook een externe functie om het Central District international op de kaart te zetten.

Het resultaat is hoogwaardige business activiteiten in het gebied, veel ambassadeurs en aantrekkingskracht op internationale partijen. Er is een toestroom van bedrijven en nieuwe ontwikkelingen komen weer van de grond.



## 6.5 Gezamenlijke betrokkenheid voor een krachtig resultaat

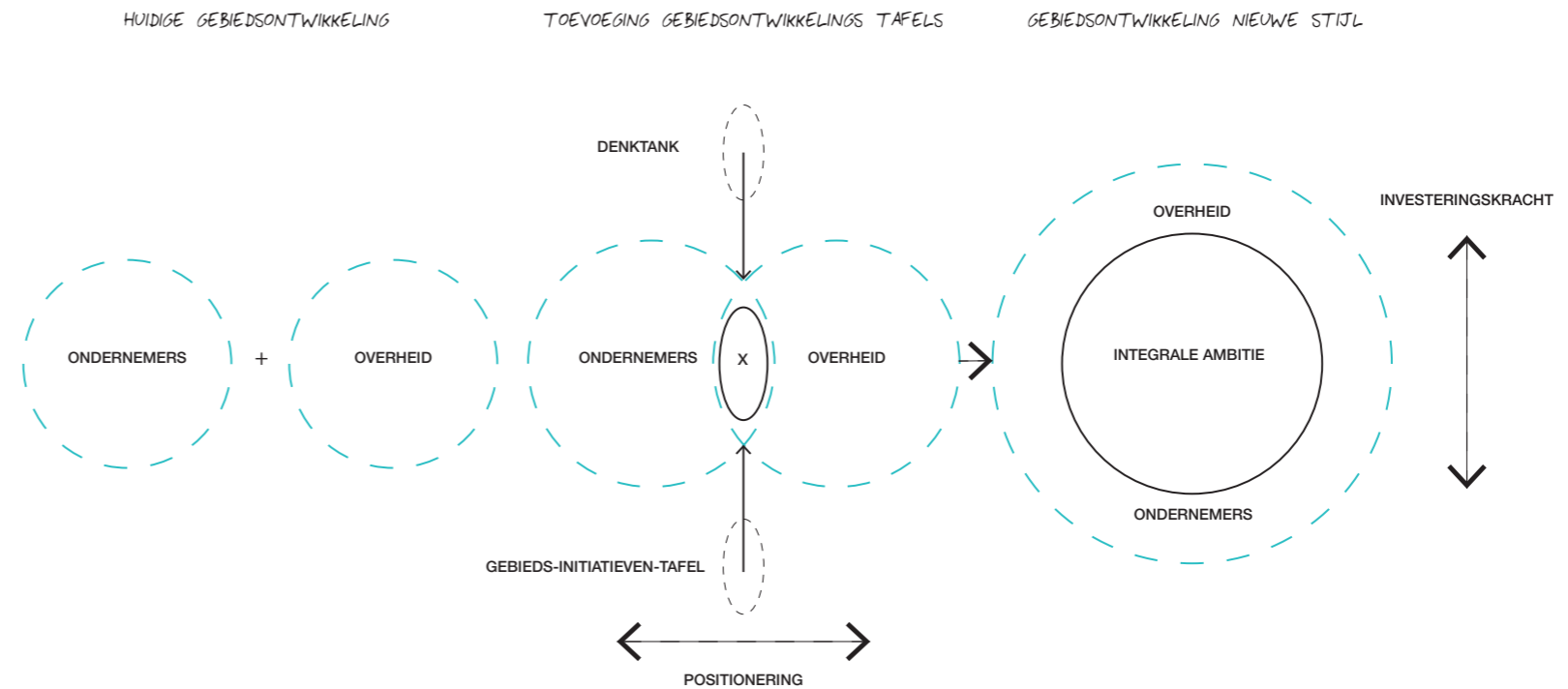
De tijd dat een overheid grootschalige gebiedsprojecten alleen ter hand nam is voorbij. Daarvoor zijn dergelijke transformaties te complex. Het is dan ook van belang om geschikte partners te vinden die geloven in de ambities voor het gebied. De reeds in het gebied aanwezige 'krachten' moeten elkaar versterken om een verbetering te realiseren die in ieders belang is.

Het vraagt om een adaptieve houding waarbij een centrale visie leidend is, maar er veel ruimte moet zijn om mee te bewegen met initiatieven van buitenaf. De gemeente stelt zich dus afwisselend pro-actief en reactief op. Ze gaat voorop in het ontwikkelen van een visie, maar vraagt daarbij medewerking van partijen en ze ondersteunt en biedt ruimte daar waar partijen vanuit de visie in het gebied actief aan de slag gaan.

Om dat mogelijk te maken is er behoefte aan twee overleg structuren:

### 1. Een gebieds-initiatieven-tafel

Een maandelijkse open ontmoeting onder leiding van de gebiedsmanager waar initiatiefnemers voor het gebied bij elkaar kunnen komen om gedachte en ideeën uit te wisselen. De tafel vormt een katalysator voor mensen die iets willen doen in het gebied en de gemeente toont er de resultaten die zij boekt binnen projecten of vertelt over de planning. De gebiedsmanager functioneert vanuit de tafel bovendien als de loods voor initiatieven door de gemeentelijke procedures. In het kader van de 'ontslakking' draagt de gebiedsmanager er zorg voor dat initiatieven niet vastlopen in de gemeentelijke procedures, maar soepel worden opgepakt.



### 2. 'Denktank' onderscheidende positie Zoetermeer

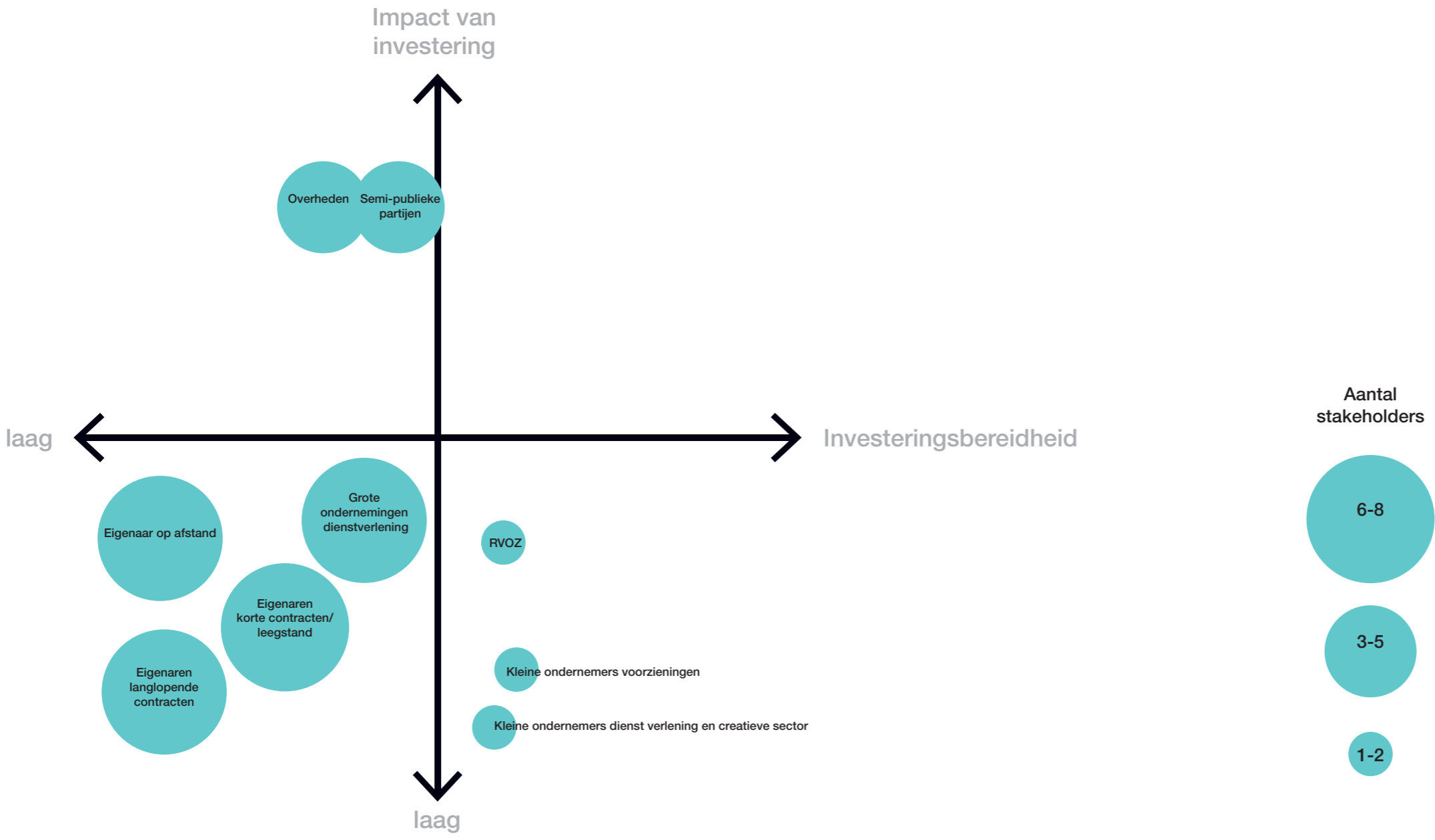
Een denktank van stedelijk denkers, globaal georiënteerden, grote stakeholders uit het gebied reflecteert op de onderscheidende positie van het Entree van Zoetermeer in de regionale context. Welke potentieel ligt er voor de Entree zone? De 'denktank' moet ingezet worden om de kansen voor Zoetermeer in een groter perspectief te bespreken. De denktank kan onderbouwd een richting geven aan de ambities van de gemeente. De Denktank kan in tweede instantie reflecteren op de gebiedsvisie die wordt ontwikkeld.

Er is behoefte aan een gebiedsvisie die verder gaat dan te benoemen dat dit een nieuw stedelijk gebied moet worden. Die visie moet ontstaan op het snijvlak van de 'gebieds-initiatieven-tafel' (het lokale niveau en het morgen) en de 'denktank' (het globale niveau en

gericht op 10 jaar en verder). Die visie kan afhankelijk van inbreng vanuit de markt opgesteld worden in samenwerking met eigenaren en ondernemers of vanuit de gemeente met een reflectie vanuit 'denktank' en 'gebieds-initiatieven-tafel'

De gezamenlijke inspanningen, de zich ontwikkelende visie, de eerste activiteiten, kleine vernieuwingen, grote projecten en belangrijke mijlpalen moeten zichtbaar gemaakt worden. Door zichtbaarheid wordt de gelegenheid geboden mee te doen en ervaart en accepteert men de verandering. Een gebiedsplatform vormt het hart van de beweging en brengt de successen in beeld. Het platform ontwikkelt zich op basis van de stakeholders en hun inzet. Het platform is intern gericht om initiatiefnemers te faciliteren en extern georiënteerd om het gebied en de ondernemers onder de aandacht te brengen.

# STAKEHOLDER ANALYSE



Stakeholder analyse Entree gebied Zoetermeer: Complexiteit gebiedsontwikkeling door groot aantal stakeholders en sterk uiteenlopende investeringsbereidheid en investeringscapaciteit



## 6.6 Vervolgproces

Het vervolgproces moet er op gericht zijn om de beweging op gang te brengen, het denken over het Stationsgebied op een hoger niveau te brengen en dat gezamenlijk te laten leiden tot een uitnodigende gebiedsvisie.

Centraal in het vervolgproces staat een actieve gebiedstuurgroep die schakelt tussen visievorming en activiteiten. Die als middelpunt initiatieven en initiatiefnemers aan elkaar verbindt en gelijktijdig met krachtige partijen werkt aan een toekomstgerichte visie. Daarvoor is een klein kernteam nodig dat weet te verbinden, te organiseren en te promoten.

Voor gebiedsactivering moeten de volgende stappen worden ondernomen;

1. Uitwerken van de kaders van het Living Lab stationsgebied. Waarbij er met name moet worden bepaald wat echt niet gewenst is, zodat verder de vrijheid kan worden gegeven aan initiatiefnemers. Maak tevens een budget beschikbaar waarop initiatiefnemers aanspraken kunnen doen middels een tendersysteem.
2. Ruimte voor creativiteit en ondernemendheid in het gebied promoten. Ondernemers, creatieven en initiatiefnemers uitnodigen aan de 'gebieds-initiatieven-tafel'.
3. Periodieke 'gebieds-initiatieven-tafel' organiseren in het gebied om initiatiefnemers de kansen te geven netwerk te slaan naar andere initiatiefnemers en om dienst te doen als centraal loket van de gemeente. De periodieke bijeenkomsten hebben als doel de drempels in het gebied en richting gemeente te verlagen voor initiatiefnemers.
4. Het opzetten van een 'open-platform' (website en campagne) dat de activiteit in het gebied onder de aandacht houdt.

Om stappen te zetten richting een duidelijke gebiedsvisie moet het volgende worden ondernomen;

1. Organiseren van een denktank welke vanuit de (inter) nationale context naar Zoetermeer kijkt.
2. Benut het perspectief van de denktank en het activiteitsniveau uit de gebiedsactivering om te bepalen wie er bij visievorming betrokken moet zijn.
3. Ontwikkel een breed gedragen visie die voldoende ruimte laat aan initiatiefnemers en markt, maar die ook toezeggingen doet over de inzet van de gemeente.

### Organisatie

De gemeente is initiator van de 'gebieds-initiatieven-tafel' en faciliteert in eerste instantie ook de bijeenkomsten. De tafel kan op den duur ook zelfstandig opereren. Bij de tafel is aanwezig vanuit de gemeente de gebiedsmanager. De gebiedsmanager zorgt er voor dat initiatieven gemakkelijk door de gemeentelijke organisatie en procedures heen gaan.

Voor de faciliterende rol is een klein kernteam nodig van een gebiedsmanager (brengt partijen bij elkaar), een communicator (onderhoud van in- en externe relaties en het platform) en kwaliteitsbewaker (een stedenbouwkundige die schakelt tussen ruimtelijk, programmatisch en visueel denken om te blijven beoordelen of initiatieven duurzaam bijdragen aan het nieuwe toekomstperspectief). Het faciliteren ligt in de initiatieffase bij de gemeente, maar kan uiteindelijk bij het platform zelf komen te liggen.

De 'denktank' kan ook door het kernteam worden opgezet.





Mandelabrug





# MANDELABRUG

## 7.1 Analyse: brug komt niet tot zijn recht

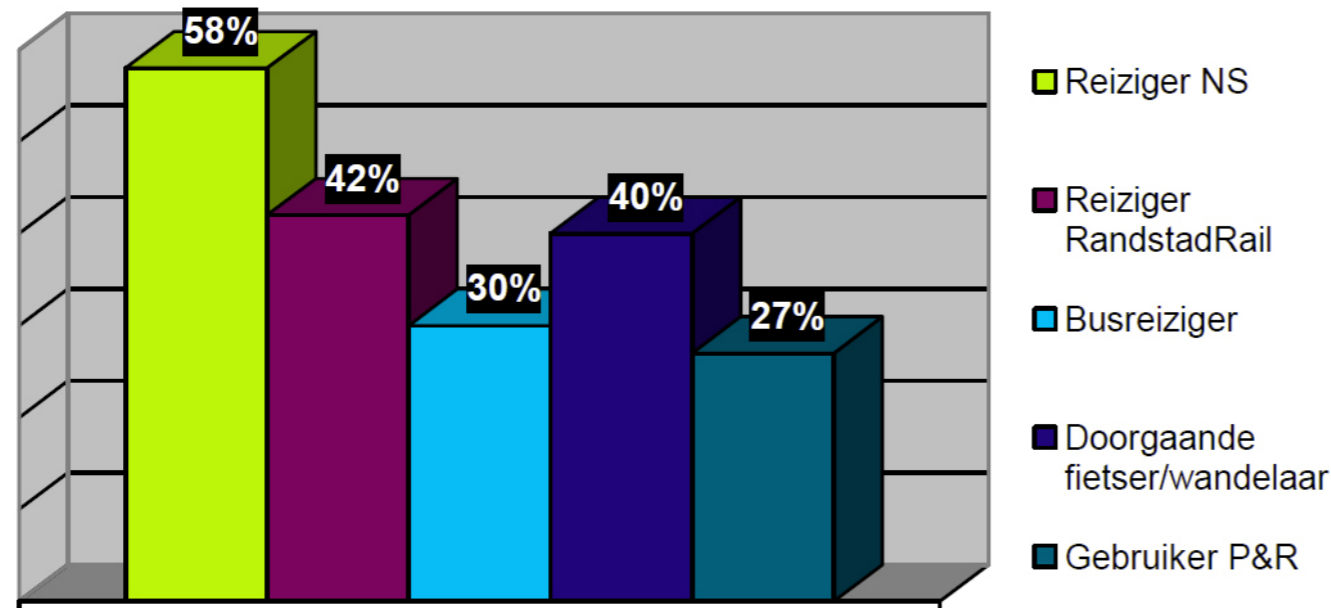
De Mandelabrug is gebouwd als reizigerstraverse tussen twee NS-perrons en de toegang tot de Floriade van 1992. De brug werd in een relatief korte tijd opgeleverd en liep achter op de omliggende infrastructurele ontwikkelingen. Daardoor heeft de brug zich moeten voegen naar een bestaande omgeving en voldoen aan een te beperkt programma van eisen. Niettemin leidde het tot een imposante betonconstructie van 180 meter die alle infrastructuur – Zuidweg, spoorlijn Gouda-Den Haag, A12 en Stadslijn – overspant. Waarschijnlijk is de fietsverbinding over de Mandelabrug bij de aanleg van secundair belang geweest omdat het verwerken van de Floriadebezoekers prioriteit had. Er was bovendien weinig inpassingsruimte voor alternatieve (fiets) oplossingen.

Met de voltooiing van de wijk Rokkeveen (na de Floriadetentoonstelling) groeide de betekenis van de Mandelabrug als stadsverbinding. Tegelijkertijd nam met het verdwijnen van de stroom Floriadebezoekers het belang als knooppunt af. Zowel programmatisch als fysiek staat de Mandelabrug op zichzelf – op en rondom is vooral sprake van leegte. Hoewel de brug voor fietsers en voetgangers de belangrijkste en kortste route is tussen het centrum en het zuidelijke deel van Zoetermeer is de brug geen prettige verblijfsplek. Er zijn weinig voorzieningen, er is niets te doen en de ‘bewoonde wereld’ voelt ver weg. De brug vertegenwoordigt een iconische waarde als belangrijk herkenningspunt voor de stad. Op dit moment is die waarde echter onvoldoende om passanten en bezoekers op de brug en in het gebied ‘vast te houden’.

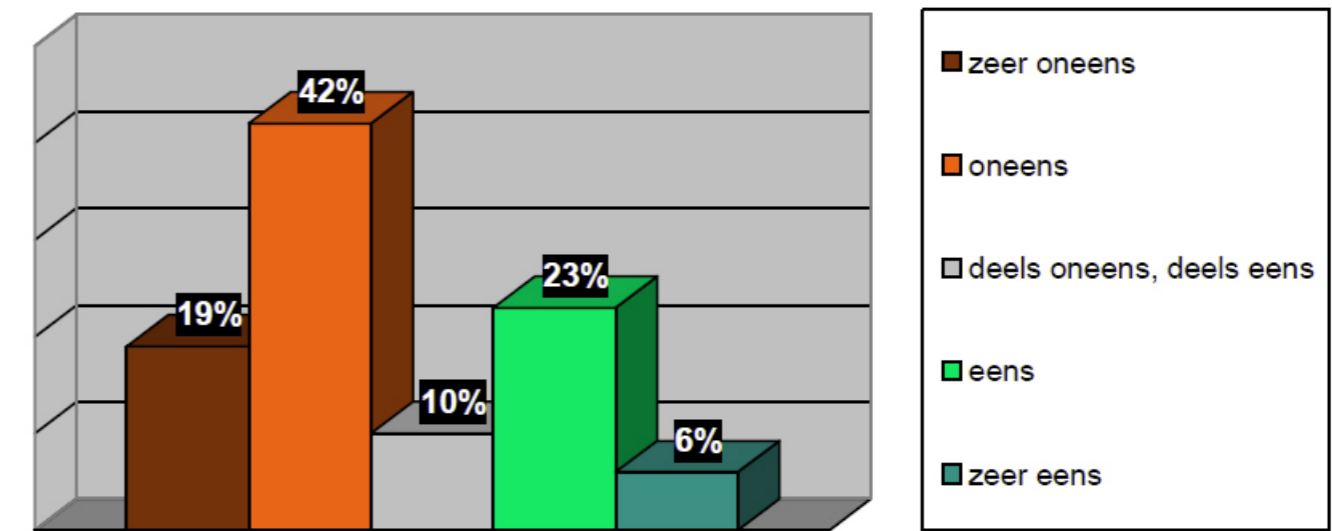


# GEBRUIKERSONDERZOEK

## GEBRUIK BRUG?



## AANTREKKELIJKE ENTREE?



*“Ik ben een keer van de roltrap gevallen. Ik heb toen een aantal schrammen en blauwe plekken opgelopen.”*

*“Ik zou hier 's avonds als dame alleen niet graag doorheen komen.”*

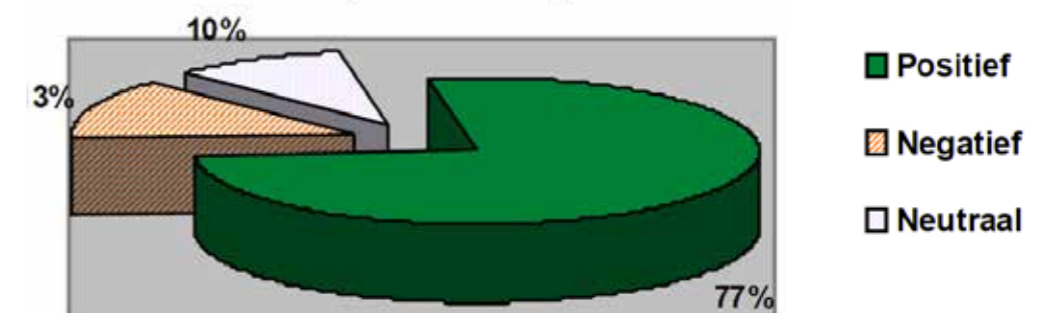
*“Bijna dagelijks doet een van de roltrappen het niet.”*

*“Koffiecorner, horeca, alles is beter dan het huidige aanbod.”*

*“Je zit of staat nu overal erg in de tocht.”*

*“De brug kijkt als een lange, grote tunnel. Een bezoek aan het station zie ik als een verplichting.”*

## OORDEEL AANPAK STATIONSGBIED?





De Mandelabrug is naast de Balijbrug en de fietstunnel bij station Oost één van de drie langzaamverkeerpassages over de A12. Het ontbreken van een directe toegang tot de Mandelabrug vanaf het fietspad Den Haag-Utrecht (Nootdorpsepad) is een grote barrière voor doorgaand fietsverkeer. Er zijn vanuit beide richtingen wel routes naar de ingang van de Mandelabrug, maar die liggen op circa 500 meter afstand en het is onduidelijk dat die afslagen leiden tot de Mandelabrug.

Uit onderzoek blijkt dat de Mandelabrug en de omgeving matig scoren. Als verbinding functioneert de brug, maar verder is het niet erg uitnodigend. Het gebrek aan sfeer en voorzieningen wordt door reizigers als grootste minpunt gezien. Fietsers noemen de roltrap en de liften belemmeringen om de Mandelabrug te gebruiken. De roltrap is onhandig en gevaarlijk, zeker

met volle boodschappentassen of een kind achterop. De liften – en ook de roltrappen – zijn vaak buiten gebruik. Daardoor mijdt een vrij grote groep de brug – die toch de kortste route naar het centrum is – om uit te wijken naar de Balijbrug of de passage bij station Oost.

De opzet van de vervoersknoop bij de Mandelabrug is extensief. Bushaltes liggen verspreid, er zijn diverse fietsenstallingen en de park-and-rideplekken liggen aan weerszijden van de brug. Daardoor wordt de toch al kleine bezoekersstroom over het gebied verspreid waardoor nergens ‘stedelijke intensiteit’ wordt ervaren – belangrijk voor het welslagen van een commerciële voorziening. Door het extensieve gebruik ervaart men de sociale veiligheid van de Mandelabrug (en de omgeving) als laag.

Met name busgebruikers laten hun ergernis merken. De verspreide ligging van haltes, de slechte bewegwijzering en de matige informatievoorziening maken het overstappen op de bus vervelend. En wie de halte weet te vinden vraagt zich af of de bus wel komt.

De Mandelabrug is lastig te beheren. De overkapping is bij gebrek aan een glazenwasinstallatie moeilijk schoon te houden. De roltrappen – die eigenlijk aan vervanging toe zijn – gaan snel stuk en de liften zijn vandalismegevoelig. Er is het voornemen om een lift te vervangen. Uit oogpunt van veiligheid wordt deze nieuwe lift tussen twee roltrappen geplaatst.



Beelden gebruikersonderzoek, juni 2015



### Een sterk brugconcept

Het streven naar een iconische brug die mensen trekt en vasthoudt vraagt om een innovatief ontwerp. Bezoekersstromen en beweging dienen ter inspiratie – denk bijvoorbeeld aan uitnodigende en gemakkelijke helling- en rollerbanen, stoeltjesliften en glijbanen. In, aan en op de brug moet ruimte zijn voor programma: wonen, werken en ontspannen versterken de functie van stadsverbinding.



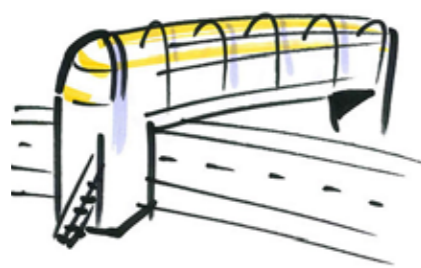


## 7.2 Visie: vijf ambitieniveaus

De toekomstige verschijningsvorm van de Mandelabrug hangt samen met het ambitie- en investeringsniveau van gemeente –en betrokken partijen. De complexiteit van de situatie vraagt om een passende aanpak. Om een realistisch beeld te krijgen van de ontwikkelrichtingen, zijn diverse scenario's (met oplopende ambities) denkbaar. Scenario's die de functie van de Mandelabrug als stadsverbinding verbeteren.

De transformatie tot een fraaie en iconische brug – de brug moet een beleving op zich zijn, een plek waar je geweest moet zijn – met een logische aansluiting op het netwerk van loop- en fietsroutes (en autoroutes) staat in alle scenario's voorop. De aanpak van de brug hangt samen met de ontwikkeling van de stationsomgeving tot een hoogwaardig stedelijk gebied.

0: Rommel opruimen



1: Brug opwaarderen



2: Nieuwe brug



3: Dek over snelweg



4: Verdiepte infrastructuur



## 0 Basisinvestering: rommel opruimen

### Beoordeling

#### Functionaliteit

Verbetering als station:	0
Verbetering als fietsverbinding:	+
Verbetering als loopverbinding:	+
Verbetering als overstapmachine:	0

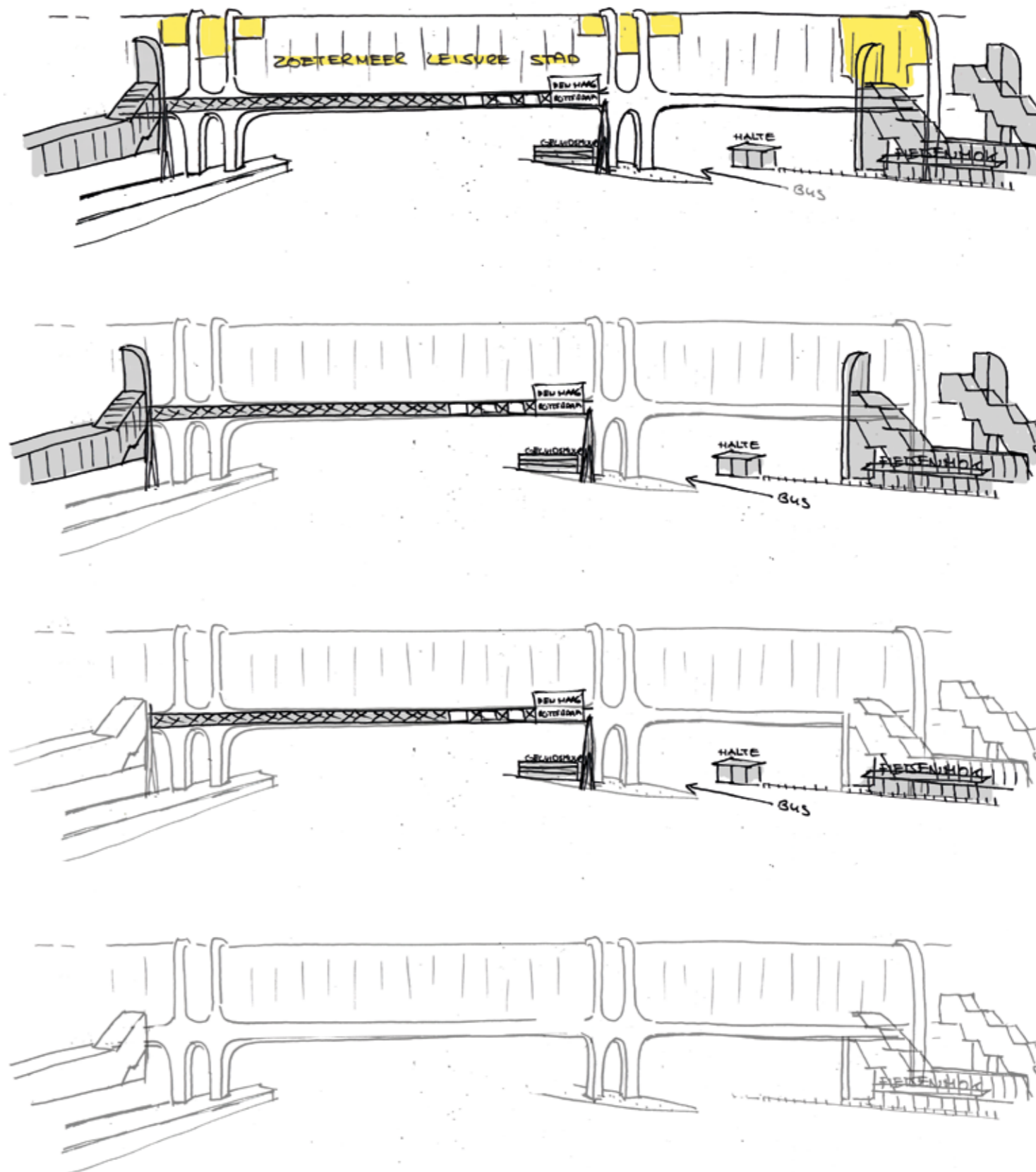
#### Icoon&uitstraling

Passend bij identiteit Zoetermeer:	0
Uniciteit:	-
Impact/herkenbaarheid:	0

#### Investering & Beheer

€ 0,5 milj- € 2 milj:	x
Beheer (blijft hetzelfde):	0
Kansen groeimodel* :	0

\*zie de kansen voor opwaardering van de brug



BASIS



TE VERWIJDEREN:  
MARKERING BRUG



OPWAARDEREN  
TRAP- EN LIFTPARTIJEN



OPWAARDEREN  
OBJECTEN



### 7.3 Ambitieniveaus in beeld

#### Ambitieniveau 0: rommel opruimen

In dit scenario blijft de Mandelabrug in zijn geheel gehandhaafd. Beeldverstorende en rommelige elementen – markeringen, trappartijen, losse fietsenstallingen – worden verwijderd of opgeknapt om de brug beter tot zijn recht te laten komen. Programmering van evenementen of markten geven de brug op korte termijn een sociaaleconomische betekenis. Sowieso geeft ruimte voor initiatieven het signaal af dat de brug ‘in beweging’ is.

Met dit ambitieniveau wordt met een klein budget een beperkte impact bewerkstelligd. Op korte termijn zorgt het voor de noodzakelijke verbetering in de verbindingfunctie voor langzaam verkeer. De Mandelabrug wordt beter zichtbaar en komt daardoor al wat beter tot zijn recht. Maar voor een hoogwaardige stationsomgeving waar men gemakkelijk overstapt en verblijft is dit niet voldoende. Dit scenario is prima als eerste en tijdelijke ingreep, maar moet gepaard gaan met een hoger ambitieniveau voor de lange termijn.



# 1 Brug opwaarderen

## Beoordeling

### Functionaliteit

Verbetering als station:	0
Verbetering als fietsverbinding:	+
Verbetering als loopverbinding:	+
Verbetering als overstapmachine:	0

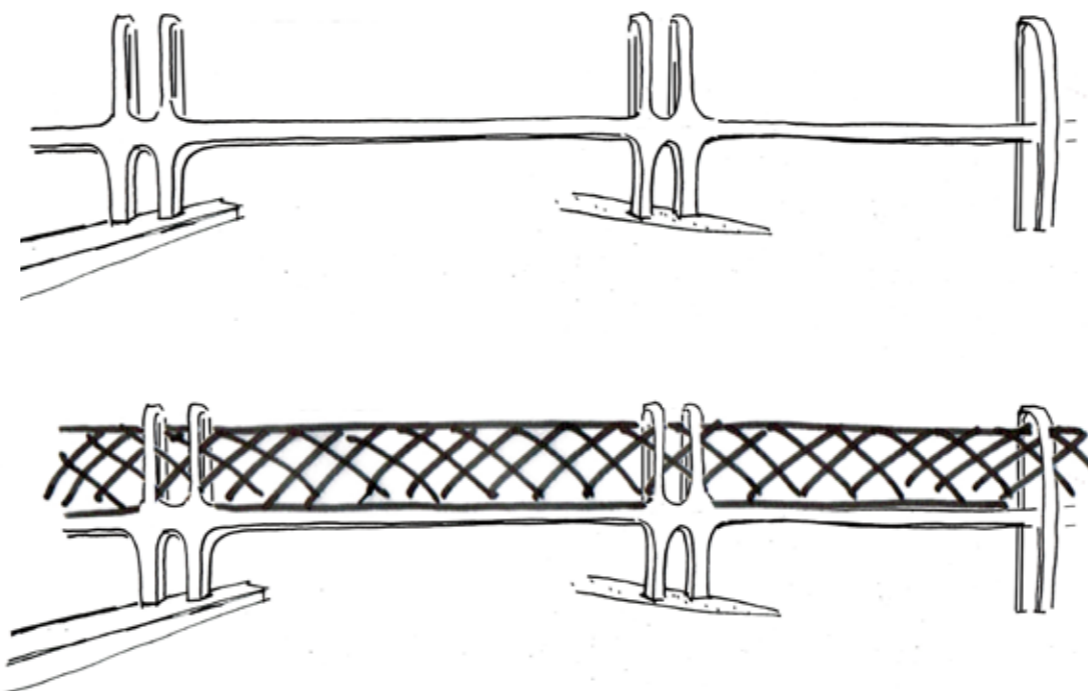
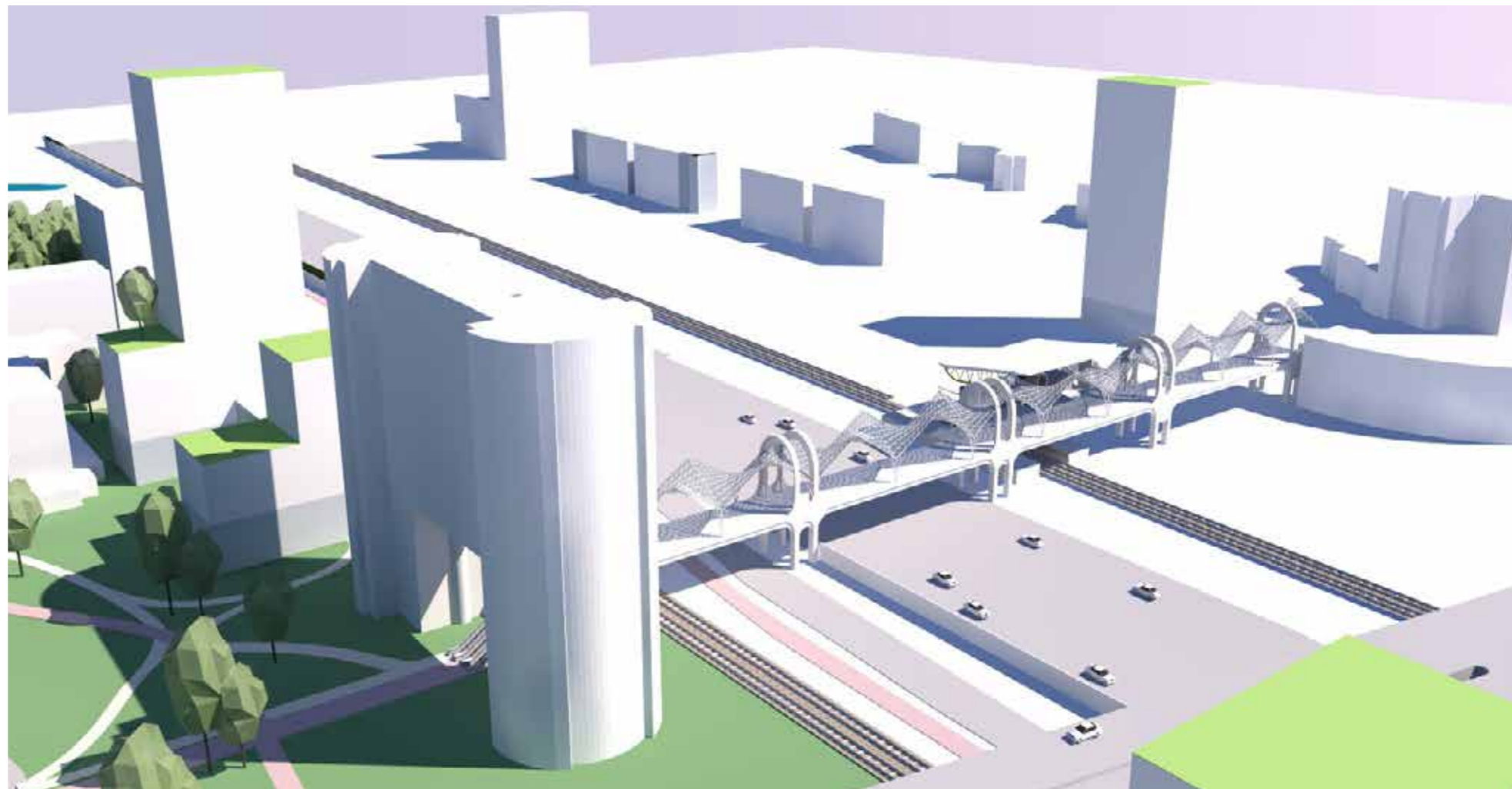
### Icoon&uitstraling

Passend bij identiteit Zoetermeer:	+
Uniciteit:	+
Impact/herkenbaarheid:	+

### Investering & Beheer

€ 3 milj- € 5 milj:	x
Beheer*:	+
Kansen groeimodel:	0

\*integraal aan te pakken bij opwaardering



↓  
TE VERWIJDEREN:  
OVERKAPPING

↓  
NIEUWE KAP



**Ambitieniveau 1: brug opwaarderen**

Binnen dit ambitieniveau blijft de huidige draagstructuur behouden, maar krijgt de brug een hernieuwde iconische uitstraling. Een nieuwe overkapping binnen het bestaande frame verbetert de sfeer en het verblijfsklimaat. Bovendien biedt een nieuwe overkapping kansen voor beter beheer. Met deze transformatie wordt een duidelijk signaal van verandering afgegeven, maar blijft de waarde van een herkenbare Mandelabrug overeind.

Dit betekent ook dat de geplande aanpak van de roltrappen en de liften nodig is om de fiets- en loopverbinding te verbeteren. Oude roltrappen moeten vervangen en een glazen lift naast de roltrappen is noodzakelijk. De barrièrewerking van de brug blijft aanwezig.

Aan dit ambitieniveau hangt een budget dat voor de gemeente te overzien is en biedt op relatief korte termijn grote verbeteringen voor met name het imago van de brug – en daarmee de stad.





## 2 Nieuwe brug

### Beoordeling

#### Functionaliteit

Verbetering als station:	0
Verbetering als fietsverbinding:	++
Verbetering als loopverbinding:	+
Verbetering als overstapmachine:	0

#### Icoon&uitstraling

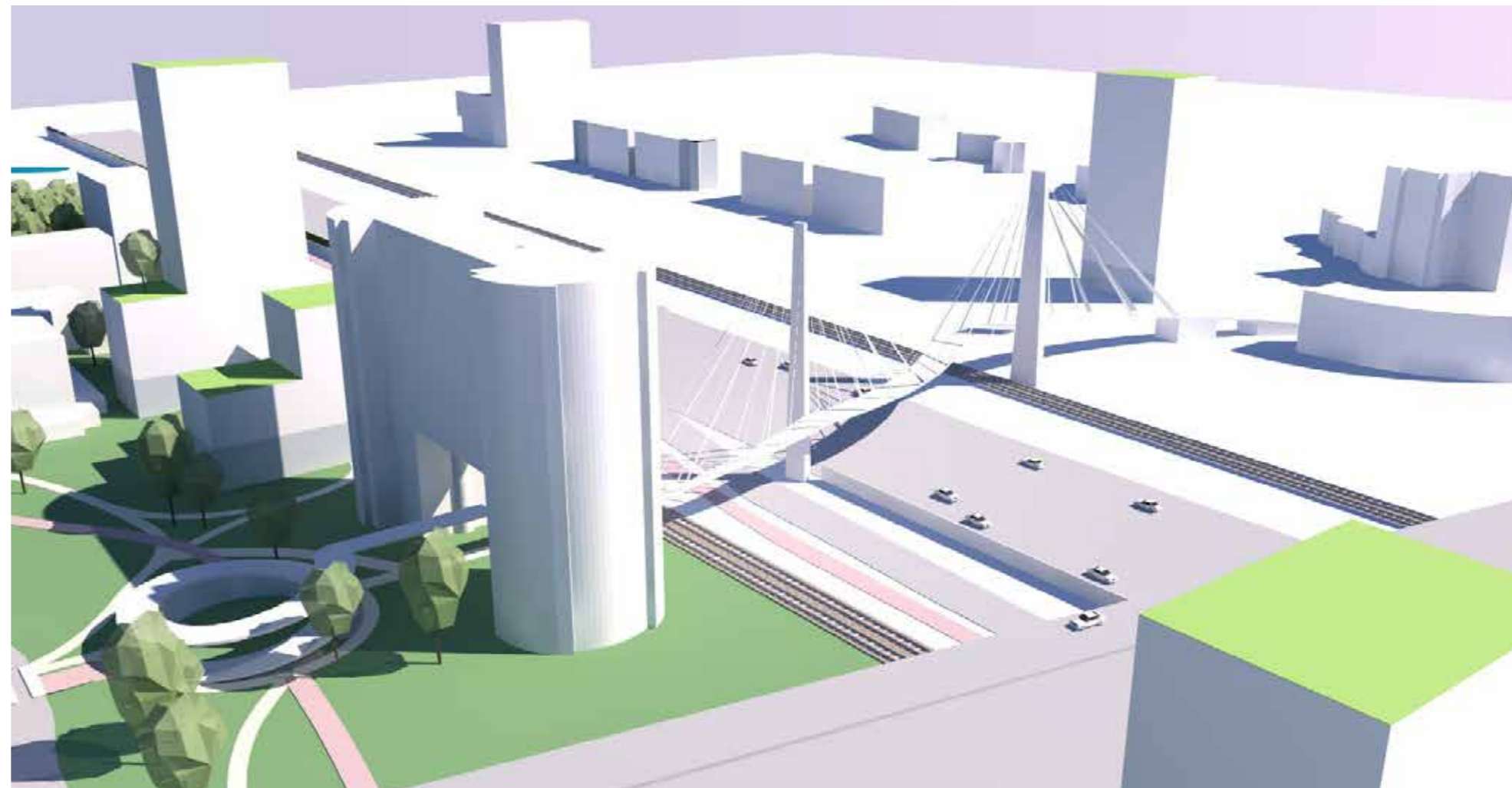
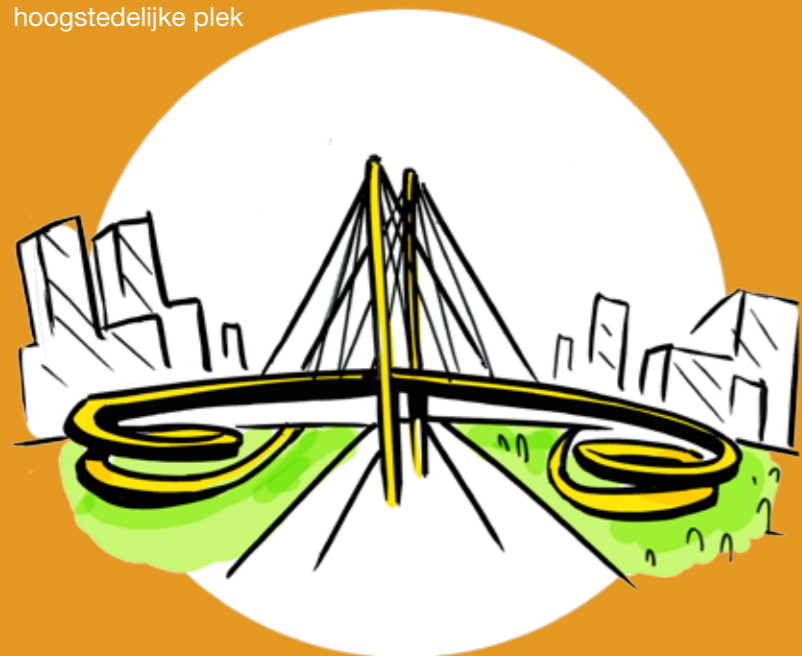
Passend bij identiteit Zoetermeer:	++
Uniciteit:	++
Impact/herkenbaarheid:	++

#### Investering & Beheer

€ 15 milj- € 30 milj:	x
Beheer*:	++
Kansen groeimodel**:	-

\* beheerkaders worden meegenomen in de ontwerpfase

\*\*door de langzaamverkeerbrug worden gebruikersstromen uit elkaar getrokken waardoor minder kansen ontstaan voor een intensieve, hoogstedelijke plek





**Ambitieniveau 2: nieuwe brug**

In dit ambitieniveau heeft de gemeente de kans om een geheel nieuw beeldicoon voor de stad neer te zetten. De bestaande Mandelabrug wordt vervangen door een nieuwe brug waarbij wordt nagedacht over de afwikkeling van vervoersstromen in het gebied.

De brug wordt zo ontworpen dat het langzaam verkeer zich eenvoudig over de brug verplaatst en dat een goede aansluiting op het bestaande padennetwerk gegarandeerd is. De aansluitingen op de perrons blijft een fysieke barrière die zo vormgegeven moet worden dat een vloeiend geheel ontstaat. Een spiraalsgewijze hellingbaan kan bijvoorbeeld uitkomst bieden voor de overbrugging van het hoogteverschil op het plein aan de noordzijde en tegelijkertijd de iconische waarde van de brug vergroten.

In dit scenario vergroot de iconische waarde en verbetert de kwaliteit van langzaam verkeerroutes. De integraliteit en de verbetering van het station als overstapmachine nemen echter niet wezenlijk toe. Een nieuwe brug betekent een grote investering voor de gemeente waarbij cofinanciering noodzakelijk is. De zoektocht naar koppelingen met nieuwe functies is essentieel.





## 3

Dek over snelweg  
& nieuwe op- en afrit

## Beoordeling

## Functionaliteit

Verbetering als station*:	++
Verbetering als fietsverbinding:	+
Verbetering als loopverbinding:	+
Verbetering als overstapmachine:	++

## Icoon&amp;uitstraling

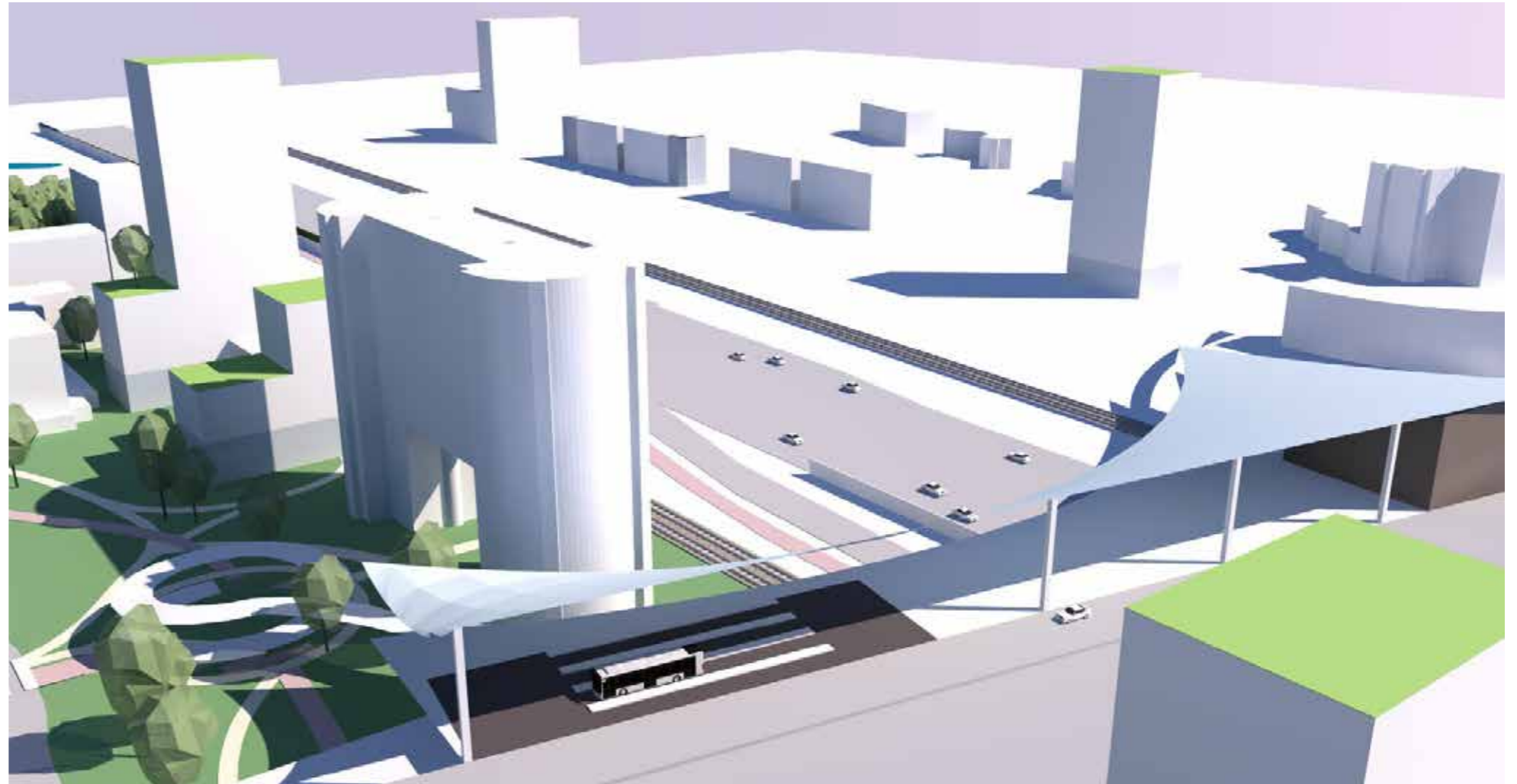
Passend bij identiteit Zoetermeer:	++
Uniciteit:	+
Impact/herkenbaarheid:	+

## Investing &amp; Beheer

€ 100 milj - € 150 milj:	x
Beheer:	+
Eigendomssituatie**:	+/-

\*er ontstaat een bredere stationsruimte, met meer verblijf- en beschuttingsmogelijkheid

\*\*meerdere partijen





### Ambitieniveau 3: dek over snelweg

De bestaande Mandelabrug wordt vervangen voor een busplatform en fietsbrug ineen die direct aansluit op de Afrikaweg. Dit dek over de snelweg biedt ruimte aan langzaam verkeer, bussen en auto's.

Door het busstation ontstaat een multimodale vervoersknoop die ervoor zorgt dat de Mandelabrug als overstapmachine goed functioneert. De ligging van een busstation bij het station (in plaats van bij het centrum) zorgt voor logische en snelle verbindingen tussen Zoetermeer en de regio.

De aanleg van een nieuwe op- en afrit vanuit de richting Utrecht behoort tot de mogelijkheden. Aantakking van de nieuwe infrastructuur direct op het busplatform/plein is echter niet wenselijk in verband met afnemende verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. De oprit zou bijvoorbeeld middels een lus ten westen van het viaduct Afrikaweg opgelost kunnen worden. Door een nieuwe op- en afrit ontstaat een kortere verbinding tussen de snelweg, het stationsgebied, het centrum en de achterliggende wijken. De vervoersknoop wordt zo nog verder geïntensiveerd. Een multimodale vervoersknoop met iconische uitstraling heeft grote impact op de stationsomgeving. Een goede bereikbaarheid biedt kansen voor de stad, het openbaar vervoer, vastgoedeigenaren, ondernemers en maatschappelijke organisaties. Doordat de Mandelabrug wordt gesloopt ontstaat ontwikkelruimte voor vastgoed – denk aan de voorgestelde toren van de Hollandse Meester.

De investering is groot en kan niet alleen door de gemeente gedragen worden. Dit betekent dat deze ambitie sterk afhankelijk is van cofinanciering.





# 4

## Verdiepte snelweg + nieuwe op- en afrit

### Beoordeling

#### Functionaliteit

Verbetering als station:	++
Verbetering als fietsverbinding:	++
Verbetering als loopverbinding:	++
Verbetering als overstapmachine:	++

#### Icoon&uitstraling

Passend bij identiteit Zoetermeer*	+
Uniciteit 0	
Impact/herkenbaarheid --	

#### Investering & Beheer

+€ 1 miljard	+
Beheer:	++
Kansen groeimodel:	++

\*legt meer nadruk op de stedelijkheid

\*\* in de omgeving zijn vergelijkbare oplossingen te vinden;  
Leiderdorp, Zuidas.





#### Ambitieniveau 4: verdiepte infrastructuur met nieuwe- op en afritten

De A12 en de sporen worden ter hoogte van het station verdiept. Het maaiveld ten noorden en ten zuiden van de infrastructuur wordt doorgetrokken en de snelweg wordt volledig overkluisd.

Verdieping van de A12 heeft impact op de infrastructuur en verkeersdruk in de omgeving. Zo komt de verhoogde Afrikaweg op maaiveld te liggen en moet dan aansluiten op de Zuidweg, Boerhaavelaan en Bredewater. Dit lost veel op, maar creëert ook nieuwe problemen. Alleen met een weloverwogen aanpak heeft dit kans van slagen. De realisatie van een gelijkvloers busstation behoort in de nieuwe verkeerssituatie tot de mogelijkheden.

In dit scenario is veel ruimte voor stedelijke intensivering en ontwikkeling. Doordat de snelweg wordt overkluisd wordt de hindercontour bovendien verkleind. Ook behoort de aanleg van een nieuwe op- en afrit vanuit de richting Utrecht tot de mogelijkheden. Ondertunneling van de A12 heeft daarentegen een negatief effect op de beleving van Zoetermeer. De stad zal minder goed zichtbaar zijn en een minder duidelijk beeldmerk achterlaten op het netvlies van passerende automobilisten. Een opvallend parklandschap en gebouwen die zichtbaar zijn voordat men de tunnelbak inrijdt zijn belangrijk. Daarnaast reist de vraag of een grootstedelijke ingreep als deze past bij de schaal en de identiteit van Zoetermeer. Is dit wat Zoetermeer onderscheidt ten opzichte van de omliggende steden?







Stationsplein zuidzijde



## 7.4 Vervolgproces

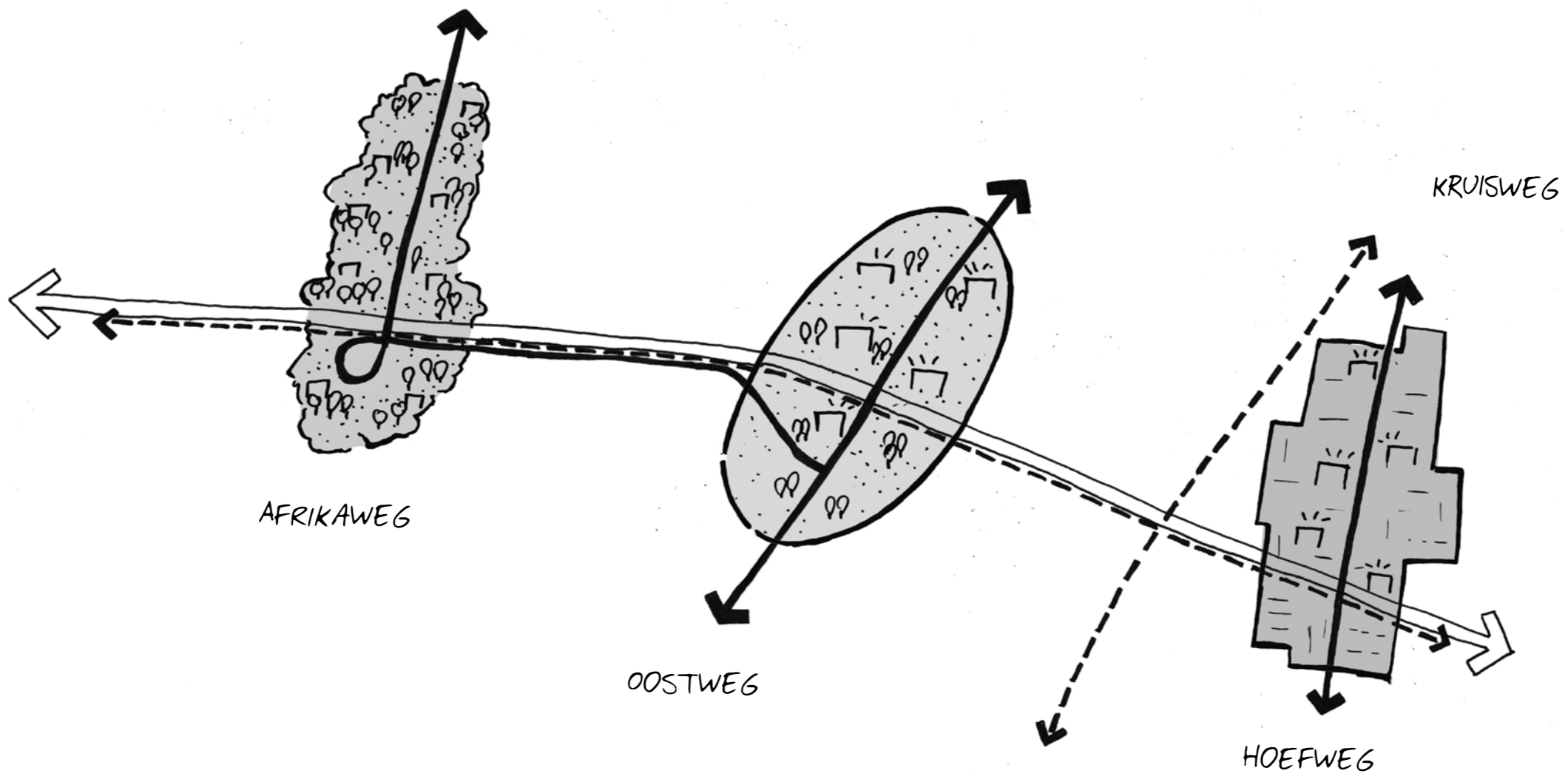
Vanuit een open planproces zal het belang van de Mandelabrug in relatie tot de ontwikkeling van het stationsgebied worden afgewogen. Dit vraagt om een ontwikkelingsstrategie waarbij de gemeente een langetermijnvisie en een duurzaam rendement voor ogen heeft. De gemeente moet samen met eigenaren en gebruikers tot gedeelde ambities komen en bepalen welk ambitieniveau op welke termijn relevant is.

Als eigenaar en beheerder is de gemeente in de positie om rondom de Mandelabrug stappen te zetten in het kader van de gebiedsvisie. Daar waar het ambitieniveau het gemeentelijke budget overstijgt moet gezocht worden naar cofinanciering. Een denkbare uitkomst van het gebiedsvisieproces is dat al op korte termijn een urgentie bestaat om iets te doen, maar dat in het kader van de lange termijn wordt gelobbyd voor een nieuwe oplossing.

De ambitieniveaus voor de Mandelabrug lenen zich uitstekend voor een businesscase: zo kan onderzocht wat de huidige exploitatiekosten zijn ten opzichte van toekomstige investeringen, exploitatiekosten en mogelijke grondopbrengsten.

### Planning

- Najaar 2015: ambitieniveaus bespreken als onderdeel van het open planproces – met als doel te komen tot een strategie voor de Mandelabrug
- 2016-2018: afhankelijk van het resultaat van dit planproces project definiëren



Toegangswegen tot de stad; ieder een eigen verhaal maar niet zichtbaar





# STADSBOULEVARDS

## 8.1 Analyse: de onzichtbare stad

Als naoorlogse groeistad heeft Zoetermeer een stedenbouwkundige opbouw waarin de functies (wonen, werken, recreatie) gescheiden zijn en verbonden door een vrij liggend en ruim infrastructureel netwerk. Zodoende zijn de groene hoofdwegen gescheiden van de omliggende woonwijken. De groene inpassing van de stadsring heeft geleid tot een volledige onthechting van de weg met de omliggende gebieden. Op de ringweg ervaart niemand wat de gebiedsidentiteit is.

De Afrikaweg, de Oostweg en de Hoefweg/Kruisweg zijn vanaf de A12 de toegangswegen tot de stad – en bepalen dus de eerste indruk van Zoetermeer. De Afrikaweg en de Oostweg zijn dichte en groene lanen die – vanaf de A12 komend – hoger liggen dan de omgeving. Er valt nauwelijks iets te zien van de bedrijvigheid en functies achter de lanen.



Afrikaweg



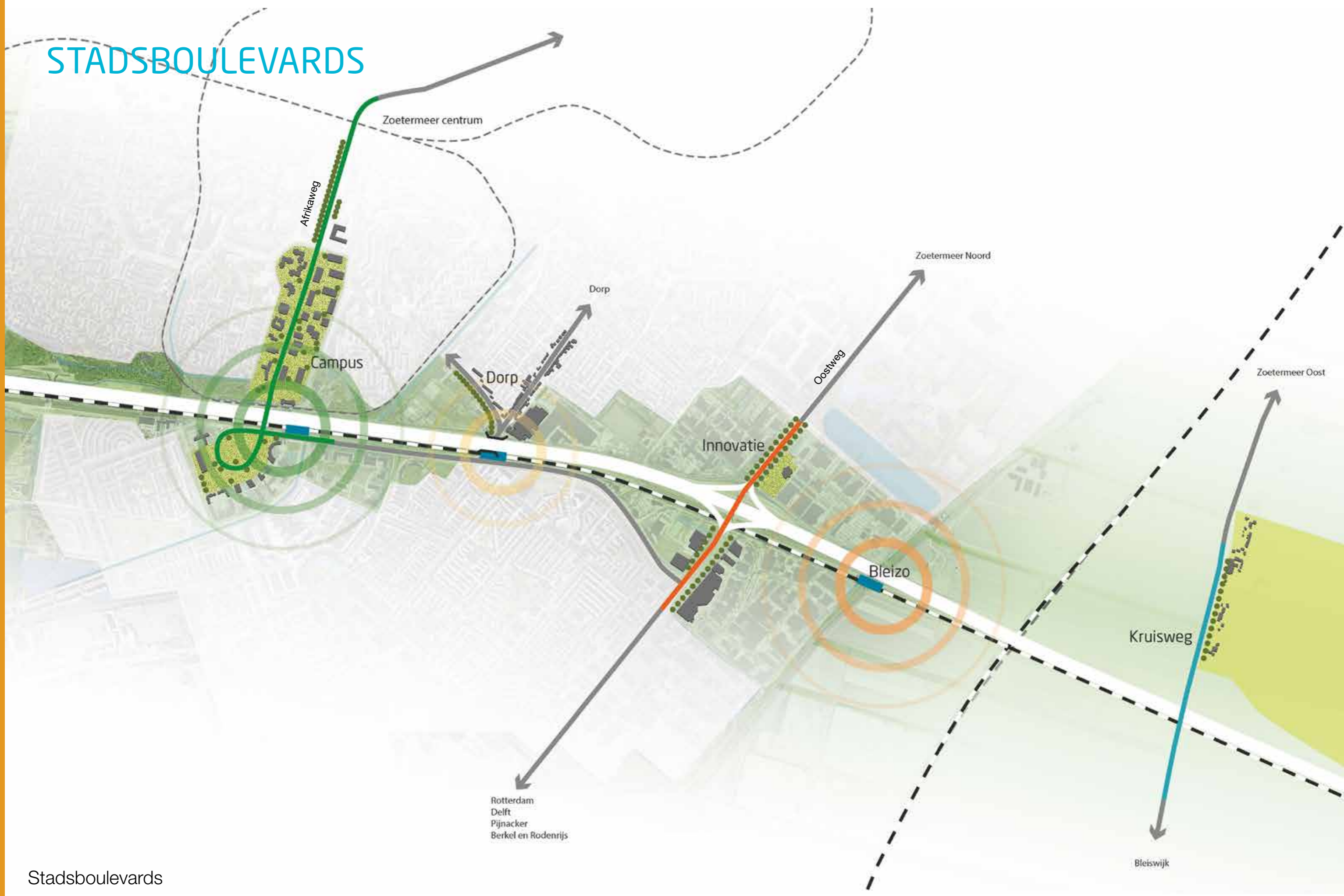
Oostweg



Kruisweg

*Stadsboulevards huidige situatie*

# STADSBouleVARDS



Stadsboulevards



## 8.2 Visie: beeldkwaliteitsplan Stadsboulevards

Om Zoetermeer een gezicht te geven is het essentieel om de drie toegangswegen vanaf de A12 onderdeel te maken van de stad. Door de wegen om te vormen tot stadsboulevards worden ze verankerd in de omgeving. Ze weerspiegelen dan de kwaliteiten van de omgeving zodat ze een eigen en herkenbare adressering krijgen. Dit betekent dat de Afrikaweg, de Oostweg en de Hoefweg/Kruisweg een aantrekkelijke en open uitstraling krijgen waar de auto niet altijd domineert. Op de stadsboulevards staat de balans tussen verkeer en verblijf centraal – ook voetgangers en fietsers moeten voortaan gebruik maken van de wegen. Vanaf de boulevards kunnen gebruikers eenvoudig de aangrenzende bedrijvenparken of woonwijken in. Het terugbrengen van een menselijke maat en prettige verblijfsfeer is belangrijk. De kwaliteit van de woon- en werkomgeving telt even zwaar als de verkeersafwikkeling.

Gelet op de gebiedskwaliteiten per weg verschillen de drie stadsboulevards in uitstraling. Maar wat is het beeld dat een stadsboulevard typeert? Voor de boulevards wordt een beeldkwaliteitsplan ontwikkeld. Daarbij ligt de nadruk op het zichtbaar en herkenbaar maken van de gebiedsidentiteit.

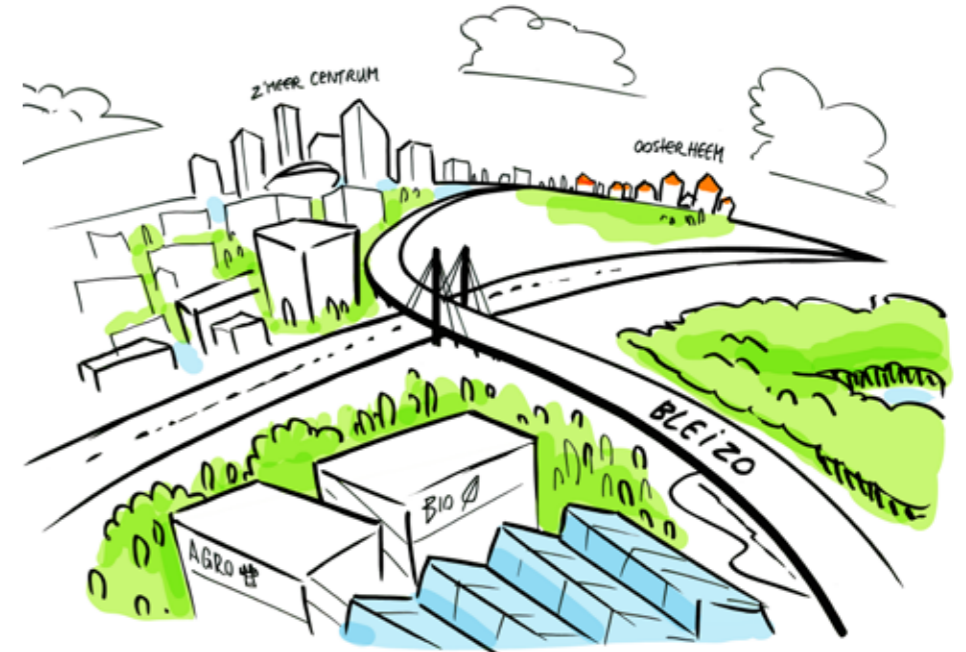
- Afrikaweg: stedelijk gemixt gebied, aansluitend op de parkachtige ontwikkelingen rond het stationsgebied en de Boerhaavelaan
- Oostweg: toegang tot leisurevoorzieningen en geavanceerde maakindustrie
- Hoefweg/Kruisweg: agribusiness en distributie

### Afrikaweg

De groene Afrikaweg sluit in de toekomst aan op de parkachtige plannen met woningen, bedrijven en voorzieningen in het stationsgebied en bij de Boerhaavelaan. Deze boulevard zal de schakel worden tussen het station en het stadshart. Het lommerrijke karakter zorgt voor een open en uitnodigende sfeer.



Voorbeelden van stadsboulevards (Nieuwegein, Barcelona en Madrid)





**Oostweg**

Innovatieve bedrijven flankeren de Oostweg aan beide zijden vanaf de A12. Naast de Dutch Innovation Factory etaleert de Werner von Siemensstraat zich met bekende bedrijven als Siemens, Atos, Nokia, VIBA en Teleplan. Tel daarbij op de faculteit voor IT & Design en de broedplaats Crosspring/Lab – een sterke identiteit die verder uitgebouwd kan worden. Kwalitatieve bedrijfspanden krijgen een plek aan de stadsboulevard waar onder andere ruimte is voor bedrijfsevenementen. De stadsboulevard is het visitekaartje van het gebied.

**Hoefweg/Kruisweg**

De Hoefweg/Kruisweg is de entree naar het toekomstige bedrijven- en leisurepark Bleizo. De weg ligt op de grens tussen het landelijk gebied en het oude lintdorp Kruisweg enerzijds en een kassencomplex en bedrijvigheid anderzijds. Het contrast tussen recreatieve functies en de beleving van het landschap en de moderne en zakelijke dienstverlening zorgt voor een interessante gebiedsidentiteit. Dit wordt in het masterplan voor Bleizo onderstreept en moet ook op de stadsboulevard tot uiting komen.

Het beeldkwaliteitsplan voor de stadsboulevards richt zich op de functionele kwaliteiten van de betreffende gebieden. Er worden uitspraken gedaan over stedenbouwkundige en architectonische vormen en structuren en over de visuele kwaliteiten van de openbare ruimte. Er wordt tevens een verband gelegd tussen de karakteristieken van de boulevard en ruimtelijke ontwikkelingen.

**8.3 Vervolgproces**

In het kader van de besluitvorming omtrent de factory outlet in het stadscentrum zal er verkeerskundige onderzoek en ontwerp worden gedaan naar de ontsluiting. De beleving, herkenbaarheid en wenselijkheid van die routing zou ook onderzocht en beoordeeld moeten worden. Integraal in het benodigde herontwerp voor de ontsluitingstructuur kan vervolgens het beeldkwaliteitsplan worden meegenomen.

Voor de hand ligt om de herinrichting conform BKP integraal op te pakken met noodzakelijke civiele aanpassingen. De herinrichting conform BKP integraal op te pakken met noodzakelijke civiele aanpassingen. De herinrichting van de ontsluitingstructuur in het kader van de factory outlet of aanpassingen in het kader van het Boerhavelaanplan zijn projecten waarbij de beeldkwaliteit kan worden geëffectueerd.

**Planning**

- Eerste helft 2016: Als integraal onderdeel van de studie naar de ontsluitingstructuur voor het FOCA's integraal onderdeel van de studie naar de ontsluitingstructuur voor het FOC opstellen van een BKP voor de stadsboulevards.

Zoetermeer heeft in 2018 drie stations die niet zouden moeten concurreren, maar elk een eigen identiteit verdienen



station Zoetermeer: mixed-zone

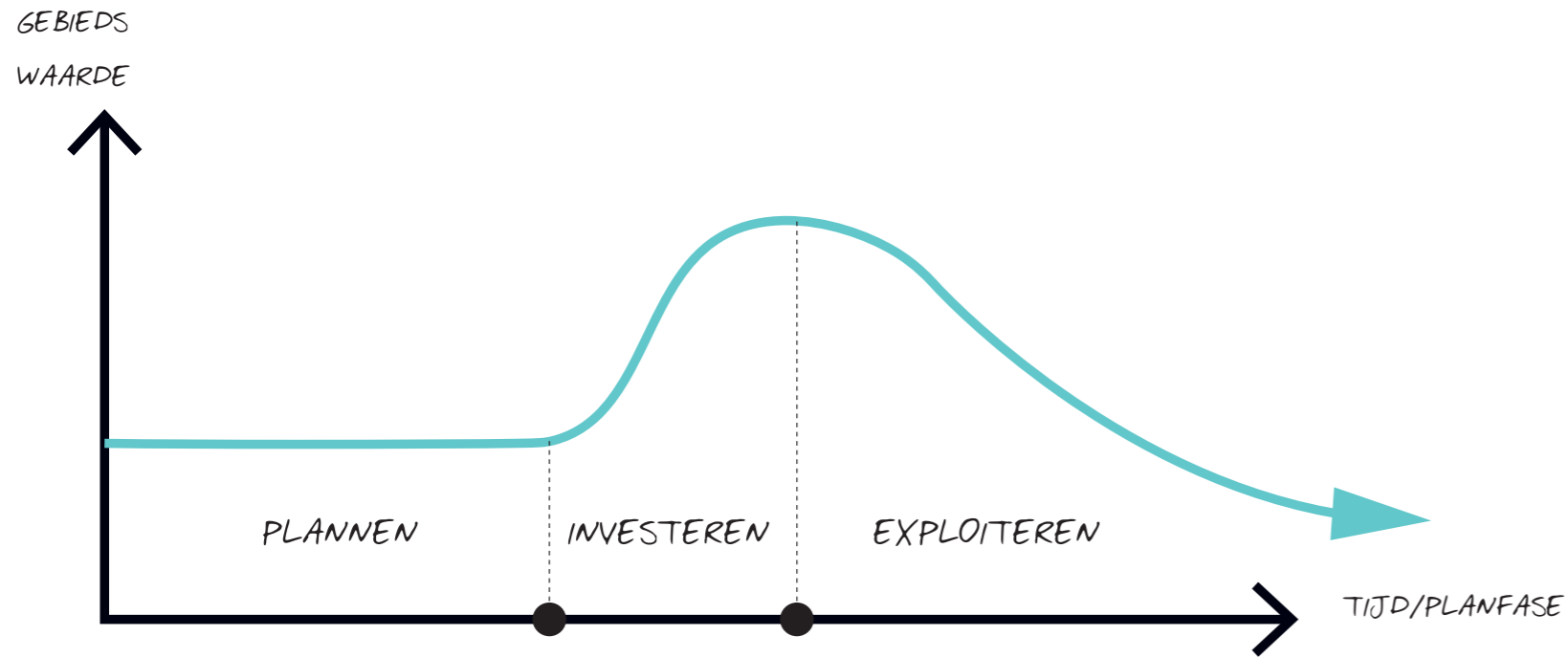


station Zoetermeer Oost: dorps

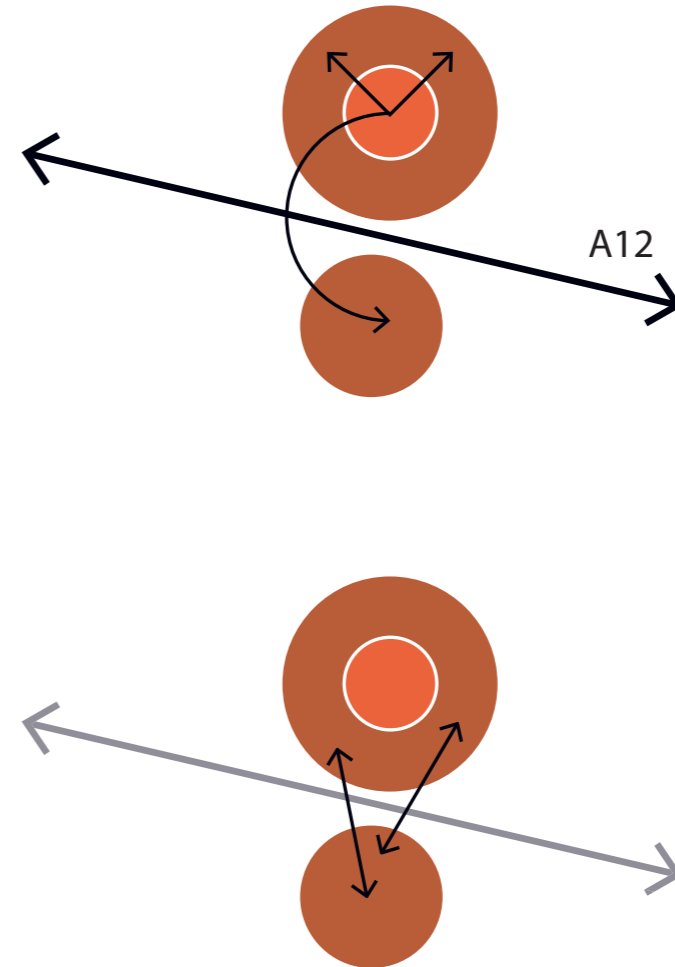


toekomstig station BleiZo: greenport

# TRADITIONELE GEBIEDSONTWIKKELING



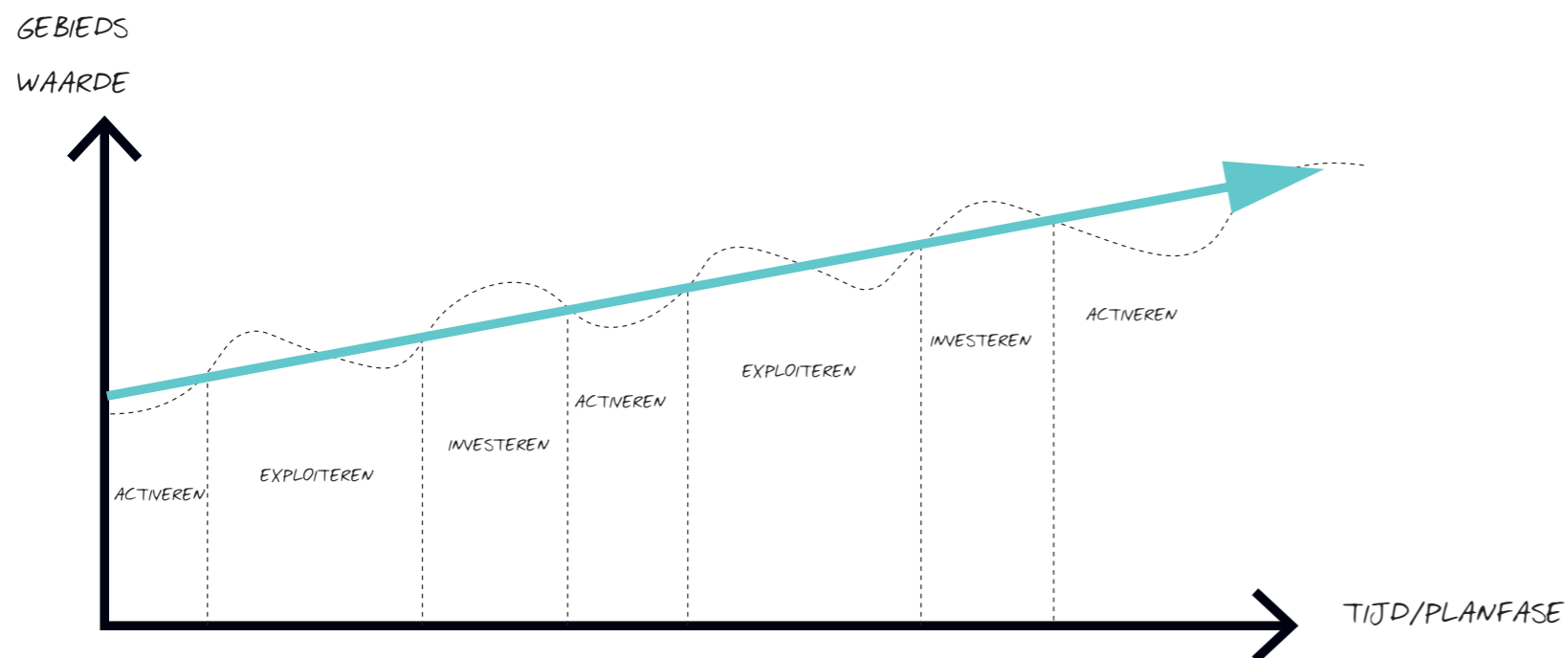
# ONTWIKKELING ZOETERMEER



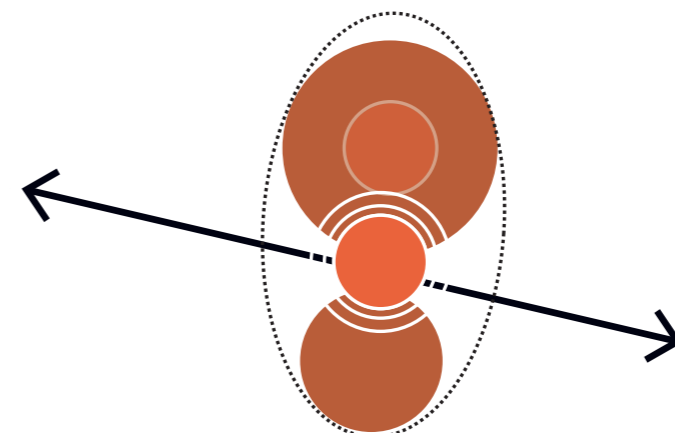
GROEI EN SPRONG  
TOT 2000

FYSIEKE VERBINDINGEN  
GEEN DUURZAME OPLOSSING

# NIEUWE GEBIEDSONTWIKKELING



# STRATEGIE VOOR ENTREE ZOETERMEER



TOEVOEGING  
NIEUWE STAD:  
ÉÉN ZOETERMEER

Gebiedsontwikkelings is sterkt veranderd. Gebiedsontwikkeling 2.0 volgt cyclus van activeren, herprogrammeren en investeren.

Niet blijven hangen in verbindingen verbeteren, maar een nieuw stuk stad maken op de snelweg.





## CONCLUSIE

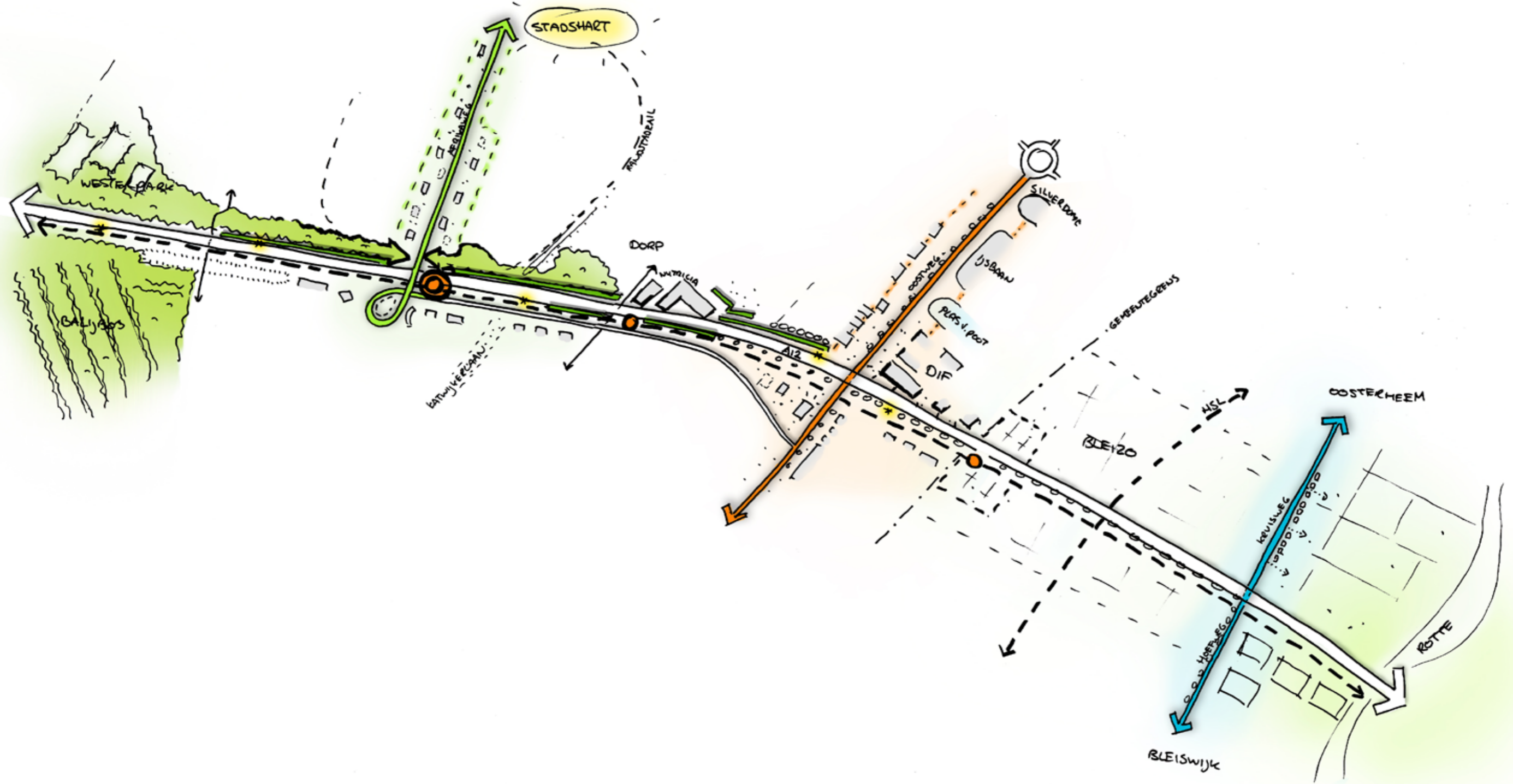
Zoetermeer is in korte tijd uitgroeid tot de 3<sup>e</sup> stad van Zuid-Holland. Een stad groot geworden door een planmatige aanpak, die destijds door pioniers in gang is gezet als een nieuwe methode van stedelijke ontwikkeling. Zoetermeer is daarmee het product van een specifiek tijdsgewricht waarin gebouwd werd aan de functionele stad. Het resultaat is bekend: deels monofunctionele gebieden en grootschalige infrastructuur. De menselijke maat zien we in de nauwkeurig ontworpen woonwijken met daarbinnen goede verbindingen en nabijheid van voorzieningen voor eerste levensbehoeften. Bij de Entree van Zoetermeer worden de nadelen van deze vorm van stedelijke ontwikkeling extra duidelijk zichtbaar: het gebied is monofunctioneel, heeft een gebrek aan verbindingen en is zeer extensief opgezet. De huidige maatschappelijke behoefte op alle terreinen; zowel voor jongeren, als voor ouderen als voor kantoren, is nu net de behoefte aan gemixte gebieden, met een hoge dichtheid van voorzieningen, wonen en werken. Zoetermeer kan met haar culturele traditie van het toepassen van moderne methoden van stedelijke ontwikkeling ( pioniersgeest!) de Entree van Zoetermeer op de kaart zetten om zo een aantrekkelijke vestigingsplek en verblijfsplek te worden voor Zoetermeeders en bedrijven van binnen en buiten de regio.

De manier waarop dit kan gebeuren is niet door te blijven hangen in symptoom bestrijding zoals opknappen van infrastructuur, herinrichting van pleinen, ontwikkelen van individuele gebouwen of aankleding van de Mandelabrug. Om de Entree van Zoetermeer weer op de kaart te zetten moet er weer worden 'stad-gemaakt'. De Entree Zoetermeer wordt de stad van de toekomst. De Entree Zoetermeer biedt de ruimte voor stedelijke ontwikkeling, verdichting en binnenstedelijke intensivering om daarmee "stad" te maken.

Die nieuwe stad moet relevantie hebben binnen de stedelijke context van de Randstad. Hoe onderscheidt de plek zich van de andere stationsomgevingen? En wat kan ze de Randstad complementair bieden? De nieuwe stad is vernieuwend, vol met innovaties en ontwikkeld door pioniers. Geen stad vanaf de tekentafel en waarvan het tenminste nog 20 jaar duurt voor hij in gebruik is. Een stad die morgen begint en die ontstaat vanuit de cyclus van activeren, programmeren en realiseren. In tegenstelling tot de 'maakbare-stad' die uitging van een tegengestelde cyclus. Dat vraagt om een livinglab waar ruimte wordt gelaten aan activiteiten, waar de mix mag ontstaan. Het vraagt om een overheid die vandaag ruimte laat en voor de toekomst ruimte creëert.

Dit projectplan heeft getracht op basis van gebruikersonderzoek, stakeholder gesprekken, een publiekslap en stedenbouwkundig onderzoek grip te krijgen op de opgave en de projecten te definiëren die kunnen bijdragen aan het succes van de Entree van Zoetermeer. Die projecten kennen elk hun eigen schaal, impact, investeringsniveaus en planning. Afzonderlijk en zonder ondersteuning van markt en maatschappij is echter de vraag wat hun impact zal zijn. Echter als inbreng van de gemeente in een stuk stad maken kunnen ze een belangrijke rol spelen.

# VISIE SAMENGEVAT





*Ons advies om te komen tot een goede stedelijke ontwikkeling van de Entree van Zoetermeer is:*

### 1. Geef ruimte aan de activering en herprogrammering van het gebied

Geef aan waar je als gemeente naar toe wilt en laat het aan burgers, ondernemers, marktpartijen enzovoorts om daar aan invulling te geven. Faciliteer dat in de opstart door een 'open-initiatieven-tafel' waar ideeën en initiatiefnemers elkaar kunnen ontmoeten om elkaar te versterken en waar een gebiedsmanager de initiatieven begeleidt door de gemeentelijke organisatie en procedures. Biedt een platform 'Entree Zoetermeer' waarop de initiatieven en activiteiten zich kunnen manifesteren. Stel middels het platform een jaarlijks budget beschikbaar voor waar initiatiefnemers met een plan aanspraak op kunnen maken.

### 2. Onderzoek in een Denktank de onderscheidende positie van Zoetermeer

Ga met stadsdenkers met een nationaal of zelfs globaal perspectief in gesprek om de positie van Zoetermeer in de Randstad te ijkken en de ambitie voor de toekomst te bepalen. Wat betekent Zoetermeer in zijn regionale context en welke groei ambities willen we hebben? Daarmee kan de gemeente afwegen op welke ambitieniveau ze in zetten voor grootschalige projecten als de Mandelabrug en eventueel een extra afrit aan de A12.

### 3. Maak een gebiedsvisie op basis van de activiteiten in het gebied en het perspectief vanuit de context

Laat de opkomende activiteiten in het gebied en de ideeën over de toekomst van Zoetermeer in de Randstad op termijn samenkomen in een breed gedragen gebiedsvisie. Het draagvlak van de visie moet komen van initiatiefnemers, ondernemers en eigenaren uit het gebied, belanghebbenden (zoals NS, RWS, MRDH enz.) en Zoetermeeders.

De projecten Snelweglandschap en Stadsboulevards kunnen een katalysator zijn in het proces van de stedelijke ontwikkeling van het Entreegebied. Dat betekent dat ze inhoudelijk afgestemd moeten worden met de toekomstvisie. Dat ze strategisch ingezet kunnen worden in de gebiedsactivering en programmering. Echter ze kunnen ook zelfstandig of integraal met andere projecten worden verder ontwikkeld, om dat ze binnen de scope van de gemeente of andere publieke stakeholders vallen. We zien daarvoor de volgende vervolg stappen.

#### A. Werk met Rijkswaterstaat aan een toekomstig snelweglandschap

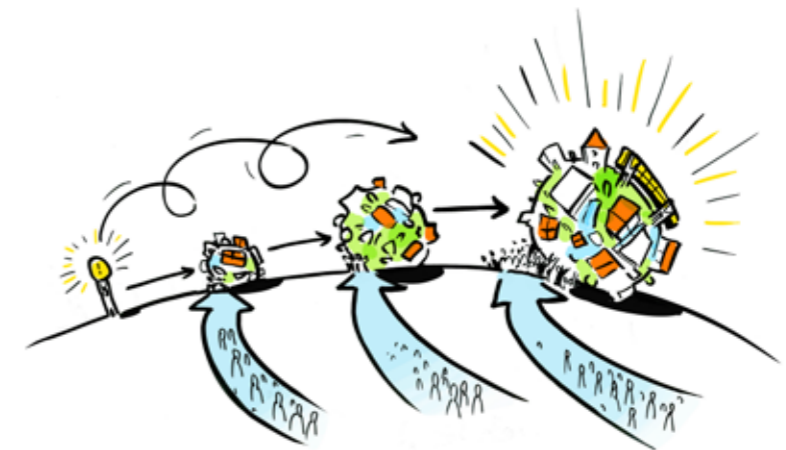
Rijkswaterstaat is de belangrijkste stakeholder in het verhaal met betrekking tot het snelweglandschap. Ga met hen om de tafel om de mogelijkheden voor herinrichting te onderzoeken, de kaders te definiëren en financiële haalbaarheid inzichtelijk te maken. Benodigde afstemming Entree Zoetermeer; afstemming over mogelijke infrastructurele ingrepen zoals extra afrit, vernieuwing Mandelabrug of zelfs volledige verdieping A12.

#### B. Benutten van kunst om identiteit van Zoetermeer te definiëren

Ga voor het plaatsen van kunst objecten langs de A12 en benut het proces daar naar toe als een kans om het over de identiteit van Zoetermeer te hebben. Laat de stad meepraten over de kunst door het gebied op te nemen in stadsgesprekken. Benodigde afstemming Entree Zoetermeer: Laat de stadsgesprekken over de kunst vallen onder het platform 'Entree Zoetermeer' en laat realisatie en oplevering een deel zijn van het succes van het gebied.

#### C. Nieuwe inrichtingsplannen voor de stadsboulevards

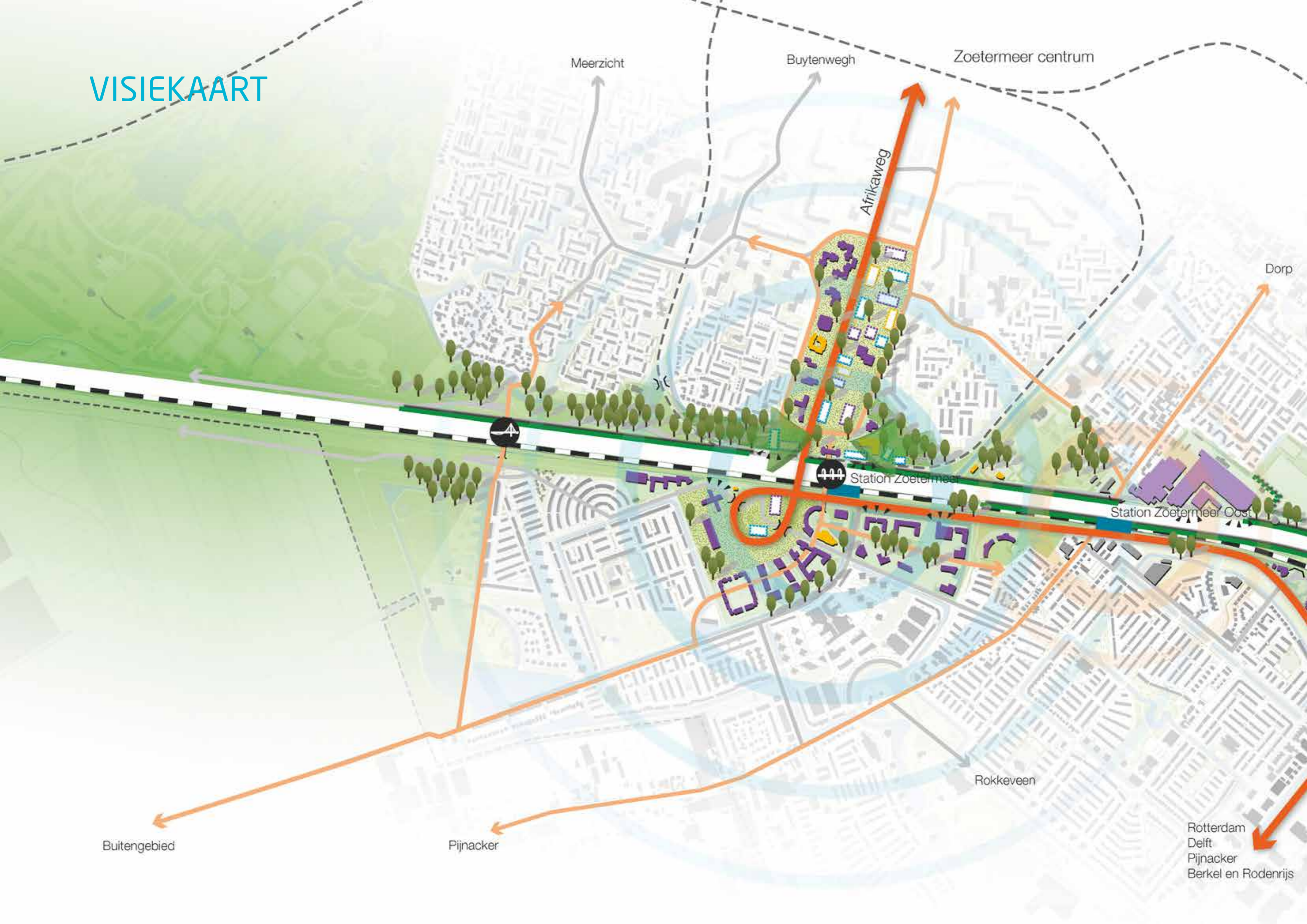
Rondom de stadsboulevards zijn op de korte en middellange termijn voldoende ontwikkelingen en projecten om de herinrichtingen van de stadsboulevards in mee te laten gaan. De Afrikaweg krijgt te maken met het Boerhavelaanplan en de intensivering van verkeer naar aanleiding van het te realiseren FOC bij het Stadshart. In de verkeersstudies daarnaar zou ook een beeldkwaliteitsplan en voorstel voor herinrichting mee moeten worden genomen. Ook voor de Hoefweg en Oostweg zijn ontwikkelingen en projecten rondom de stadsboulevards geschikte aanknopingspunten om te komen tot nieuwe inrichting. Benodigde afstemming Entree Zoetermeer; Met name inhoudelijk afstemmen met nog te ontwikkelen gebiedsvisie Entree Zoetermeer.



*Door juiste samenwerking ontstaat een sneeuwbaaleffect*



# VISIEKAART



Meerzicht

Buytenwegh

Zoetermeer centrum

Afrikaweg

Dorp

Station Zoetermeer

Station Zoetermeer Oost

Rokkeveen

Buitengebied

Pijnacker

Rotterdam  
Delft  
Pijnacker  
Berkel en Rodenrijs

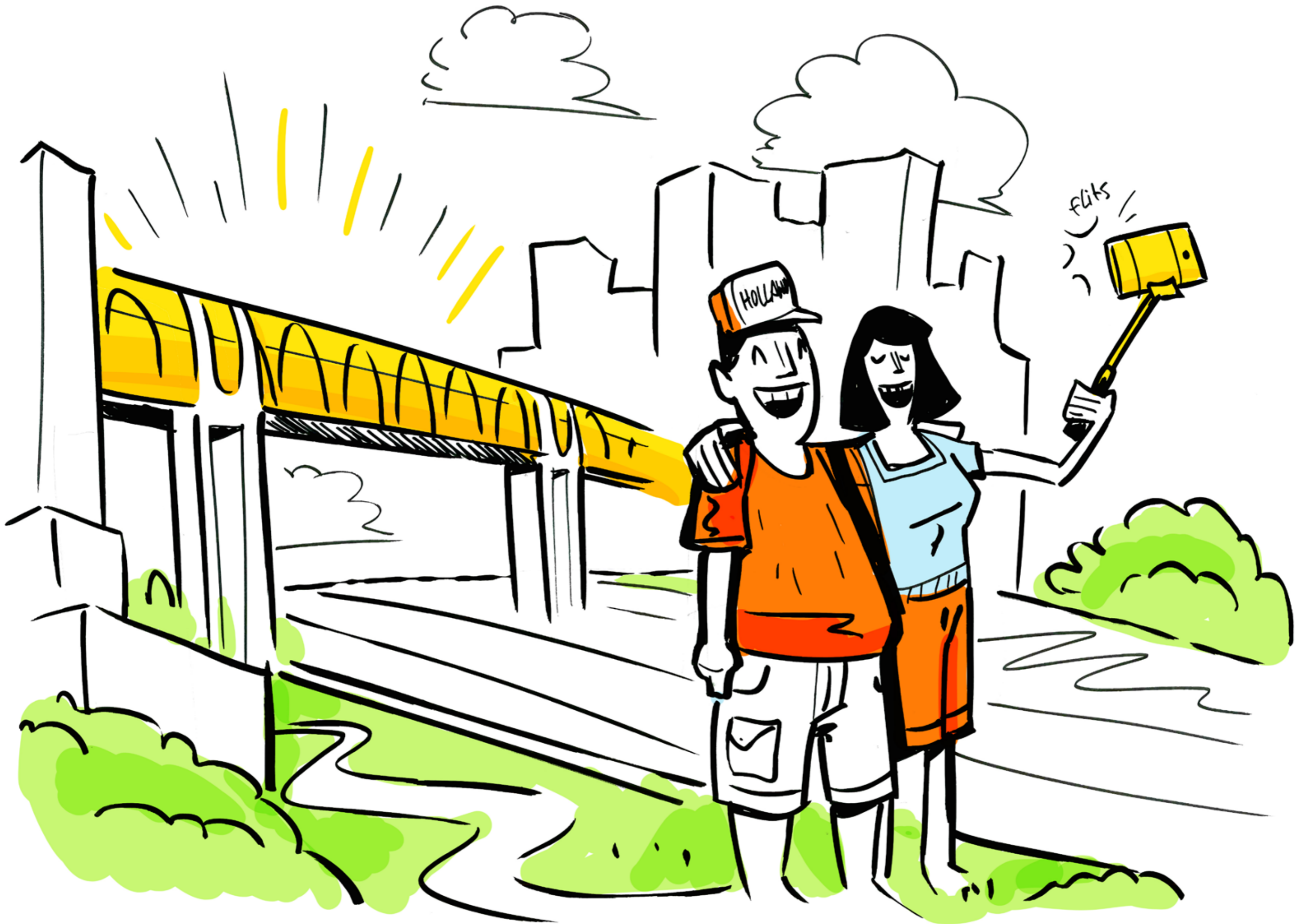




### LEGENDA

-  stadsboulevards
-  verbindingen
-  spoor
-  randstadrail
-  gebouw met functie: kantoor / industrieel
-  gebouw met functie: wonen
-  gebouw met functie: voorziening
-  ontwikkellocatie
-  station
-  station invloedcirkel
-  bestaande geluidswal
-  toekomstige geluidswal
-  zichtlocatie
-  bos/park







# LITERATUURLIJST

- Actieplan Fiets! RHO Adviseurs voor leefruimte en Gemeente Zoetermeer, 2014
- Allocaties 'kunst voor een natuurlijke en kunstmatige omgeving', Bezoekersgids Floriade 1992
- Essay Stad van pioniers en vernieuwers!
- Motie 'Warmer Welkom', plein06 2015
- Nota Mobiliteit, Gemeente Zoetermeer, maart 2005
- Omnibussenquête 2013 deelrapport Groen en Bereikbaarheid, Gemeente Zoetermeer
- Rapportage gebruikersonderzoek Stationsgebied Zoetermeer, QUO-communications juni 2015
- Rapportage uitwerking oplossingsrichtingen aansluiting A12, Van Leersum Infra
- Rekenresultaten NSL monitoringsronde, Gemeente Zoetermeer, maart 2014
- Variantenstudie stijgpunten Nelson Mandelabrug Zoetermeer. Movares 2012





# BIJLAGEN

- **Terugkoppeling publiekslab 23/05/2015**
- **Terugkoppeling stakeholders**
- **Terugkoppeling gebruikersonderzoek**

